
STENOGRAFISCHE NOTULEN VAN DE PROVINCIERAAD VAN ANTWERPEN

VERGADERING VAN

24 FEBRUARI 2022



PROVINCIERAAD VAN ANTWERPEN

VERGADERING VAN 24 FEBRUARI 2022

De vergadering wordt geopend te 14.30 uur.

Mevrouw de Gouverneur en de heer Provinciegriffier zijn aanwezig.

Tekenden de aanwezigheidslijst:

De heer	ANCIAUX Koen
Mevrouw	BAKELANTS Ann
Mevrouw	BOONEN Nicole
De heer	CALUWÉ Ludwig
De heer	CLAESSEN Jan
Mevrouw	COLSON Mireille
Mevrouw	COTTENIE Christ'l
Mevrouw	CUYLAERTS Nathalie
De heer	DANEELS Tobias
De heer	DE HAES Jan
De heer	DE QUICK Erik
De heer	DE WINTER Stefan
De heer	DILLEN Koen
Mevrouw	FRANÇOIS Catherine
De heer	GEYSEN Kris
De heer	GYS Seppe
Mevrouw	HELSEN Katleen
Mevrouw	JACQUES Ilse
Mevrouw	LAUWERS Linda
De heer	LEMMENS Luk
De heer	PALINCKX Koen
De heer	SCHOOFS Louis
De heer	SOHIER Rudy
Mevrouw	STEVENS Lili
Mevrouw	TALHAOUI Fauzaya
De heer	VALKENIERS Bruno
De heer	VAN BUEREN Hugo
Mevrouw	VAN DIENDEREN Ilse
Mevrouw	VAN HAUTEGHEM Marleen
Mevrouw	VAN OLMEN Mien
De heer	VAN RANSBEECK Brend
De heer	VANDENDRIESSCHE Diederik
Mevrouw	VERHAERT Inga
De heer	VERHAEVEN Eddy
Mevrouw	WECKHUYSEN Wendy

Verontschuldigd:

Mevrouw VAN GORP Valery

De raad is bijeen in openbare vergadering.

OPENBARE VERGADERING

GRIFFIE

Departement Mens, Communicatie en
Organisatie

De leden van de provincieraad

datum 8 februari 2022
kenmerk Sharepoint>griffie>provincieraad>zittingen>2022
contactpersoon Veerle Vervloesem | T 03 240 54 28
veerle.vervloesem@provincieantwerpen.be
onderwerp Provincieraad

Mevrouw
Mijnheer

Bij toepassing van artikel 7 van het provinciedecreet heb ik beslist om de provincieraad bijeen te roepen op **donderdag 24 februari 2022** om **14.30 uur**.

U wordt uitgenodigd deze vergadering bij te wonen. De vergadering heeft plaats in de provincieraadszaal, Kon. Elisabethlei 22 te 2018 Antwerpen. Als bijlage stuur ik u de agenda.

Met vriendelijke groeten

De voorzitter

Kris Geysen

Koningin Elisabethlei 22
2018 Antwerpen
T 03 240 50 11

PROVINCIERAAD VAN ANTWERPEN
VERGADERING VAN 24 FEBRUARI 2022
Agenda

OPENBARE VERGADERING

0. Provinciale overheid

1. Ruimte, Onderwijs en Mobiliteit

- 1/1 Planologisch attest – Distri-Log nv te Willebroek - Attest. Goedkeuring.
- 1/2 Suske en Wiske Museum. Samenwerkingsovereenkomsten met UiTpas en MuseumPASSmusées Goedkeuring.
- 1/3 Fietsostrade F105 Herentals - Balen. Voorwaardelijk deel fietsbruggen. Meerkosten. Goedkeuring.
- 1/4 Opdracht voor het aanstellen van een studiebureau voor een raamovereenkomst voor de opmaak van mobiliteitsstudies in de Rupelstreek en Aartselaar. Bestek. Goedkeuring.

2. Economie, streekbeleid en Europa

- 2/1 POM. Goedkeuring solidaire borgstelling bij KBC Bank NV. Goedkeuring.
- 2/2 Vlaams Coördinatiecentrum voor Mestverwerking vzw (VCM). Aanduiding provinciale vertegenwoordiging. Goedkeuring.

3. Leefmilieu, financiën en logistiek

- 3/1 Budget 2021. Machtigingskrediet 0390/64902000. Toegestane subsidies. Subsidies voor Leefmilieuprojecten. Administratieve rechtzetting. Goedkeuring.
- 3/2 Provinciale overheidsopdrachten. Toepassing van artikel 43, §2, 11° van het provinciedecreet. Ontwerp-aanleg overstromingszone Wullebeek 6.01 Halfstraat Aartselaar. Verrekening 2. Goedkeuring.
- 3/3 Provinciale overheidsopdrachten. Heist-op-den-Berg/Hallaar. Provinciaal groendomein De Averegten. Aanleg parking. Ontwerp. Goedkeuring.
- 3/4 Antwerpen. Provinciaal instituut PIVA. Renovatie en nieuwbouw voor CVO Vitant. Ontwerpopdracht. Ontwerp. Goedkeuring.
- 3/5 Vastgoed. Antwerpen. Provinciaal groendomein Rivierenhof. Nieuwe

erfdienstbaarheid nutsleidingen zone west aan Fluvius en Waterlink.
Goedkeuring.

- 3/6 Vastgoed. Beerse. Laakbeek (A.9.05). Erfdienstbaarheid aan Fluvius voor afvoerleiding rond retentiebekken. Goedkeuring.
- 3/7 Vastgoed. Fietsostrade F1 Antwerpen-Brussel. Gedeelte van station Mechelen tot grens Zemst. Aankoop innemingen 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17 en 18. Goedkeuring.
- 3/8 Vastgoed. Fietsostrade F105 Herentals-Balen. Deelprojecten 2a en 4a. Bijkomende grondverwervingen te Herentals en Olen. Aankoop inneming 2.14 (lot 1). Goedkeuring.

4. Vrije tijd, personeel en ICT

- 4/1 Provinciaal Recreatiedomein De Schorre. Aanpassing Provinciaal reglement. Goedkeuring.
- 4/2 Provinciale overheidsopdrachten. Raamovereenkomst voor het inhuren van IT consultancy. Perceel 1 – IT operations en infrastructuur ondersteuning. Plaatsen van opdracht en selectieleidraad. Goedkeuring.

5. Moties

6. Interpellaties

- 6/1 Interpellatie in verband met openbaar vervoer en klimaat, ingediend door Rudy Sohier (PVDA).
- 6/2 Interpellatie in verband met tramplan Antwerpen – vervoerregioraad; rol van de provincie, ingediend door Ilse Van Dienderen (Groen).
- 6/3 Interpellatie in verband met provinciaal domein Hof van Leysen, Antwerpen: verankering in de buurt? Verankering in het district?, ingediend door Ilse Van Dienderen (Groen).

7. BESLOTEN VERGADERING

VOORZITTER.- Goedemiddag allemaal en welkom op de vergadering, de provincieraad van vandaag 24 februari. Dan starten we met de openbare vergadering.

1. Ruimte, Onderwijs en Mobiliteit

Nr. 1/1 van de agenda

Planologisch attest – Distri-Log nv te Willebroek - Attest. Goedkeuring.

Verslag van de deputatie

1. Bevoegdheid

Artikelen 2 en 42, §1 van het provinciedecreet van 9 december 2005;

Het besluit van de Vlaamse van 23 september 1997 over de definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij decreet van 17 december 1997;

Het besluit van de Vlaamse Regering van 12 december 2003 over de definitieve vaststelling van een eerste herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij decreet van 19 maart 2004;

Het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 2010 over de definitieve vaststelling van een tweede herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij decreet van 25 februari 2011;

Artikel 7 van het besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de nadere regels inzake het planologisch attest van 29 maart 2013 (en latere wijzigingen) bepaalt de bevoegdheid van de provincieraad.

2. Juridische context

Het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, gecoördineerd op 15 juni 2018, inzonderheid artikel 1.3.1.1. Waterwetboek;

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening van 20 augustus 2009 (en latere wijzigingen), meer bepaald artikelen 4.4.24 tot en met 4.4.29;

Het besluit van de Vlaamse Regering van 11 mei 2001 (en latere wijzigingen) tot aanwijzing van de instellingen en administraties die adviseren over voorontwerpen van ruimtelijke uitvoeringsplannen;

Het besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 (en latere wijzigingen) tot vaststelling van nadere regels voor de toepassing van de watertoets, tot aanwijzing van de adviesinstanties en tot vaststelling van nadere regels voor de adviesprocedure bij de watertoets, vermeld in artikel 1.3.1.1 van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, gecoördineerd op 15 juni 2018;

Het besluit van de Vlaamse Regering van 29 maart 2013 (en latere wijzigingen) tot bepaling van de nadere regels inzake het planologisch attest;

Het ministerieel besluit van 10 juli 2001 houdende de goedkeuring van het ruimtelijk structuurplan voor de provincie Antwerpen;

Het ministerieel besluit van 4 mei 2011 over de goedkeuring van een partiële herziening van het ruimtelijk structuurplan voor de provincie Antwerpen;

3. Feitelijke context en verantwoording

Op 27 augustus 2021 werd de aanvraag tot planologisch attest van "Distri-Log NV" te Willebroek door de deputatie ontvangen.

Een planologisch attest vermeldt of een bestaand, hoofdzakelijk vergund en niet-verkrot bedrijf al dan niet behouden kan worden op de plaats waar het gevestigd is. Bij behoud vermeldt het planologisch attest welke ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden er op korte en op lange termijn mogelijk zijn. Zowel aan het behoud als aan de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden kunnen voorwaarden worden verbonden. Het planologisch attest vermeldt eveneens of er een procedure tot opmaak of wijziging van een ruimtelijk uitvoeringsplan zal worden opgestart.

Situering

Distri-Log NV is een distributiebedrijf dat actief is in verschillende sectoren (retail, voeding, industrie, chemicaliën, ...). Het familiebedrijf werd in 1991 opgericht in Bornem.

Het bedrijf is onderdeel van DHB-Logistiek, hierbij zijn 6 familiebedrijven in de Benelux gebundeld en is elke partner specialist in zijn eigen regio.

Sinds 2008 is de hoofdzetel van het bedrijf gevestigd aan de Koningin Astridlaan 14 (de A12) in Willebroek.

Het bedrijf is gelegen binnen de gewestplanbestemming 'milieubelastende industrie'. Deze percelen zijn bebouwd en eigendom van WDP NV en worden gebruikt door Distri-Log NV.

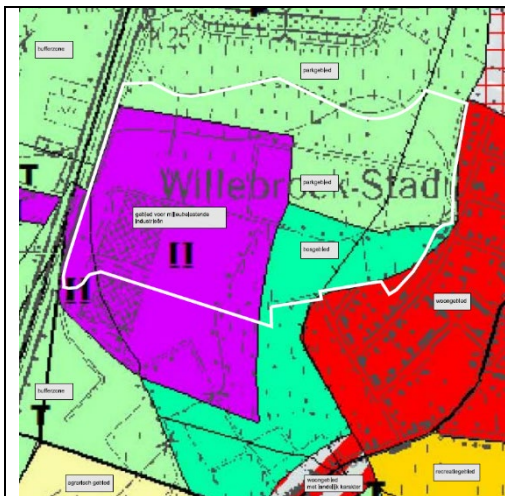
Een deel van de uitbreiding wordt voorzien in de zone voor 'milieubelastende industrie' en een deel wordt voorzien in het onbebouwd achterliggend gebied dat de gewestplanbestemmingen parkgebied en bosgebied kent. Deze percelen worden momenteel verpacht en gebruikt als landbouwgrond.

De site grenst rechtstreeks aan de oprit van de A12 in de oksel van de N16. Er is één erftoegang via de A12 en rondom het gebouwencomplex is een verharde rijweg (enkele richting).

Ten noorden van het gebied grenst het bedrijf aan het Fort van Breendonk. Ten zuiden van het bedrijf is een ander distributiebedrijf gelegen.

Achter het bedrijf grenst een openruimtegebied dat momenteel gebruikt wordt voor landbouwdoeleinden en een bocagelandschap kent. Achter het openruimtegebied is

een woonwijk gelegen. Doorheen het openruimte gebied loopt de Meerloop, waterloop 2^e categorie, en leidingen van Fluxys en Aquafin.



Figuur 1: gewestplan



Figuur 2: luchtfoto met schematische weergave uitbreiding gebouw

Vergunningstoestand

Stedenbouwkundige vergunningen

- 12 december 1995: het uitbreiden van een bestaand constructiewerkhuis (dit betreft een uitbreiding van het gebouw van NV Femont, intussen gesloopt)
- 15 december 1998: het uitbreiden van een bestaand constructiewerkhuis (dit betreft een uitbreiding van het gebouw van NV Femont, intussen gesloopt)
- 28 november 2006: het plaatsen van 2 publiciteitsborden (dit betreft 2 tijdelijke panelen m.b.t. verhuur gebouw – momenteel niet langer aanwezig)
- 11 april 2007: het aanleggen van een uitrit
- 10 augustus 2007: Het plaatsen van 2 publiciteitspanelen (regularisatie) – Dit betreft 2 tijdelijke panelen i.f.v. verhuur gebouw – momenteel niet meer aanwezig)
- 14 september 2007: oprichten van een logistiek gebouw
- 18 juli 2008: het plaatsen van een hoogspanningscabine
- 29 augustus 2008: het plaatsen van een gascabine
- 29 augustus 2008: het aanbrengen van een reclamepaneel + gevelwijzigingen
- 16 september 2011: het bouwen van een bedrijfsgebouw
- 3 oktober 2014: het verbouwen van een kantoorgebouw

Milieuvergunningen

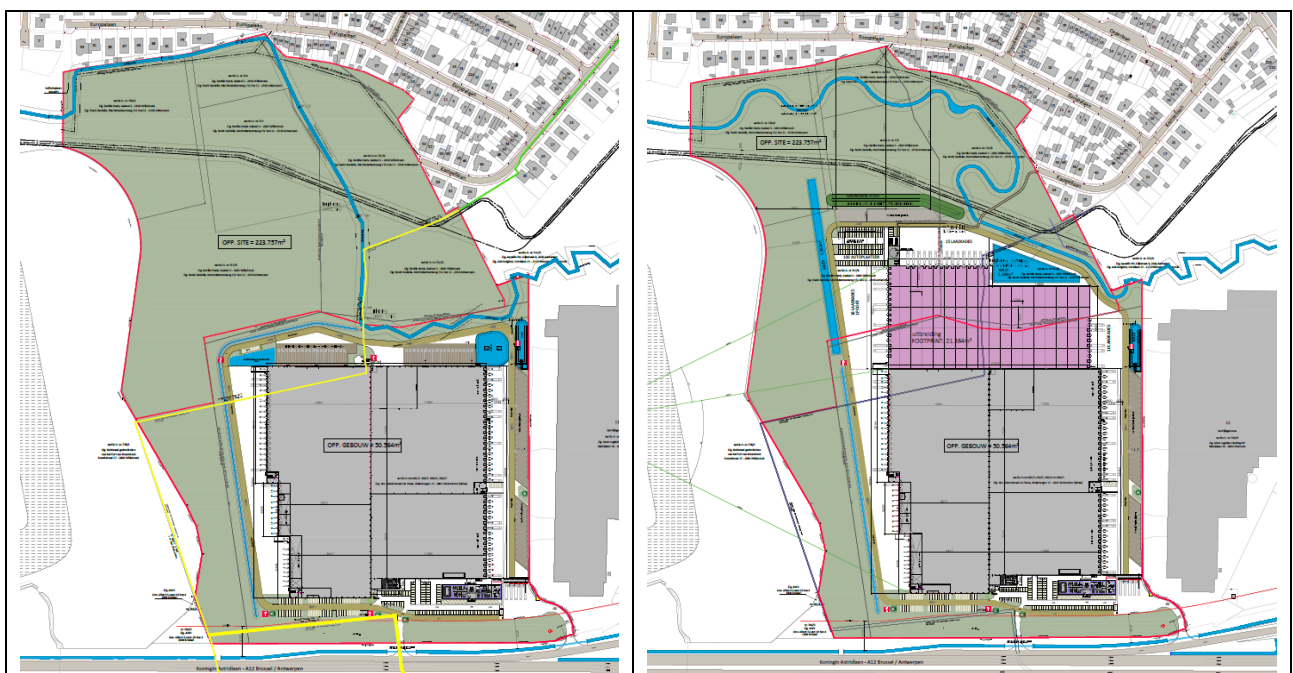
- 8 februari 2008: milieumelding klasse 3 aan Warehouse De Pauw.
- 26 september 2009: milieuvergunning klasse 2 aan Distri-Log NV. Deze milieuvergunning werd verleend voor een termijn van 20 jaar die aanvangt op 26 september 2008 en eindigt op 26 september 2028.
- 9 oktober 2009: milieuvergunning klasse 2 aan Distri-Log NV. Deze milieuvergunning eindigt op 26 september 2028.
- 7 oktober 2011: Milieuvergunning klasse 2 aan Distri-Log NV. Deze milieuvergunning eindigt op 26 september 2028.
- 20 juni 2013: milieuvergunning klasse 1 aan Distri-Log NV. Deze milieuvergunning eindigt op 20 juni 2033.
- 13 maart 2015: Milieumelding klasse 3 aan Warehouse De Pauw.

Aanvraag

Het bedrijf wenst uit te breiden. Het huidige plaatsgebrek op de site in Willebroek brengt de concurrentiepositie van het bedrijf sterk in het gedrang omdat het contracten met potentiële klanten misloopt omwille van plaatsgebrek en anderzijds omdat er te weinig grondstoffen en producten kunnen worden opgeslagen waardoor de goederen niet optimaal kunnen benut worden. Door de beperking van de huidige oppervlakte is het onmogelijk geworden om bijkomende, innoverende toepassingen toe te voegen aan het assortiment. Door de opslagruimte te vergroten en het aantal laadkades te vermeerderen, kunnen de vrachtwagens efficiënter worden geladen en wordt de vrachtruimte beter benut.

De uitbreidingswens vertaalt zich als volgt:

- Een uitbreiding van het gebouw van 21.384m² (tot een totaal van 73.055m²) vast tegenaan de achtergevel van het bestaande gebouw;
- De noord- en zuidgevel worden uitgerust met laadkades, in het verlengde van de bestaande rijen laadkades. Er worden 43 extra laadkades voorzien, wat het totaal brengt op 121 laadkades;
- De bouwhoogte bedraagt 13,9 meter, wat identiek is van het bestaande gebouw waartegen gebouwd wordt;
- Er wordt een uitbreiding van verharding voorzien van 11.418 m² tot een totaal van 44.862m²;
- De rijlus rondom het gebouw wordt verlegd rondom de uitbreiding;
- Er worden 100 extra autostaanplaatsen voorzien, wat het totaal brengt op 266 autostaanplaatsen;
- Het aantal vrachtwagenparkings wordt van 70 verlaagd naar 54 staanplaatsen;
- Aan de randen van de site worden ruimte groenbuffers voorzien rondom de geplande uitbreiding. Binnen deze groenbuffers wordt een geluidsbem (grondwal) van 5 m hoog en een geluidsmuur van 6 m hoog voorzien;
- De Meerloop wordt heraangelegd in een meanderende vorm om voldoende waterbergend vermogen te waarborgen;
- Voor de wateropvang op het terrein zelf worden 2 wadi's voorzien met noodoverloop naar de Meerloop;
- Er wordt door de groenbuffer een fietspad aangelegd om het bedrijf bereikbaar te maken vanaf de Kasteellaan.



Figuur 3: bestaande toestand

Figuur 4: gewenste toestand

In de aanvraag moet –onder meer- worden aangegeven welke de korte- en langetermijnbehoeften van het bedrijf zijn. Kortetermijnbehoeften zijn behoeften die het bedrijf binnen twee jaar na afgifte van het attest wenst te verwezenlijken. Alle andere ontwikkelingen dan de ontwikkelingen op korte termijn worden als langetermijnbehoeften gekenmerkt.

Ruimtelijke behoeften op korte termijn

Het bedrijf wenst op korte termijn de volgende werken uit te voeren: uitbreiding gebouw, verleggen rijlus en aanleggen constructies die hieraan verbonden zijn, zoals de autoparking (100 plaatsen), wadi, laadkades, sprinklertank, verharding en de fietsenstalling.

Om het bedrijf te bufferen naar de omgeving worden de opgaande grondwal (5 meter hoog) en geluidscherm (6 meter hoog) ook voorzien voor korte termijn.

Ruimtelijke behoeften op lange termijn

De aanvrager geeft aan dat de constructies buiten de rondrijlus (zoals de parkeerplaatsen voor trucks/trailers) en de eventuele constructies in de bufferzone tussen de woonzone en grondwal/geluidsmuur, in een later stadium gerealiseerd kunnen worden.

Waterparagraaf

Volgens de kaarten van de watertoets ligt een klein deel van het plangebied in effectief overstromingsgevoelig gebied, meer bepaald in de noordoosthoek van het gebied langs de Meerloop bij de Europalaan. Deze hoek is tevens aangeduid als recent overstroomd gebied. In dit deel wordt met de aanvraag geen bebouwing/uitbreiding voorzien.

De site van de aanvraag is volgens de pluviale Vlagg kaart beperkt overstroombaar bij een T100 storm huidig klimaat (zone langsheen Europalaan en A12).

Het gebied kent een infiltratiegevoelige bodem.

Bij de geplande werken worden maatregelen getroffen inzake wateropvang door het gebruik van waterdoorlatende verharding voor de personenwageningenparking en door de plaatsing van wadi's.

Tevens wordt de Meerloop verlegd waarbij de waterloop verder van de huizen wordt gelegd en een meer meanderende en een natuurlijke loop krijgt waardoor de capaciteit van de waterloop zal verhogen.

Mits er wordt voldaan aan de algemene wettelijke voorwaarden, is het planologisch attest voor 'Distri-Log' verenigbaar met het watersysteem en wordt geen schadelijk effect op de waterhuishouding veroorzaakt.

Milieueffectrapportage

De aanvraag bevat de nodige documenten waaruit blijkt dat voldaan is aan de verplichtingen inzake milieueffectrapportage. Op 7 mei 2018 heeft de dienst m.e.r. geoordeeld dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is.

Overeenstemming ruimtelijk structuurplannen

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

De gemeente Willebroek is in het RSV geselecteerd als 'goed uitgeruste gemeente van het buitengebied in het stedelijk netwerk op internationaal niveau Vlaamse Ruit'.

Tevens is de gemeente Willebroek geselecteerd als 'economisch knooppunt buiten de stedelijke gebieden en buiten economische netwerken'. De economische activiteiten moeten zoveel mogelijk worden gebundeld, aansluitend op bestaande bedrijventerreinen. Hierbij wordt in het RSV onderscheid gemaakt tussen regionale en industriële bedrijventerreinen, die beide door de provincie worden aangewezen.

De planopties beantwoorden aan de principes van het RSV.

Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen (RSPA)

Willebroek behoort tot de deelruimte 'Stedelijk landschap Mechelen – Sint-Niklaas' binnen de hoofdruimte 'Antwerpse Fragmenten'.

De deelruimte bevat de Rupelstreek en een gedeelte van Klein-Brabant.

Verschillende bovenlokale stedelijke functies ontwikkelen zich in geheel tot het gebied. De spoorlijn Mechelen - Sint-Niklaas en de N16 zijn de belangrijkste infrastructuren in oost-westrichting, terwijl de A12 en de spoorlijn Antwerpen – Boom - Puurs en het zeekanaal Brussel - Schelde noord-zuid gericht zijn.

Op het vlak van bedrijvigheid worden in het RSPA de economische knooppunten geselecteerd en worden er een aantal poorten van provinciaal niveau aangeduid.

De gemeente Willebroek is gelegen in het economisch knooppunt Brabantse poort. Deze verknoping van water, weg en spoor biedt grote potenties inzake de uitbouw van multimodaal vervoer en de realisatie van bijkomende bedrijventerreinen.

De infrastructuren in en aan de rand van het gebied (A12, zeekanaal, N16 en stationsomgevingen) bieden mogelijkheden voor hoogdynamische functies.

De planopties beantwoorden aan de principes van het richtinggevend en bindend gedeelte van het RSPA.

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) Willebroek

Het projectgebied maakt deel uit van de kern 'Willebroek-Blaasveld'. Hiervoor worden onder andere de volgende opties genomen:

- Algemene kernversterking van het volledige woonweefsel;
- Respecteren van de valleigebieden;
- Optimaliseren van de bestaande bedrijvigheid langsheen het Kanaal Schelde - Brussel;
- Uitwerken van kerngebonden gebieden. Het gebied tussen de N16, A12 en de kern van Willebroek (omgeving Fort van Breendonk) wordt uitgewerkt als een kerngebonden gebied: dit gebied zal worden ontwikkeld als een groot park waarin het Fort van Breendonk en het bestaande bedrijf worden geïntegreerd. Ter versterking van het Fort van Breendonk kunnen er bijvoorbeeld een aantal bestaande woningen omgevormd/ingericht worden als slaappleatsen. Er wordt voorgesteld om het fort en de omgeving te promoten als recreatief (verblijfs)gebied.

Met betrekking tot het bedrijf stelt het GRS dat het bedrijf kan blijven bestaan en dat er een oplossing dient te worden gevonden voor de ontsluiting. Een ontsluiting langsheen de kern van Willebroek is uit den boze. Het bestaande bedrijf dient te worden geïntegreerd in het kerngebonden gebied.

Met betrekking tot bedrijventerreinen worden in het GRS verschillende principes gehanteerd, waaronder dat de impact naar mobiliteit en leefbaarheid van de omliggende kernen moet worden afgewogen, nieuwe bedrijventerreinen moeten aansluiten op bestaande bedrijventerreinen, de ontsluiting van nieuwe bedrijven los ligt van de ontsluiting van de woonkernen en aansluitende waardevolle openruimtegebieden moeten beschermd blijven waarbij een voldoende buffering naar het omliggende landschap noodzakelijk is.

Openbaar onderzoek

Tijdens het openbaar onderzoek, dat liep van 30 september 2021 tot en met 29 oktober 2021, werden 8 ontvankelijke adviezen en 70 ontvankelijke bezwaren ingediend, 2 bezwaren werden te laat ingediend.

Er werden adviezen ontvangen van de volgende instanties:

NMBS	Geen advies
Departement Onroerend Erfgoed	Geen advies
Fluxys	Voorwaardelijk gunstig advies - Technische opmerkingen
Team Externe Veiligheid	Gunstig advies - Het is geen Seveso-bedrijf en geen aandachtsgebied. - Geen veiligheidsrapport nodig
VLAIO	Voorwaardelijk gunstig advies - Mogelijkheden tot verticale verdichting dienen te worden nagegaan - De groenbermen/geluidschermen om de uitbreiding te bufferen naar het nabijgelegen woongebied dienen op korte termijn mee te worden gerealiseerd.
Polder Vliet en Zielbeek	Voorwaardelijk gunstig advies - Het effect is verwaarloosbaar wanneer men zich houdt aan de algemene wettelijke voorwaarden - De aanvraag is verenigbaar met de doelstellingen van het Decreet Integraal Waterbeleid.
College van burgemeester en	Ongunstig advies

<p>schepenen van Willebroek</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Mobiliteitsconflict door de huidige ontsluiting. - Uitbreiding heeft een negatief effect op de waterhuishouding. - Hinder naar de naastgelegen woonwijk, onder andere door geen optimale akoestische buffer. - Het is ruimtelijk kwetsbaar gebied met biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen. De uitbreiding zorgt voor een verstoring van de open ruimte en bocagelandschap. - Er wordt onvoldoende aangetoond dat er een ruimtelijk probleem is in het functioneren van het bestaande bedrijf. Er wordt gevraagd of een optimalisatie mogelijk is. - De aanvraag overstijgt de ruimtelijke draagkracht van zijn omgeving - Er wordt onvoldoende ingezet op kwalitatief en zuinig ruimtegebruik. - De erfgoedwaarden van het naastgelegen fort worden negatief beïnvloed. - Er liggen nog buurtwegen in het gebied.
<p>Agentschap Wegen en Verkeer</p>	<p>Voorwaardelijk gunstig advies</p> <ul style="list-style-type: none"> - De huidige ontsluiting is verkeersonveilig en zeer congestiegevoelig. - De uitbreiding van het bedrijf kan pas als er een veilige alternatieve ontsluiting is. - De huidige ontsluiting is een uitdoofscenario, gelet op de komst van het Brabantnet. - Er dient rekening gehouden te worden met de plannen rond het Brabantnet.

De volgende belangrijkste bezwaarpunten werden meegegeven tijdens het openbaar onderzoek:

- Er dient te worden voldaan aan de technische voorwaarden van Aquafin;
- De bomerij langs de kant van het Fort dient uitgebreid te worden;
- De noodzaak om uit te breiden wordt in vraag gesteld en er worden alternatieve locaties voorgesteld;

- Het plan is onverenigbaar met de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen, zoals het Brabantnet, Vlaamse bosbeleid en de gemeentelijke visienota rond bedrijvigheid;
- Inconsistentie en onvolledigheid van gegevens in de aanvraag;
- Aantasting van het landschappelijk uitzicht en verdwijnen van fauna, flora en biodiversiteit;
- Verwachte problemen met de waterhuishouding;
- Zorgen om toename van het vrachtverkeer en het geluidsoverlast en verminderende luchtkwaliteit;
- Geluidsscherm is landschappelijk niet inpasbaar;
- Verhoogde lichtpollutie;
- Onveilige ontsluiting;
- Er wordt gevraagd af te stemmen met de plannen van de tram en fietspaden.

Advies Procoro

Op 13 december 2021 heeft de procoro de ontvangen adviezen en bezwaren behandeld en een gemotiveerd advies uitgebracht over de aanvraag. Hiervoor wordt verwezen naar het advies van de procoro in de bijlagen.

Conclusie procoro

- Standpunt met betrekking tot het behoud van het bedrijf op de huidige locatie:
Het bedrijf is vergund en ligt binnen de gewestplanzone milieubelastende industrie. Het bedrijf kan behouden blijven op de locatie.

- Standpunt met betrekking tot de uitbreiding op korte termijn:
De bestaande verkeerssituatie is verkeersonveilig en zeer congestiegevoelig. Een uitbreiding van het bedrijf zal zorgen voor een verhoging van de congestie en de onveiligheid. Het bedrijf kan pas uitbreiden als er een veilige alternatieve ontsluiting.

Daarnaast vragen verschillende elementen uit de aanvraag verder onderzoek (locatieonderzoek, optimalisatie van het terrein).

De gevraagde ontwikkelingsmogelijkheden op korte termijn worden ongunstig geadviseerd.

- Standpunt met betrekking tot de uitbreiding op lange termijn:
De gevraagde ontwikkelingsperspectieven op korte termijn worden op lange termijn beoordeeld.

Gunstig voor de ontwikkelingsperspectieven op lange termijn onder de volgende voorwaarden:

- Er dient aangetoond te worden dat er geen volwaardige alternatieve locatie beschikbaar is voor de gevraagde uitbreiding en er dient verder onderzocht te worden of er op het terrein geoptimaliseerd kan worden om zo de aansnijding van open ruimte zoveel mogelijk te beperken;
- Er dient te worden voldaan aan de voorwaarden van Fluxys, Aquafin en Polder Vliet en Zielbeek;
- De geluidsbuffering dient voldoende te zijn zodat de geluidshinder naar omwonenden zoveel mogelijk wordt beperkt;
- De aanleg van het groengebied dient tegelijkertijd of aansluitend uitgevoerd te worden bij de uitbreiding van het bedrijf;

- De groenbuffer in het gebied mag niet gebruikt worden voor extra toekomstige parking;
- De uitbreiding kan pas uitgevoerd worden als er een veilige alternatieve ontsluiting is voorzien;
- Er dient rekening te worden gehouden met de aanleg van een toekomstige fietssnelweg, dit mag niet gehypothekeerd worden;
- Er dient rekening gehouden te worden met de aanleg van het Brabantnet;
- Er dient ingezet te worden op voorzieningen rond klimaat, zoals zonnepanelen, klimaatneutrale voorzieningen, groendak,

- Standpunt met betrekking tot de opmaak of wijziging van de plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen:

De toegestane ontwikkelingsperspectieven op lange termijn veronderstellen de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan. Dit ruimtelijk uitvoeringsplan omvat minstens het voorgestelde plangebied.

Er dient nagegaan te worden of in het kader van de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan een passende beoordeling dient opgemaakt te worden.

De Procoro adviseert een *voorwaardelijk gunstig attest* af te leveren gelet op de bovenvermelde standpunten.

De Procoro vraagt om snel te starten met de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan, zodat er snel duidelijkheid komt voor het bedrijf.

De provincieraad sluit zich niet aan bij het advies van de procoro, gelet op onderstaande ruimtelijke afwegingsmotieven.

Ruimtelijke afweging

In het planologisch attest worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen. Daarenboven houdt het planologisch attest rekening met de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu, en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen.

De voorziene aanvraag heeft een insnijding van het openruimtegebied tot gevolg. Het is van belang dat de open ruimte zoveel mogelijk behouden blijft. De open ruimte speelt een essentiële rol in de strijd tegen de klimaatverandering en het behoud van waardevolle landschappen. Dat het gebruikt wordt als landbouwgebied in plaats van de gewestplanbestemmingen doet hier niet aan af. Het bestaande groene openruimte gebied werkt als buffer.

Ten gevolge van de geplande ingrepen zal een gedeelte van het complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen verdwijnen. De gewestplanbestemming bosgebied biedt op het vlak van biodiversiteit meer mogelijkheden dan in de geplande situatie. Daar waar de bedrijfsuitbreiding wordt voorzien in de vorm van de gebouwuutbreiding en verharding is er een negatief effect op het vlak van fauna en flora. De biologische waarderingskaart geeft aan dat de zone van de gewenste uitbreiding permanent grasland is. Het behoud van blijvend grasland is belangrijk in de strijd tegen klimaatsverandering omwille van de opgeslagen koolstof in de bodem. Door het omploegen en bewerken van blijvend grasland komt de vastgelegde koolstof opnieuw in de atmosfeer terecht als koolstofdioxide, een belangrijk broeikasgas. Daarnaast zijn sommige percelen blijvend grasland door de aanwezige fauna en flora ecologisch kwetsbaar en is het nodig deze te beschermen.

Aan de noordzijde van het plangebied grenst het Fort van Breendonk, dit is een beschermd monument dat tevens is opgenomen in de inventaris van vastgesteld bouwkundig erfgoed. De gevraagde bedrijfsuitbreidingen liggen in het zichtveld van dit beschermd monument. Het huidige bedrijfsgebouw neemt een zichthoek van 36° vanaf het fort. Door de voorziene uitbreiding zal deze hoek met bijna de helft toenemen tot 53°. Ook andersom wordt het zichtveld vanuit de openruimte naar het fort beperkt.

Tevens zijn de milderende maatregelen niet landschappelijk inpasbaar, waardoor het bestaande bocagelandschap in zijn totaliteit verdwijnt. Het geluidsscherm met een hoogte van 6 meter aan de woningen van de Kasteellaan is niet landschappelijk inpasbaar en zorgt voor een harde breuk in het landschap met het naastgelegen openruimtegebied aan de zuidkant. Het naastgelegen openruimtegebied wordt zo van de rest afgesneden.

Er zit op het plan van de gewenste toestand een aanzienlijke opening tussen de grondwal en de geluidsmuur, waardoor een deel van de achterliggende woningen akoestisch niet afgeschermd wordt. Daarbij volgen de geluidswallen niet het plan van de akoestische studie. Het is onduidelijk wat de reden hierachter is.

Aangezien het gebied direct aansluit op de oprit van de A12 is de huidige ontsluiting niet verkeersveilig en congestiegevoelig. Een uitbreiding van het bedrijf zal zorgen voor een verhoging van de congestie en de onveiligheid. Het verkeer dat effectief de A12 wenst op te rijden dient aan snelheid te winnen, terwijl bestemmingsverkeer van de bedrijven moet afremmen om de site op een veilige manier op te rijden. Het verkeer dat vertrekt aan de bedrijven moet voorrang verlenen aan het verkeer op de oprit en gebruik maken van een geschikt hiaat in de verkeersstroom om op te trekken vanuit stilstand. Aangezien er geen aparte afslagstrook is naar de bedrijven toe, kunnen beide verkeersstromen hier in conflict komen. Daarnaast is het niet duidelijk hoe de verhoging van het aantal laadkades maar voor een beperkte toename van het vrachtverkeer leidt.

Uit de mober blijkt dat er een stijging van 10% van het vrachtverkeer wordt verwacht. De mober stelt dat doordat de vrachtwagens in de toekomst op het eigen terrein kunnen parkeren, er een verschuiving van de vrachtwagenbewegingen met zich mee zal brengen omdat de vrachtwagens niet meer verplaatst moeten worden van de ene site naar de andere site tijdens de ochtendspits. Echter, geeft de mober 46 meer parkeerplaatsen voor vrachtwagens aan dan het voorliggend plan. Het ligt in lijn der verwachting dat het aantal vrachtwagenbewegingen nog verder zal stijgen, wat niet ten goede komt van de verkeersveiligheid en congestie. Daarbij zullen het aantal autostaanplaatsen verhoogd worden met 92 parkeerplaatsen tot 266 parkeerplaatsen, wat voor een toename van het verkeer zorgt.

Gelet op het advies van Agentschap Wegen en Verkeer is een uitbreiding daarom pas mogelijk wanneer de verkeerssituatie is verbeterd en de nieuwe ontsluiting is voorzien.

Er is verder onvoldoende aangetoond dat de uitbreiding door aansnijding van het openruimte gebied noodzakelijk is. Er is niet aangetoond in hoeverre er binnen het bestaande gebouw geoptimaliseerd kan worden en of meer ruimte-efficiënt gebouwd kan worden (bv. in de hoogte). Er is wel een alternatievenonderzoek toegevoegd aan de aanvraag, maar het is hierbij niet duidelijk waarom een

minimale oppervlakte van 18 a 22 ha gezocht wordt en het daarbij op beperkte afstand van de hoofdzetel mag liggen. Met de gevraagde oppervlakte kan ook de hoofdzetel verhuizen.

Binnen de aanvraag is het onduidelijk of een eventuele wijziging of verlegging is gebeurd of lopende is van de buurtwegen.

Er dient geconcludeerd te worden dat de gewenste aanvraag niet verenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening en zijn onmiddellijke omgeving. De aangevraagde bedrijfsuitbreidingen en inrichting van de omgeving overstijgen de ruimtelijke draagkracht en zijn ongunstig voor het leefmilieu.

Bijdrage aan de Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen (SDG's).



SDG: 11. Maak steden en menselijke nederzettingen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam.

SDG-Subdoelstelling: 11.3 Tegen 2030 inclusieve en duurzame stadsontwikkeling en capaciteit opbouwen voor participatieve, geïntegreerde en duurzame planning en beheer van menselijke nederzettingen in alle landen.

4. Procedurele vormvereisten

Op 30 juli 2021 werd de aanvraag van het planologisch attest van 'Distri-Log NV' te Willebroek ingediend bij het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Willebroek.

Op 24 augustus 2021 werd de aanvraag door de gemeentelijke omgevingsambtenaar volledig en ontvankelijk verklaard en werd de provincieraad aangeduid als bevoegde overheid.

Op 27 augustus 2021 werd de aanvraag door de deputatie ontvangen.

Van 30 september 2021 tot en met 29 oktober 2021 werd het openbaar onderzoek georganiseerd en werd er advies ingewonnen bij de adviesinstanties.

Het openbaar onderzoek werd aangekondigd bij de aanvrager en de omwonende eigenaars via een aangetekend schrijven. De bekendmaking werd aangeplakt aan de site waarop de aanvraag betrekking heeft en bij het gemeentehuis van Willebroek. Een exemplaar van de aanvraag lag ter inzage bij het gemeentebestuur en bij de provincie.

Er werden 8 ontvankelijke adviezen en 70 ontvankelijke bezwaren ingediend.

Op 13 december 2021 heeft de procuro de ontvangen adviezen en bezwaren behandeld en gemotiveerd advies gegeven.

De deputatie keurde dit verslag goed in zitting van 10 februari 2022.

BESLUIT:

Enig artikel:

Het planologisch attest voor 'Distri-Log NV' te Willebroek wordt afgeleverd onder volgende voorwaarden:

Standpunt met betrekking tot het behoud van het bedrijf op de huidige locatie:

Het bedrijf is vergund en ligt binnen de gewestplanzone milieubelastende industrie. Het bedrijf kan behouden blijven op de locatie.

Standpunt met betrekking tot de uitbreiding op korte termijn:

Het bedrijf kan niet uitbreiden op korte termijn.

Gezien de nodige aansnijding van het openruimtegebied, is een uitbreiding van het bedrijf ten opzichte van de huidige situatie niet gewenst. De open ruimte speelt een essentiële rol in de strijd tegen klimaatverandering en het behoud van waardevolle landschappen. Het aansnijden van het openruimtegebied en de voorziene uitbreiding heeft een negatief effect op vlak van fauna en flora en het landschap. De uitbreiding en de geluidswal en geluidsmuur zijn niet landschappelijk inpasbaar. Daarnaast wordt er een overlast verwacht naar de naastgelegen woonwijk, doordat de woonwijk niet afdoende wordt afgeschermd.

In de huidige situatie is de ontsluiting van het terrein naar de A12 niet verkeersveilig en congestiegevoelig. Een uitbreiding van het bedrijf zal zorgen voor een verhoging van de congestie en onveiligheid. Daarnaast wordt er een hoger aantal vrachtwagenbewegingen verwacht dan in de mober wordt voorzien, aangezien er in de toekomstige situatie minder vrachtwagenparkings aanwezig zullen zijn.

Standpunt met betrekking tot de uitbreiding op lange termijn:

Op lange termijn voorziet de aanvrager de aanleg van constructies buiten de rondrijlus (zoals de parkeerplaatsen voor trucks/trailers) en eventuele constructies in de bufferzone tussen de woonzone en grondwal/geluidsmuur. Als gevolg van het standpunt met betrekking tot de uitbreiding op korte termijn, kan het bedrijf niet uitbreiden op lange termijn.

Standpunt met betrekking tot de opmaak of wijziging van de plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen:

Het bedrijf kan behouden blijven binnen de bestaande bestemmingszone van milieubelastende industrie, maar kan niet uitbreiden in de naastgelegen gewestplanbestemmingen 'bosgebied' en 'parkgebied'. De opmaak en/of wijziging van een ruimtelijk uitvoeringsplan is niet vereist.

Bijlagen:

- Ontwerp planologisch attest
- Aanvraagdossier planologisch attest 'Distri-Log NV' te Willebroek

- Ingediende adviezen en bezwaren
- Advies procoro van 13 december 2021

VOORZITTER.- Geen vragen?

Heeft iedereen zijn stem uitgebracht? Einde van de stemming.
32 leden hebben deelgenomen aan de stemming;
32 leden hebben ja gestemd.

Goedgekeurd met 32 stemmen ja.

Nr. 1/2 van de agenda

**Suske en Wiske Museum. Samenwerkingsovereenkomsten met UITpas en
MuseumPASSmusées Goedkeuring.**

Verslag van de deputatie

1. Bevoegdheid

Op grond van artikel 43 van het provinciedecreet is de provincieraad bevoegd om samenwerkingsovereenkomsten goed te keuren.

2. Juridische context

Het SWM stelt een samenwerking voor met 2 organisaties, met toepassing van de daarbijhorende tarieven vanaf 1 april 2022. We stellen ze hieronder voor:

MUSEUMPAS

Musea in Vlaanderen, Wallonië en Brussel trekken samen aan de kar voor dit initiatief. Het opzet van de pas is tweeledig: enerzijds de zichtbaarheid van de instellingen verhogen en anderzijds de drempel tot cultuur verlagen. Het initiatief, in naam van de hele Belgische museumsector, getuigt niet enkel van een constructieve dynamiek, maar ook van voortdurende zorg om de toegang tot ons erfgoed te vergemakkelijken.

Het beheer van de Belgische pas zit bij de cvba-so museumPASSmusées die is opgericht door vier organisaties: de Brusselse Museumraad, het Vlaams Museumoverleg, ICOM Belgique/Wallonie-Bruxelles/Musées et Société en Wallonie en publiq vzw (afgekort publiq).

Elke museumpas (MPM) kost 59 EUR en kan maar door één iemand worden gebruikt. Daarnaast is er een museumpas aan een kansentarief van 12 EUR. De pas biedt een jaar toegang tot de deelnemende musea en hun collecties. Bezoekers die deze pas voorleggen hebben gratis toegang tot het SWM. SWM krijgt evenwel achteraf een financiële tegemoetkoming.

Het SWM kan, op basis van de via het platform beschikbaar gestelde informatie, maandelijks een factuur richten aan MPM met het oog op het verkrijgen van deze bezoekersvergoeding voor de geregistreerde bezoeken. Het factuurbedrag zal gebaseerd zijn op 50% van de GTP (gemiddelde toegangsprijs).

Het saldo (berekend op 10% van de GTP) zal aan het eind van het boekjaar van MPM verrekend worden, op voorwaarde dat de middelen van MPM dit toelaten. Enkel in uitzonderlijke gevallen kan beslist worden het saldo niet uit te keren (als de uitkering de liquiditeit van MPM in gevaar zou brengen). In dat geval is een gemotiveerde beslissing nodig.

UiTPAS

Het programma "UiTPAS" is een participatiebevorderend project van publiek in opdracht van de Vlaamse overheid en wordt gerealiseerd in nauwe samenwerking met steden en gemeenten uit Vlaanderen en Brussel.

UiTPAS is een spaar- en voordeelprogramma voor het brede publiek dat deelneemt aan het publieke vrijetijdsleven in Vlaanderen en Brussel.

De UiTPAS-regio Van Polder tot Kempen omvat de gemeenten Schoten, Brasschaat, Schilde, Wijnegem, Stabroek, Wuustwezel, Brecht, Kalmthout en Essen. De operationele ondersteuning en de lokale marketing gebeurt door de projectvereniging BisCuit (Bibliotheken Intergemeentelijke Samenwerking Cultuur en Uit). Deze sinds 2021 nieuwe UiTPAS-regio is goed voor 210 000 inwoners, waarvan 20.000 mensen met een beperkt inkomen. De coördinatie is in handen van de beleidsadviseur Vrijetijd voor de gemeente Kalmthout.

De houders betalen aan de balie van het SWM de standaardinkomprijs. Met UiTPAS kunnen zij punten sparen en omruilen tegen voordelen. Voor SWM zullen voordelen aangeboden worden ter waarde van 2 EUR (vb. een frisdrankje, een gadget, ...).

Binnen een UiTPAS-regio hebben alle inwoners met kansensatuut recht op een speciale korting, het kansentarief, om deel te nemen aan het UiTPAS-aanbod van de regio. Door een regio te vormen breiden de gemeenten hun vrijetijdsaanbod voor mensen in armoede uit. De solidaire kostendeling is gelijkgetrokken in de volledige regio en ook de afbakening van de doelgroep mensen in armoede is gelijk.

Mensen in armoede met een UiTpas krijgen een korting van 40 % en dus ontvangt het SWM 60% van de standaardtarieven: de bezoekers betalen 20% van de standaard inkomprijs en de overige 40% krijgt SWM achteraf. Per kwartaal gebeurt er immers automatisch een afrekening door BisCuit, waardoor de tussenkomst van de lokale overheid wordt overgemaakt aan de organisator van een activiteit.

Zoals al het geval was, maakt SWM gebruik van de Uitdatabank om alle nuttige inlichtingen over ons aanbod in te voeren, voortaan aangevuld met specifieke info die nodig is voor het gebruik van UiTPAS. Deze bovenlokale samenwerking op het vlak van vrije tijd heeft voor het SWM als bijkomend voordeel dat het aantal verschillende pasjes en kortingstarieven flink gereduceerd kan worden.

3. Feitelijke context en verantwoording



SDG 4: Kwaliteitsonderwijs.

SDG-Subdoelstelling: Verzekeren gelijke toegang tot kwaliteitsvol onderwijs en bevorder levenslang leren voor iedereen.

Vanaf 1 april 2022 kunnen houders van een UiTpas of een MuseumPas een bezoek brengen aan promotarief. Beide initiatieven bieden het museum heel wat promotiekansen. Zo wordt een publiek aangetrokken dat met een bescheiden marketingbudget moeilijker te bereiken is.

De respectievelijke overeenkomsten zijn als bijlagen bij dit besluit gevoegd.

4. Procedurele vormvereisten

De deputatie keurde dit verslag goed in zitting van 10 februari 2022.

BESLUIT:

Enig artikel:

De provincieraad keurt de respectievelijke samenwerkingsovereenkomsten goed tussen het Suske en Wiske Museum (provincie Antwerpen) en

- 1) de museumPASSmusées cvba-so
- 2) de intergemeentelijke vereniging UITPAS 'Van Polder tot Kempen'

De heer Luk Lemmens, gedeputeerde, en de heer Maarten Puls, provinciegriffier, worden afgevaardigd om namens het provinciebestuur deze overeenkomst te ondertekenen.

VOORZITTER.- Geen vragen?

Heeft iedereen zijn stem uitgebracht? Einde van de stemming.

32 leden hebben deelgenomen aan de stemming;

32 leden hebben ja gestemd.

Goedgekeurd met 32 stemmen ja.

Nr. 1/3 van de agenda

**Fietsostrade F105 Herentals - Balen. Voorwaardelijk deel fietsbruggen.
Meerkosten. Goedkeuring.**

Verslag van de deputatie

1. Bevoegdheid

Artikel 43, §2, 11° van het provinciedecreet van 9 december 2005 bepaalt de bevoegdheid van de provincieraad.

2. Juridische context

De wet inzake overheidsopdrachten van 17 juni 2016.
Het koninklijk besluit van 14 januari 2013, meer bepaald artikel 38/2.

3. Feitelijke context en verantwoording

Met de bouw van de fietsbruggen bleek het uitvoeringsscenario niet volledig uitvoerbaar zoals beschreven in het bestek voor de bruggen over de Scheppelijke Neet en de Molderloopstraat.

Na de gunning van deze overheidsopdracht besliste Infrabel dat de bruggen niet meer tegen de bestaande infrastructuur van Infrabel mochten gebouwd worden, in tegenstelling tot hun eerder advies.

Deze onvoorziene wijziging in de uitvoeringsmethode leidt tot meerkosten.

Daarnaast is de prijs van het staal, door de krapte op de staalmarkt, meer dan verdubbeld. Dit resulteert in zeer grote herzieningscoëfficiënten. In november 2021 bedroeg deze 13%, dit betekent dat de aannemer voor elke 100,00 EUR uitgevoerd werk, recht heeft op 113,00 EUR.

Bijdrage aan de Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen (SDG's).



SDG 11. Duurzame steden en gemeenschappen

SDG-subdoelstelling 11.2 Tegen 2030 toegang voorzien tot veilige, betaalbare, toegankelijke en duurzame vervoerssystemen voor iedereen, waarbij de verkeersveiligheid verbeterd wordt, met name door het openbaar vervoer uit te breiden, met aandacht voor de behoeften van mensen in kwetsbare situaties, vrouwen, kinderen, personen met een handicap en ouderen

4. Procedurele vormvereisten

De deputatie keurde dit verslag goed in zitting van 3 februari 2022.

5. Financiële aspecten

De geplande uitgaven die gepaard gaan met deze meerkosten bedragen 234.191,25 EUR inclusief btw.

Deze verbintenis werd via Mercurius bestelbonnummer 2022000438 ten bedrage van 234.191,25 EUR incl. btw vastgelegd voor een periode van 12 maanden (2022) vastgelegd op het ramingsnummer MJP000055 met ARK 2022/22810000/0290 Overige onroerende infrastructuur - installaties, uitrusting, werken: aanschaffingswaarde.

Jaar	Bedrag	Krediet beschikbaar
2022	234.191,25	8.132.002,06
2023	0,00	14.323.787,62
2024	0,00	16.193.089,17
2025	0,00	17.255.000,00
Totaal	234.191,25	55.903.878,85

BBC actieplan: AP Fietsinfrastructuur: we zetten in op infrastructuur voor fietsers.

BBC actie: A DMOB Fietsostrades: we leggen fietsostrades aan.

BESLUIT:

Artikel 1:

De provincieraad neemt kennis van de wijzingen en meerkosten voor het voorwaardelijke deel van de aanleg van de fietsbruggen voor de fietsstrade F105 Herentals – Balen. De totale meerkosten worden geraamd op 234.191,25 EUR incl. btw.

Artikel 2:

De provincieraad keurt de wijzigingen en meerkosten voor het voorwaardelijke deel van de aanleg van de fietsbruggen voor de fietsstrade F105 Herentals – Balen goed.

Bijlagen:

1. Provincieraadsbesluit van 23 maart 2017: goedkeuring fietsstrade Herentals-Balen - ontwerpplannen, keuze van gunningswijze, bestek, raming, addendum aan de samenwerkingsovereenkomst, aanvullende diensten, verhoging vastlegging
2. Provincieraadsbesluit van 22 februari 2018: goedkeuring fietsstrade F105 Herentals - Balen: aangepaste ontwerpplannen, bestekken, ramingen

3. Deputatiebesluit van 28 juni 2018: gunning vast gedeelte
4. Deputatiebesluit van 13 februari 2020: gunning voorwaardelijk gedeelte
5. Deputatiebesluit van 17 juni 2021: verhoging budget voorwaardelijk gedeelte
6. Eindstaat (vorderingsstaat 36)
7. Verantwoording gewijzigde uitvoering en verantwoording meerkosten (Scheppelijke Neet en Molderloopstraat)
8. Attesten RSZ, fiscaal, juridische situatie.

VOORZITTER.- Geen vragen?

Heeft iedereen zijn stem uitgebracht? Einde van de stemming.
32 leden hebben deelgenomen aan de stemming;
32 leden hebben ja gestemd.

Goedgekeurd met 32 stemmen ja.

Nr. 1/4 van de agenda

Opdracht voor het aanstellen van een studiebureau voor een raamovereenkomst voor de opmaak van mobiliteitsstudies in de Rupelstreek en Aartselaar. Bestek. Goedkeuring.

Verslag van de deputatie

1. Bevoegdheid

Artikel 43 §2 11° van het provinciedecreet van 9 december 2005.

2. Juridische context

De wet van 17 juni 2016 inzake overheidsopdrachten.

Het koninklijk besluit van 18 april 2017 plaatsing overheidsopdrachten in de klassieke sectoren.

3. Feitelijke context en verantwoording

Uw raad keurde op 15 december 2021 het plaatsen van de overheidsopdracht, de plaatsingswijze en de selectieleidraad voor het aanstellen van een studiebureau voor een raamovereenkomst voor de opmaak van mobiliteitsstudies en ruimtelijke impactanalyses in de Rupelstreek en Aartselaar goed.

Een tweede stap in de procedure is de goedkeuring van het bestek van deze opdracht. Dit ligt nu ter goedkeuring voor. Inhoudelijk is het bestek niet fundamenteel veranderd ten opzichte van het ontwerpbestek dat als bijlage bij de selectieleidraad aan uw raad werd voorgelegd. Het bestek werd verder verfijnd in functie van de beoordeling van de offertes door de geselecteerde kandidaten.

Wel werden twee deelopdrachten ingevoegd: een opdracht wat betreft het macroniveau en een opdracht wat betreft een mogelijke studie op mesoniveau (stationsomgeving Boom). De uitwerking van deze deelopdrachten in de offerte moet aantonen hoe de opdrachtnemer dergelijke opdrachten aanpakt en moet de jury toelaten de offertes op hun kwaliteit te beoordelen.

Bijdrage aan de Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen (SDG's)



SDG 11. Duurzame steden en gemeenschappen

SDG-subdoelstelling 11.2 Tegen 2030 toegang voorzien tot veilige, betaalbare, toegankelijke en duurzame vervoerssystemen voor iedereen, waarbij de verkeersveiligheid verbeterd wordt, met name door het openbaar vervoer uit te breiden, met aandacht voor de behoeften van mensen in kwetsbare situaties, vrouwen, kinderen, personen met een handicap en ouderen

4. Procedurele vormvereisten

Uw raad keurde op 15 december 2021 de plaatsing van deze overheidsopdracht via een mededingingsprocedure met onderhandeling goed. Het bestek voor deze overheidsopdracht ligt nu voor ter goedkeuring.

De mededingingsprocedure met onderhandeling is een procedure in 2 stappen:

- selectieleidraad: aan de hand van een selectieleidraad konden mogelijke opdrachtnemers zich tot 8 februari 2022 kandidaat stellen voor deze overheidsopdracht. Deze kandidaturen worden beoordeeld waarna de selectie van de kandidaten aan de deputatie wordt voorgelegd;
- bestek: de geselecteerde kandidaten krijgen het bestek waarop ze een offerte indienen. Op basis van deze offertes bepaalt de jury, na onderhandeling, de economisch meest voordelige inschrijvers per perceel en legt deze voor ter goedkeuring aan de deputatie.

De deputatie keurde dit verslag goed in zitting van 3 februari 2022.

5. Financiële aspecten

Er ontstaat nu nog geen financiële verbintenis.
Het krediet is voorzien in het meerjarenplan.

BESLUIT:

Enig artikel:

De provincieraad keurt het bestek voor deze opdracht goed.

Bijlagen:

- Bestek

VOORZITTER.- Mevrouw Van Dienderen heeft het woord.

Mevrouw VAN DIENDEREN.- Goedemiddag, collega's. Wij hebben binnen de fractie besloten om ons toch te onthouden voor dit punt. De opdrachtomschrijving van die mobiliteitsstudie voor de Rupelstreek vinden we nogal vaag. We denken dat dat programma zal bepaald worden in grote mate, of dat hopen wij dan toch tenminste, door die stuurgroep. Maar op dit moment vinden we het dus moeilijk om dit al goed te keuren, omdat niet helemaal duidelijk is welke mobiliteitsopgaven er juist onderzocht gaan worden. Zeker voor wat dat generiek deel betreft, het specifieke, het gebied specifieke deel van Boom, dat lijkt ons wel een goede zaak. Maar omwille van al die onduidelijkheden kijken wij toch een beetje de kat uit de boom. En zouden wij ook willen vragen om toch een terugkoppeling hierover te krijgen, ook in de raadscommissie. Maar ja, dat zijn de redenen voor onze onthouding. Dank u.

VOORZITTER.- Gedeputeerde Lemmens heeft het woord.

De heer LEMMENS, gedeputeerde.- Dank u wel, collega Van Dienderen. Ik stel vast dat Groen zich onthoudt om een goede mobiliteitsstudie in de Rupelstreek te gaan inzetten. Het betreft hier inderdaad de aanbesteding van een raamovereenkomst. We zoeken hier een studiebureau dat ons op afroep gedurende vier jaar kan bijstaan voor diverse mobiliteitsstudies voor de gehele streek op macro- en mesoniveau. En dat is de Rupelstreek plus ook Aartselaar. Het bestek bevat modaliteit en de spelregels om de selectie van dit bureau mogelijk te maken. En in de macrostudie, mevrouw Van Dienderen, trachten we een zoveel, een volledig mogelijk beeld op te maken van de ruimtelijke ontwikkelingspotenties en de mobiliteitscapaciteit van deze regio. Ook personenvervoer, vrachtvervoer, uitzonderlijk vervoer, fietsverkeer, vervoer over water, vervoer over spoor, zowel personen als goederen, multimodaal transport, openbaar vervoer, combimobiliteit en mobiliteitsknooppunten en dergelijke meer, dienen in deze studie opgenomen te worden. Ik weet niet wat dat u nog meer zou willen. ,

Daar waar de studie op macroniveau nog eerder beschrijvend van aard is kunnen we op een later tijdstip zeer gericht studies afroepen met zeer specifieke onderzoeksvragen. De modal shift, daar hebt u ook in de commissie nog eens naar verwezen. Welke mobiliteitsstudie wordt onder andere gelanceerd vanuit de vaststelling dat het huidige wegennet in de Rupelstreek sterk verzadigd is? Dat kan iedereen daar wel ondervinden. Gezien het feit dat er ook nog tal van ruimtelijke ontwikkelingen op stapel staan is het nu het juiste moment om over de ontsluiting in de ruimere regio na te gaan denken en dat willen we niet laten voorbijgaan. Het is dan ook van maatschappelijk belang dat de toekomstgerichte mobiliteitsstudies duurzaam zijn. Dat zou u moeten toejuichen. Dat de actieplannen bijdragen aan het realiseren van de klimaatdoelstellingen, dat zou u moeten toejuichen. En positieve effecten nog eens hebben op de volksgezondheid. Allemaal zaken waarvan ik denk: daar moet Groen kunnen achterstaan. Maar nee, men onthoudt zich.

De doelstelling van de modal shift van 50/50 uit het routeplan 2030 is daarbij vanzelfsprekend een vaststaand feit waarbinnen wij zullen werken. Dat is nogal logisch. En die doelstelling staat in gans het provinciaal mobiliteitsbeleid voorop, voor de Antwerpse regio. Overigens ook in dit provinciehuis, mevrouw Van Dienderen, waar we samen met onze provinciale medewerkers, Mieke, al een modal split tegen 2024 van 80/20. De Vervoerregioraad en AWV zijn overigens partners in deze studie. Het is onder de Vervoersregio dat wij inderdaad deze studie zullen doen. Ik denk dat het enorm belangrijk is en ik vind het enorm spijtig maar goed dat is een keuze die uw partij maakt om dit groot onderzoek niet te ondersteunen. Ik verzoek dan ook de andere partijen om dit zeer enthousiast mee te ondersteunen. Dank u.

VOORZITTER.- Dank u wel, gedeputeerde. Mevrouw Van Dienderen heeft het woord.

Mevrouw VAN DIENDEREN.- Dank u wel voor de extra toelichting, gedeputeerde. Het staat op band, het is live gefilmd, dus dat kunnen we zeker verder in de gaten houden, of alles wat u zegt ook verder toegepast gaat worden binnen die mobiliteitsstudies, dus dat zijn zeker goede principes. Maar ja, ik heb er maandag toch op moeten drukken van kijk, ik zie het nergens in dat bestek staan, die modal shift 50/50. Dus een heel belangrijk uitgangspunt staat niet in de

studies. En we weten dat het wegennet verzadigd is in dat gebied, er staan ook een aantal projecten op til die tot meer wegen kunnen leiden, een aantal verbindingen, extra wegen. En dat doet ons wat aarzelen en ons stemgedrag als onthouding bepalen. Maar ik geef zeker toe dat er ook heel wat kansen inzitten, maar omdat het zo vaag gesteld is het bestek, is de uitkomst een beetje onvoorspelbaar. En dat is de reden van onze terughoudendheid. Maar wij onthouden ons, we stemmen niet tegen, gedeputeerde. Dus wij willen dat zeker alle kansen geven en we gaan er constructief aan meewerken maar omdat het nog een beetje onduidelijk is, is dat toch op dit moment ons standpunt. Dank u.

VOORZITTER.- Gedeputeerde Lemmens heeft het woord.

De heer LEMMENS, gedeputeerde.- Ik ben ook heel blij, mevrouw Van Dienderen, dat alles wat u zegt ook opgenomen wordt. Want dan zal ik daar later nog op kunnen terugkomen. En het is duidelijk, en dat is toch de traditie, dat zou u toch stilletjes aan moeten weten, mevrouw Van Dienderen, dat wij altijd terugkoppelen in de commissie en in deze raad. Ik maak daar een erezaak van en ook met deze mobiliteitsstudie zullen onze mensen regelmatig terugkoppelen in de commissie daarvoor betreft.

VOORZITTER. Dank u wel. Geen vragen?

Heeft iedereen zijn stem uitgebracht? Einde van de stemming.
32 leden hebben deelgenomen aan de stemming;
28 leden hebben ja gestemd;
4 leden hebben zich onthouden.

Goedgekeurd met 28 stemmen ja, bij 4 onthoudingen.

2. Economie, streekbeleid en Europa

Nr. 2/1 van de agenda

POM. Goedkeuring solidaire borgstelling bij KBC Bank NV. Goedkeuring. Verslag van de deputatie

1. Bevoegdheid

- Art 6 van de statuten van de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij (POM) Antwerpen van 1 februari 2013
- Art 23 van de beheersovereenkomst tussen POM en het provinciebestuur Antwerpen van 1 juli 2020

2. Juridische context

- Statuten van POM d.d. 1 februari 2013
- Beheersovereenkomst d.d. 1 juli 2020 tussen POM en het provinciebestuur Antwerpen
- Provincieraadsbesluit d.d. 14 december 2011 inzake provinciale borgstelling Veiling Zuid te Sint-Katelijne-Waver
- Besluit van het directiecomité van POM d.d. 2 december 2021

3. Feitelijke context en verantwoording



SDG 17. Partnerschap om doelstellingen te bereiken

SDG-Subdoelstelling 17.14 Beleidscoherentie voor duurzame ontwikkeling versterken

Algemene beschrijving van het project: POM Antwerpen heeft op 8 december 2011 een kredietcontract afgesloten met KBC Bank nv voor de verwerving en de ontwikkeling van het bedrijventerrein Veiling Zuid te Sint-Katelijne-Waver. Het betreft een exploitatiekredietlijn van 16,4 miljoen EUR met een provinciale borgstelling, goedgekeurd door de provincieraad op 14 december 2011. Het is een kredietlijn zonder verplichte aflossingen. POM Antwerpen is tevens exploitant en eigenaar van het Wetenschapspark te Niel. Het investeert daar op dit moment in een nieuw project. POM Antwerpen heeft voor dit project externe financiering nodig.

Kadering: Ondertussen heeft POM Antwerpen het bedrijventerrein Veiling Zuid te Sint-Katelijne Waver inderdaad verworven en ontwikkeld. Deze bedrijventerreinen worden aangeboden aan bedrijven actief in de agro-industrie.

POM Antwerpen is daarnaast ook eigenaar en exploitant van het Wetenschapspark te Niel. Op 17 oktober 2019 keurde het directiecomité van POM Antwerpen de gunningsleidraad voor het bouwen van één gebouw in het Wetenschapspark goed. Verder keurde het directiecomité op 2 juni 2020 het gunningsverslag goed en werd overgegaan tot gunning van het Einsteingebouw aan Cordeel Zetel Temse. De kostprijs van dit Centrumgebouw en parking wordt momenteel geraamd op 14,7 miljoen EUR.

Aangezien POM Antwerpen, op korte termijn, niet over voldoende eigen middelen beschikt om het Einstein gebouw volledig te realiseren werd in samenspraak met KBC Bank een nieuw kredietvoorstel uitgewerkt ter vervanging van de huidige kredietovereenkomst.

Het directiecomité heeft in zitting van 2 december 2021 beslist:

- om in te gaan op het kredietvoorstel van KBC Bank, onder de opschortende voorwaarde van het bekomen van een provinciale waarborg voor het bedrag van 20 miljoen EUR.
- om de bestaande kredietovereenkomst op te zeggen indien het nieuwe kredietvoorstel door beide partijen aanvaard wordt.

4. Procedurele vormvereisten

Het krediet dient te worden gewaarborgd door de provincie Antwerpen met het oog op de beperking van de financiële kosten. Na ondertekening van het kredietcontract en de vestiging van de nieuwe waarborgen, is KBC Bank NV bereid de solidaire borgstelling van 16,4 miljoen EUR, verleend op 14 december 2011 door provinciebestuur van Antwerpen, vrij te geven.

De deputatie keurde dit verslag goed in zitting van 3 februari 2022.

5. Financiële aspecten

Kredietnemer	POM Antwerpen
Bedrag	20.000.000 EUR
Doel	Financiering van verschillende vastgoedprojecten
Vorm	Kredietlijn werkkapitaal
Referentierentevoet	Euribor Floored
Marge	0,50%
Eindvervaldag	Afhankelijk van de terugbetalingen.
Terugbetalingen contractueel	Ad 125.000 EUR resp op 31/03, 30/06, 30/09 en 31/12 van ieder jaar te starten in maart 2023
Terugbetalingen bijkomend	Ad 50% van de desinvesteringen van gronden en vastgoedprojecten in ontwikkeling ad minimaal 250 k EUR Ad 75% van de desinvesteringen van gebouwen die verhuurd worden.
Waarborg	Verhoging van de bestaande garantie provinciebestuur Antwerpen van 16,4 miljoen EUR tot een bedrag van 20.000.000 EUR.
Afspraak	De kredietnemer verbindt er zich toe om de bank te informeren bij iedere desinvestering van gronden en vastgoedprojecten met een verkoopwaarde ad minimaal 250 k EUR.
Dossierkosten	1.500 EUR éénmalig
Beheerskosten	125 EUR per trimester

Gelet op de modaliteiten van de kredietovereenkomst en het toekomstig thesauriebeheer acht de financieel beheerder van de provincie Antwerpen het niet wenselijk om KBC Bank NV te machtigen om onherroepelijk een rekening van het provinciebestuur te crediteren bij niet-nakoming van de verplichtingen door POM Antwerpen. Om deze reden stelt de financieel beheerder voor dat de provincie Antwerpen de verbintenis aangaat ten opzichte van KBC Bank NV om het door deze laatste gevraagde bedrag tot maximaal het hierboven vermelde bedrag te storten ten laatste twee weken na ontvangst van een aangetekend schrijven tegen ontvangstbewijs waarin KBC Bank NV vraagt dit bedrag te storten op de daarin aangeduide rekening.

BESLUIT:

Artikel 1:

De provincie Antwerpen verklaart zich solidair borg te stellen tegenover KBC Bank NV wat betreft zowel het kapitaal als de intresten en de onkosten van het krediet met nummer C11-1750661-70 aangegaan door POM Antwerpen en dit tot een maximumbedrag van 20 miljoen EUR. Deze borgstelling gebeurt op voorwaarde dat KBC Bank NV bereid is na ondertekening van deze kredietovereenkomst en vestiging van de nieuwe waarborgen, de solidaire borgstelling van 16,4 miljoen EUR verleend op 14 december 2011 door de provincie Antwerpen vrij te geven. De borg kent en aanvaardt de voorwaarden van het krediet en de financiële toestand van de kredietnemer

Artikel 2:

Indien het provinciebestuur wordt aangesproken als borg, gaat de provincie Antwerpen de verbintenis aan ten opzichte van KBC Bank NV het door deze laatste gevraagde bedrag tot maximaal het hierboven vermelde bedrag te storten ten laatste twee weken na ontvangst van een aangetekend schrijven tegen ontvangstbewijs waarin KBC Bank NV vraagt dit bedrag te storten op de daarin aangeduide rekening.

Mevrouw BAKELANTS.- Ik wou nog even tussenkomen.

VOORZITTER.- Mevrouw Bakelants heeft het woord.

Mevrouw BAKELANTS.- Goedemiddag, collega's. Wij als fractie, wij gaan ons onthouden op dit punt omdat wij eigenlijk, we denken nog even terug aan het verleden. Waar we ook al in het verleden borg gesteld hebben bij de sportclub Braxgata in de Schorre, als ik mij goed herinner, en dat was toen ook slecht afgelopen dus wij gaan ons bij dit punt onthouden.

VOORZITTER.- Dank je wel. Geen vragen?

Heeft iedereen zijn stem uitgebracht? Einde van de stemming.
34 leden hebben deelgenomen aan de stemming;
32 leden hebben ja gestemd;
2 leden hebben zich onthouden.

Goedgekeurd met 32 stemmen ja, bij 2 onthoudingen.

Nr. 2/2 van de agenda

Vlaams Coördinatiecentrum voor Mestverwerking vzw (VCM). Aanduiding provinciale vertegenwoordiging. Goedkeuring.

Verslag van de deputatie

1. Bevoegdheid

Art. 43, §2, 5° van het provinciedecreet bepaalt dat de provincieraad bevoegd is voor het beslissen van de vertegenwoordiging in agentschappen, instellingen, verenigingen en ondernemingen.

Art. 35 van het provinciedecreet bepaalt dat de stemming over de aanwijzing van de vertegenwoordigers van de provincie in de organen van andere rechtspersonen, geheim is.

2. Feitelijke context en verantwoording

De provincie wenst de vinger aan de pols te houden in de mestverwerkingssector, een onmisbare schakel in de agrarische keten. Daarom heeft de provincie een B-lidmaatschap bij de vzw Vlaams Coördinatiecentrum Mestverwerking (VCM vzw), Baron de Ruzettelaan 1 BO.3, 8310 Brugge.

Het lidmaatschap biedt de mogelijkheid tot afvaardiging in de Raad van Bestuur, het bepalen van beleid en uit te voeren taken alsook de vermelding op de VCM-website van het provinciale logo en verwijzing naar de provinciale website.

VCM stuurt een schuldvordering in het begin van elk kalenderjaar. Naar jaarlijkse gewoonte dient de provinciale vertegenwoordiging bij VCM te worden ingevuld. Vooraleer tot betaling over te gaan vraagt de boekhouding immers dat de provinciale afvaardiging door de provincieraad goedgekeurd werd.

In 2019 werd de provinciale vertegenwoordiging in de Algemene Vergadering onder de B-leden door gedeputeerde Ludwig Caluwé ingevuld. In 2020 werd de vertegenwoordiging gewijzigd naar de invulling door het diensthoofd als effectief lid en door de gedeputeerde voor landbouw als plaatsvervangend lid.

Voor 2022 wordt namens de Provincie Antwerpen opnieuw het diensthoofd Landbouw voorgedragen als effectief lid van de Algemene Vergadering en als plaatsvervanger de gedeputeerde voor landbouw, Kathleen Helsen.

Bijdrage aan de Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen (SDG's)



SDG 2. Geen honger

SDG-subdoelstelling 2.4 Tegen 2030 duurzame voedselproductiesystemen garanderen en veerkrachtige landbouwpraktijken implementeren die de productiviteit en de productie kunnen verhogen, die helpen bij het in stand houden van ecosystemen, die de aanpassingscapaciteit verhogen in de strijd tegen klimaatverandering, extreme weersomstandigheden, droogte, overstromingen en andere rampen en die op een progressieve manier de kwaliteit van het land en de bodem verbeteren

3. Procedurele vormvereisten

De deputatie keurde dit verslag goed in zitting van 27 januari 2022.

4. Financiële aspecten

Het B-lidmaatschap dat de dienst Landbouw (tot en met 2020 Dienst Landbouw- en Plattelandsbeleid) jaarlijks aangaat, bedroeg 3.400 EUR in 2021 en bedraagt, tenzij het geïndexeerd wordt, evenveel in 2022.

BESLUIT:

Artikel 1:

De provincieraad stemt ermee in om namens de Provincie Antwerpen voor 2022 het diensthoofd Landbouw voor te dragen als effectief lid in de Algemene Vergadering onder de B-leden van het Vlaams Coördinatiecentrum voor Mestverwerking (VCM) vzw.

Artikel 2:

De provincieraad stemt ermee in om namens de Provincie Antwerpen voor 2022 de gedeputeerde voor landbouw, Kathleen Helsen, voor te dragen als plaatsvervanger in de Algemene Vergadering onder de B-leden van het Vlaams Coördinatiecentrum voor Mestverwerking (VCM) vzw.

VOORZITTER. Dank u wel. Geen vragen? Dit is een geheime stemming.

Men gaat over tot de geheime stemming. 35 leden nemen eraan deel. Er zijn 31 stemmen ja, bij 5 onthoudingen, zodat het voorstel is goedgekeurd.

3. Leefmilieu, financiën en logistiek

Nr. 3/1 van de agenda

**Budget 2021. Machtigingskrediet 0390/64902000. Toegestane subsidies.
Subsidies voor Leefmilieuprojecten. Administratieve rechtzetting.
Goedkeuring.**

Verslag van de deputatie

1. Bevoegdheid

Art. 42 van het provinciedecreet van 9 december 2005.

2. Feitelijke context en verantwoording

Bijdrage aan de Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen (SDG's).



SDG 16. Vrede, justitie en sterke publieke diensten

SDG-Subdoelstelling 16.6 Doeltreffende, verantwoordelijke en transparante instellingen ontwikkelen op alle niveaus

3. Procedurele vormvereisten

In budget 2021 werd onder budgetsleutel 0390/64902000 (MJP000228) - 'Subsidie voor leefmilieuprojecten' een krediet van 726.814 EUR uitgetrokken. De provincieraad heeft in zitting van 28 oktober 2021 een volgende aanwending van het krediet goedgekeurd: een vierde reeks projecten voor een bedrag van 83.347,11 EUR, waarvan 83.347,11 EUR aan EV INBO als subsidie 2021 voor het project 'Literatuurstudie effecten van lichthinder op biodiversiteit'.

Voor dit project werd gesteld dat een voorschot van 100% in 2021 uitbetaald zou worden, op last van afrekening in 2022 (uiterlijk 31/8/2022). De uiterste datum voor indienen van de afrekening werd echter fout opgegeven, dit zou 31/08/2023 moeten zijn.

De deputatie keurde dit verslag goed in zitting van 3 februari 2022.

BESLUIT:

Enig artikel:

Goedgekeurd wordt de rechtzetting van de uiterste datum waarop EV INBO de afrekening van de subsidie 2021 voor het project 'Literatuurstudie effecten van lichthinder op biodiversiteit' moet indienen, naar 31/08/2023.

VOORZITTER. Dank u wel. Geen vragen?

Heeft iedereen zijn stem uitgebracht? Einde van de stemming.
35 leden hebben deelgenomen aan de stemming;
35 leden hebben ja gestemd.

Goedgekeurd met 35 stemmen ja.

Nr. 3/2 van de agenda

Provinciale overheidsopdrachten. Toepassing van artikel 43, §2, 11° van het provinciedecreet. Ontwerp-aanleg overstromingszone Wullebeek 6.01 Halfstraat Aartselaar. Verrekening 2. Goedkeuring.

Verslag van de deputatie

1. Bevoegdheid

Artikel 43, §2, 11° van het provinciedecreet.

2. Juridische context

Artikel 41, §1, 2° van de Wet van 17 juni 2016 inzake overheidsopdrachten.

3. Feitelijke context en verantwoording

Uw raad keurde op 22 september 2005 het bestek DWPR-2012-0011-ON01-OVHO01 en de wijze van gunnen goed voor het aanstellen van een ontwerper voor de aanleg van een overstromingsgebied op de Wullebeek thv de Tuinlei aan de grens tussen Aartselaar en Schelle. In 2007 werd gebruik gemaakt van de herhalingsclausule in dit bestek om een nieuwe soortgelijke opdracht te gunnen voor de aanleg van een overstromingsgebied op de Wullebeek ter hoogte van de Halfstraat te Aartselaar.

In zitting van 26 januari 2006 werd deze laatstgenoemde opdracht door de deputatie gegund aan Tractebel Engineering nv uit Brussel (Sint-Lambrechts-Woluwe) voor een bedrag van 50 416,85 EUR, btw inbegrepen.

Door de dienst Integraal Waterbeleid wordt nu verrekening 2 ter goedkeuring voorgelegd voor een bedrag van 14 078,53 EUR, btw inbegrepen.

Verantwoording

In 2007 werd bovenstaande beschreven opdracht voor het opmaken van een ontwerp voor een overstromingszone op de Wullebeek ter hoogte van de Halfstraat te Aartselaar toegekend aan Technum (intussen Tractebel). Het overstromingsgebied dient oa aangelegd te worden om de wateroverlast ter hoogte van de Woonboulevard, een winkelcentrum aan de A12 te Aartselaar op te lossen. In de opdracht was opgenomen om een stedenbouwkundige vergunning op te maken voor het project en in te dienen.

Tijdens het proces is de wetgeving op de ruimtelijke ordening sterk gewijzigd waardoor in plaats van een stedenbouwkundige vergunning een omgevingsvergunning opgemaakt dient te worden. Het opmaken van een omgevingsvergunning is echter veel uitgebreider dan de opmaak van een stedenbouwkundige vergunning en vereist bijgevolg meer prestaties dan voorzien in de studieopdracht. In deze verrekening wordt extra budget gevraagd voor deze extra prestaties.

Omwille van de historiek van het project wordt huidige verrekening op de provincieraad voorgelegd ter goedkeuring:

- In 2005 werd bestek en wijze gunning voor studie van een overstromingsgebied thv de Tuinlei op de Wullebeek goedgekeurd door Provincieraad. De raming van de studie bedroeg 86.642,28 EUR incl BTW. De drempelbedragen lager toen anders dan vandaag: dit moest goedgekeurd worden door de Provincieraad aangezien het bedrag hoger was dan 62.000 EUR. Dit project werd in de deputatiezitting van 26 januari 2006 finaal toegewezen aan Technum (huidig Tractebel) voor 72.318,98 EUR, BTW inclusief (project DWPR-2012-001-ON01-OVHO01).
- In 2007 werd gebruik gemaakt van de hernieuwingsclausule in het bestek om de opdracht te herhalen binnen de 3 jaar. Zo werd via Deputatie de opdracht voor een tweede overstromingsgebied aan de Halfstraat ook toegewezen aan Technum (huidig Tractebel) voor 50.416,85 EUR, BTW inclusief (project DWPR-2012-001-ON03-OVHO01).
- Op 18/10/2016 werd voor dit tweede project (Overstromingsgebied aan de Halfstraat) een verrekening goedgekeurd via Goedkeuringsbesluit Departementshoofd. Deze verrekening bedroeg een bijkomende kost van 33.965,43 EUR, BTW inclusief.
- Heden wordt er voor het tweede project (Overstromingsgebied aan de Halfstraat) een 2de verrekening voorgelegd.

De documenten zijn bijgevoegd in sindala.



SDG 11. Duurzame steden en gemeenschappen

SDG-Subdoelstelling 11.5 Tegen 2030 het aantal doden en getroffen en aanzienlijk verminderen en in aanzienlijke mate de rechtstreekse economische impact op het bruto binnenlands product terugschroeven dat veroorzaakt wordt door rampen, met inbegrip van rampen die met water verband houden, waarbij de klemtoon ligt op het beschermen van de armen en van mensen in kwetsbare situaties



SDG 13. Klimaatactie

SDG-Subdoelstelling 13.1 De veerkracht en het aanpassingsvermogen versterken van met klimaat in verband te brengen gevaren en natuurrampen in alle landen

4. Procedurele vormvereisten

De deputatie keurde dit verslag goed in zitting van 3 februari 2022.

5. Financiële aspecten

De kosten voor deze verrekening 2 zijn 14 078,53 EUR, btw inbegrepen.

Krediet werd voorzien op budgetcode 22610000/01/0319/DIW, MJP000221, volgnummer meerjarige bestelling 2022001103.

BESLUIT:

Enig artikel:

Goedgekeurd wordt verrekening 2, voor de ontwerpdracht van een overstromingsgebied aan de Wullebeek thv de Halfstraat te Aartselaar, opgedragen aan Tractebel Engineering nv uit Brussel (Sint-Lambrechts-Woluwe) voor een bedrag van 14 078,53 EUR, btw inbegrepen.

VOORZITTER. Dank u wel. Geen vragen?

Heeft iedereen zijn stem uitgebracht? Einde van de stemming.
34 leden hebben deelgenomen aan de stemming;
34 leden hebben ja gestemd;

Goedgekeurd met 34 stemmen ja.

Nr. 3/3 van de agenda

Provinciale overheidsopdrachten. Heist-op-den-Berg/Hallaar. Provinciaal groendomein De Averegten. Aanleg parking. Ontwerp. Goedkeuring.

Verslag van de deputatie

1. Bevoegdheid

Artikel 43.§2.11° van het provinciedecreet.

2. Juridische context

Artikel 36 van de Wet van 17 juni 2016 inzake overheidsopdrachten.

3. Feitelijke context en verantwoording

Het departement Logistiek heeft een ontwerp gemaakt voor de aanleg van een parking bij het provinciaal groendomein De Averegten te Hallaar, Heist-op-den-Berg. Dit ontwerp wordt aan uw raad voorgelegd ter goedkeuring.

Aan de hoofdkom van voornoemd groendomein bevindt zich geen volwaardige parking voor bezoekers. Dit dossier voorziet een nieuwe parking voor 172 auto's en 3 autobussen, met bijbehorende elementen (zoals o.a. een fietsenstalling).

Het dossier voorziet de volledige aanleg: grondwerken, drainage- en afwateringswerken, waterdoorlatende verhardingen, alternatieve grindverhardingen en geharde grasverhardingen, de verlichting, fietsenstalling, het planten van 44 bomen en het leveren van alle struiken zodat deze in eigen beheer geplant kunnen worden

De deputatie stelt voor om voornoemd ontwerp goed te keuren en als wijze van gunnen van de overheidsopdracht voor werken de openbare procedure vast te stellen.

Het ontwerp is digitaal beschikbaar.



SDG 9. Bouw veerkrachtige infrastructuur, bevorder inclusieve en duurzame industrialisering en stimuleer innovatie.

SDG-subdoelstelling 9.1 Ontwikkelen van kwalitatieve, betrouwbare, duurzame en veerkrachtige infrastructuur, met inbegrip van regionale en grensoverschrijdende infrastructuur, ter ondersteuning van de economische ontwikkeling en het menselijk welzijn, met klemtoon op een betaalbare en billijke toegang voor iedereen.



SDG 11. Duurzame steden en gemeenschappen

SDG-subdoelstelling 11.7 Tegen 2030 universele toegang voorzien tot veilige, inclusieve en toegankelijke, groene en openbare ruimtes, in het bijzonder voor vrouwen en kinderen, ouderen en personen met een handicap

4. Procedurele vormvereisten

De deputatie keurde dit verslag goed in zitting van 3 februari 2022.

5. Financiële aspecten

In de meerjarenplanning werd een krediet voorzien voor de aanleg van een parking bij het provinciaal groendomein De Averegeten te Hallaar, Heist-op-den-Berg.

De kostenraming van deze overheidsopdracht voor werken bedraagt 888.448,17 EUR + 186.574,12 EUR (21% btw) = 1.075.022,28 EUR.

De opdracht omvat tevens het leveren van bosgoed (planten en struiken) die door de gebruikers zelf worden aangeplant. Deze levering wordt geraamd op 23.980,00 EUR + 1.438,80 EUR (6% btw) = 25.418,80 EUR.

BESLUIT:

Enig artikel:

De provincieraad hecht goedkeuring aan het ontwerp voor de aanleg van een parking bij het provinciaal groendomein De Averegten te Hallaar, Heist-op-den-Berg, opgemaakt door het departement Logistiek, en stelt als wijze van gunnen van deze overheidsopdracht voor werken de openbare procedure vast.

VOORZITTER.- Mijnheer Daneels heeft het woord.

De heer DANEELS.- Dank je wel. Wij hebben dit punt toegelicht gekregen in de commissie, waarvoor dank. En toen had ik daar ook de vraag gesteld in verband met de laadpalen voor de parking die daar wordt aangelegd. Daar is rekening mee gehouden. We hebben gehoord dat er iets in de 40 parkeerplaatsen zijn voorzien om met laadpalen in de toekomst te werken van de in totaal denk ik in de 170 parkeerplaatsen die voorzien zijn. En ik vroeg me eigenlijk af of dat daar enige logica of studiewerk achter zit of dat daar een provinciale lijn al is voor uitgetekend? Want ik kan mij inbeelden met alsmaar meer elektrische wagens die de komende jaren of komende decennium toch gaan boomen, of dat dan niet nodig is dat er een beetje een algemeen coördinerend beleid is van wat gewenste percentages zijn van parkeerplaatsen met laadpalen of hoe gedeputeerde De Haes dat ziet?

VOORZITTER.- Dank u wel. Gedeputeerde De Haes heeft het woord.

De heer DE HAES, gedeputeerde.- Wij hebben een lijn, een provinciale lijn die in eerste instantie natuurlijk laadpalen zet op onze eigen domeinen en dan nog liefst eerst in eerste instantie voor eigen gebruik, in tweede instantie voor publiek gebruik en in derde instantie is dat natuurlijk het voorzien van wachtbuizen om nadien veel laadpalen te kunnen zetten. Nu, dit is één op vier, wij denken dat dat voldoende is daar. Al is het maar omdat niet iedereen daar komt om te laden. Het is toch niet om zijn auto te laden, maar wellicht om zichzelf wat op te laden als je gaat wandelen in een Averegtenbos. Nu, ik volg uw redenering, hoe meer hoe liever. Maar ik ben mij ook wel bewust van het probleem dat niet de wachtbuizen of niet de laadpalen op middellange termijn het probleem zullen zijn, maar de koperdraad die tot daar ligt. Om al die elektriciteit tot daar te voeren wanneer die op bepaalde momenten zou nodig zijn. Dus ik denk dat daar, dat dat zowel “work in progress” is als inzicht “in progress”. En ik deel uw mening dat je daar waarschijnlijk nooit genoeg kunt van zetten maar dat we daar systematisch moeten mee omgaan. En ik denk dat dat in de commissie ook al geantwoord is, dit is voor 41 laadpalen te kunnen zetten zonder dat we iets moeten uitbreken. Als de nood of de behoefte van dien aard is kunnen wij hoe dan ook verder, maar dan hebben we weer werk. Maar ik denk dat er tegen dan nog anderen zijn die nog veel meer werk hebben met dingen onder de grond tot aan De Averegten te brengen.

VOORZITTER.- Dank je wel. Als er geen vragen meer zijn.

De heer DANEELS.- Mag ik daar nog heel even op reageren?

VOORZITTER.- Mijnheer Daneels heeft het woord.

De heer DANEELS.- Ik heb het woord nog heel even gevraagd. Dank u wel, mijnheer De Haes voor het antwoord. En voor alle duidelijkheid, ik zeg niet dat het te weinig of ook niet dat het te veel is, ik weet het zelf eigenlijk ook niet goed. Maar ik vraag me gewoon af: zijn daar studies over van hoeveel er gewenst zijn? Want inderdaad, niet iedereen komt daar zijn wagen opladen, de meeste mensen doen dat dan wel, denk ik, thuis in de toekomst. En misschien is dat een overgangsfase waar in dat er toch nog meer mensen het op locatie moeten doen, omdat ze

misschien thuis nog geen voorziening hebben. Dus het was eerder een open vraag. Wat ik wel denk is dat inderdaad misschien op termijn, als we dan toch die parkeergelegenheden aan alle provinciale domeinen gaan uitbreiden, dat het misschien wel nuttig is om met een studie of zo in de hand of eens te bekijken wat daar gewenst is om dat dan algemeen ongeveer uniform te maken. Maar ja, ik hoor ook wat u zegt, er zullen nog andere problemen zijn bijvoorbeeld energievoorziening tot aan de parkeerplaatsen. Maar toch bedankt voor uw antwoorden.

De heer DE HAES, gedeputeerde.- Misschien kan ik u wel geruststellen. Binnen de dienst departement logistiek is men echt wel bezig met dat proberen in te schatten, maar dat er heel veel onbekenden in dat verhaal, maar we proberen dat in te schatten. Als u bijvoorbeeld hier in het provinciehuis in de kelder zult kunnen kijken, in de parking, dan zijn daar recentelijk al heel wat publieke bruikbare laadpalen bijgezet. Maar dat is een, hoe zou ik zeggen, een oefening van zowel vraag als aanbod dat gelijk moet opgaan, maar waar niemand eigenlijk nu al zicht heeft op de vraag en waar het aanbod technologisch nog heel sterk zal moeten evolueren om de maximalistische vraag ooit te kunnen dekken. Maar dat wordt permanent gemonitord.

De heer DANEELS.- Ja, bedankt.

De heer DE HAES.- We zijn daar permanent mee bezig want we voelen ook wel dat daar ... Maar uw vraag is terecht, daar bestaat nog geen helder zicht op wat we nu juist waar moeten doen.

De heer DANEELS.- Dank u.

VOORZITTER.- Dank u voor de toelichting. Geen verdere vragen?

Heeft iedereen zijn stem uitgebracht? Einde van de stemming.
34 leden hebben deelgenomen aan de stemming;
34 leden hebben ja gestemd.

Goedgekeurd met 34 stemmen ja.

Nr. 3/4 van de agenda

**Antwerpen. Provinciaal instituut PIVA. Renovatie en nieuwbouw voor CVO
Vitant. Ontwerpopdracht. Ontwerp. Goedkeuring.**
Verslag van de deputatie

1. Bevoegdheid

Artikel 43.§2.11° van het provinciedecreet.

2. Juridische context

Artikel 36 van de Wet van 17 juni 2016 inzake overheidsopdrachten.

3. Feitelijke context en verantwoording

Het team Projecten van de dienst Architectuur en Vastgoed (departement Logistiek) heeft een bestek gemaakt voor de ontwerpopdracht voor de gedeeltelijke renovatie van de hoteltheorieblok en een nieuwbouwwolume op de site van het provinciaal instituut PIVA te Antwerpen voor het volwassenonderwijs Vitant (CVO Vitant). De opdracht omvat ook het opstellen van een masterplan.

CVO Vitant verlaat campus Maalboot te Hoboken omwille van een stagnerend cursistenaantal. Er is concurrentie van meer centraler gelegen centra, de site is moeilijk bereikbaar, de infrastructuur is verouderd en voldoet niet aan de huidige, didactische behoeftes.

Op de site van het provinciaal instituut PIVA werd gezocht naar mogelijkheden in het kader van duurzaam vastgoedbeheer en efficiënt ruimtegebruik. De verdiepingen boven het gelijkvloers van de hoteltheorieblok kunnen ter beschikking gesteld worden van CVO Vitant, door middel van een interne verhuisbeweging naar de theorieblok.

De toekomstige onderwijsnaden worden gehuisvest in de vrijgekomen en te renoveren hoteltheorieblok, mits realisatie van een bijkomend nieuwbouwwolume. Een optimalisatie van de pedagogische werking CVO Vitant, alsook algemene, overkoepelende functies op siteniveau wordt geïntegreerd in de ontwerpopdracht, rekening houdend met het maximaal inzetten van de bestaande, beschikbare ruimten. Bijkomende doelstelling is een integrale aanpak van de duurzaamheids- en comforteisen.

Voorafgaand aan de eigenlijke ontwerpopdracht wordt een masterplan gevraagd met als doel inzicht te krijgen in de huidige en toekomstige naden en kwaliteiten op siteniveau, met name van de bestaande gebouwen, de onbebouwde ruimte, de mogelijkheden inzake inbreiding, ontsluiting en de technieken.

De deputatie stelt voor om voornoemd ontwerp goed te keuren en als wijze van gunnen van de diensten de openbare procedure vast te stellen in toepassing van artikel 36 van de Wet van 17 juni 2016 inzake overheidsopdrachten.

Het ontwerp is digitaal beschikbaar.



SDG 4. Kwaliteitsonderwijs

SDG-subdoelstelling 4.a Bouwen en verbeteren van onderwijsfaciliteiten die aandacht hebben voor kinderen, mensen met een beperking en gendergelijkheid en die een veilige, geweldloze, inclusieve en doeltreffende leeromgeving bieden voor iedereen



SDG 9. Industrie, innovatie en infrastructuur

SDG-subdoelstelling 9.1 Ontwikkelen van kwalitatieve, betrouwbare, duurzame en veerkrachtige infrastructuur, met inbegrip van regionale en

grensoverschrijdende infrastructuur, ter ondersteuning van de economische ontwikkeling en het menselijk welzijn, met klemtoon op een betaalbare en billijke toegang voor iedereen.



SDG 11. Duurzame steden en gemeenschappen

SDG-subdoelstelling 11.7 Tegen 2030 universele toegang voorzien tot veilige, inclusieve en toegankelijke, groene en openbare ruimtes, in het bijzonder voor vrouwen en kinderen, ouderen en personen met een handicap

4. Procedurele vormvereisten

De deputatie keurde dit verslag goed in zitting van 3 februari 2022.

5. Financiële aspecten

In de meerjarenplanning werd een krediet voorzien voor de ontwerpopdracht voor de renovatie en nieuwbouw voor CVO Vitant op de site van het provinciaal instituut PIVA te Antwerpen.

De kostenraming van deze diensten bedraagt 529.570,00 EUR + 111.209,70 EUR (21 % btw) = 640.779,70 EUR, berekend op een geraamd bouwbudget van 4.087.000,00 EUR, excl. btw.

BESLUIT:

Enig artikel:

De provincieraad hecht goedkeuring aan het bijzonder bestek voor de ontwerpopdracht voor de renovatie en nieuwbouw voor CVO Vitant op de site van het provinciaal instituut PIVA te Antwerpen, opgemaakt door het departement Logistiek en stelt als wijze van gunnen van deze diensten de openbare procedure vast.

VOORZITTER.- Geen vragen?

Heeft iedereen zijn stem uitgebracht? Einde van de stemming.
35 leden hebben deelgenomen aan de stemming;
35 leden hebben ja gestemd.

Goedgekeurd met 35 stemmen ja.

Nr. 3/5 van de agenda

Vastgoed. Antwerpen. Provinciaal groendomein Rivierenhof. Nieuwe erfdienstbaarheid nutsleidingen zone west aan Fluvius en Waterlink. Goedkeuring.

Verslag van de deputatie

1. Bevoegdheid

Artikel 43 van het provinciedecreet van 9 december 2005

2. Juridische context

- Omzendbrief KB/ABB 2019/3 over de transacties van onroerende goederen door lokale en provinciale besturen en door besturen van erkende diensten

3. Feitelijke context en verantwoording

Inleiding

Met akte van 7 mei 2018 werd een erfpachtovereenkomst afgesloten tussen de provincie Antwerpen en IMEA, waarbij een distributiecabine in erfpacht werd gegeven voor de energievoorziening van de sportzone west in het provinciaal groendomein Rivierenhof. Aan deze erfpachtovereenkomst was tevens een erfdienstbaarheid verbonden om de nutsleidingen voor deze distributiecabine vanuit de Turnhoutsebaan tot aan de distributiecabine te leggen en te kunnen onderhouden.

Momenteel plant Lantis de aanleg van een nieuwe fietserstunnel onder de Turnhoutsebaan. Het tracé van dit nieuwe fietspad en de aansluiting op de bestaande fietswegen is niet verenigbaar met de huidige ligging van de nutsleidingen en dus ook de erfdienstbaarheid. Lantis is dus vragende partij om de erfdienstbaarheid te verleggen en heeft hiervoor een aangepast tracé uitgewerkt.

Alle betrokken partijen gaan akkoord met de verlegging van de nutsleidingen en de erfdienstbaarheid. Lantis zal de kosten hiervoor, inclusief de kosten voor de authentieke akte, dragen.

Voorwerp

De huidige erfdienstbaarheid werd in groene kleur aangeduid op het afbakeningsplan van landmeter-expert Johan Arnauw van 1 december 2017 en loopt vanaf de Turnhoutsebaan tot aan de distributiecabine. Door de verlegging zal een licht aangepast tracé gevolgd worden, maar loopt tevens vanaf de Turnhoutsebaan naar de distributiecabine. Het aangepast tracé wordt in groene kleur weergegeven op het opmetingsplan van landmeter-expert Alain Bulen van 10 november 2021.

De bestemming van de erfdiensbaarheid blijft dezelfde, namelijk een erfdiensbaarheid voor leidingen, buizen, materiaal, personeel, aannemers en onderaannemers.

De begunstigde blijft Fluvius (Imea) en aangezien ook Water-link via dit tracé leidingen zal aanbrengen wordt Water-link me als begunstigde van deze erfdiensbaarheid opgenomen. Tot slot zal de provincie Antwerpen zelf ook nog ondergrondse leidingen aanbrengen op dit tracé (voeding voor de camera). Het gebruik van de erfdiensbaarheid is dus niet exclusief voor de begunstigden.

Aangezien de provincie Antwerpen geen nadeel heeft bij de verlegging van de bestaande erfdiensbaarheid, deze verlegging noodzakelijk is in functie van de aanleg van een nieuwe fietserstunnel onder de Turnhoutsebaan door Lantis, en Lantis de kosten voor de authentieke akte zal betalen, stelt de deputatie voor om akkoord te gaan met de verlegging van de betrokken erfdiensbaarheid.

De bijlagen zijn digitaal beschikbaar.



SDG 11. Duurzame steden en gemeenschappen

SDG-subdoelstelling SDG 11.7: Tegen 2030 universele toegang voorzien tot veilige, inclusieve en toegankelijke, groene en openbare ruimtes, in het bijzonder voor vrouwen en kinderen, ouderen en personen met een handicap

4. Procedurele vormvereisten

De deputatie keurde dit verslag goed in zitting van 3 februari 2022.

5. Financiële aspecten

Aan deze transactie zijn geen kosten of inkomsten voor de provincie Antwerpen verbonden.

BESLUIT:

Enig artikel:

Onder verklaring dat de transactie wordt aangegaan voor openbaar nut, wordt machtiging verleend tot verlegging van de erfdiensbaarheid voor nutsleidingen in het provinciaal domein Rivierenhof ter hoogte van de sportzone west, en ten kadaster gekend als delen van Antwerpen, 24^e afdeling, sectie A, nummers 154E, 154H en 170B, waarbij de erfdiensbaarheid voor het bestaande tracé, zoals vastgelegd in de authentieke akte van 7 mei 2018 tussen de provincie Antwerpen en IMEA, beëindigd wordt en een nieuwe erfdiensbaarheid voor leidingen, buizen, materiaal, personeel, aannemers en onderaannemers gecreëerd wordt ten gunste van Fluvius en Water-link volgens tracé zoals aangeduid op het opmetingsplan van landmeter-expert Alain Bulen dd. 10 november 2021.

VOORZITTER.- Geen vragen?

Heeft iedereen zijn stem uitgebracht? Einde van de stemming.
35 leden hebben deelgenomen aan de stemming;
35 leden hebben ja gestemd.

Goedgekeurd met 35 stemmen ja.

Nr. 3/6 van de agenda

Vastgoed. Beerse. Laakbeek (A.9.05). Erfdienstbaarheid aan Fluvius voor afvoerleiding rond retentiebekken. Goedkeuring.

Verslag van de deputatie

1. Bevoegdheid

Artikel 43 van het provinciedecreet van 9 december 2005

2. Juridische context

- Gecoördineerd decreet van 15 juni 2018 betreffende het integraal waterbeleid
- Omzendbrief KB/ABB 2019/3 over de transacties van onroerende goederen door lokale en provinciale besturen en door besturen van erkende diensten

3. Feitelijke context en verantwoording

Inleiding

De provincie Antwerpen zal een overstromingsgebied aanleggen langsheen de Laakbeek in Beerse. Net opwaarts van het toekomstig overstromingsgebied komt er gemengd overstortwater (hemelwater en afvalwater) toe in de waterloop. Het bleek, in samenspraak tussen provincie, Fluvius en de omwonenden, de beste optie om het overstortwater niet in het overstromingsgebied te laten uitkomen.

Daarom is bij het ontwerp van het overstromingsgebied voorzien dat het afvalwater van het overstort wordt ingebuisd en rond het bekken wordt geleid. Het hemelwater zal van het overstort afgekoppeld worden en in het overstromingsgebied terechtkomen. Het resterende overstortwater kon niet via een andere weg naar de riolering dan rond het overstromingsgebied.

Omdat de provincie Antwerpen vragende partij is voor deze afkoppeling en rondleiding van het afvalwater zal de provincie de kosten voor de aanleg van de buis, samen met de aanleg van het overstromingsgebied bekostigen. Het eventuele latere onderhoud aan de buis valt wel volledig ten laste van Fluvius.

Om Fluvius de nodige rechten te geven om de buis in de toekomst te mogen gebruiken en om ook de nodige plichten naar onderhoud e.d. vast te leggen is een (ondergrondse) erfdienstbaarheid ten gunste van Fluvius nodig.

Voorwerp erfdiensbaarheid

De betonnen buis waarlangs het afvalwater rond het overstromingsgebied naar de riolering zal gaan tussen de Eikenstraat en de Heibergstraat is gelegen op een deel van de kadastrale percelen Beerse, 1^e afdeling, sectie C, nummers 191 en 183. Het te volgen tracé is in rood aangeduid op bijgevoegd plan. Dit geeft indicatief de ligging aan. Het uiteindelijke opmetingsplan om aan de authentieke akte van erfdiensbaarheid te hechten zal opgemaakt worden op moment van aanleg, waarbij de ligging van de buis op dat moment exact ingemeten kan worden.

De afvoerbuis betreft een betonnen buis over een lengte van 250m, met een dikte (aan de buitenkant) van 1,25m. De totale indicatieve oppervlakte voor de ondergrondse erfdiensbaarheid zal dus ongeveer 325 m² bedragen.

De bestemming van de erfdiensbaarheid is voor het onderhouden, herstellen of vervangen van de ondergrondse leiding, alsook de toegang voor personeel van Fluvius.

Overige voorwaarden erfdiensbaarheid

De overige voorwaarden voor de erfdiensbaarheid kunnen samengevat als volgt weergegeven worden:

- De toegang moet permanent mogelijk zijn, zonder tussenkomst van derden, voor Fluvius en/of hun aannemers.
- De provincie houdt de erfdiensbaarheidszone vrij van blijvende constructies, opstapeling van materialen, hoogstammige beplantingen en geleidingen met uitzondering van leidingen die de erfdiensbaarheidsstrook zouden kruisen.
- Fluvius voorziet een sleutelkastje.
- De provincie, die de leiding op eigen kosten zal aanleggen, draagt het eigendomsrecht of andere rechten op de leiding over aan Fluvius. Fluvius is vrij om deze in de toekomst aan te passen op eigen kosten zolang dit geen afbreuk doet aan de overige voorwaarden van deze overeenkomst. De eigendomsoverdracht beperkt zich uitdrukkelijk tot de leiding zelf, en heeft geen betrekking op de omliggende grond.
- De erfdiensbaarheid wordt kosteloos toegestaan.
- De erfdiensbaarheid vangt aan bij ondertekening en is eeuwigdurend, tenzij partijen in onderling overleg een aanpassing goedkeuren.
- Alle kosten van beheer en onderhoud van de leiding vallen ten laste van Fluvius.
- Fluvius draagt de kosten van de authentieke akte.

U vindt het integrale ontwerp van overeenkomst voor de erfdiensbaarheid digitaal toegevoegd.

De bijlagen zijn digitaal beschikbaar.



SDG 6. Schoon water en sanitair

SDG-subdoelstelling 6.6 Tegen 2020 de op water gebaseerde ecosystemen beschermen en herstellen, met inbegrip van bergen, bossen, moerassen, rivieren, grondwaterlagen en meren



SDG 11. Duurzame steden en gemeenschappen

SDG-subdoelstelling 11.5 Tegen 2030 het aantal doden en getroffen en aanzienlijk verminderen en in aanzienlijke mate de rechtstreekse economische impact op het bruto binnenlands product terugschroeven dat veroorzaakt wordt door rampen, met inbegrip van rampen die met water verband houden, waarbij de klemtoon ligt op het beschermen van de armen en van mensen in kwetsbare situaties

4. Procedurele vormvereisten

De deputatie keurde dit verslag goed in zitting van 3 februari 2022.

5. Financiële aspecten

Aan de erfdiensbaarheid zijn geen kosten of opbrengsten voor de provincie verbonden.

BESLUIT:

Artikel 1:

Onder verklaring dat de transactie wordt aangegaan voor openbaar nut, wordt machtiging verleend om een erfdiensbaarheid ten gunste van Fluvius te vestigen op delen van de kadastrale percelen Beerse, 1^e afdeling, sectie C, nummers 191 en 183, zoals indicatief aangeduid in rode kleur op voorgebracht plan.

Artikel 2:

De provincieraad hecht goedkeuring aan het voorgebracht ontwerp van "Overeenkomst voor het vestigen van een erfdiensbaarheid".

VOORZITTER.- Geen vragen?

Heeft iedereen zijn stem uitgebracht? Einde van de stemming.

35 leden hebben deelgenomen aan de stemming;

35 leden hebben ja gestemd.

Goedgekeurd met 35 stemmen ja.

Nr. 3/7 van de agenda

Vastgoed. Fietsostrade F1 Antwerpen-Brussel. Gedeelte van station Mechelen tot grens Zemst. Aankoop innemingen 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17 en 18. Goedkeuring.

Verslag van de deputatie

1. Bevoegdheid

Artikel 43 van het provinciedecreet van 9 december 2005.

2. Juridische context

- Onteigeningsdecreet d.d. 24 februari 2017
- Besluit van de Vlaamse regering van 27 oktober 2017 tot uitvoering van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017
- Omzendbrief KB/ABB 2019/3 over de transacties van onroerende goederen door lokale en provinciale besturen en door besturen van erkende diensten

3. Feitelijke context en verantwoording

Op 3 januari 2020 hechtte de deputatie goedkeuring aan de onteigeningsstaat voor de aanleg van een fietsostrade vanaf het station van Mechelen tot aan de grens met Zemst (Vlaams-Brabant), deel van de fietsostrade F1 Antwerpen-Brussel en gaf de deputatie het team Vastgoed in afwachting van de goedkeuring van het bezettings- en onteigeningsplan door de provincieraad, opdracht om op basis daarvan reeds minnelijke onderhandelingen aan te vatten met de eigenaars.

Het gaat om 21 innemingen, eigendom van 9 verschillende eigenaars.

De innemingen zijn gelegen langsheen spoorlijn 25. Aan de voorzijde grenzen de meeste percelen aan de Brusselsesteenweg. Het betreft percelen die hetzij braak liggen, hetzij de achterzijde vormen van KMO-percelen.

De betrokken percelen zijn volgens het gewestplan Mechelen (KB 05/08/1976) ingekleurd als:

- woongebied met overdruk 'reservatie- en erfdienstbaarheden' (innemingen 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9a en 10b);
- natuurgebied (innemingen 9b en 10a);
- gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO's met overdruk 'reservatie- en erfdienstbaarheidsgebieden' (innemingen 11 tot en met 22).

Thans kunnen de verkoopbeloftes voor innemingen 10, 12, 13, 15, 16, 17 en 18 (nv Real Estate) en 14 (nv Real Estates, erfverpachter en nv Retail Warehouse Invest, erfpachter) ter goedkeuring voorgelegd worden.

De grond wordt aangekocht tegen de schattingsprijs volgens het schattingsverslag van 27 november 2019 van landmeter-expert Pieter Bouvin. Bovenop de grondwaarde bekomt de verkoper nog de bij een onteigening gebruikelijke wederbeleggingsvergoeding en wachtintrest. Er dient ook een kost voorzien te worden voor het plaatsen van een hekwerk.

Volgende bijzondere voorwaarden werden afgesproken en dienen in de akte vermeld te worden:

- Op inneming 10 zal een erfdienstbaarheid van overgang gevestigd worden op de fietsostrade die toegang tot de naastgelegen elektriciteitscabine moet verzekeren.
- Ter hoogte van inneming 16 zal de fietsostrade zodanig aangelegd worden dat de toegang door vrachtwagens aan de achterzijde van het gebouw mogelijk blijft. Dit is ook vereist voor de brandveiligheid. Tijdens de werken zal evenwel tijdelijk een grotere zone ingepalmd worden als werfinrichting. Hiervoor zal apart een huurovereenkomst opgesteld worden. De provincie zal bovendien de nodige voorzorgen nemen om het gebouw te beschermen (betonpaal aan buitenhoek van de uitbouw achteraan) en zal na afloop van de werken de aansluiting aan de huidige asfaltverharding afwerken volgens de regels van de kunst.
- De aansluiting van de riolering van de percelen waarvan loten 15, 17 en 18 deel uitmaken zal gebeuren door en op kosten van de provincie Antwerpen. De door de stad Mechelen opgelegde retributie voor de aansluiting op het rioleringsnet is evenwel ten laste van Retail Estates.
- Indien de opstallen op de percelen van Retail Estates (deels) teniet zouden gaan door brand of andere onvoorziene omstandigheden, dan zal de provincie Antwerpen als eigenaar van een naburig perceel geen bezwaar aantekenen tegen de wederoprichting van de constructies op dezelfde locatie en volgens dezelfde configuratie. Deze goedkeuring neemt niet weg dat er voor deze werken steeds een vergunning zal verkregen moeten worden van de bevoegde overheden.
- Vooraleer de werken worden opgestart zal in samenspraak met de aannemer een plaatsbeschrijving opgemaakt worden als bewijs van de huidige staat van de aanpalende gebouwen en percelen, en zullen over de heraanleg van de afwatering de nodige afspraken gemaakt worden.

Volgende praktische afspraak werd gemaakt met de verkoper:

- De verkoper geeft toestemming aan de provincie Antwerpen om de gronden te gebruiken vanaf goedkeuring van dit document in de provincieraad en de betekening ervan aan de verkoper.

De bodemattesten zijn blanco.

De bijlagen zijn digitaal beschikbaar.



SDG 11. Duurzame steden en gemeenschappen

SDG-subdoelstelling 11.2 Tegen 2030 toegang voorzien tot veilige, betaalbare, toegankelijke en duurzame vervoerssystemen voor iedereen, waarbij de verkeersveiligheid verbeterd wordt, met name door het openbaar vervoer uit te breiden, met aandacht voor de behoeften van mensen in kwetsbare situaties, vrouwen, kinderen, personen met een handicap en ouderen.

4. Procedurele vormvereisten

De deputatie keurde dit verslag goed in zitting van 3 februari 2022.

5. Financiële aspecten

Krediet is voorzien in het budget.

BESLUIT:

Artikel 1:

Onder verklaring dat de verwerving gebeurt voor openbaar nut, met name voor de aanleg van het gedeelte van het station van Mechelen tot de grens met Zemst van de fietsostrade F1 Antwerpen-Brussel, wordt machtiging gegeven tot de aankoop van volgende innemingen van de onteigeningsplannen 'Innemingen 10a tot 17 - bezettingen B en C' van 23 november 2020 met precad nummer 12403/10478 en 'Innemingen 18 tot 22 - bezetting C' van 20 mei 2020 met precad nummer 12403/10479 van landmeter-expert Bert Milants

- Innemingen 10, 12, 13, 15, 16, 17 en 18, ten kadaster gekend als Mechelen, derde afdeling, sectie E, nummers 515h/deel (115 m²), 640v/deel (25 m²), 640x/deel (281 m²), 641p/deel (127 m²), 643 w/deel (175 m²), 643v/deel (31 m²) en 647n/deel (15 m²), samen 769 m² groot en eigendom van de nv Retail Estates, tegen de prijs van 178.106,00 EUR, alle vergoedingen inbegrepen;
- Inneming 14, ten kadaster gekend als Mechelen, derde afdeling, sectie E, nummer 641r/deel, 316 m² groot en eigendom van de nv Retail Estates (erfverpachter) en de nv Retail Warehouse Invest (erfpachter), tegen de prijs van 69.520,00 EUR, alle vergoedingen inbegrepen.

Artikel 2:

Volgende bijzondere voorwaarden dienen in de akte vermeld te worden:

- Op inneming 10 zal een erfdienstbaarheid van overgang gevestigd worden op de fietsostrade die toegang tot de naastgelegen elektriciteitscabine moet verzekeren.
- Ter hoogte van inneming 16 zal de fietsostrade zodanig aangelegd worden dat de toegang door vrachtwagens aan de achterzijde van het gebouw mogelijk blijft. Dit is ook vereist voor de brandveiligheid. Tijdens de werken zal evenwel tijdelijk een grotere zone ingepalmd worden als werfinrichting. Hiervoor zal apart een huurovereenkomst opgesteld worden. De provincie zal bovendien de nodige voorzorgen nemen om het gebouw te beschermen (betonpaal aan buitenhoek van de uitbouw achteraan) en zal na afloop van de werken de aansluiting aan de huidige asfaltverharding afwerken volgens de regels van de kunst.

- De aansluiting van de riolering van de percelen waarvan loten 15, 17 en 18 deel uitmaken zal gebeuren door en op kosten van de provincie Antwerpen. De door de stad Mechelen opgelegde retributie voor de aansluiting op het rioleringsnet is evenwel ten laste van Retail Estates.
- Indien de opstallen op de percelen van Retail Estates (deels) teniet zouden gaan door brand of andere onvoorziene omstandigheden, dan zal de provincie Antwerpen als eigenaar van een naburig perceel geen bezwaar aantekenen tegen de wederoprichting van de constructies op dezelfde locatie en volgens dezelfde configuratie. Deze goedkeuring neemt niet weg dat er voor deze werken steeds een vergunning zal verkregen moeten worden van de bevoegde overheden.
- Vooraleer de werken worden opgestart zal in samenspraak met de aannemer een plaatsbeschrijving opgemaakt worden als bewijs van de huidige staat van de aanpalende gebouwen en percelen, en zullen over de heraanleg van de afwatering de nodige afspraken gemaakt worden.

VOORZITTER.- Geen vragen?

Heeft iedereen zijn stem uitgebracht? Einde van de stemming.
34 leden hebben deelgenomen aan de stemming;
34 leden hebben ja gestemd.

Goedgekeurd met 34 stemmen ja.

Nr. 3/8 van de agenda

**Vastgoed. Fietsostrade F105 Herentals-Balen. Deelprojecten 2a en 4a.
Bijkomende grondverwervingen te Herentals en Olen. Aankoop inneming
2.14 (lot 1). Goedkeuring.**

Verslag van de deputatie

1. Bevoegdheid

Artikel 43 van het provinciedecreet van 9 december 2005

2. Juridische context

- Onteigeningsdecreet d.d. 24 februari 2017
- Besluit van de Vlaamse regering van 27 oktober 2017 tot uitvoering van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017
- Omzendbrief KB/ABB 2019/3 over de transacties van onroerende goederen door lokale en provinciale besturen en door besturen van erkende diensten

3. Feitelijke context en verantwoording

Voor de aanleg van de fietsostrade F105 Herentals-Balen werden de afgelopen jaren de nodige grondverwervingen gedaan.

De dienst Mobiliteit wil twee aanvullende projecten opstarten - eentje in Herentals en eentje in Olen - die beschouwd kunnen worden als meerwerken bij dit dossier. De deputatie heeft hieraan reeds goedkeuring verleend.

Voor de uitvoering van deze twee projecten moeten een aantal bijkomende grondverwervingen gebeuren.

De grondaankopen in Herentals:

De fietsbrug over het kanaal Bocholt-Herentals werd opgeschoven omdat de fundering van de spoorbrug groter was dan initieel vermeld op de plannen. Hierdoor dient eveneens de op- en afrit van de fietsostrade op te schuiven. Daarom is een bijkomende inname nodig om de aansluiting van de Kruisboogstraat en de op- en afrit op het jaagpad te realiseren. Deze aansluiting is eveneens een buurtweg. Vermits de aansluiting opschuift wijzigen eveneens de grenzen van de buurtweg. Ook dit is via de omgevingsvergunning geregeld.

De hiervoor te verwerven gronden zijn gelegen in woongebied en worden momenteel gebruikt als stapelplaats voor teelaarde en grond.

De grondaankopen in Olen:

De Langstraat is tussen de kruising met de Meirenstraat en de kruising met de Grensstraat momenteel een straat met gemengd verkeer en een maximum toegelaten snelheid van 70 km/u, en bestaat uit een asfaltverharding van ongeveer 650 meter. Op vraag van de gemeente Olen en na goedkeuring van de deputatie werd deze weg opgenomen in de werken voor de aanleg van de F105. Na uitvoering wordt dit deel een fietsweg en zijn voertuigen - met uitzondering van die van de aangelanden - niet meer toegelaten. De bestaande asfaltverharding wordt verwijderd en vervangen door het standaardprofiel van de F105. De aanleg van de F105 stopt juist voor het kruispunt met de Grensstraat.

Op één perceel na dat gebruikt wordt voor landbouw, bestaan de te verwerven gronden - alle gelegen in agrarisch gebied - uit hetzij grasland, hetzij braakliggende grond.

Op 29 juli 2021 hechtte de deputatie goedkeuring aan de onteigeningsstaat voor de verwerving van de nodige innemingen (2 te Herentals en 9 te Olen) en gaf het team Vastgoed opdracht om op basis daarvan reeds minnelijke onderhandelingen aan te vatten met de eigenaars.

De onteigeningsplannen zullen te gelegener tijd nog aan de provincieraad voor goedkeuring worden voorgelegd.

Thans kan de verkoopbelofte voor inneming 2.14 (lot 1) voor goedkeuring voorgelegd worden.

De grond wordt aangekocht tegen de schattingsprijs volgens het schattingsverslag van 11 mei 2021 van landmeter-expert Koen Wouters. De inneming is gelegen in agrarisch gebied.

Bovenop de grondwaarde bekomt de verkoper nog de bij een onteigening gebruikelijke wederbeleggingsvergoeding en wachtintrest.

De bijlagen zijn digitaal beschikbaar.



SDG 11. Duurzame steden en gemeenschappen

SDG-subdoelstelling 11.2 Tegen 2030 toegang voorzien tot veilige, betaalbare, toegankelijke en duurzame vervoerssystemen voor iedereen, waarbij de verkeersveiligheid verbeterd wordt, met name door het openbaar vervoer uit te breiden, met aandacht voor de behoeften van mensen in kwetsbare situaties, vrouwen, kinderen, personen met een handicap en ouderen.

4. Procedurele vormvereisten

De deputatie keurde dit verslag goed in zitting van 3 februari 2022.

5. Financiële aspecten

Krediet is voorzien in het budget.

BESLUIT:

Enig artikel:

Onder verklaring dat de verwerving gebeurt voor openbaar nut, met name voor de aanleg van de fietsostrade F105 Herentals-Balen, wordt machtiging gegeven tot de aankoop van lot 1 (inneming 2.14) van het onteigeningsplan 2021.29149 van 19 maart 2021 van landmeter-expert Wouter De Maegt met precad nummer 13302-10413, ten kadaster gekend als Herentals, tweede afdeling, sectie C, nummer 253I/deel, 150 m² groot en eigendom van de cvba De Kleine Landeigendom Zuiderkempem, tegen de prijs van 12.412,50 EUR, alle vergoedingen inbegrepen.

VOORZITTER.- Geen vragen?

Heeft iedereen zijn stem uitgebracht? Einde van de stemming.
33 leden hebben deelgenomen aan de stemming;
33 leden hebben ja gestemd.

Goedgekeurd met 33 stemmen ja.

4. Vrije tijd, personeel en ICT

Nr. 4/1 van de agenda

Provinciaal Recreatiedomein De Schorre. Aanpassing Provinciaal reglement. Goedkeuring.

Verslag van de deputatie

1. Bevoegdheid

Art. 42, §3 van het provinciedecreet bepaalt dat de provincieraad de provinciale reglementen vaststelt.

Artikel 85 van de Provinciewet van 30 april 1836 is eveneens van toepassing (overtredingen provinciale politiereglementen) op deze aangelegenheid.

2. Feitelijke context en verantwoording

Het huidige Provinciaal reglement voor het APB Provinciaal Recreatiedomein De Schorre werd goedgekeurd in de Raad van Bestuur van 23 april 2015 en in provincieraadzitting van 28 mei 2015 en werd gewijzigd in de Raad van Bestuur van 24 november 2016 en in de provincieraad van 14 december 2016. Ondertussen heeft de praktijk uitgewezen dat het zinvol is om nog kleine aanpassingen aan het reglement door te voeren en enkele correcties te maken.

Het betreft volgende aanpassingen:

- Art 8 §2 Verduidelijking waar de hondenloopzone is.
- Art 9 §9 Kinderen ~~onder de 14 jaar~~ dienen te allen tijde onder de begeleiding en toezicht van een volwassene te staan.
- Art 9 §13 Het overvliegen van het domein met op afstand bestuurde luchtvaartuigen of UAS (zoals model ~~telegeleide~~ vliegtuigen, modelhelicopters, multirotors, drones, ...) is niet toegelaten, tenzij mits voorafgaande schriftelijke toestemming van het beheer en de bevoegde luchtvaartautoriteit werd verkregen waarbij de piloot steeds dient te beschikken over de nodige certificering en verzekeringen. In geval van een geautoriseerde vlucht dient de piloot steeds ook te conformeren aan de toepasselijke regelgeving inzake gegevensbescherming.
- Art 11 §2 Het gebruik van gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde voortbewegingstoestellen zoals skateboards, steps, rolschaatsen, rollerblades, Segways, longboards e.a. Skateboarden is enkel toegelaten op de verharde paden en pleinen of de daartoe voorziene terreinen. ~~Skateboarden~~ Het gebruik van deze toestellen dient aan gematigde snelheid te gebeuren en met bijzondere voorzichtigheid ten opzichte van andere bezoekers.
- Art 11 §4 Verduidelijking bij de parkings.
- Art 12 §3 Verduidelijking ivm Vissen en verwijzing naar het bijzondere visreglement van het domein.

- Art 17 §3 Voor het gebruik van de sportterreinen, parkinfrastructuur of het viswater dient de bezoeker zich tot ~~de provinciale wachters of de personeelsleden~~ het onthaal van De Schorre te richten.
- Enkele kleine tekst en vormelijke aanpassingen.

En toevoeging van:

- Art 13 §6 §6 Metaaldetectie en magneetvissen is niet toegelaten op het domein, behoudens voorafgaande schriftelijke toestemming van het beheer. Eventuele vondsten blijven steeds eigendom van de provincie Antwerpen en dienen door de detectorist te worden overgedragen aan het beheer.

Het vernieuwde reglement is digitaal bijgevoegd.

Op eenzelfde datum wordt dit gewijzigde reglement ter goedkeuring voorgelegd aan de Raad van Bestuur van het APB De Schorre.

Bijdrage aan de Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen (SDG's):



SDG 11. Maak steden en menselijke nederzettingen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam

SDG-Subdoelstelling 11.7 Tegen 2030 universele toegang voorzien tot veilige, inclusieve en toegankelijke, groene en openbare ruimtes, in het bijzonder voor vrouwen en kinderen, ouderen en personen met een handicap

3. Procedurele vormvereisten

Deputatie keurde dit verslag goed in zitting van 3 februari 2022.

BESLUIT:

Enig artikel:

De wijzigingen aan het reglement voor het Provinciaal Recreatiedomein De Schorre worden goedgekeurd.

VOORZITTER.- Geen vragen?

Heeft iedereen zijn stem uitgebracht? Einde van de stemming.

34 leden hebben deelgenomen aan de stemming;

34 leden hebben ja gestemd.

Goedgekeurd met 34 stemmen ja.

Nr. 4/2 van de agenda

Provinciale overheidsopdrachten. Raamovereenkomst voor het inhuren van IT consultancy. Perceel 1 – IT operations en infrastructuur ondersteuning. Plaatsen van opdracht en selectieleidraad. Goedkeuring.

Verslag van de deputatie

1. Bevoegdheid

Gelet op artikel 43 §2 11° van het provinciedecreet.

2. Juridische context

Gelet op artikel 37 van de wet op overheidsopdrachten en bepaalde opdrachten voor werken, leveringen en diensten van 17 juni 2016.

3. Feitelijke context en verantwoording

Verantwoording/motivering

In de zitting van 13 september 2018 (perceel 3: documentbeheer) en 25 oktober 2018 (perceel 1: algemene ICT consultancy en perceel 2: ICT security) heeft de deputatie de raamovereenkomsten voor ICT ondersteuning gegund. Deze opdrachten lopen respectievelijk in september en oktober 2022 ten einde. Het departement ICT wil de opdracht voor ICT consultancy terug in de markt zetten voor een periode van 48 maanden in de vorm van 5 percelen:

- IT operations en infrastructuur ondersteuning (Perceel 1),
- IT Security ondersteuning en IT forensics (Perceel 2),
- Documentum ondersteuning (Perceel 3),
- Sharepoint en O365 ondersteuning (Perceel 4),
- CRM Dynamics ondersteuning (Perceel 5).

Het departement ICT heeft gedurende de voorbije jaren een optimalisatie uitgevoerd tussen de verhouding interne en externe medewerkers binnen het departement. Voor de inhuring van externe medewerkers worden steeds de volgende principes gehanteerd:

- De pieken in de behoefte aan werkkrachten op te vangen in strategische projecten (zowel bij infrastructuur als applicatieprojecten).
- De continuïteit van de dienstverlening te garanderen bij gebrek aan interne medewerkers.
- Kennis rond nieuwe technologieën of een nieuwe methodologie binnen te brengen of voor de opbouw van interne competenties.
- In het kader van audits of ter ondersteuning van de verbetering van interne processen.

Ten gevolge hiervan is de raming voor de percelen als volgt:

- Perceel 1: IT operations en infrastructuur ondersteuning: 1.000.000 EUR incl. btw
- Perceel 2: IT Security ondersteuning en IT forensics: 200.000 EUR incl. btw
- Perceel 3: Documentum en java ondersteuning: 3.000.000 incl. btw
- Perceel 4: Sharepoint en O365 ondersteuning: 1.500.000 incl. btw
- Perceel 5: CRM Dynamics ondersteuning: 2.300.000 incl. btw.

De ramingen zijn gebaseerd op de effectieve afname van externe consultancy door de verschillende diensten binnen DICT en de andere provinciale entiteiten.

Overheidsopdracht:

Het departement ICT heeft ervoor geopteerd om perceel 1 (IT operations en infrastructuur) in de markt te zetten via de niet-openbare procedure. Dit is een tweestaps-procedure waarin eerst de selectie wordt gevoerd en enkel de maximaal vijf geselecteerden het bestek ontvangen. Voor perceel 1 wordt aldus een selectieleidraad voorgelegd ter goedkeuring.

De provincie Antwerpen heeft nood aan ondersteuning bij het beheer van onze ICT infrastructuur en operations. Meer specifiek voor het opzetten van nieuwe configuraties en systemen en voor het onderhouden en uitbreiden van bestaande configuraties en systemen.

Daarnaast is er nood aan bijkomende tweede en derde lijn ondersteuning bij het zoeken naar oplossingen voor complexe problemen gerelateerd aan deze systemen en/of de toepassingen en services die worden aangeboden op deze systemen. Specifiek is het departement ICT voor deze opdracht op zoek naar profielen voor o.a.:

- Het beheer van infrastructuur systemen on premise en in de cloud (cliënt werkplek gerelateerde systemen, server- en storage omgevingen, datacenter infrastructuur).
- Het opzetten van nieuwe configuraties en systemen on premise en in de cloud.
- Het uitbreiden en onderhouden van bestaande configuraties en systemen.
- Het zoeken naar oplossingen voor complexe problemen (2de lijn en 3de lijn ondersteuning).
- Ondersteuning bij het ter beschikking stellen en verzekeren continuïteit van de applicatieportefeuille (server en cliënt-toepassingen).

Perceel 2, 3, 4 en 5 worden in de markt gezet via de openbare procedure. Dit is een eenstaps-procedure, waarin alle geïnteresseerden het bestek kunnen raadplegen en een offerte kunnen indienen. Het bestek voor al de percelen zal in de provincieraad van maart 2022 worden voorgelegd.

De aanbestedende overheid selecteert voor perceel 1 maximum 5 kandidaten op basis van de selectiecriteria die zijn opgenomen in de selectieleidraad. Indien er meer dan 5 kandidaten zijn zal er een rangschikking gemaakt worden op basis van de volgende selectiecriteria:

- Drie opdrachten die gedurende de afgelopen periode van maximaal drie jaar werden verricht, met vermelding van het bedrag, de datum en de publiek- of

privaatrechtelijke instanties waarvoor zij bestemd waren alsook een beknopte beschrijving van de geleverde dienstverlening. Er wordt ook gekeken naar welke meerwaarde er werd geleverd bij de opdracht gevende organisatie. Hoe relevanter, hoe beter de referentie aansluit bij de beschrijving van de opdracht, hoe hoger gescoord zal worden in de puntenbeoordeling.

- een omschrijving van het gedeelte van de opdracht dat de ondernemer eventueel door freelancers wil laten uitvoeren. Het gedeelte dat door freelancers wordt uitgevoerd, is beperkt tot 50% van de opdracht. Hoe meer uitgevoerd wordt door eigen werknemers, hoe beter gescoord bij de puntenbeoordeling.

De geselecteerde kandidaten zullen uitgenodigd worden om een offerte in te dienen op basis van het bestek dat momenteel nog in opmaak is. Dit bestek zal aan de provincieraad van maart 2022 ter goedkeuring worden voorgelegd.

Bijdrage aan de Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen (SDG's).



SDG 16. Vrede, Justitie en sterke publieke diensten.

SDG-subdoelstelling 16.6 Doeltreffende, verantwoordelijke en transparante instellingen ontwikkelen op alle niveaus.

4. Procedurele vormvereisten

De opdracht wordt geraamd op 1.000.000 EUR incl. btw voor de rechtspersoon Provincie Antwerpen.

De deputatie keurde dit verslag goed in zitting van 3 februari 2022.

BESLUIT:

Enig artikel:

De provincieraad beslist een overheidsopdracht in de markt te plaatsen voor een raamovereenkomst voor het inhuren van IT consultancy, perceel 1 – IT operations en infrastructuur ondersteuning met een kostenraming van 1.000.000 EUR incl. btw voor een periode van 48 maanden.

De provincieraad stelt als wijze van gunnen van de opdracht de niet- openbare procedure voor diensten vast voor het sluiten van raamovereenkomsten met meerdere deelnemers.

De provincieraad keurt de selectieleidraad goed.

VOORZITTER.- Geen vragen?

Heeft iedereen zijn stem uitgebracht? Einde van de stemming.
35 leden hebben deelgenomen aan de stemming;
35 leden hebben ja gestemd.

Goedgekeurd met 35 stemmen ja.

6. Interpellaties

Nr. 6/1 van de agenda

Interpellatie in verband met openbaar vervoer en klimaat, ingediend door Rudy Sohier (PVDA).

Interpellatie

In het provinciaal klimaatplan, hier op de provincieraad voorgesteld, staat dat het provinciebestuur opteert voor "meer openbaar vervoer". Dit om de talloze opstoppingen en files in onze provincie te verminderen. Als we er dan mee voor zouden kunnen zorgen dat het openbaar vervoer dan met uitstoot loze autobussen zou kunnen slaan we twee vliegen in één klap.

We kunnen de daad bij het woord voegen.

We zijn hier in dit halfroond al enkele malen tussengekomen als PVDA ivm de bussenbouwers van Van Hool. Zo hadden we het al over de klimaatvriendelijke waterstoftechnologie, waar ze wereldtop in zijn. Overal rijden er waterstofbussen van Van Hool, in Vlaanderen, als ik het goed heb, slechts 2. Op één van de vorige vergaderingen ben ik tussengekomen om druk te zetten bij De Lijn om haast te maken met de omschakeling van hun wagenpark van vervuilende diesels naar meer milieusparende bussen op elektriciteit.

Samen met de werknemers bij Van Hool en hun vakbonden hebben we een heel traject afgelegd om deze periode van pandemie en stilstand in het toerisme door productie van batterijbussen voor De Lijn te kunnen overbruggen.

De Lijn moet immers om de klimaatnormen haalbaar te maken haar bussen vervangen door meer milieuvriendelijke exemplaren.

Toen de vervoersmaatschappij uiteindelijk besliste om een aanbesteding uit te schrijven bleek dat ze zo opgesteld was dat Van Hool, een lokaal bedrijf, zelfs niet mee kon dingen naar de bestelling. Toen hebben we samen met de werknemers een hele reeks dingen ondernomen.

Ik overloop kort:

februari 2019: 400 handtekeningen voor het Wetsvoorstel "Van Hool" (om bussen lokaal te bouwen)

oktober 2020: dienden we een resolutie "Van Hool" in in het Vlaams Parlement, verdedigd door onze verkozenen daar, Jos D' Haese. Gesteund door de arbeiders van Van Hool, maar verworpen door NVA, CD & V en Open VLD.

december 2020: De Lijn maakt haar aanbesteding bekend, maar Van Hool kan of mag niet meedoen

januari 2021: onze eerste overwinning: door een autokaravaan, protest met 100 auto's van arbeiders en sympathisanten van de fabrieksparking naar Lier. Minister Peeters plooit en laat Van Hool toe tot de openbare aanbesteding.

mei 2021: De actie "Buzze geven" van het ABVV bij de hoofdzetels van De Lijn en Van Hool.

november 2021: Hadden we de mailactie naar de Minister en naar de Raad van Bestuur van de Lijn "Koop en bouw de bussen lokaal". Dat leidde naar de tweede overwinning: de busbouwers van Van Hool mogen 36 bussen bouwen.

Samen met de arbeiders en de vakbonden kunnen we terecht fier zijn op wat we bereikt hebben tot nu toe.

Maar het is natuurlijk nog onvoldoende om de tewerkstelling veilig te stellen. Er is pas een eerste stap gezet in die richting.

En er is dus ook een eerste stap gezet in de omslag van fossiele brandstof naar elektrisch rijden, maar de bestelling van 60 bussen, 36 voor Van Hool en 24 voor de West Vlaamse producent VDL beantwoordt onvoldoende aan hetgeen er nodig is in de strijd tegen klimaatsverandering.

Er rijden nog ongeveer 900 dieselbussen rond die hun uitlaatgassen uitstoten en zo het milieu en het klimaat geen goed doen.

Ons voorstel aan de deputatie is om tussen te komen op de Raad Van Bestuur van De Lijn en druk te zetten om snel meer batterijbussen of waterstofbussen te bestellen en voor de nodige financiering te zorgen opdat die zo snel mogelijk op de baan rijden. En bovendien erop toe te zien dat die effectief lokaal gebouwd worden.

U gaat zeggen dat de Provincie alleen maar een waarnemende rol heeft in de Raad van Bestuur van De Lijn, maar dat is ook een rol, en u heeft het recht om daar vragen te stellen. Dus ons voorstel is om daar druk te zetten en die vraag te stellen vooral in het kader van de klimaatdoelstellingen. Immers we willen dat zoveel mogelijk mensen de fiets of het openbaar vervoer nemen.

Het is dus namelijk van groot maatschappelijke en sociaal belang, voor de tewerkstelling bij Van Hool, voor de modal shift en het is noodzakelijk voor het welslagen van de verschillende klimaatplannen.

We zijn benieuwd naar uw antwoord.

VOORZITTER.- En dan zijn we aan de interpellaties. De eerste interpellatie, een interpellatie van mijnheer Sohier. Mijnheer Sohier heeft het woord.

De heer SOHIER.- Mijnheer de voorzitter, mevrouw de ondervoorzitter, leden van de deputatie, collega's raadsleden. In het provinciaal klimaatplan hier op de provincieraad voorgesteld staat dat het provinciebestuur opteert voor meer openbaar vervoer. Dit omdat talloze opstoppingen en files in onze provincie te verminderen. Als we er dan mee zouden kunnen voor zorgen dat het openbaar vervoer uitstootloos zou kunnen gaan met uitstootloze bussen, dan slaan we twee vliegen in één klap. We kunnen de daad bij het woord voegen, we zijn hier in het halfroond al enkele malen tussengekomen als PVDA in verband met de busbouwers bij Van Hool.

Zij hebben het al gehad over de klimaatvriendelijke waterstoftechnologie waar ze wereldtop in zijn. Overal rijden er waterstofbussen van Van Hool, in Vlaanderen echter, als ik het goed heb, twee. Op een van de vorige vergaderingen ben ik tussengekomen om druk te zetten bij De Lijn om haast te maken met de omschakeling van hun wagenpark van vervuilende diesels naar meer milieubesparende bussen op elektriciteit. Samen met de werknemers bij Van Hool en hun vakbonden hebben we een heel traject afgelegd om deze periode van pandemie en stilstand in toerisme door de productie van batterijbussen voor De Lijn te kunnen overbruggen.

De Lijn moet immers om de klimaatnormen haalbaar te maken haar bussen vervangen door meer milieuvriendelijke exemplaren. Toen de Vervoermaatschappij uiteindelijk besliste om een aanbesteding uit te schrijven, bleek dat ze zo opgesteld was dat Van Hool, een lokaal bedrijf, zelfs niet mee kon dingen naar de bestelling. Toen hebben we met de werknemers een hele reeks dingen ondernomen. Ik overloop kort. In februari 2019 haalden we vierhonderd handtekeningen aan de bedrijfspoorsten op voor het wetsvoorstel Van Hool, om de bussen lokaal te bouwen. In oktober 2020 dienden we resolutie Van Hool in, in het Vlaams parlement en die werd daar verdedigd door onze verkozene Jos D'Haese. Zij werd gesteund door de arbeiders van Van Hool, maar verworpen door N-VA, CD&V en Open VLD.

In december 2020 maakte De Lijn haar aanbesteding bekend, maar Van Hool kon dus of mocht niet meedoen. In januari 2021 was er een eerste overwinning, door een autocaravan, laat maar zeggen een protest met honderd auto's van arbeiders en sympathisanten van de fabrieksparking naar Lier. U moet weten, honderd was het maximum door de coronamaatregelen toegelaten. Minister Peeters plooit op dat moment en laat Van Hool toe tot de openbare aanbesteding. In mei 2021 is er de actie die genaamd werd 'Buzze geven' van het AWW bij de hoofdzetels van De Lijn en bij Van Hool. In november van datzelfde jaar van 2021 hadden we een mailactie naar de minister en naar de Raad van Bestuur van De Lijn, koop en bouw de bussen lokaal, was de vraag.

En dat leidde naar een tweede overwinning want de busbouwers van Van Hool mogen 36 van die bussen bouwen. Samen met de arbeiders en vakbond kunnen we fier zijn op wat we hebben bereikt tot nu toe. Maar het is natuurlijk nog onvoldoende om de tewerkstelling veilig te stellen, er is pas een eerste stap in die richting gezet. Er is dus ook een eerste stap gezet in de omslag van fossiele brandstof naar het elektrisch rijden maar de bestelling van 60 bussen, 36 voor Van Hool en 24 voor de West-Vlaamse producent VDL beantwoordt onvoldoende aan hetgeen nodig is in de strijd tegen de klimaatverandering. Er rijden immers nog 900 dieselbussen rond van De Lijn die hun uitlaatgassen uitstoten en zo het milieu en het klimaat geen goed doen. Ons voorstel aan de deputatie is om tussen te komen op de Raad van Bestuur van De Lijn en druk te zetten op snel meer batterijbussen of waterstofbussen te bestellen en voor de nodige financiering te zorgen opdat die zo snel mogelijk op de baan zouden kunnen rijden. En bovendien ook op toezien dat die effectief lokaal zouden gebouwd worden.

U gaat zeggen: de provincie heeft alleen maar een waarnemende rol in de Raad van Bestuur van De Lijn. Maar dat is ook een rol en u heeft het recht daar vragen te stellen. Dus ons voorstel is om daar druk te zetten en die vraag te stellen vooral in het kader van de klimaatdoelstellingen. Immers, we willen dat zoveel mogelijk mensen de fiets of het openbaar vervoer nemen. Het is dus van vrij groot maatschappelijk en sociaal belang voor de tewerkstelling bij Van Hool, maar ook voor de modal shift en het is noodzakelijk voor het welslagen van de verschillende klimaatplannen. We zijn benieuwd naar uw antwoord, dank u wel.

VOORZITTER.- Goed, dank u wel, mijnheer Sohier. Gedeputeerde Lemmens heeft het woord.

De heer LEMMENS, gedeputeerde.- Dank u wel, mijnheer Sohier, mijnheer de voorzitter, ondervoorzitter, collega's. U weet dat duurzame mobiliteit een topprioriteit is voor dit provinciebestuur. U spreekt over de modal shift en over zoveel mogelijk mensen op de fiets te krijgen. Wel, het provinciaal beleid, dat weet u, is doordrongen van deze doelstellingen. U vraagt om tussen te komen op de Raad van Bestuur van De Lijn. Maar mijnheer Sohier, ik moet u zeggen, het provinciebestuur heeft geen zitje in de Raad van Bestuur. De provincie duidt wel een vertegenwoordiger aan voor de jaarlijkse algemene vergadering van de aandeelhouders van De Lijn, maar in de Raad van Bestuur van De Lijn hebben wij geen zitje.

De Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn is een extern verzelfstandigd agentschap binnen het beleidsdomein mobiliteit en openbare werken van de Vlaamse overheid. Mijnheer Sohier, u vraagt eigenlijk om tussen te komen in een openbare aanbesteding van een andere overheid. De financiering van De Lijn is een zuivere Vlaamse bevoegdheid. De Lijn valt net als andere overheden onder de wet van de overheidsopdrachten wanneer zij bestelopdrachten uitschrijft. Bij elke overheidsopdracht kan elke mogelijke kandidaat inschrijven binnen het kader van de wet overheidsopdrachten, stappen ondernemen wanneer deze vindt dat er aan het concurrentie- en gelijkheidsbeginsel geraakt is. Samengevat: de provincie Antwerpen zetelt niet in de Raad van Bestuur van De Lijn, de provincie kan en gaat ook niet tussenkomen in een openbare aanbesteding van een andere overheid.

En als uw interpellatie de titel had: mondelinge vraag in verband met het openbaar vervoer en klimaat. Dan heb ik van u gehoord of gelezen dat een van de grote overwinningen was: een autokaravaan protest met honderd auto's. Dat zal fantastisch geweest zijn voor het klimaat. Ik dank u.

VOORZITTER.- Mijnheer Sohier heeft het woord.

De heer SOHIER.- Ja, dank u wel, gedeputeerde voor uw antwoord. De honderd auto's, inderdaad, we hadden liever met de fiets gereden, op dat moment was het weer niet zo goed, maar er waren ook heel wat fietsen vertegenwoordigd. Honderd was dat maximum van de coronamaatregelen, maar dat is niet het belangrijkste wat ik vertelde. Het belangrijkste is dat de provincie gezegd heeft in haar klimaatdoelstelling, in haar plan klimaatplan, dat we zoveel mogelijk mensen uit de auto willen. Het is niet met die woorden, maar dat is de interpretatie die ik er aan geef. Openbaar vervoer of met de fiets, zelfs wandelen. Daar zijn we het over eens. Dus een van de mogelijkheden is meer mensen op de bus.

Wat zien we, dat vandaag heel wat van die autobussen nog altijd dieselbussen zijn. Die zelfs in veel steden of in enkele steden hier in de buurt, ik ga geen namen noemen, niet binnen mogen. Dus dat wil zeggen dat die nog wel rondrijden in België en in Vlaanderen, meer specifiek ook in de provincie Antwerpen, met een enorme vervuiling tot gevolg. Die bussen moeten op middellange of zelfs korte termijn vervangen worden. Dat is het streefdoel. Als de provincie Antwerpen echt een klimaatplan heeft waarbij dat men mensen en het klimaat beter zou mobiel maken, dan zou men kunnen voorstellen als provincie, ook aan die overheid, om mensen in een klimaatneutrale of een klimaatvriendelijke, klimaatneutraler bestaat niet in de automobiel, dat weet ik ook wel, maar klimaatvriendelijke vervoersmodi, mogelijkheden te geven om dat te doen. Dus mijn vraag is inderdaad, ja, doe wat dat je kunt als provincie, als gedeputeerde of als deputatie of als provinciebestuur in zijn algemeenheid, om die overstap te maken.

VOORZITTER.- Gedeputeerde Lemmens heeft het woord.

De heer LEMMENS, gedeputeerde.- Mijnheer Sohier, ik denk dat ik duidelijk heb gemaakt dat de duurzame mobiliteit een topprioriteit is voor ons provinciebestuur. Maar het debat dat u hier wil voeren zal moeten gevoerd worden in het Vlaams parlement. Het is daar waar de budgetten worden vastgelegd voor De Lijn, het is daar dat de debatten zullen moeten worden gevoerd. En ik kan niet, wij als deputatie, kunnen niet tussenkomen in een openbare aanbesteding, daar ligt onze kans niet om dat te doen. Dat mogen wij niet, dat zullen wij ook niet doen. En in elk geval, ik denk dat dit debat, zoals ik heb gezegd, dat dat moet gevoerd worden in het Vlaams parlement.

VOORZITTER.- Dank je wel. Mijnheer Sohier heeft het woord.

De heer SOHIER.- Ik heb uw antwoord gehoord en inderdaad, daar wordt dat ook gevoerd en daar spreken we ook met mensen van de overheid om die omslag sneller te doen gaan.

VOORZITTER.- Goed, dan zijn we aan het einde gekomen van deze interpellatie.

Nr. 6/2 van de agenda

Interpellatie in verband met tramplan Antwerpen – vervoerregioraad; rol van de provincie, ingediend door Ilse Van Dienderen (Groen).

Interpellatie

Het ontwerp van tramplan dat door de Lijn werd voorbereid en toegelicht op de laatste Vervoerregioraad van Antwerpen op 3 februari heeft heel wat stof doen oplaaien.

Een greep uit de reacties:

- Tram 7 kan blijven maar wel ten koste van tram 15
- Tram 15 doet LO, Groenplaats, Meir en Opera niet meer aan
- Antwerpen Linkeroever en Berchem slachtoffer van dit tramplan
- Frequentie van de trams daalt en dus werkt een 'overstapplan' niet
- Tram 15 was het paradepaardje van voorstedelijke tram: helemaal vanuit Boechout naar Linkeroever over een vrije trambedding
- De reiziger staat niet centraal: meer overstappen, langere wachttijden
- Wat met de aansluiting met bussen? In heel wat gemeenten en districten rijden geen trams.
- Als je binnen een budgetneutraal kader moet werken, zet je gemeenten tegen elkaar op, zet je reizigers tegen elkaar op
- Wat met het routeplan 2030: stevige ambities voor openbaar vervoer maar geen financiering? Hoe past dit tramplan (rampplan?) hierin?
- ...

Intussen heeft de gemeenteraad van Mortsel alvast afwijzend gereageerd op het plan. De districtsraad van Borgerhout zal vermoedelijk volgen. Boechout zal pleiten voor behoud tram 15 en doortrekken tram 7. In de loop van de komende week zullen er nog gemeenten met hun reacties komen.

Dit proces werpt toch heel wat vragen op. Aan de deelnemers van de regioraad wordt ter zitting een plan voorgelegd. Dankzij de alertheid van de aanwezigen komt er een nieuwe regioraad. Intussen kan er een 'terugkoppeling' gebeuren naar de besturen. Op 28 februari dient de regioraad te beslissen over:

- financiële doorrekening
- operationele uitwerking
- voldoende tijd nodig om kwalitatief te kunnen opstarten
- beslissing ligt bij de Vlaamse Regering (kernnet).

De provincie is raadgevend aanwezig op de vervoerregioraad. De provincie heeft heel wat kennis in huis rond mobiliteit.

Vandaar dat het ons relevant leek hierover te interpelleren.

- Wat was de reactie van de provinciale vertegenwoordiger(s) op de presentatie van het nieuwe tramplan op de laatste vervoerregioraad Antwerpen?
- Hoe bereidt de provincie haar advies/interventies op de Vervoerregioraad voor?
- Heeft de provincie/deputatie haar advies over het tramplan al bepaald? Hoe luidt dit?
- Wat vindt de gedeputeerde over de werking van de vervoerregioraad Antwerpen?
- Wat vindt de gedeputeerde over de rol van de provincie in de vervoerregioraad?
- Wat vindt de gedeputeerde over de democratische legitimiteit van de vervoerregioraad?

VOORZITTER.- Dan kunnen we verder gaan met de volgende interpellatie, een interpellatie van mevrouw Van Dienderen. Mevrouw Van Dienderen heeft het woord.

Mevrouw VAN DIENDEREN.- Dank u wel, voorzitter, ondervoorzitter, collega's. Goedemiddag. Ik ga een beetje voort op het thema dat mijnheer Sohier ook heeft aangesneden, ons openbaar vervoer. En ik ga ook een beetje voort op de actualiteit. Vermoedelijk is het niemand ontgaan dat het tramplan dat De Lijn heeft uitgewerkt voor de Vervoerregio Antwerpen, dat dat niet onopgemerkt is gebleven. Het heeft van heel veel lokale besturen commentaar, opmerkingen gekregen. Er was als eerste gemeente die daarover zich een standpunt had gevormd, de gemeente Mortsels of de stad Mortsels, die zich eigenlijk met de voltallige gemeenteraad tegen het nieuwe tramplan heeft uitgesproken.

Maar ook andere lokale besturen verheffen hun stem als reactie op dat plan dat op de Vervoerregioraad is voorgesteld. Dat was op 3 februari dat het daar is voorgesteld geweest aan de hand van een presentatie. Niemand had op voorhand de stukken gekregen dus het viel er een beetje uit, het kwam een beetje uit de lucht gevallen. Dus heel wat reacties op die voorstellen van De Lijn tot reorganisatie van dat tramnet. En natuurlijk heeft dat voor een groot stuk te maken met de opdracht waarbinnen dat die Vervoerregio moet werken. Die moet werken binnen een budgetneutrale context. Dus als je hier een lijn inkort en daar een verlengt, dan eigenlijk speel je op die manier reizigers tegen elkaar uit, speel je lokale besturen tegen elkaar uit.

Dus om te beginnen is die opdracht van die Vervoerregio al eigenlijk een onmogelijke zaak. En zeer bizar ook omdat, we hebben het daarjuist er ook nog over gehad, de Vervoerregio als ultieme doelstelling in 2030 heeft vooropgesteld om een modal shift van 50/50 te hebben. Dus binnen een budgetneutraal kader moeten werken binnen die Vervoerregioraad is eigenlijk, dat vloekt eigenlijk met die opdracht van die Vervoerregioraad. Maar dus een greep van reacties op dat nieuwe plan. Tram 7 kan blijven, maar dat gaat ten koste van tram 15. Linkeroever is ook heel bekommerd, want dat valt terug op maar twee lijnen in plaats van vier die ze er nu hebben.

Tram 15 was een paradepaardje eigenlijk, eigenlijk een tram die volledig, in zijn volledig traject op een vrije bedding kon rijden, wat nu ook afgebouwd wordt. Ja, de reiziger staat niet centraal, want dat plan is eigenlijk een plan dat gericht is op overstappen. Of er zouden dan vlotte overstappen moeten kunnen gebeuren. Maar wat zie je nu, dan niet het aantal lijnen ingekort wordt maar dat ook de frequentie van de lijnen naar beneden gaat. Dus dat snel overstappen, daar gaat ook niks van in huis komen. Kortom, heel wat kritiek op die plannen. En ook de provincie is in die Vervoerregioraad aanwezig, wezen het met een raadgevende stem. En dus vandaar dat ik dacht, het is misschien relevant om het hier eens ook aan de orde te stellen. Wat heeft tot hiertoe de provinciale vertegenwoordiging in dat proces van de Vervoerregioraad gedaan rond dit thema? Ik begrijp ook dat er op 28 februari, aanstaande maandag, een nieuw

standpunt bepaald zal moeten worden over dat tramplan. En vandaar dat ik benieuwd was of ben naar alle stappen die al gezet zijn en hoe dat de provincie dan in die Vervoerregioraad zich positioneert, haar standpunt voorbereidt, hoe dat de provincie ook kijkt op heel dat proces.

En vandaar een aantal vragen. Wat was de reactie, dus op 3 februari op dat plan, dat dan dus uit de lucht kwam vallen van de deputatie of van de provincie? Hoe bereidt de provincie haar acties, advies, interventies in die Vervoerregioraad voor? Is er al een advies bepaald over dat tramplan of is dat iets dat u zegt: eigenlijk hebben wij daar niks mee te maken, dus we zeggen daar ook niks over in die Vervoerregioraad. Dat zal ik dan precies ook graag willen horen hier. En dan een aantal vragen in de richting van, hoe evalueert u dat proces tot hiertoe binnen die Vervoerregioraad? Het is eigenlijk een beetje een obscuur, een adviserende raad. Het is toch een beetje een rare, een raar forum of een raar overlegmodel.

Het is een advies dat die Vervoerregioraad aan de Vlaamse regering kan geven. Als dat een voorafspiegeling is van wat die regio's in de toekomst zouden moeten worden, dan stellen wij ons daar ook wel vragen over. Hoe worden die standpunten in die regioraad voorbereid door alle aanwezige besturen en hoe komt dan die Vervoerregioraad tot een beslissing, wat gebeurt daarmee? En dus hebben wij ook wel wat vragen over die democratische legitimiteit van die Vervoerregioraad. Omdat je daar zit met een aantal schepenen, met burgemeesters, koppelen die al of niet terug? En dan op die provinciale raadgevende vertegenwoordiging, hoe loopt dat allemaal? Dus wij vinden dat er over te discussiëren valt, over dat model en vandaar dat we het wel eens zinvol vonden om dat hier eens ter sprake te brengen.

VOORZITTER.- Dank u wel, mevrouw Van Dienderen. Mijnheer Valkeniers heeft het woord.

De heer VALKENIERS.- Dank u, voorzitter. Collega's, de sociale functie van het openbaar vervoer, en meer specifiek De Lijn, kan eigenlijk niet genoeg onderstreept worden. Dat valt niet te onderschatten. En heel eerlijk, ik heb zelden een bedrijf zo weten klungelen als De Lijn, en dat is niet nieuw. Er zijn bedrijfsleiders die voor minder hun zak hebben gekregen vanwege hun aandeelhouders. Laat mij eens even terug te komen op die vaudeville alleen al rond de 7 en de 15. Als inwoner van het vier landenpunt, allez, vier gemeentenpunt, Wilrijk, Berchem, Mortsel, Edegem, zijn het natuurlijk vooral tram 7 en 15 die mij bijna dagelijks nauw aan het hart liggen. Eerst ging men de 7 afschaffen. En na protest was het: maar nee, sorry, dat was maar voor te lachen. En dan ging men de 15 afschaffen.

De eindgebruiker die moet maar wat meer overstappen, dat is allemaal te doen. Nu vraag ik mij af: hoeveel van de pipo's die het in De Lijn te zeggen hebben, hier op de Harmonie al eens zijn overgestapt van een ene tram op een andere. Want het is hier aan de Harmonie dat het moet gebeuren, dat overstappen, op een perronnetje van 75 centimeter. Je riskeert daar elke keer opnieuw uw vel. Overstappen, ik wil het graag zien en ik doe het ook zeer regelmatig. Je riskeert dus uw vel, dat zijn belangrijke beslissingen die daar genomen worden. En de gedeputeerde heeft natuurlijk gelijk als hij het heeft over de raadgevende stem die de provincie heeft in die Vervoersregio en niet in de Raad van Bestuur. De Lijn, en dat is toch wel belangrijk, De Lijn is slechts, als ik het goed heb, 0,14 procent eigendom van privéinvesteerders. De andere 99,86, als ik het goed heb, zijn in handen van de overheden. De verschillende overheden zijn de provincies, gemeenten, zelfs, sorry, vooral natuurlijk Vlaanderen maar ook de gemeenten en de steden, ook de provincies samen, enzovoort, enzovoort... .

Zij zijn als allereerst daar om de hoeder te zijn van die sociale functie van De Lijn. En ik heb dan ook even opgezocht, Jan heeft dat voor mij gedaan, opgezocht, er zitten elf bestuurders in die Raad van Bestuur van De Lijn. Vier namens het Vlaams gewest, twee namens de steden en de gemeenten, vier als onafhankelijke bestuurder in uitvoering van het decreet deugdelijk bestuur. Nu heel eerlijk gezegd, deugdelijk, daarin zitten als uitvoerder van het decreet deugdelijk bestuur en aan deugdelijk bestuur doen, dat zijn zeer dikwijls twee heel verschillende dingen. Over deugdelijk bestuur in bedrijven, zowel privébedrijven als bedrijven van publiek, publieke bedrijven van, of bedrijven van publiek recht, nv, daar kan ik een boek over schrijven, over deugdelijk bestuur. Nu, en dan heb je ook nog een aantal anderen die daar in die Raad van Bestuur zitten. En we mogen daar dan misschien maar een raadgevende stem hebben, maar ik zou toch inderdaad aandringen, mijnheer de gedeputeerde, dat het wel eens hoog tijd is dat we daar stevig op tafel kloppen. En de politici die daarin zitten en die we allen op min of meerdere

mate kennen, de politici die daarin zitten eens dik bij hun gilet pakken. U bent er de perfecte netwerker voor. Dank.

VOORZITTER.- Goed, dank u wel. Mevrouw Verhaert heeft het woord.

Mevrouw VERHAERT.- Dank u wel, voorzitter. Ik wil ook graag even tussenkomen, omdat ook in het noorden van de Vervoersregio wel een aantal aanzienlijke noden zijn. Ik heb het dan heel specifiek over Essen, Kalmthout, Wuustwezel waar wij er netto op achteruitgaan in het openbaar vervoersaanbod van De Lijn. Er wordt een snelbus geschrappt richting Wuustwezel, ochtendbussen komen mogelijk in het gedrang, nadat de provincie ook is uitgestapt uit het netoverschrijdend leerlingenvervoer. De Belbus, en dat is vooral hetgeen dat pijn doet, die zijn we al geruime tijd kwijt hier. En de compensatie die ons beloofd was die blijft alsmaar uit. Het laatste dat we daarover hebben gehoord, dateert intussen van een jaar geleden en toen moesten we het stellen met het vooruitzicht van mogelijk een soort deelfietsstelsel.

Nu, met permissie, een deelfietsstelsel als compensatie of als alternatief voor de Belbus, dat is niet heel ernstig, als je kijkt naar de afstanden die hier dienen afgelegd te worden. Dus ik sluit me aan bij de vraag van mevrouw Van Dienderen, wat gaan de provincie met de raadgevende stem doen in die Vervoersregio? Wij in het noorden alleszins hebben heel erg behoefte aan wat bijkomende steun die ook voor ons en voor de inwoners hier het opneemt en meer pleit voor bijkomende openbare vervoersdienstverlening.

Nog heel kort over wat De Lijn zelf betreft. Ja, dat die maatschappij steken laat vallen, ik vind dat je dat ook niet helemaal op het conto van de maatschappij zelf kan schrijven. Want natuurlijk, als je diverse overheden hebt die de maatschappij eerst uitkleden tot het nog een schim is van zichzelf, dan kan je er ook geen mirakels meer van verwachten. Maar het zijn net de mensen die aan de knoppen zitten die ook mee in die Vervoersregio gaan moeten beslissen of adviseren toch over wat de dienstverlening hoort te zijn, die daar een belangrijke rol in spelen. En hoe meer mensen kunnen aandringen en pleiten voor meer deugdelijk openbaar vervoer, ook in landelijke gemeenten, hoe beter het zal zijn. Ik ben benieuwd naar de raad die u zal meegeven in de Vervoersregio.

VOORZITTER.- Dank je wel. Als er geen tussenkomsten meer zijn dan geef ik het woord aan gedeputeerde. Mevrouw Bakelants heeft het woord.

Mevrouw BAKELANTS.- Ik ben ook helemaal niet eens zo enthousiast over de voorliggende plannen. Er moet dus zeker opnieuw overlegd worden, terug hertekend worden. Ja, de oversteeek van tram 15 en Harmonie, het is hier al vermeld geweest. Maar het is echt, het loopt er heel gevaarlijk. Tramgebruikers weten dat wel, de perrons zijn er supersmal, het is daar echt nu al heel druk, laat staan dat er nog meer moet overgestapt worden. Dus ja, er zijn nog heel wat, het moet echt herbekeken worden.

VOORZITTER.- Goed. Ik wacht eventjes, als er geen tussenkomsten meer zijn, dan geef ik graag het woord aan gedeputeerde Lemmens.

De heer LEMMENS, gedeputeerde.- Voorzitter, ondervoorzitter, collega's, bedankt voor de vragen. Mevrouw Van Dienderen, u hebt er een aantal gesteld, ik zal proberen daar zo goed mogelijk een antwoord op te geven. Uw eerste vraag, wat was de reactie van de provinciale vertegenwoordiger op de presentatie van het nieuwe tramplan op de laatste Vervoerregioraad? Wel, er werden geen voorbereidende documenten bezorgd. Op de Vervoerregioraad van 3 februari 2022 heeft de provinciale vertegenwoordiger en ook alle andere aanwezigen pas tijdens de vergadering voor de eerste keer de inhoud kunnen bekijken van het nieuwe tramplan.

Wat was de reactie, er is dan akte van genomen zoals iedereen er akte heeft van genomen. U vroeg ook, hoe bereidt de provincie haar advies en interventies op de Vervoerregioraad voor? Wel, wanneer, wanneer er voorbereidende documenten tijdig worden aangeleverd, of er standpunten door de provincie moeten worden ingenomen, bereid ik dat zelf voor op het wekelijkse beleidsoverleg met de administratie.

Tot op heden werden nog geen beslissingen genomen waarvoor er een collegiaal standpunt vanuit de deputatie noodzakelijk was. Heeft de provincie of deputatie haar advies over het tramplan al bepaald, hoe luidt dit? Wel, ik ga daar heel duidelijk over zijn, de provincie is adviserend lid en stelt haar expertise ter beschikking van de Vervoerregio. En deze expertise situeert zich vooral op de thema's fiets, bovenlokale mobiliteitsstudies en verkeersveiligheid. Voor het beoordelen van een concreet tramplan hebben wij geen expertise in huis, wij gaan hierover dan ook geen standpunt innemen.

Wat vindt de gedeputeerde over de werking van de Vervoerregioraad Antwerpen?

Wel, ik zal daar duidelijk over zijn, de samenstelling, de rol en de taakstelling van de Vervoerregio is vastgelegd in het decreet basisbereikbaarheid. De decreetgever heeft ervoor gekozen om de provincie een adviserende rol toe te kennen. Concreet zien we een goede samenwerking met alle Vervoerregio's. Onze ondersteuning en advisering focust zich op acties die de Vervoerregio werking ondersteunen. Dit door het voorbereiden van onderzoek en besluitvorming op vraag van de lokale besturen. In het bijzonder in beleidszaken die een verdeelvraagstuk tussen gemeenten bevatten.

De rol van de provincie in de Vervoerregioraad. Wel, alle Vervoerregio's, mevrouw Van Dienderen, kozen ervoor om gebruik te maken van de decretale mogelijkheid om de provincie Antwerpen aan te duiden als adviserend lid. Zoals net gezegd, geeft de provincie vorm aan deze rol door de gemeenten en steden vooral te ondersteunen op hun vraag in beleidsthema's zoals fiets, bovenlokale mobiliteitsstudies en verkeersveiligheid.

Wat ik dan vind over de democratische legitimiteit van de Vervoerregioraad.

Mevrouw Van Dienderen, want uw vragen, als ik die allemaal onder elkaar zet, het was precies een enquête die ik moest invullen, maar apart valt dat nog mee. Het decreet basisbereikbaarheid heeft vier doelen. Ten eerste, het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen. Ten tweede, combimobiliteit en synchro-modaliteit te faciliteren en een geïntegreerd mobiliteitsnetwerk uit te werken. Alle initiatieven voor collectief aangeboden vervoer of vervoer op maat inclusief doelgroepenvervoer in collectief aangeboden taxivervoer te capteren, te integreren en de exploitatievoorwaarden te vereenvoudigen. En ten vierde, een gedeelde verantwoordelijkheid creëren van de verschillende actoren. De uitvoering van dit laatste doel zit vervat in de oprichting en de samenstelling van de Vervoerregioraad.

Alle lokale besturen, alle lokale besturen zijn stemgerechtigd lid van de Vervoerregioraad. In de huishoudelijke reglementen van de Vervoerregio's werden de afspraken rond de samenwerking en besluitvorming vastgelegd vanuit democratische principes. Het huishoudelijk reglement van de Vervoerregio Antwerpen bepaalt dat de Vervoerregioraad bij voorkeur in consensus beslist. Wanneer er geen consensus is, formuleert het dagelijks bestuur een voorstel van beslissing dat bij gewone meerderheid kan goedgekeurd worden op een volgende zitting.

De raad is verantwoordelijk voor het opmaken, opvolgen, evalueren en herzien van het regionaal mobiliteitsplan. Voor het openbaar vervoer heeft de Vervoerregio de taak om het aanvullend net en het vervoer op maat te bepalen. Dit binnen de contouren van het goedgekeurd regionaal mobiliteitsplan. Wat betreft het tramplan, om daarop terug te keren, heeft de Vervoerregioraad een adviserende opdracht. Dit tramplan is onderdeel van het kernnet waarover de Vlaamse minister voor mobiliteit de eindbeslissing zal nemen.

En ja, ik heb de kritieken ook gehoord van de collega's rond het ganse tramnet. Wel, ik neem aan dat alle burgemeesters, schepenen aanwezig nu in hun verschillende colleges standpuntbepaling zullen doen. Dat is ook gevraagd op de Vervoersregioraad en dat zij inderdaad op de volgende Vervoersregioraad daar alle opmerkingen zullen toevoegen. En dan zal men daaraan kunnen verder werken. Maar ik heb ook gezien in de media en ik hoor het hier ook dat er inderdaad heel veel vragen worden over gesteld. Maar ik neem aan dat die ook op de volgende Vervoerregioraad terug aan bod zullen komen. Ik dank u.

VOORZITTER.- Dank u wel, gedeputeerde Lemmens. Mijnheer Valkeniers heeft het woord.

De heer VALKENIERS.- Dank u, voorzitter. Dank u, mijnheer de gedeputeerde, voor uw antwoord. We hadden het daarjuist over deugdelijk bestuur. Uw eerste zin was al een bewijs dat er van deugdelijk bestuur geen enkele sprake was. Op die Vervoerregioraad is er geen enkel document op voorhand geleverd. Dat is daar droog op hun maag gesmeten geweest, hier, pak maar en zie maar wat dat je er mee doet. Dat heeft dus allesbehalve iets te maken met deugdelijk bestuur, wat moest bewezen worden enerzijds. Anderzijds vind ik, nogmaals, in de algemene vergadering zitten de provincies als aandeelhouder, die hebben dus wel degelijk iets te zeggen. Iets meer te zeggen dan alleen maar vanuit hun expertise. En ik ben het ermee eens dat u misschien niet de expertise hebt wat betreft vervoer van De Lijn. Maar u heeft wel de expertise in verband met de veiligheid. En Harmonie, 75 centimeter, en als je dan nog rekening houdt dat daar een tramkotje staat van 1,5 meter, dan schiet er niks meer over van die 75 centimeter waar dat je dan moet langsgaan. Dat is voor mij verkeersveiligheid. Dus dat is wel degelijk een reden om toch eens het gedacht te zeggen. En neem van mij aan, dat kan zo goed doen, uw gedacht zeggen. Dank u.

VOORZITTER.- Mevrouw Van Dienderen heeft het woord.

Mevrouw VAN DIENDEREN.- Dank u wel, voorzitter. Ik dacht dat degene die een interpellatie indient als enige het recht heeft om een reactie te geven.

VOORZITTER.- Nee, dat is niet waar, mevrouw. Er is een discussie altijd en na een interpellatie ...

Mevrouw VAN DIENDEREN.- Als we dat verheffen, als we dit ... Als we ...

VOORZITTER.- Laat me eventjes uitpraten. Na ...

Mevrouw VAN DIENDEREN.- Als we dit verheffen tot een actualiteitsdebat is dat iets anders maar ...

VOORZITTER.- Nee, nee, na een interpellatie is de discussie open voor de raad.

Mevrouw VAN DIENDEREN.- Heel bizar. Ja, goed. Dit gezegd zijnde, bedankt, gedeputeerde, voor uw antwoorden. Ik vond die interessant. Dus ik begrijp dat u ook wel wat uit de lucht viel toen daar een presentatie kwam over dat tramplan, dat u dus ook geen voorbereidende documenten hebt gekregen. Ik weet niet wat daarover in het huishoudelijk reglement staat maar dat is toch heel moeilijk om een standpunt van een raad te kunnen verkrijgen op een moment dat er geen voorbereidende stukken zijn ingediend. Eigenlijk is dat een correcte analyse die u ook doet, als u zegt: als er voorbereidende documenten zijn, dan toets ik die af in mijn beleidsoverleg en dan komen wij tot een standpunt, zo zou het moeten zijn.

Dus een plan dat onaangekondigd daar voorgesteld wordt, dat is toch niet de plek om dan al een beslissing te nemen. Dus goed, gelukkig waren er besturen aanwezig die de alertheid hadden om een tweede Vervoerregioraad daarover in te plannen die dan uiteindelijk ook is vastgelegd op 28 februari. Een tweede punt dat ik wel wil zeggen, dat is dat ik het wel kan betreuren dat u ook niet de echo's van de lokale besturen kan versterken in die regioraad. Als u vaststelt dat de lokale besturen daar toch heel veel bedenkingen bij hebben, dan kan u als provincie, denk ik, die meningen van die lokale besturen ook wel onderstrepen of daar toch iets over zeggen.

Ik denk dat dat ook voor een stuk de opdracht is van een provinciebestuur, om bovenlokaal de echo's die leven lokaal, om die ook te verwoorden. Dus het lijkt me dan wel de plek op de Vervoerregioraad om dat ook daar te zeggen op 28 februari: kijk, wij stellen vast dat er heel wat commentaar is, dit plan is duidelijk niet af, dus werk iets anders uit.

En dan tot slot, wat ik ook al zei tijdens mijn beginbetoog, het grote probleem is dat die Vervoerregioraad binnen die budgetneutrale context moet werken. En dus als je ergens meer openbaar vervoer voorziet, gaat er ergens anders minder openbaar vervoer zijn. Dus dat is een knelpunt. En ik denk dat dat misschien ook een opdracht zou kunnen zijn van dit provinciebestuur. Als je echt die modal shift 50/50, als je die echt ter harte neemt, dat je ook kan zeggen: ja, de contouren waarbinnen dat we werken als regioraad is eigenlijk een foute contour. We moeten om die modal shift te kunnen bereiken, dat is de opdracht nummer 1 van

die Vervoerregioraad, moet er navenant budget komen, om te investeren in het openbaar vervoer, om alternatieven voor het autoverkeer uit te werken. En ik denk dat dat misschien toch ook een stelling zou kunnen zijn die de provinciale vertegenwoordiging in die regioraad zou kunnen in acht nemen.

VOORZITTER.- Mevrouw Verhaert heeft het woord.

Mevrouw VERHAERT.- Dank je wel. Ik denk dat het inderdaad begint met de voorbereiding van de vergadering. Wij onderling zijn het allemaal heel erg gewoon dat als je een vergadering plant, dat je de voorbereidende stukken ook meestal een week op voorhand krijgt. Het zou al kunnen beginnen, collega Lemmens, met in de Vervoersregioraad te zeggen: sorry, maar dit is niet ernstig. We kunnen geen uitspraak doen over stukken die we maar tijdens de vergadering te zien krijgen. En het punt dan te verdagen om een volgende keer daar goed geïnformeerd over verder te spreken. En ik moet u ook wel tegenspreken wanneer u zegt dat er bij de provincie geen expertise is rond openbaar vervoer, dat klopt niet. Er is bij de provincie en in de administratie zeer zeker expertise aanwezig over openbaar vervoer. En zeker wanneer het gaat over verdeelvraagstukken. Want provinciale administratie heeft in het verleden bijvoorbeeld, ik denk maar aan de Zuidrand van Antwerpen maar evenzeer in de Noorderkempen, uitspraken gedaan over hoe een optimaal openbaar vervoer er dient uit te zien. Dus die expertise die is heel duidelijk aanwezig. We hebben ook ooit in een mobiliteitspunt van De Lijn mee aan het stuur gezeten. Dus nu zeggen dat we daar helemaal niks van weten, dat is de waarheid wat geweld aandoen.

Die verdeelvraagstukken, en ik treed collega Van Dienderen bij, binnen een zero uitbreiding van budget, ja, dat leidt ertoe dat bijvoorbeeld Brasschaat of Stabroek misschien wat bijspijking kunnen krijgen, maar dat is dan ten nadele van Essen, Kalmthout, Wuustwezel. En in die verdeelvraagstukken, ook daar heeft provinciale administratie absoluut ervaring en expertise. U zou uw stem daartoe kunnen gebruiken. Ik hoor u ook niet zeggen dat er in het huishoudelijk reglement ergens geschreven staat dat het verboden is voor de provincie om mee te wegen op het debat, ook wanneer het gaat over dingen die strikt genomen niet met fietsbeleid te maken hebben. En ik denk dat als je je raadgevende stem niet gebruikt, ja, waarom zit je daar dan eigenlijk? De mensen in de Noorderkempen die hebben behoefte aan een megafoon, aan een versterking van de boodschap: wij worden hier in de kou gelaten, doe er wat aan. Dat zie ik als uw taak, ook met raadgevende stem. En ik zou hopen en wensen dat u gebruik maakt van het feit dat u die stem hebt.

VOORZITTER.- Mijnheer Vandendriessche heeft het woord.

De heer VANDENDRIESSCHE.- Dank u wel, voorzitter. Ik treed even tussen in verband met een kleine voetnoot die ik wil meegeven in verband met de debatcultuur in onze raad. Het is inderdaad zo dat andere fracties mogen aansluiten bij een interpellatie, maar ik denk dat we dit dan toch ook nog als huiswerkpuntje moeten meenemen voor de mogelijke wijziging van het huishoudelijk reglement. Ik denk dat het logisch is dat eerst de interpellant antwoord krijgt op de vraag en dat daarna pas de andere fracties aansluiten. Ik vond het ook heel merkwaardig dat eerst nog een andere fractie een wederwoord mocht geven vooraleer de interpellant mocht tussen beide komen bij de reactie op het antwoord van de gedeputeerde. Dus ik zou dat toch willen laten noteren om meer door de administratie laten voorbereiden als element van een degelijke debatcultuur.

VOORZITTER.- Goed, maar op dit moment staat er nog niets in het huishoudelijk reglement. En er staat gewoon dat er een debat kan zijn en er staat niet wie eerst of wie laatst moet, dus ik heb gewoon het reglement op dit moment toegepast.

De heer VANDENDRIESSCHE.- Wel, dat is relatief, ik heb het reglement hier bij me.

VOORZITTER.- We gaan er nu niet over discussiëren, mijnheer Vandendriessche. We kunnen dat in het vast bureau doen.

De heer VANDENDRIESSCHE.- Na de interpellant kunnen de andere fracties, staat erop.

VOORZITTER.- Ik geef graag het woord aan gedeputeerde Lemmens.

De heer LEMMENS, gedeputeerde.- Dank u wel. Deugdelijk bestuur en stukken die te laat zijn, ja, dat klopt. Maar mevrouw Verhaert, het is duidelijk dat wat u voorstelt, dat ook gebeurd is natuurlijk. Dat de mensen in de Vervoersregioraad, de aanwezigen hebben gezegd: kijk, we kunnen daar nu enkel akte van nemen en we komen hier nog op terug op een volgende Vervoerregioraad. En we gaan dat dan verder bespreken. Dus wat u naar voren brengt, is exact wat er gebeurd is geworden.

Toch nog eens even terug want men spreekt, zowel mevrouw Van Dienderen als mevrouw Verhaert van, u moet uw stem laten gelden in de Vervoerregioraad. Dat doen wij. En ik herhaal nog eens, we zijn als provincie, zijn we adviserend lid en we stellen onze expertise ter beschikking. En we hebben het al gedaan in tal van zaken waar wij heel duidelijk onze expertise hebben. Dat is in de bovenlokale mobiliteitsstudies, in de thema's fiets. En ja, op het gebied van tram en van De Lijn hebben we gezegd: kijk, daar gaan wij ons momenteel niet meer op inzetten. En dat is de duidelijke visie van de deputatie.

Onze mensen van de dienst mobiliteit hebben zich inderdaad gefocust op die zaken die ik zonet naar voor heb gebracht. En natuurlijk, het versterken van de gevoelens die leven bij de verschillende besturen. Ik moet eerlijk zeggen dat die visies vanuit de colleges toch wel sterk genoeg zijn geformuleerd. Als ik zie dat in Mortsels, bijvoorbeeld, de ganse gemeenteraad zich over dit debat heeft gebogen en daar eenduidig heeft gezegd wat zij te zeggen hebben, dan is dat een duidelijk signaal. Ik neem toch ook aan dat de verschillende gemeentes in de Noorderkempen zeer duidelijk op de Vervoerregioraad zullen zeggen wat zij te zeggen hebben. Ik geloof nogal in de onafhankelijkheid van die besturen, van die gemeentebesturen, van die colleges. En dat die, zoals ik ze ken, allemaal wel zullen opkomen voor hun mening en voor hun bevolking. Dus ik geloof echt wel dat op de volgende raad, op de volgende Vervoerregioraad, dat daar genoeg aan bod zal komen en dat men daar met duidelijke standpunten naar deze tramlijnen zal kijken en naar dat vervoersplan dat voorligt. Dus ik denk inderdaad dat wij onze taak doen, dat wij daar onze stem laten horen, maar op die zaken waar wij inderdaad op kunnen wegen.

VOORZITTER.- Ik kijk eventjes rond of er nog tussenkomsten zijn? Als er geen tussenkomsten meer zijn dan kunnen we deze interpellatie afsluiten.

Nr. 6/3 van de agenda

**Interpellatie in verband met provinciaal domein Hof van Leysen,
Antwerpen: verankering in de buurt? Verankering in het district?,
ingediend door Ilse Van Dienderen (Groen).**

Interpellatie

Het Hof van Leysen in Antwerpen bekleedt een bijzondere plaats in de galerij van de provinciale domeinen.

Het is een relatief klein parkje (naar provinciale normen toch) 2 ha groot, in het centrum van de stad Antwerpen, omgeven door bebouwing, nabij de Ring en naast de Markgravelei.

In de buurt is een werkgroep actief, de Werkgroep de Ley, die vele ideeën heeft opgelijst op basis van een buurtoverleg. Een greep:

- Bepaalde delen van het bos omheinen met kastanjehekken, zoals aan de speeltuin/straatkant, zodat de natuur zich daar kan herstellen, vlonderpaden aanleggen, duidelijker afbakeningen
- Het aspect Ferrarisbos beter in de verf zetten, het verhaal van het bos vertellen met duiding
- ook van wat er al teloor is gegaan.
- Een speelbos maken en plekken toewijzen waar kampen gebouwd kunnen worden
- Info/gedragsregels verspreiden via bv. café Kamiel
- De terreinen van de PIVA gebruiken als speelruimte
- Meer toezicht uitoefenen vanuit de Provincie (parkwachter - die mensen ook aanspreekt op
- hun gedrag - vaker laten patrouilleren), onderhoudsploeg vaker laten langs komen
- Meer natuureducatieve activiteiten voor kinderen organiseren, type spinnensafari
- Hof van Leysen uitbreiden met een deel van de grote maar afgesloten tuin van het CLB

Vorig jaar ging er een brief vanuit de buurt naar de provincie met vraag om hierover een gesprek te hebben. Ik begrijp dat dat gesprek heeft plaatsgevonden op een heel constructieve manier en dat bepaalde acties in gang gezet zijn.

Een ander aspect is de 'bestuurlijke toekomst' van het buurtpark: al jaren gaan geruchten van een overdracht naar stad, of nu district Antwerpen.

Ook over het park in relatie tot zijn ruimere omgeving zijn er ideeën: het zou een grote meerwaarde zijn als er een doorsteek gaat van Hof van Leysen over de site van de provincie naar de Desguinlei en zo verder naar ringpark Groene Vesten.

Deze interpellatie om te peilen naar wat loopt en om dit provinciaal domein nog eens in de kijker te stellen. Vandaar de volgende vragen:

- Hoe is het overleg met de buurt georganiseerd?
- Welke voorstellen van de buurt zijn opgenomen door de provincie? Dat Ferrarisbos-aspect vind ik zelf wel een hele leuke om rond te werken. Gebeurt dit?
- Mijn bijzondere interesse gaat ook naar mogelijke uitbreidingen van het park – richting PIVA, richting CLB. Hoe loopt dat? Zit hier vooruitgang in? Of zijn er nog andere mogelijkheden voor uitbreiding?
- Zijn er gesprekken lopende met district of stad over een overdracht? Wat is daarvan aan? Is dat iets voor deze legislatuur?
- Welke werking is er opgebouwd rond dit park: hoeveel VTE werkt hieraan (onderhoud, beheer, educatie, communicatie, ...)? Wat is het jaarlijks budget voor dit parkje?

VOORZITTER.- En dan kunnen we voortgaan naar de volgende interpellatie. Mevrouw Van Dienderen heeft het woord.

Mevrouw VAN DIENDEREN.- Goedemiddag, collega's. Een heel ander onderwerp, het beheer van onze provinciale domeinen. En u weet, ik ben een inwoner van de stad Antwerpen en ik had contact vorig jaar, dit jaar, met de bewoners rond een provinciaal domein dat zich in de stad bevindt en dat is het Hof van Leysen. Een beetje een buitenbeentje in de provinciale domeinen van deze provincie omdat het nogal klein is en volledig ingesloten is door bebouwing, door bebouwd weefsel. Het Hof van Leysen in het zuidelijk stukje van de stad, is echt een buurtparkje. Een buurtparkje waar het heel aangenaam is om te vertoeven, waar van alles gebeurt, ook kinderfeestjes worden er georganiseerd. Maar je kan er ook aan natuurexploratie doen, dus eigenlijk echt een leuke plek in onze stad. En vorig jaar kwam mij ter ore vanuit de buurtgroep, een werkgroep De Lei zoals ze zich noemen, dat die heel wat ideeën hadden voor dat buurtparkje, om het nog beter te maken. En die hebben een hele oplijsting gemaakt naar aanleiding van een buurtoverleg, en met die oplijsting van opmerkingen zijn die ook aan de slag gegaan. Zijn die terechtgekomen, heb ik begrepen, bij de provinciale administratie en ze zijn wel content over de manier waarop dat er met die suggesties omgegaan werd. En op tal van vlakken hebben die buurtbewoners voorstellen gedaan. Dat gaat over, kunnen we niet nog beter die natuurwaarden in de kaart, in de verf zetten.

Eigenlijk is dat buurtparkje al zo oud als de Ferrariskaarten, dus dat is eigenlijk een beetje een Ferrarisbos in het midden van de stad. Dat zou nog verder uitgespeeld kunnen worden, dat zou nog verder in die zin ook beheerd kunnen worden. Zij vragen naar een speelbos, zij vragen naar gedragsregels die dan via het nabijgelegen café ook kunnen verspreid worden. Maar wat mij ook intrigeerde dat was dat ze uitkijken naar uitbreidingsmogelijkheden van dat parkje. De PIVA is daar niet zover vandaan. Dus men vraagt zich af, kan er nog iets meer gebeuren, kan dat parkje ook in die richting eventueel uitbreiden? Ook het CLB ligt daar niet te ver van dus dat zijn ook allemaal vragen die bij die buurtbewoners leven om dat parkje nog beter, nog groter te maken. Ook zijn ze vragende partij, de buurt, om een doorsteek door het parkje te doen en om eigenlijk ook een nieuwe trage weg in de richting van Desguinlei te trekken. Dus het zijn allemaal ideeën die bij die buurt leven en die ik wel waardevol vond om hier ook te stellen.

En dan is er ook nog een bestuurskundig elementje, gezien het parkje maar een tweetal hectare is, gezien ook de stad Antwerpen districten heeft. Gedeputeerde Lemmens, ik heb gelezen dat u dat bestuursniveau van die districten kan waarderen. U hebt daar met pijn in het hart ook afscheid van moeten nemen, met uw verhuis van Wilrijk naar Antwerpen. Dus ja, die lokale betrokkenheid ook voor groenplekjes, die zit ook wel bij die districten. En er is in het verleden al eens gesproken over, zal dat provinciaal domein overgedragen worden naar stad/district en daar was ik ook nieuwsgierig naar, hoe staat het daar rond?

Dus ik had een aantal vragen voor onze nieuwe gedeputeerde. Hoe is op dit moment het overleg met de buurt georganiseerd? Lijkt mij een belangrijke, die komen met heel wat constructieve voorstellen af. Welke voorstellen zijn nu door de provincie opgepikt van hun voorstellen? Zitten daar mogelijkheden van uitbreiding in, in de richting van het CLB, in de richting van de PIVA? En dan dat bestuurskundig luik van, zijn er eigenlijk gesprekken aangeknoopt met de stad, met het district? Zit daar nog een overgang deze legislatuur in te verwachten? En dan vroeg ik mij ook af wat de huidige werking is rond dat provinciaal domein? Ik zeg het, de provincie heeft heel wat andere provinciale domeinen die vaak veel groter zijn en je ziet dat daar een goede werking rond is. Ik vroeg mij af hoe dat dan nu zit met het Hof van Leysen hier op grondgebied van de stad? Ik kijk uit naar uw antwoorden.

VOORZITTER.- Dank je wel. Gedeputeerde Colson heeft het woord.

Mevrouw COLSON, gedeputeerde.- Goedemiddag. Dank je wel voor de vragen. Collega's, wat betreft het overleg met de buurt, ik kan u vertellen dat er regelmatige contacten zijn. Enerzijds is er regelmatig overleg tussen de medewerkers publiekswerking, dat is die als eerste aanspreekpunt voor de provinciale groendomeinen regio Antwerpen optreedt en de buurtbewoners. Deze contacten die gebeuren frequent doorheen het jaar. Daarnaast waren er de voorbije jaren enkele keren per jaar afspraken tussen de buurtbewoners en die waren dan zoals u daarstraks al stelde meestal vertegenwoordigd door leden van het buurtcomité De Lei, de buurtregisseur en provinciale groendomeinen regio Antwerpen. Die waren dan vertegenwoordigd door ofwel domeinwachters ofwel medewerkers publiekswerking en vertegenwoordigers van directie.

Vorbijge jaar werd er enkele keren ter plaatse samengekomen om het project “Een groen hart voor het Hof van Leysen” uit te werken onder de vorm van een projectaanvraag voor de burgerbegroting. Het buurtcomité heeft initiatief genomen voor het project en heeft ook de aanvraag ingediend. PGRA heeft het dossier mee helpen uitwerken en zorgde daarbij ook voor technische ondersteuning. Het project komt er inderdaad na die vaststelling dat het Hof van Leysen tijdens die coronaperiode heel erg druk bezocht werd, en bespeeld is, waardoor de ondervegetatie in het grootste deel van het bos ook wel buiten de paden grotendeels vernietigd is. Op termijn is het nefast voor het bos en daar zullen bomen door kunnen sneuvelen. Daar moeten dus acties op genomen worden om een stuk van het bos te gaan vrijwaren. Wordt een beperkte zone, dan kijken we echt naar het groene hart van het bos, afgesloten door een kastanje-afsluiting zodat de bosvegetatie daar nieuwe kansen krijgt. Een ander stuk van het bos en de speeltuin blijven uiteraard wel toegankelijk.

Naast de opvolging van heel wat kleinere projecten of kleinere opmerkingen die het buurtcomité hebben gemaakt waren er laatste jaren drie grotere. 2015 werd de speeltuin grotendeels vernieuwd, enkele jaren geleden werd de blindentuin omgevormd tot een buurttuin met kruiden en bloemen en het voorbije jaar werd door de Lei in samenwerking met PGRA een projectaanvraag ingediend voor de burgerbegroting om dus een stukje van het oude Ferrarisbos te vrijwaren van betreding en dus gaan af te bakenen en er een terug kwalitatief bos te creëren. Ook dit jaar staan er nog verschillende activiteiten op het programma, een deelname dag van het park met inhuldiging van het hart van het park, educatieve activiteiten met de buurtscholen en deelname aan Open Monumentendag, een plantactie met de buurtbewoners en een gegidste herfstwandeling.

Wat de uitbreiding van het park betreft, ja, de tuin van het CLB die wordt door de medewerkers gebruikt als buitenruimte en die dient ook als buitenruimte voor de leerlingen die bij het CLB op medisch onderzoek komen, tijdens de wachttijden voor of na het onderzoek. De speelplaats van PIVA wordt op schooldagen overdag en 's avonds gebruikt door de leerlingen van de dagschool en de cursisten van het volwassenenonderwijs op de site. Het is wettelijk verplicht dat de schoolterreinen afgesloten zijn, of kunnen worden, van het openbaar terrein dus ook aspecten als toezicht voor de school en het centrum juridische aansprakelijkheid met ongevallen en schade zijn daar aandachtspunten.

Wat betreft die gesprekken met de stad, er zijn er in het verleden geweest om omtrent een doorsteek van het Hof van Leysen naar Desguinlei maar omwille van die hogervermelde redenen hier niet, nood aan afsluiting, veiligheid, aansprakelijkheid, werden hierin geen verdere stappen genomen. Wat betreft gesprekken tot eventuele overdracht: het Hof van Leysen is een parkje dat hoofdzakelijk functioneert op buurtniveau. Het is zeer sterk ingebed in de wijk en wordt vooral door buurtbewoners bezocht om er te wandelen, te picknicken en de kinderen er te laten spelen zoals u al stelde. Gezien de beperkte oppervlakte en een zeer lokaal bereik is het inderdaad een buitenbeentje in de provinciale groendomeinen en een overdracht naar de stad zou hier een logische stap zijn. Dit werd ook al expliciet opgenomen in het bestuursakkoord, verwijzend daar naar onze pagina 34. Daar kan u dan nog eens, daar kan u dat terugvinden. In het verleden werden er al gesprekken opgestart en gevoerd met betrekking tot de overdracht, reeds al in de vorige legislatuur. Maar er werd nog geen akkoord bereikt. Wat de werking rond het park zelf betreft, er is geen apart budget vastgelegd, het is gewoon opgenomen binnen de werking van PGRA, dus Hof van Leysen, Rivierenhof, Kesselse Heide en het Friesenhof. En daar komen twee medewerkers twee keer per week langs, zij doen groenonderhoud, voeren herstellingen uit en halen het vuilnis op.

De ploeg die er komt werken gebruikt het materiaal ook voor andere locaties binnen regio Antwerpen. Aankoop van plantgoed en materiaal zijn eerder beperkt. Ja, soms wel iets grotere investeringen zoals aankoop van een speeltuin waar we naar verwezen, of het vervangen van parkmeubilair. Er gebeuren op onregelmatige momenten wel toezichtrondes door een domeinwachter van PGRA. Momenteel is er geen vast educatief aanbod voor scholen, maar er wordt wel af en toe iets georganiseerd door de buurtwerking en PGRA. En wat budgetten betreft werd er voor die burgerbegroting 19.000 euro toegekend. Ik denk dat ik daarmee ook al uw vragen heb beantwoord. Dank u wel.

VOORZITTER.- Mevrouw Van Dienderen heeft het woord.

Mevrouw VAN DIENDEREN.- Dank u wel, voorzitter. Dank u wel, gedeputeerde, voor alle antwoorden. Ja, dat klinkt niet slecht. Het is wel spijtig dat er op die sporen tot mogelijke uitbreiding of die weg, dat daar precies weinig vordering in zit en dat dat voorlopig on hold gezet is. Ik begrijp vanuit eerder juridische aansprakelijkheidsredenen. Maar ja, in de stad Antwerpen zijn er toch wel andere voorbeelden van afspraken met een buurt en een school voor het openstellen van speelplaatsen in de weekends bijvoorbeeld, als er geen activiteiten zijn van die school. Dus ik denk dat dat spoor toch misschien wel te verkennen valt, ook in de richting van de PIVA toe, dat misschien daar wel extra mogelijkheden zouden kunnen zijn in de weekends. Ik hoop althans dat dat niet helemaal afgesloten wordt, die piste van onderzoek. Want ik denk dat dat ook een extra waarde, meerwaarde voor de buurt zou kunnen betekenen. En dan voor die overdracht naar de stad/district stel ik vast dat daar nog niet zoveel vooruitgang in zit dus ik ben benieuwd hoe dat dat verder gaat lopen de volgende jaren, we zullen dat dan gewoon opvolgen. Als er daar nieuws rond te vertellen valt, dan horen we dat wel graag. Mogelijke uitbreiding misschien toch niet lossen en verdere mogelijkheden toch wel onderzoeken.

VOORZITTER.- Gedeputeerde Colson heeft het woord.

Mevrouw COLSON, gedeputeerde.- Ja, ik dacht dat het recent nog besproken was wat betreft PIVA en dat daar inderdaad, dat dat niet weerhouden werd voorlopig. Dat wil niet zeggen dat we dan misschien in de toekomst niet terug op tafel kunnen leggen. Maar zoals ik daarnet al zei, dat zijn vooral de praktische bezwaren die daar ons tegenhouden wat die uitbreiding betreft. Wat de overdracht betreft, ja, misschien moet u ook uw contacten aanspreken binnen het district en moet u ook daar even checken en warm houden hoe dat dat kan opgevolgd worden. Dus daar kijk ik ook naar u.

De heer DE HAES, gedeputeerde.- Ik vermoed, voorzitter, dat de manier waarop de provincie het Hof van Leysen aanpakt dermate goed is dat de stad zegt: blijf dat maar doen.

VOORZITTER.-Goed, bij deze woorden zijn we aan het einde van de openbare zitting. En dan wacht ik eventjes, om te zien dat iedereen van het scherm is die eraf moet.

De vergadering wordt gesloten om 15.52 uur.