

DE VLAAMSE MINISTER VAN ECONOMIE, INNOVATIE, WERK, SOCIALE ECONOMIE EN LANDBOUW

DE VLAAMSE MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

MEDEDELING AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft: Rapportage voortgang Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) –
periode september–december 2020**

Samenvatting

Op 11 september 2020 besliste de Vlaamse Regering om het planningsproces voor het GRUP Zolder Lummen Zuid stop te zetten. In de verdere mededeling werden verschillende initiatieven opgelijst met betrekking tot de ontwikkeling van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA). Hierbij werd tevens voorzien in een regelmatige rapportage aan de Vlaamse Regering.

Deze mededeling betreft de eerste voorziene rapportage over de voortgang van de toen opgelijste initiatieven. Deze rapportage komt tegemoet aan de drieledige bekommernis van de Vlaamse regering bij de verdere ontwikkeling van het ENA:

1. Het belang van voldoende watergebonden bedrijfspercelen en het verder zoeken naar opportuniteiten tot (versnelde) ontwikkeling waar mogelijk teneinde ten volle de waterweg in te zetten als duurzame vervoersas;
2. Afdoende zicht krijgen op vraag en aanbod binnen het ENA en in ruimere zin binnen de watergebonden gebieden langsheen het Albertkanaal, teneinde verdere besluitvorming bij het aansnijden van nieuwe gebieden daadkrachtig te motiveren;
3. Voldoende stappen vooruit zetten in de nog hangende dossiers van het ENA en knelpunten detecteren en trachten te ontmijnen.

Op alle drie vlakken werd door de leden van het Dagelijks Bestuur van het ENA onmiddellijk na de beslissing van 11 september 2020 vooruitgang geboekt.

1. HISTORIEK EN SITUERING

Voor het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) is reeds sedert verschillende jaren een uitvoeringstraject lopende voor de realisatie van diverse initiatieven. Op 23 april 2004 besliste de Vlaamse Regering reeds over de nadere uitwerking van het ENA, en op 17 juli 2015 werd de balans opgemaakt en het geheel geactualiseerd. Eén van de acties had betrekking op de ontwikkeling van het gebied 'Zolder Lumen Zuid'. Hiervoor werd na onderzoek van de zoekzone een gewestelijk RUP

opgemaakt. Op 11 september 2020 besliste de Vlaamse Regering na het openbaar onderzoek evenwel om dit proces stop te zetten. Naast de verschillende acties die momenteel in uitvoering zijn in het gebied, ook voor niet-economische activiteiten, werd specifiek in de betreffende mededeling aangegeven op welke vlakken er een bijkomende inzet zou zijn naar de uitvoering. Ook werd er aangegeven om regelmatig te rapporteren aan de Vlaamse Regering over de voortgang. Het Dagelijks Bestuur van het ENA kwam in die op 21 september 2020 samen om de hernieuwde opdracht van de Vlaamse regering toe te wijzen aan de juiste actor met het oog op spoedige vooruitgang.

Parallel met deze initiatieven werd door de provincie Limburg en de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij (POM) Limburg vooruitgang geboekt voor wat betreft het zogenaamde SALK TURBO, de opvolger van SALK², waar het ENA-programma integraal in was opgenomen. Op 4 december 2020 kwam de desbetreffende SALK-Taskforce samen en werd door de initiatiefnemers een SALK-turbo-plan gevalideerd. In dit kader is het belangrijk op te merken dat dit plan verschillende relevante uitspraken doet met betrekking tot de economische ontwikkeling in de provincie:

- “Er is een voldoende ruim actief aanbod van meer dan 600 ha aan bedrijfsgrond in Limburg. In elke Limburgse streek is er minstens 50 ha actief aanbod.” (blz. 38)
- “Voornamelijk in het zuiden van de provincie Limburg zijn er weinig onbebouwde en ongebruikte bedrijventerreinen. Bijgevolg is ook het actief aanbod er laag.” (blz. 38)
- “Het economisch rendement van bedrijventerreinen is in Limburg minder dan de helft van het Vlaamse gemiddelde” (blz. 38)
- “We creëren economische opportuniteiten via een dynamisch en slim ruimtegebruik, doordachte ontwikkeling en verdichting, multifunctioneel (her)gebruik en acquisitie. Het uitgestrekt areaal aan Limburgse open ruimten willen we in de huidige omvang behouden en kunnen we economisch valoriseren door innovatieve verdienmodellen. Open (niet bebouwde) ruimte wordt in de toekomst immers steeds belangrijker om maatschappelijke en economische transitie mogelijk te maken. Daarbij is het essentieel dat in de evolutie van onze ruimte aandacht is voor voldoende beschikbare ruimte om te ondernemen en te werken.” (blz. 46)
- “Meer bedrijfsterreinen op een multimodale wijze (weg water spoor) ontsluiten, waarbij de terreinen langs of kortbij waterwegen in samenspraak met experts geprioriteerd worden” (blz. 46).
- In de rapportage worden er 4 belangrijke grafieken opgenomen, waaruit kan worden afgeleid dat:
 - o in de provincie Limburg er een groter aandeel ingenomen is door industrie dan elders
 - o dat 30% van de bedrijventerreinen onbenut is (tov 20% elders);
 - o dat men twee keer zoveel m² inneemt per bedrijf dan elders;
 - o dat het aandeel van het bbp/ha amper de helft is van elders.
- In het eindrapport van SALK Turbo ligt het accent niet op het aansnijden bijkomende bedrijventerreinen, maar veeleer op de herstructurering van de bestaande voorraad en het behoud van de open ruimte.
- Binnen de ambitielijn ‘impact verhogen als internationaal geconnecteerde regio’ wordt voor het ENA specifiek als actie voorgesteld en te voorzien in de ‘ontwikkeling van de (industrie)gebieden rond het Albertkanaal tot een extended gateway als verbinding tussen enerzijds de Antwerpse Haven en anderzijds Duitsland en Luik’. Een van de economische sterktes van Limburg is immers de sterke multimodale Oost-West ontsluiting, met name rond het ENA. Met het verbeteren van de logistieke bereikbaarheid spelen we de unieke geografische ligging van Limburg verder uit. “Doel is de doorvoer van de weg te halen en af te stoppen, en goederen via spoor en water naar havens te verladen. Dit creëert tewerkstelling en werkgelegenheid en beïnvloedt de transit door onze provincie.” (blz. 34).

Verder kan worden gewezen op de balans die vastgoedmakelaar JLL maakte van de markt, met name de inname van gebouwen voor logistiek, sinds de uitbraak van de Corona pandemie.

- In de eerste drie kwartalen van dit jaar zijn er 12 grote vastgoedtransacties geweest, waarvan 2 in het ENA (Nike) die voor een stuk een deel van zijn logistiek moest outsourcen aan o.a. Eddie Stobart Logistics in Genk (ENA Genk Zuid).
- Ook de herontwikkeling van Ford Genk mag op dat vlak alvast worden genoemd.
- Door de stijging van de onlineverkoop zal de vraag naar ruimte toenemen. Retailers en andere bedrijven zijn de supplychains aan het herzien omdat het onlineaandeel in hun verkoop stijgt.
- De ordervoorbereiding, verpakking en verzending van de pakketten neemt 20% meer ruimte in beslag dan de conventionele logistiek. En ondanks een groeiende automatisering is er in fulfilment meer personeel nodig.
- De leegstand voor dit segment is quasi nihil, met name ook in de Antwerpse regio.

Vanuit het Vlaams perspectief werden en worden de doelstellingen en de prioritaire initiatieven in het gebiedsprogramma voor het ENA hierbij onderlijnd. Het ENA blijft na de zeehaven van Antwerpen de belangrijkste regio voor wat betreft de groei van de tewerkstelling.

In deze mededeling wordt een stand van zaken voor deze acties naar voren geschoven, die ook direct invulling geven aan de betreffende ambitielijn. In de schoot van het Dagelijks Bestuur ENA en via initiatieven van de betrokken vakministers is er effectief werk gemaakt van deze acties. Hieronder wordt de stand van zaken meegegeven van de:

- Realisaties op de vermelde bestaande terreinen
- Realisaties in relatie tot planningsprocessen
- Andere relevante prioritaire initiatieven

2. INHOUD - VOORTGANG VERDERE ONTWIKKELING ENA

Waterwegen en binnenvaart zijn meer dan ooit de vervoersmodus waarop versterkt dient te worden ingezet in het belang van mobiliteit én klimaat. Het Vlaamse vervoersbeleid stelt dan ook terecht ambitieuze modal split-streefcijfers voorop met een beduidende groei van het aandeel van de binnenvaart. Waar het mogelijk is worden watergebonden bedrijventerreinen gerealiseerd en uitgerust met kaaimuren, waar de overslag van goederen in bulk, in containers of op paletten kan gebeuren. De Vlaamse regering blijft maximaal inzetten op watergebonden bedrijvigheid binnen het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA).

2.1. REALISATIES OP DE VERMELDE BESTAANDE TERREINEN

Langs het Albertkanaal op het grondgebied van de provincie Limburg werden in de mededeling 3 terreinen vermeld die direct aan de kade gelegen zijn en reeds voor onmiddellijke ontwikkeling in aanmerking komen via De Vlaamse Waterweg NV. Dat wil zeggen zonder nieuw ruimtelijk uitvoeringsplan en zonder tussenkomst van de Vlaamse minister van Omgeving. Potentiële kandidaten voor de diverse terreinen kunnen zich aanbieden bij De Vlaamse Waterweg NV, die kan overgaan tot het verlenen van concessies of gelijkaardige toewijzingen. Onderstaande terreinen werden tot op heden niet toegewezen.

Genk-Zuid-Kaatsbeek

Voor dit bedrijventerrein van 136 ha is er nog ongeveer 25 ha beschikbaar, de rest is reeds uitgegeven en in gebruik genomen. De infrastructuur is aangelegd en de resterende percelen worden aangeboden op de markt. Hiervan 11 ha. direct aan de kade en 14,5 ha. niet direct aan de kade, maar achterliggend met geen eigen laad- en los mogelijkheid.

Zolder-Lummen (Dossche site) te Lummen

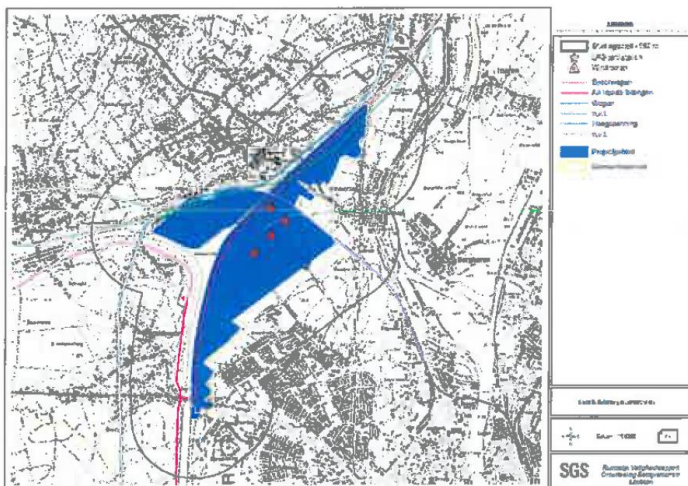
De Dossche site werd 13 jaren geleden overgenomen, de toenmalige fabriek is reeds afgebroken. Er is 7,5 ha beschikbaar direct aan de kade. Dit terrein wordt momenteel gebruikt als montageterrain in het kader van de verhoging van de bruggen over de E313 en het Albertkanaal en kan nog verschillende jaren niet aangeboden worden op de markt.

Lanaken en Albertknoop te Lanaken

Voor wat betreft Lanaken is er vanuit het Dagelijks Bestuur ENA (kabinetten Omgeving en Mobiliteit en Openbare Werken) op 29 oktober 2020 overleg geweest met de gemeente Lanaken.

- Het reeds herbestemde terrein Lanaken is beschikbaar. De infrastructuur is aangelegd en het terrein genivelleerd. De kade wordt voorzien, via een PPS constructie, zodra een potentiële ontwikkelingen een toewijzing krijgen van De Vlaamse Waterweg NV.
- Bedoeling van het overleg was met name ook om na te gaan welke mogelijkheden er zijn voor versnelling van de ontwikkeling van het bedrijventerrein aan de overzijde Albertknoop (voorheen Lanaekerveld), waar op 19.05.2017 het GRUP werd goedgekeurd van ca. 90 ha groot en in de schoot van de Benelux Comté van Ministers akkoorden werden bereikt over de beperking van de geluidshinder. De ontwikkeling van het ganse gebied werd in de afgelopen jaren ook bekeken met de verschillende kernactoren, waaronder ook Maastricht en de twee betrokken provincies.

De visie van de gemeente op een versnelde ontwikkeling van de bedrijventerreinen in Lanaken werd half november ontvangen. Ze stelt een gefaseerde ontwikkeling voor op basis van de ruimere mogelijkheden die het GRUP Albertknoop uit 2017 biedt. Er is in de Albertknoop reeds werk gestoken in de heraanleg van de groene verbinding doorheen het gebied (Zouwdal) die eind 2020 zal gerealiseerd zijn en van de fietsverbindingen. Hierbij is het nodig aandacht te besteden aan de fasering van de leemontginning en de mogelijkheden om de bestaande Air Liquide leiding (eerder) te verplaatsen.



Locatiekaart, gemeente Lanaken, 2020

Het masterplan dat werd opgemaakt voor dit gebied en de ruimere regio vormt nog steeds de basis voor de verdere planning, maar is aan een actualisatie toe. Vanuit het Dagelijks Bestuur ENA wordt voorgesteld om samen met gemeente Lanaken een gezamenlijk initiatief te nemen teneinde, indien realistisch en haalbaar, te komen tot een voorstel voor een versnelde, gefaseerde ontwikkeling van het gebied waarover de Vlaamse regering kan beslissen. Dit onder meer via overleg over de Air Liquide leiding en de leemontginning. Hierbij zal maximaal getracht worden om de versnelling en fasering mogelijk te maken.

2.2. REALISATIES IN RELATIE TOT PLANNINGSPROCESSEN

In de schoot van het Dagelijks Bestuur van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) zijn reeds de opportuniteiten geïdentificeerd voor de realisatie van bedrijventerreinen op korte en langere termijn, middels nieuw ruimtelijk uitvoeringsplan. Dit conform de conceptnota van 17 juli 2015 betreffende de verdere ontwikkeling van het ENA.

Insteekhaven Lummen

Zoals eerder medegedeeld is verdere besluitvorming en de herneming van het proces voor dit gebied mogelijk na een beperkte actualisatie van de ontsluitingsstudie door het beleidsveld Mobiliteit en Openbare Werken. Hierin zullen de verschillende varianten op vlak van ontsluiting worden bekeken in een ruimer perspectief / gebied en op technisch niveau. Dit betekent concreet dat de vier oorspronkelijke varianten aan een update/quickscan onderworpen worden, en rekening houdend met de bezwaren die tijdens het eerdere openbaar onderzoek werden ingediend ook twee bijkomende varianten worden uitgewerkt. In dit traject zal bijzondere aandacht zijn voor de communicatie naar de lokale besturen en andere betrokkenen om duidelijk te maken dat de finale afwegingen gebeuren na de uitvoering van de noodzakelijke plan-mer.

Voor deze aanpak werd er in het DB ENA en na besprekingen vanuit het kabinet Mobiliteit en Openbare Werken op 21 september 2020 een akkoord bereikt over de verdere aanpak en de financiering van de studie. Deze afspraken werden gefinetuned op 14 december 2020. De Vlaamse Waterweg NV is aangeduid als trekker van de studie, met betrokkenheid van departement Omgeving en VLAIO. De aanvang van deze studie door De Vlaamse Waterweg NV wordt begin 2021 verwacht.

Zwaaikom Ranst

Met betrekking tot de Zwaaikom te Ranst is er op initiatief van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken op 7 oktober 2020 een bijkomend overleg gehouden met het Dagelijks Bestuur ENA en de verschillende Vlaamse actoren om te komen tot antwoorden op de argumenten en vragen die tijdens de plenaire vergadering in 2018 werden ingebracht. Hiervoor was met name het standpunt van het Agentschap Wegen en Verkeer belangrijk.

Gelet op het standpunt vanuit mobiliteitsoogpunt dat dit terrein op korte termijn niet ontsluitbaar is naar het hogergelegen wegennet voor verkeersgenererende activiteiten, is een verderzetting van het planningsproces voor verkeersgenererende industrie niet wenselijk. De ontsluiting en de ecohydrologische situatie dient tevens nader te worden bekeken vooraleer verder te gaan met een proces. Vanuit dat perspectief werd beslist om Zwaaikom/Ranst toe te voegen als een deelproject in het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst (spoor economie). Ook de toekomst van de verkeerswisselaar E313/E34 werd aan het programma toegevoegd en zal samen met de verschillende infrastructuurprojecten bekeken worden in het complex project Oostelijke Havenverbinding. De startbeslissing voor dit project werd door de Vlaamse Regering goedgekeurd op 11 december 2020. Dit gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst werd op 18 december 2020 door de Vlaamse Regering goedgekeurd.

De Vlaamse regering besliste om ook mogelijke alternatieven voor deze locatie te onderzoeken, waaronder ook voorstellen van waterleidingbedrijf Water-Link om de terreinen van Zwaaikom/Ranst in te zetten in het kader van de Blue Deal, met name in de strijd tegen de droogte en zoektocht naar ruimte voor water. Het zou gaan om de inplanting en uitbreiding van een water spaarbekken (te Oelegem). Dit voorstel werd op 22 oktober door het bedrijf toegelicht aan het kabinet Omgeving. In dit verband, en gelet op het thema kan ook worden gewezen op goedkeuring door de Vlaamse

Regering op 11 december 2020 van de startnota voor het geïntegreerd planningsproces gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (water-)Leidingstraat Viersel – Walem, in deze omgeving.

Genk-Zuid West + Termien + Kaatsbeek

In het DB ENA werd op 21 september 2020 reeds beslist om het bestaand dossier en proces omwille van de nieuwe inzichten en het juridisch wankel karakter van de mogelijke besluitvorming te stoppen en te hervatten volgens de nieuwe geïntegreerde procedure. Hiervoor zal in eerste instantie een voorstel voor een bijgesteld programma worden opgemaakt. Het kabinet Omgeving heeft als voorzitter van het DB ENA in samenspraak met de andere beleidsverantwoordelijken polshoogte genomen aangaande het standpunt van het lokale bestuur bij de gemeente Diepenbeek op 3 december 2020. Er is gebleken dat de gemeente over de verdere ontwikkeling van het gebied een andere visie heeft en de voorkeur heeft om het economische programma op deze site beperkt tot onbestaande te houden. Niettemin werd de bereidheid getoond om tot overleg over te gaan op administratief niveau. Daarom zal als eerstvolgende stap op administratief niveau worden nagegaan waar de beleidsvisies raakvlakken hebben en mogelijkheden er zijn naar verzoening en verdere besluitvorming. Dit proces, in de vorm van een startnota met drie deelplannen, zal vervolgens opgestart worden.

2.3. ANDERE RELEVANTE PRIORITAIRE INITIATIEVEN

ENA Cluster Ravenshout

In het afgelopen jaar werd er vanuit het DB ENA door het departement Omgeving en VLAIO een initiatief gelanceerd om samen met de verschillende stakeholders verenigd in een projectgroep, waaronder ook de gemeenten Beringen, Ham en Tessenderlo, de bedrijven Borealis en Primagaz, de provincie, de POM Limburg, Essencia een onderzoekstraject op te starten om een oplossing te vinden voor verschillende aspecten en vragen in de ENA cluster Ravenshout. Enkele complexe vergunningaanvragen lagen hieraan de basis, en met name het aspect van de externe veiligheid (groepsrisico) is hierin cruciaal. Het onderzoekstraject omvat verschillende onderwerpen, deelopdrachten en trekkers.

Intussen werd er met het bureau M-Tech een stap doorlopen om het groepsrisico van de aanwezige Seveso-inrichtingen snel te kunnen evalueren bij ontwikkelingen of plannen in de omgeving. Verder zijn er eerste stappen gezet om de verschillende standpunten en belangen te verenigen. Eind 2020 zal een volgende deelopdracht de uitwerking van een ruimtelijk-economische strategie voor deze cluster worden gegund aan een studie bureau.

Parallel worden er stappen gezet om samen met de gemeenten te komen tot een gemeenschappelijk uitgiftebeleid in een gezamenlijk uitgiftecomité en na te gaan op welke manieren dit vlot zou kunnen worden georganiseerd in de toekomst. Dit zou een unicum zijn in Vlaanderen. Het onderzoekstraject dient eveneens als pilootproject, zowel naar aanpak als naar mogelijk resultaat. Dit wordt sterk mee opgevolgd vanuit de betrokken kabinetten omdat, en dat is ook een aspect in het onderzoekstraject, het tevens de bedoeling is om na te gaan of er aanpassingen aan de regelgeving ter zake nodig zijn.

Dit traject zal in de komende maanden worden geïntensifieerd en leiden tot een gecoördineerde aanpak in deze complexe ENA cluster met het oog op de vergunbaarheid van economische activiteiten op een veilige manier.

Leidingstraat Antwerpen - Ruhrgebied

In 2015 besliste de Vlaamse Regering om de ENA rond buisleidingen terug te activeren en met name te zoeken naar een Leidingstraat doorheen het ENA. Voor het reserveren van dergelijke leidingstraat van de Antwerpse Haven tot het Ruhrgebied in Duitsland, werd in eerste instantie een breed voortraject en onderzoek (zie website www.vlaanderen.be/ena) gehouden. De conclusies van dit voortraject en een voorstel van het vervolgotraject werden op 20 maart 2020 aan de Vlaamse Regering medegedeeld. Voor het Vlaamse grondgebied is intussen een geïntegreerd planproces opgestart voor de opmaak van een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) 'Leidingstraat Antwerpen-Ruhr (Geleen)'. Het plan heeft als doelstelling om de vereiste planologische basis te creëren voor de realisatie van een leidingstraat (via een reservatiestrook) voor ondergrondse pijpleidingen van minstens nationaal belang tussen de zeehaven van Antwerpen en Geleen (NI) met een aantakking naar de chemiecluster Geel, Meerhout, Beringen en Tessenderlo. Er wordt gestreefd naar het reserveren van een strook van 45 meter breed. Dit proces wordt door de verschillende betrokken beleidsdomeinen in het ENA getrokken, en er zal ten behoeve van dit proces worden een samenwerkingsovereenkomst opgemaakt tussen de betrokken Vlaamse partners en de Haven van Antwerpen. De Vlaamse Regering keurde de startnota op 18 december 2020 goed.

Stand van zaken bestemd aanbod (watergebonden) bedrijventerreinen langs het ENA

In het DB ENA werd bij de besluitvorming rond Zolder Lummen Zuid vastgesteld dat er een grote behoefte bestaat aan een toegankelijk overzicht van het bestaande aanbod van bedrijventerreinen in het ENA, met inbegrip van de stand van zaken van de in het kader van het ENA bijgekomen bestemde terreinen.

VLAIO heeft zich geëngageerd om dit via een monitoringtool in kaart te brengen. Deze tool is rechtstreeks gelinkt aan het GIS-bedrijventerreinen waarvoor VLAIO authentieke bron is. De accuraatheid van de gegevens – bijvoorbeeld om ook rekening te houden met recente concessies - is deels afhankelijk van de terreinbeheerders, in het kader van het decentraal medebeheer van het GIS-bedrijventerreinen.

De tool geeft een overzicht van alle bedrijventerreinen langs het ENA, ook de terreinen die oorspronkelijk niet werden opgenomen in het ENA-planningsproces. Het is immers de bedoeling om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen. Voor elk terrein kan nagegaan worden hoeveel grote (van diverse oppervlaktes) en kleine kavels er momenteel te huur of te koop of voor concessie aangeboden worden. Interessant is dat dit ook kan nagegaan worden voor het potentieel beschikbaar aanbod. Dat zijn alle percelen die nog onbebouwd zijn maar niet worden aangeboden, bijvoorbeeld omdat er eerst nog infrastructuur moet worden aangelegd om ze te ontsluiten of omdat er knelpunten zijn om ze te kunnen (her)ontwikkelen of vermarkten. Sommige van deze knelpunten vergen evenzeer moeilijke afwegingen of beleidsbeslissingen, bijvoorbeeld omdat de desbetreffende percelen bebost zijn. De tool nodigt m.a.w. uit om meer in diepte te kijken naar het huidig ruimtegebruik, het eigenaarschap, de motivatie voor ontwikkeling, de ontwikkelbaarheid en het beheer ervan, kortom een toetsing te doen aan de visie over het ENA-programma of om het ENA-gebiedsprogramma als dusdanig te actualiseren.

In januari zal het DB ENA de implementatie en het correcte gebruik van de tool verder optimaliseren als instrument voor beleidsvragen en -keuzes voor watergebonden bedrijvigheid in Vlaanderen.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen directe budgettaire impact voor de Vlaamse overheid. Overeenkomstig artikel 43 §3 3° en artikel 31 §1 2° van het Besluit van de Vlaamse Regering 'Vlaamse Codex Overheidsfinanciën' van 17 mei 2019 is het advies van de Inspectie van Financiën respectievelijk het akkoord van de Vlaamse minister van Begroting niet vereist.

B. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen directe weerslag op het personeelskader en de personeelsbudgetten van de Vlaamse overheid.

C. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de lokale besturen.

4. VERDER TRAJECT

De verschillende acties worden verder door het Dagelijks Bestuur van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) opgevolgd en zullen voor elk van de hogergenoemde acties de nodige stappen te ondernemen richting de versterking van het ENA. De frequentie van opvolging is reeds hoger en wordt aangehouden. Zoals eerder voorzien zal er periodiek een rapportering worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering. De volgende (tweede) rapportering wordt verwacht voor 31.05.2021. Het doel blijft de effectieve realisatie in de loop van deze legislatuur.

De Vlaamse minister van economie, innovatie, werk, sociale economie en landbouw

Hilde CREVITS

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving,
Omgeving, Energie en Toerisme

Zuhal DEMIR

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS