

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2000-2001

26 oktober 2000

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN RUIMTELIJKE ORDENING

Vraag om uitleg van de heer André Moreau tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over het oplossen van eventuele conflicten tussen gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de reserveringsstrook van de grote ring in Antwerpen

Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening

Donderdag 26 oktober 2000

VOORZITTER : De heer Jacques Timmermans

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14 uur.*

Vraag om uitleg van de heer André Moreau tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over het oplossen van eventuele conflicten tussen gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Moreau tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over het oplossen van eventuele conflicten tussen gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen.

De heer Moreau heeft het woord.

De heer André Moreau : Mijnheer de voorzitter, ik wens me eerst te verontschuldigen voor mijn afwezigheid op 12 oktober.

Bij de opmaak van haar ruimtelijk structuurplan heeft het stadsbestuur van Sint-Truiden beslist om de optie tot het aanleggen van een nieuwe gewestweg als ontsluitingsweg richting E40, in aanmerking te nemen. Concreet gaat het om een ontsluitingsweg van de nieuwe industriezone van Sint-Truiden naar de E40. Naar aanleiding van het openbaar onderzoek bij de opmaak van dit structuurplan heeft de aangrenzende gemeente Landen een bezwaar ingediend tegen het in aanmerking nemen van deze optie. Met andere woorden : Landen heeft een klacht ingediend tegen de aanleg van bovengenoemde ontsluitingsweg die grosso modo de spoorlijn van Sint-Truiden naar Landen zou volgen. Bij de opmaak van haar eigen gemeentelijk structuurplan neemt de stad Landen deze optie niet in aanmerking. Het tracé van de betreffende weg zal dus ophouden aan de gemeentegrenzen tussen Sint-Truiden en Landen.

In de door de gemeenteraad van Landen goedgekeurde motie om deze ontsluitingsweg niet door Landen te laten lopen, voert het stadsbestuur van Landen de vier volgende argumenten aan. Ten eerste bestaat vanuit Sint-Truiden nu reeds een goede ontsluiting richting E40, namelijk de gewestweg van Sint-Truiden naar Tienen, de N3.

Ten tweede vormt de gewestweg N80 via Gingelom en Walshoutem eveneens een – weliswaar kleinere – gewestelijke ontsluitingsweg naar de E40.

Ten derde zou de nieuwe op het gewestplan vastgelegde gewestweg een zware negatieve impact hebben op de inwoners en het landschap. De twee valleien van Landen worden inderdaad doorsneden en minstens vijftien huizen moeten worden gesloopt.

Ten vierde wordt door het gemeentebestuur een alternatief tracé voorgesteld, namelijk een nieuwe ontsluitingsweg vanuit Sint-Truiden, via Niel, naar de E40 waardoor het nieuwe tracé in afstand gehalveerd zou kunnen worden.

Omdat deze conflictsituatie zich ook elders in Vlaanderen kan voordoen, had ik u de twee volgende vragen van algemene strekking willen stellen. Op welke manier kan het Vlaams Gewest optreden tegen dergelijke conflictsituaties tussen gemeentelijke structuurplannen ?

Hoe kan het Vlaams Gewest verhinderen dat een gemeente, door de opmaak van eigen ruimtelijke uitvoeringsplannen, bepaalde ruimtelijke beleids-opties, zoals vervat in het structuurplan van een andere gemeente, dwarsboomt ?

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer de voorzitter, collega's, conflicten tussen gemeentelijke ruim-

Van Mechelen

telijke structuurplannen hebben, op enkele uitzonderingen na, betrekking op gemeentegrensoverschrijdende elementen. De door u aangehaalde nieuwe gewestweg als ontsluitingsweg richting E40 is daar een duidelijk voorbeeld van.

Binnen de decretaal vastgelegde en in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen uitgewerkte subsidiaire invulling van planningstaken behoren dergelijke gemeentegrensoverschrijdende elementen dan ook niet tot het gemeentelijk, maar tot het provinciaal of gewestelijk beleidsniveau. Een gemeente kan een beleids optie voor zulke elementen immers moeilijk vanuit haar eigen specifieke situatie kaderen binnen de ruimtelijke context van andere betrokken gemeenten. Hiervoor is een afweging op bovenlokaal niveau noodzakelijk.

Bij de beoordeling van gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen zal het Vlaams Gewest in ieder geval vermijden dat beleids opties met betrekking tot elementen die tot de provinciale of gewestelijke planningstaken behoren, in de bindende bepalingen van een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan worden vastgelegd. Daarnaast wordt er ook gevraagd om dergelijke beleids opties in het richtinggevend gedeelte duidelijk als een suggestie naar het provinciale of gewestelijke beleidsniveau te formuleren. Deze suggesties kunnen dan op het geëigende planningsniveau in de afweging worden meegenomen.

Door op deze manier om te gaan met opties in gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen voor bovenlokale elementen kunnen conflictsituaties tussen gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen worden vermeden. We verbieden dus niet dat gemeenten nadenken, wel integendeel. Het komt echter niet aan de gemeente toe om te voorzien in een nieuwe ontsluitingsweg waardoor een andere gemeente ertoe verplicht wordt daar op aan te pikken voor de doorgang naar een basisinfrastructuur, in casu de E40.

Aangezien het hier elementen betreft die behoren tot de provinciale of gewestelijke planningstaken, kan de gemeente hiervoor in principe zelf geen ruimtelijk uitvoeringsplan opmaken. Dit zal moeten worden geregeld via een provinciaal of gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. De gemeente die een bepaalde optie wil realiseren, kan een initiatief nemen om een overleg op te starten met de bevoegde bovenlokale overheid en de andere betrokken gemeenten. Uit dit overleg kunnen afspraken

resulteren die eventuele initiatieven terzake kunnen stroomlijnen.

Wat dit concrete dossier betreft, zullen we erop toezien dat dit niet in aanmerking wordt genomen voor het bindend gedeelte van het in vraag gestelde gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

De voorzitter : De heer Moreau heeft het woord.

De heer André Moreau : Ik dank de minister voor zijn duidelijke en deskundige uitleg die ik zal overhandigen aan de afvaardiging van het schepencollege van Landen. Het verheugt me eveneens dat een dergelijk optreden de autonomie van de gemeenten waarborgt.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de reserveringsstrook van de grote ring in Antwerpen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de reserveringsstrook van de grote ring in Antwerpen.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de minister voor Openbare werken en Mobiliteit, de heer Stevaert, heeft als antwoord op vele interpellaties te kennen gegeven dat het sluiten van de kleine ring een prioriteit is. Na de sluiting zou hij grote verkeersknooppunten aanpakken, waaronder die op de A12.

In vele gemeenten rond de rand van Antwerpen ligt een grote reserveringsstrook voor de aanleg van de grote ring rond Antwerpen. Deze nu nog groene gordel is omwille van zijn mogelijk toekomstige bestemming gevrijwaard gebleven van industrie en woningbouw. Bij vele gemeenten rijst echter de vraag wat er uiteindelijk echt met deze strook zal gebeuren. Een aantal schepenen speculeert al over nieuwe bestemmingen ervoor.

Vooraf omdat het niet duidelijk is wat de minister nu met de strook wil doen, maar ook omwille van

Van den Eynde

het feit dat het RSV niet aanduidt welke bestemming deze strook binnen enkele jaren zal hebben, is er enige onduidelijkheid over de functie die deze ruimte dient te vervullen. Daarom stel ik u de volgende vragen.

Ten eerste, welke minister is bevoegd voor deze reserveringsstrook : de minister van Openbare Werken of de minister van Ruimtelijke Ordening ? Ten tweede, klopt het dat de strook niet werd opgenomen in het RSV ? Ten derde, hoeveel hectare grond bevat de reserveringsstrook ? Ten vierde, voor welke activiteiten kan deze reserveringsstrook dienen ? Ten vijfde, is het Vlaams Gewest eigenaar van de gronden die binnen de reserveringsstrook vallen ? Ten zesde, blijft de strook voorbehouden voor de aanleg van de grote ring rond Antwerpen ? Ten slotte, mogen de gemeentebesturen plannen maken voor de invulling van de reserveringsstrook ?

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik zal deze vrij gedetailleerde vragen een na een beantwoorden. De eerste vraag is het makkelijkst te beantwoorden. Ik ben als Vlaamse minister voor Economie, Ruimtelijke Ordening en Media bevoegd voor de reservatiestrook voor de grote ring als het gaat over een eventuele wijziging van de plannen van aanleg. Over het planningsgedeelte is dus geen discussie mogelijk.

Mevrouw Van den Eynde, u vroeg of het klopt dat de reserveringsstrook niet werd opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het antwoord op deze vraag is iets ingewikkelder. In het RSV wordt de aanleg van de A102 als hoofdweg in het vooruitzicht gesteld. U kunt dit terugvinden op pagina 485 van het indicatief deel en op pagina 589 van de bindende bepalingen waarin staat dat de A102 is geselecteerd als hoofdweg. Het is duidelijk dat, als de beslissing wordt genomen om die hoofdweg ook daadwerkelijk aan te leggen, het tracé in de reservatiezone voor het noordelijk deel van grote ring, het vak tussen Merksem en Wommelgem, zal worden vastgelegd. Dit tracé komt net achter de rotonde van Wommelgem uit. Het eerste tracé waarin werd voorzien lag ten westen van die rotonde. De bijgestuurde versie die we ook hebben gebruikt voor de tweede goederenspoorontsluiting, bepaalt dat het tracé ten oosten van de rotonde zal liggen.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd wel bepaald dat vooraleer de A102 effectief kan worden aangelegd als hoofdweg, de alternatieven uitputtend moeten worden benut. De alternatieven bestaan onder andere uit een optimalisering van de bestaande wegen door inrichtingsmaatregelen, het invoeren van maatregelen voor de ontlasting van het woon-werkverkeer op het hoofdwegennet en met name op de R1, en de uitbouw van het hoofdwegennet als een net van 'slimme autosnelwegen' waarvan de verkeerskwaliteit door aanwending van telematica en informatica structureel wordt verbeterd. Het is de bedoeling om alle mogelijke technische instrumenten aan te brengen vóór wordt overwogen om de A102 aan te leggen. Bovendien beschikken we de eerstvolgende jaren niet over de budgettaire middelen voor de aanleg van de weg.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is niet voorzien in de aanleg van een zuidelijk gelegen hoofdweg die het tracé van de reservatiestrook volgt van Hemiksem tot Ranst. Op die plaats werd ooit een brug over of een tunnel onder de Schelde gepland zodat er aansluiting zou zijn met de E17. Het gedeelte aan de overkant van de Schelde werd nooit als reservatiestrook in een gewestplan opgenomen. De reservatiestrook zoals wij ze kennen, vertrekt letterlijk aan de boorden van de Schelde en loopt in de richting van Ranst. Dit tracé wordt niet langer als reservatiestrook voor de grote ring gereserveerd.

Uw derde vraag ging over de oppervlakte van de reservatiestrook. Het noordelijk gedeelte, of het stuk van Merksem tot Wommelgem, is 205 hectare groot. Het zuidelijk deel dat horizontaal van Hemiksem tot Ranst loopt, beslaat 425 hectare.

Op uw vierde vraag kan ik het volgende antwoorden. Voor het noordelijk deel van de reservatiestrook, tussen Merksem en Wommelgem, geldt het voorschrift van alternatief reservatiegebied. Dit betekent dat alle werken en handelingen die overeenstemmen met de bestemming die wordt aangegeven door de grondkleur in het gewestplan, er zonder beperking worden uitgevoerd, vanaf de dag waarop de bevoegde overheid beslist de werken van algemeen nut waarvoor die gebieden waren voorbehouden, niet uit te voeren. Als de overheid dus ooit beslist om het tracé niet te benutten, dan bepaalt de onderkleuring wat ermee gebeurt.

De Vlaamse regering heeft bij beslissing van 28 april 1998 wel principieel gesteld dat tussen Merksem en Wommelgem het tracé van de tweede spoorontsluiting voor de zeehaven van Antwerpen gebundeld moet worden met de eventueel later aan te leggen A102. Het gebundelde tracé start aan

Van Mechelen

de aftakking ter hoogte van Ekeren en gaat in de richting van Wommelgem. Het loopt verder langs het Jan Palfijn-ziekenhuis, steekt de Bredabaan over, en loopt tussen de GB en Bouwmarkt Van Damme verder in de richting van Schoten. Daarna passeert het de parkbossen van Schoten en loopt in de richting van Wommelgem onder de parking van de Makro door, loopt rond het golfterrein, en gaat daarna samen met de E313 naar Ranst. Daarna loopt het onder de E313 via het Muizenbos in de richting van Lier. Bij het tracé van de tweede spoorontsluiting hebben we dus gebruik gemaakt van de reservatiestrook van de A102. Dit wil zeggen dat het tracé van de tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen tussen Merksem en Wommelgem zal liggen in het noordelijk deel van de reservatiestrook.

Op 23 juni 2000 heeft de Vlaamse regering, met betrekking tot het tracé van de tweede spoorontsluiting, beslist dat nog niet wordt geopteerd voor de aanleg van de A102, en dat bij de aanleg van de tweede spoorontsluiting geen investeringen zullen worden toegestaan die uitgaan van de aanleg van de A102. We zullen naar aanleiding van de tweede spoorontsluiting dus geen constructies bouwen met het oog op de A102. Voor ons zijn dit twee afzonderlijke dossiers.

Inzake het zuidelijk deel van de reservatiestrook, tussen Ranst en Hemiksem, werd bij beslissing van de Vlaamse regering op 28 oktober 1998 het alternatief reservatiegebied omgezet in een reservatiestrook voor het aanleggen van een leidingsstraat. Daar zijn verscheidene redenen voor. Zo is er de noodzaak aan een brede oost-westgeoriënteerde onbebouwde strook doorheen de zuidelijke agglomeratie van het grootstedelijk gebied Antwerpen voor de toekomstige bundeling van leidingen. Degenen die het logistiek verhaal volgen, weten dat één van de alternatieven voor het weg- en spoorwegvervoer leidingen zijn. Men wil hierop anticiperen door het hele reservatietracé voor te behouden als een leidingsstrook.

Ook het wegvallen van de ruimtelijke en verkeerskundige wenselijkheid en noodzaak aan reservatie voor de aanleg van een hoofdweg ten zuiden van Antwerpen werd in rekening gebracht. In dezelfde beslissing staat dat de idee van de grote ring voor dit tracé wordt verlaten. Het basisidee van die ring was een verbinding te bouwen tussen de E17, A12, E19 en E313. Om te vermijden dat al die autostrades uitmonden op de kleine ring, waar de verdeling zou gebeuren naar de nieuwe autostrade, wilde

men een grote ring ver voor de kleine ring om zo het verkeer af te leiden.

Men moest ook rekening houden met de aanwezigheid van een oost-westgerichte buisleiding tussen Hemiksem en het Albertkanaal. Men wilde daar bijkomende verbindingen mogelijk maken. Langs het Albertkanaal ligt een volledige leidingsstraat.

Bovendien zijn er de mogelijkheden die de onbebouwde strook heeft voor het behoud en de ontwikkeling van natuurwaarden in het grootstedelijk gebied Antwerpen. Op het plan zijn heel wat gebieden groen ingekleurd. De aanleg van die ring zou daar een enorme impact op hebben. De gronden voor infrastructuurwerken zijn reeds grotendeels onteigend.

Bij deze wijziging van 28 oktober 1998 werd tevens de oorspronkelijk gereserveerde strook verfijnd in functie van bestaande toestanden en omliggende bestemmingsgebieden. Het Vlaams Gewest is geen eigenaar van de gronden gelegen binnen deze reserveringsstrook, op enkele kleine eigendommen na die vroeger werden aangekocht.

U vroeg ook of deze strook al dan niet blijft voorbehouden voor de aanleg van de grote ring rond Antwerpen. Ik verwijs u hiervoor naar mijn bovenstaand antwoord. Het noordelijk gedeelte blijft behouden voor de tweede spoorontsluiting en mogelijk ooit de A102. Het zuidelijk gedeelte is wegvallen.

Op uw laatste vraag kan ik u antwoorden dat door het gewestelijk belang van deze reservatiestroken het niet opportuun is dat gemeentebesturen hiervoor voorstellen indienen en plannen opmaken. Dit blijft voorbehouden aan het gewestelijk planningsniveau. We zullen bijvoorbeeld bij het opmaken van een gewestelijk uitvoeringsplan voor de tweede spoorontsluiting correcties aanbrengen. Het westelijk tracé richting Wommelgem zal hierbij worden vervangen door een oostelijk tracé. Het nieuwe tracé zullen we inkleuren en het andere schrappen. Dat is geen probleem. De onderliggende bestemming is ingekleurd op de gewestplannen. Men kan die dan ook behouden.

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord. Ik neem er akte van dat het noordelijk gedeelte van de ring inderdaad wordt voorbehouden voor een eventuele aanleg.

Van den Eynde

Wat de zuidelijke ring betreft, heb ik wel nog een aantal vragen. Zijn infrastructuurwerken inzake mobiliteit mogelijk ? Zal men opteren voor het aanleggen van een soort groene ring ?

Minister Dirk Van Mechelen : Na de herziening van het gewestplan van Antwerpen, is het zuidelijk deel als volgt bepaald, en ik citeer : ‘Reservatiestrook leidingstraat, Zuid-Antwerpen. Wijziging van het alternatief reservatiegebied voor de aanleg van de grote ring naar reservatiestrook voor de aan te leggen leidingstraat’.

Op 28 oktober heeft men met andere woorden beslist om de wijziging door te voeren van een reservatiegebied voor de grote ring naar één voor de leidingstraat. Vandaag is dit gebied niet meer opgenomen voor infrastructuurwerken.

In het licht hiervan moet men ook de beslissing zien om de kleine ring te sluiten en die te gebruiken als schakelweg voor het verkeer tussen de respectieve autosnelwegen en om de Singel op te waarderen tot een echte binnenstadsring waarbij de kruispunten verdwijnen. Het stadsverkeer zou zich hierbij concentreren op de Singel. De kleine ring zou een schakelring worden tussen de verschillende autostrades. Hierdoor kan men de aanleg van de grote ring voorkomen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 14.25 uur.*
