

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



Zitting 2008-2009

5 maart 2009

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR LEEFMILIEU EN NATUUR, LANDBOUW, VISSERIJ EN
PLATTELANDSBELEID EN RUIMTELIJKE ORDENING EN ONROEREND ERFGOED

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Patrick De Klerck tot de heer Dirk Van Mechelen, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de kosten die gemaakt worden bij het uitvoeren van een openbaar onderzoek bij het plaatsen van zonnepanelen	1
Vraag om uitleg van de heer Bart Van Malderen tot de heer Dirk Van Mechelen, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de brownfieldconvenanten	3
Vraag om uitleg van de heer Kris Van Dijck tot de heer Dirk Van Mechelen, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de ‘gated communities’	5
Vraag om uitleg van mevrouw Vera Dua tot de heer Dirk Van Mechelen, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over het ruimtelijk beleid ten aanzien van nieuwe crematoria	8
Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot de heer Dirk Van Mechelen, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de reservatiestrook voor het zuidelijke gedeelte van de grote ring rond Antwerpen	11
BIJLAGEN	
Bijlage bij de vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot de heer Dirk Van Mechelen, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de reservatiestrook voor het zuidelijke gedeelte van de grote ring rond Antwerpen	17

Waarnemend voorzitter: de heer Erik Matthijs

Vraag om uitleg van de heer Patrick De Klerck tot de heer Dirk Van Mechelen, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de kosten die gemaakt worden bij het uitvoeren van een openbaar onderzoek bij het plaatsen van zonnepanelen

De voorzitter: De heer De Klerck heeft het woord.

De heer Patrick De Klerck: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, momenteel worden heel wat gemeenten overspoeld door aanvragen voor het plaatsen van zonnepanelen. In het kader van een duurzame samenleving is dat zeker een positieve evolutie. Ook de door de Vlaamse Regering, op uw voorstel, doorgevoerde wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 14 april 2000 tot bepaling van de vergunningsplichtige functiewijzigingen en van de werken, handelingen en wijzigingen waarvoor geen stedenbouwkundige vergunning nodig is, wordt algemeen op lof onthaald.

Het plaatsen van zonnepanelen op de daken van gebouwen – platte of hellende – die niet vallen onder speciale voorschriften van verkavelingsvergunningen, bijzondere plannen van aanleg (BPA's) of ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's), wordt volledig vrijgesteld van stedenbouwkundige vergunning op uitzondering van beschermde monumenten of gebouwen die zijn opgenomen in de inventaris bouwkundig erfgoed of gelegen zijn in beschermde dorpszichten en landschappen. Voor het plaatsen van zonnepanelen op de daken van gebouwen die wel vallen onder voorschriften van verkavelingsvergunningen, BPA's of ruimtelijke uitvoeringsplannen, waarin het materiaalgebruik van bijvoorbeeld pannen of leien is voorgeschreven, kan voortaan, ongeacht de oppervlakte, een stedenbouwkundige vergunning worden bekomen via een afwijking op de verkavelingsvergunning of de voorschriften van het plan. Enkel indien de verkavelingsvoorschriften een expliciet verbod bevatten op het plaatsen van zonnepanelen en zonneboilers blijft de procedure van wijziging van de verkavelingsvergunning gelden.

In de meeste gevallen is het plaatsen van zonnepanelen dus niet vergunningsplichtig, of moet er een afwijking ten aanzien van de verkavelingsvoorschriften aangevraagd worden. Artikel 7 van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 betreffende openbare onderzoeken stelt het volgende inzake kosten: "Indien de aanvraag betrekking heeft op een perceel met een kadastraal nummer, dan worden de eigenaars van alle aanpalende percelen voor de aanvang van het openbaar onderzoek

door het gemeentebestuur bij een ter post aangetekende brief of bij een individueel bericht tegen ontvangstbewijs in kennis gesteld van de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning of verkavelingsaanvraag. De aanvrager betaalt de kosten van de aangetekende zendingen."

Hierin wordt duidelijk aangehaald dat de kosten dienen te worden aangerekend aan de aanvrager van de vergunning. Onder het begrip aanpalend perceel wordt begrepen: een gekadastreerd perceel dat op minstens één punt grenst aan de plaats van de aanvraag en/of aan percelen in eigendom van de aanvrager, die palen aan die plaats.

Het is opmerkelijk dat bij het bepalen van de radius van het openbaar onderzoek niet wordt uitgegaan van een straal rond de kwestieuze woning of van de eigenlijke, mogelijke hinder, maar van de aanpalende percelen.

Concreet doet zich een geval voor waarbij zonnepanelen op een dak worden geplaatst aan de straatzijde van een woning, waarbij de omwonenden, zijnde de aanpalende percelen, worden aangeschreven. Zij kunnen eigenlijk geen hinder ondervinden van de panelen, aangezien ze voor hen niet zichtbaar zijn. Enkel de overburen kunnen de panelen waarnemen, maar aangezien er een straat tussen de huizen aanwezig is, dienen deze niet aangeschreven te worden.

Een bijkomend punt is dat de kosten voor de aangetekende zendingen soms hoog kunnen oplopen, indien op een aangrenzend perceel bijvoorbeeld een appartementsgebouw is gerealiseerd met veel residenten. Op deze manier wordt de som waarin de gemeente soms als subsidie voorziet voor het plaatsen van zonnepanelen, grotendeels opgesoupeerd door de kosten van het openbaar onderzoek.

Mijnheer de minister, is de piste waarbij er in het kader van een openbaar onderzoek gewerkt wordt met een straal rond het kwestieus huis te overwegen?

Kan er bij het aanschrijven van de omwonenden op de aangrenzende percelen meer rekening gehouden worden met het potentiële karakter van de hinder?

Werd het principe van de aangetekende zendingen al geëvalueerd?

De voorzitter: Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik wil eerst beklemtonen dat we uiteraard vanuit Ruimtelijke Ordening willen faciliteren om initiatieven met betrekking tot het opwekken van groene

energie te ondersteunen. Vandaar dat we recent de regelgeving met betrekking tot zonnepanelen fundamenteel gewijzigd en vooral sterk vereenvoudigd hebben.

Uitgangspunt is dat het merendeel van de zonnepanelen vrijgesteld is van de vergunningsplicht. Als het plaatsen van zonnepanelen niet overeenstemt met de in een verkavelingsvergunning of bijzonder plan van aanleg voorgescreven dakmaterialen, is echter, jammer genoeg, wel een vergunning nodig en moet de procedure voor het verkrijgen van een afwijking op die voorschriften gevolgd worden. En net aan die afwijkingsprocedure is de noodzaak van een openbaar onderzoek, voorafgaand aan de beoordeling van een stedenbouwkundige vergunning, gekoppeld.

Dat staat namelijk letterlijk in artikel 3, paragraaf 3, ten elfde, van het besluit van 5 mei 2000: “De volgende aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning worden onderworpen aan een openbaar onderzoek: 11° aanvragen waarvoor de toepassing is vereist van artikel 49 van het decreet betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996.”

Ik wil die noodzaak van openbaarmaking niet zomaar opzij zetten. We moeten de burgers die mogelijk hinder kunnen hebben van afwijkingen op voorschriften mede-inspraak gunnen in de uiteindelijke beslissing. Per slot van rekening gaat het hier toch om verkavelingen of bouwgehelen binnen aanlegplannen waar de burger gehouden is aan vrij specifieke voorschriften, die zowel plichten, maar ook rechten inhouden. De burger die een lot aankoopt binnen een verkaveling, weet binnen welke grenzen de aanpalenden wel of niet kunnen bouwen. De spelregels gelden voor u, maar ook voor uw buur, bijvoorbeeld afstandregels tot perceelsgrenzen. Voor sommige verkavelingen bij ons is het vier meter in plaats van drie meter. Dat wil zeggen dat men automatisch een open ruimte creëert van acht meter. Als men van vier meter naar drie meter wil gaan, heeft dat een fundamentele impact op het perceel naast u. Als daarvan wordt afgeweken, moet men aanvaarden dat men minstens daarvan op de hoogte wordt gesteld, lees, kan reageren.

Het artikel dat u hebt aangehaald, bepaalt inderdaad dat de eigenaars van alle aanpalende percelen door het gemeentebestuur aangetekend of tegen ontvangstbewijs in kennis worden gesteld van de vergunningsaanvraag. Bovendien stelt het effectief dat de aanvrager de kosten van de aangetekende zendingen betaalt. U zegt terecht dat de kosten in sommige gevallen relatief hoog kunnen oplopen, zeker als het gaat om meerdere percelen of als men geconfronteerd wordt met een appartementsgebouw.

Mijnheer De Klerck, u stelt voor om te overwegen het begrip aanpalende percelen om die reden te vervangen door een straal rond het huis waarop de aanvraag betrekking heeft. Op het eerste gezicht lijkt dat misschien een denkbare piste. Ik wil u er toch aan herinneren dat

vroeger in het bewuste besluit van 5 mei 2000 stond dat er een straal gold, namelijk een omtrek van 50 meter vanaf de perceelsgrenzen. Daarvan zijn we afgestapt, omdat die, vooral bij kleinere werken, vaak voor onnodige aanschrijvingen zorgde, omdat niet iedereen binnen die straal in dezelfde mate hinder ondervond of kon ondervinden. Er stond 50 meter in, maar we hebben dat geschrapt omdat het nogal wat administratieve rompslomp met zich meebracht.

Wat u in uw tweede vraag oppert, lijkt ook op het eerste gezicht voor zonnepanelen verdedigbaar. Het zou zonder meer leiden tot een uitvoeringsbesluit dat in verregaande mate allerlei onderwerpen en mogelijkheden zou moeten omvatten.

In het onderdeel over afwijkingen op voorschriften van verkavelingen en plannen van aanleg, het fameuze punt 11, zouden we dan immers een onderscheid moeten maken tussen afwijkingen die betrekking hebben op bijvoorbeeld hoofdgebouwen of op bijgebouwen, op terreinaanleg of op afsluitingen en dies meer. We zouden allemaal subcategorieën moeten creëren en tegelijkertijd zouden we moeten inschatten welke afwijkingen bijvoorbeeld niet zichtbaar zijn van op de straat of geen impact hebben op de burens enzovoort. Dat alles om finaal te kunnen oordelen wanneer een openbaar onderzoek al dan niet nodig zou zijn in het kader van het plaatsen van zonnepanelen. Dat lijkt me te zullen leiden naar een veeleer omslachtig en ingewikkeld besluit, terwijl we net moeten streven naar eenvoud en duidelijkheid.

Belangrijker in die discussie is echter dat het huidige besluit een andere kostenbesparende mogelijkheid incorporeert. In hetzelfde artikel staat immers letterlijk dat de inkennisstelling niet nodig is als de eigenaars van aanpalende percelen het aanvraagformulier en alle plannen voor akkoord hebben ondertekend.

De aanvrager kan dus zelf kiezen voor welke formule hij opteert: ofwel de gemeente de aangetekende zendingen laten doen, ofwel wat tijd stoppen in het bekomen van handtekeningen van de aanpalenden. Ervaring leert ons dat dit laatste zonder meer leidt tot minder of zelfs geen bezwaren, net omwille van het persoonlijke contact en de toelichting die men kan geven op het moment dat men de werken wil realiseren.

Ik ben persoonlijk van mening dat uiteindelijk in dit dossier, zeker gelet op de gewijzigde regelgeving, het veel gemakkelijker zou zijn als gemeentebesturen verkavelingsplannen of bijzondere plannen van aanleg in herziening stellen, om net dit soort administratieve overlast te schrappen en in de verkavelingsvoorschriften met betrekking tot dakbedekkingen zouden inschrijven dat bijvoorbeeld het plaatsen van zonnepanelen vanzelfsprekend vergunbaar is, zonder dat telkens een openbaar onderzoek moet gebeuren.

Ofwel nemen gemeenten collectief een initiatief en dan is er maar één openbaar onderzoek – dat gaat volgens mij veel sneller –, ofwel moet iedere burger zelf die lijdensweg door. Ofwel houdt men het voor zichzelf gemakkelijk en laat men de gemeente iedereen aanschrijven, maar dan moet men de factuur betalen, ofwel gaat men op stap, wat de sociale cohesie bevordert, en kan men meteen uitleggen hoe goed en goedkoop het plaatsen van zonnepanelen in Vlaanderen wel kan zijn.

De voorzitter: De heer De Klerck heeft het woord.

De heer Patrick De Klerck: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord. Vanuit Ruimtelijke Ordening worden inderdaad nogal wat faciliteiten geschapen voor groene accenten. Iedere week hebben we in het college drie, vier of vijf aanvragen voor zonnepanelen. Dat is heel positief, maar er zijn er ook veel die we niet zien, omdat ze niet vergunningsplichtig zijn. Ik denk dat het heel goed is dat de nodige faciliteiten worden geboden om die groene accenten te leggen.

Vroeger was er een vijftigmetergrens. Proefondervindelijk werd die geschrapt. Er zijn altijd nog individuele gevallen waarvoor het omgedraaid zou moeten worden, maar ik versta de redenering dat dat niet evident is.

Mijnheer de minister, ook inzake de potentiële hinder versta ik uw redenering. Dat is dezelfde redenering als voor de ruimtelijke draagkracht of de goede ruimtelijke ordening. We vervallen in een subjectieve redenering die moeilijk te kwantificeren is. Het is dus niet evident om in die richting een nieuw stramien uit te bouwen. Men moet integendeel in de andere richting gaan om duidelijke accenten te leggen. Ook daar volg ik u.

Wat de nieuwe RUP's betreft, is het evident dat we dat consequent schrappen en er geen openbaar onderzoek meer nodig is. In al onze nieuwe RUP's doen we dat. Bij de oude BPA's is dat moeilijker, maar misschien moeten we uw suggestie eens lokaal aankaarten.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Bart Van Malderen tot de heer Dirk Van Mechelen, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de brownfieldconvenanten

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in het relanceplan van de Vlaamse Regering wordt uitdrukkelijk verwezen naar

het activeren van brownfields. Vandaar ook dat we dit dossier met de nodige aandacht volgen.

Op 18 juli besliste de Vlaamse Regering dat de onderhandeling voor het tot stand komen van een brownfieldconvenant voor 42 dossiers gegrond en ontvanke-lijk werd verklaard. De heer Martens heeft daarover in deze commissie al een vraag gesteld.

Elk van de 42 projecten heeft zich individueel moeten aanmelden bij de Brownfieldcel om een duidelijker zicht te krijgen op de nodige inspanningen. We zouden graag peilen naar de resultaten van deze verkenningsronde.

In hoeverre is het mogelijk een stand van zaken te geven over het verdere verloop? Mijnheer de minister, kunt u al een stand van zaken geven met betrekking tot de opmaak van de visienota, waar de heer Martens in zijn vraag naar verwees?

Er worden op het terrein al vragen gesteld bij de verschillende ontwikkelingsmogelijkheden van de brownfields. Projectontwikkelaars verkiezen meestal om woonprojecten te ontwikkelen, boven het ontwikkelen van industriële mogelijkheden. Dat komt eenvoudig omdat die rendabeler zijn: bouwgrond is duurder dan industrie-grond. Dat roept vragen op over de afstemming met structuurplannen, en meer bepaald met daarin gedefinieerde woonbehoeftes per gemeente of stedelijk gebied.

Mijnheer de minister, hoe denkt u de nodige garanties te kunnen geven voor het gewenste einddoel van elk brownfieldproject? Hoeveel van de 42 brownfieldprojecten die op dit ogenblik in de pipeline zitten, hebben een woongebied als eindbestemming? Hoe denkt u dit in te passen in het RSV, maar vooral op het lagere niveau, in de verschillende gemeentelijke structuurplannen en de daarin bepaalde woonbehoeftes? Is er al overleg geweest met de provinciebesturen? Zij hebben immers ook hun taak in het afbakenen van kleinstedelijke gebieden. Als er overleg is geweest, wat was het resultaat daar dan van?

De voorzitter: Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen: Aansluitend op de vraag van de heer Bart Martens van 2 oktober 2008 (Hand. VI. Parl. 2008-09, nr. C6), waar ik heel uitvoerig het kader heb geschetst van de brownfieldontwikkeling, zijn er intussen heel wat stappen gezet.

De resultaten van de verkenningsronde op 24 oktober 2008 zijn meegedeeld aan de Vlaamse Regering. In de periode augustus-september 2008 heeft de Brownfieldcel alle projectindieners gehoord tijdens vier sessies. Tijdens deze verkenningsronde werden alle projectgebonden knelpunten en verwachtingen geïnventariseerd. Een aantal knelpunten en vragen komen hierbij

steeds terug: bodemsanering, ruimtelijke bestemming, verwerving van projectgronden, versnelde termijnen en afstemming van wetgeving, dit samen met de in het decreet aangeboden faciliteiten, zoals de fiscale maatregelen, de eenloketfunctie, de subsidies en de financiering.

Op basis van deze gesprekken met de projectindieners heeft de Brownfieldcel besloten dat het Brownfield-decreet heel wat verwachtingen heeft geschapen. Dat was ook de bedoeling. Zo wordt de uitvoerbaarheid van sommige projecten rechtstreeks gekoppeld aan het facilitair kader dat dit decreet biedt. Verder is het nodig om zowel op beleidsniveau als bij de bevoegde administraties en overheden het draagvlak en de uitvoerbaarheid van sommige vragen of knelpunten te beoordelen. Tot slot dringt een objectivering en aftoetsing van de door de projectindieners geformuleerde knelpunten en voorgestelde mogelijke oplossingen, vanuit de expertise en kennis van de verschillende sectoradministraties, zich op.

Om de uitvoerbaarheid van de projecten te beoordelen en de knelpunten en verwachtingen te objectiveren, werd intussen een ambtelijke werkgroep opgericht. Die werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM), de administratie Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed, de administratie Leefmilieu, Natuur en Energie, de administratie Mobiliteit en Openbare Werken en het Agentschap Energie.

Deze werkgroep heeft alle projecten vanuit de verschillende invalshoeken afgetoetst op hun haalbaarheid en heeft tevens een plan van aanpak geformuleerd voor de 42 projecten. Daarnaast heeft ze een aanzet tot visienota opgesteld.

De Brownfieldcel bewaakt de eenheid en strategie van aanpak. Ze heeft begin december 2008 het rapport van de ambtelijke werkgroep samen met zijn bevindingen aan de bevoegde ministers voor Ruimtelijke Ordening en Economie overgemaakt. Dit werd als mededeling bezorgd aan de Vlaamse Regering op 20 februari 2009.

Op 20 februari 2009 heeft de Vlaamse Regering beslist drie onderhandelaars aan te duiden. Deze personen zullen onderhandelingen voeren over de brownfieldconvenants en ze verder opvolgen. Deze onderhandelaars worden voor de duur van hun benoeming ontheven van hun normale taken binnen de diensten van de Vlaamse overheid. Ze worden als volwaardige leden toegevoegd aan de Brownfieldcel, zoals opgericht bij beslissing van de Vlaamse Regering van 21 maart 2008. Uiteraard kunnen de onderhandelaars tijdens hun opdracht blijven gebruik maken van de technische en/of juridische expertise van de respectieve diensten van de Vlaamse overheid.

Het Vlaams Agentschap Ondernemen (VLAO) zal ook starten met het oprichten van projectoverlegplatformen

waarin naast de projectactoren ook alle betrokken overheden/regisseurs zetelen. Binnen deze projectplatformen zal op basis van het overleg met alle betrokken partijen gezocht worden naar het definitieve draagvlak op basis waarvan de convenants kunnen worden afgesloten. Verder zal worden gezocht naar oplossingen voor de resterende knelpunten.

De Vlaamse Regering besliste dat per brownfield-project, voorafgaand aan de eerste vergadering van het projectplatform, een ambtelijk overleg moet plaatsvinden met de betrokken relevante overheden. De betrokkenheid van de provincies wordt overwogen bij het ambtelijk overleg en de samenstelling van de operationele projectplatformen.

In de eindfase zal een beroep gedaan worden op professionele juridische begeleiding bij het opstellen van een juridisch sluitende convenant en de finale bemiddeling tussen alle partijen om tot een globaal juridisch akkoord te komen.

De drie onderhandelaars zullen de praktische aanpak van de 42 projecten – gezamenlijk of opgedeeld – nog verder bepalen. De Brownfieldcel zal verantwoordelijk zijn voor alle externe communicatie.

Voor complexe projecten waar zich potentiële conflicten voordoen tussen geplande projecten binnen eenzelfde ruimtelijk aaneengesloten gebied, heeft de Vlaamse Regering beslist dat een specifiek onderhandelingskader kan worden opgesteld. Op 20 februari 2009 bijvoorbeeld is een dergelijk specifiek onderhandelingskader goedgekeurd voor het gebied Vilvoorde-Machelen waar zich zeven brownfieldprojecten situeren.

Ik heb reeds aangegeven dat de ambtelijke werkgroep een aanzet voor de visienota heeft opgesteld. Op 20 februari 2009 heeft de Vlaamse Regering beslist dat de ambtelijke werkgroep zijn werkzaamheden zal voortzetten zodat er uiterlijk tegen eind 2009 een visienota over de brownfieldontwikkeling ter goedkeuring kan worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering. In het decreet Ruimtelijke Ordening dat een paar weken geleden is goedgekeurd, hebben we de werking van het Brownfielddecreet met een jaar verlengd.

De opgerichte ambtelijke werkgroep had tot taak de uitvoerbaarheid van de projecten te beoordelen. Daarnaast zijn de door de projectindieners geformuleerde knelpunten en verwachtingen geobjectiveerd. Op het vlak van garanties wijs ik erop dat alle ingediende projecten nog niet werden afgetoetst met lokale of provinciale overheden. Dat zal nu gebeuren in het kader van het ambtelijk overleg en de overlegplatformen. Ik wijs er alvast op dat de uitkomst van nog te doorlopen procedures voor deze projecten niet met zekerheid kan worden voorspeld.

Op basis van de projectomschrijving van de 42 ingediende projecten kunnen 15 aangevraagde projecten omschreven worden als woonproject. Het merendeel van deze woonprojecten maakt deel uit van gemengde ontwikkelingen, waar vaak werk- of recreatieve functies worden gecombineerd met wonen.

Wat de woonprojecten betreft, ga ik ervan uit dat zoals ieder ander project de brownfieldprojecten voor een bestemmingswijziging de daartoe geijkte wegen en procedures moeten volgen. Waar nodig zullen de bestemmingswijzigingen moeten worden doorgevoerd door het geëigende bestuursniveau, gewest, provincie of gemeente. Bijvoorbeeld in het kader van de brownfields in de zone Vilvoorde-Machelen hebben we beslist om dit te realiseren via RUP's in het kader van de afbakening van het Vlaams strategisch gebied rond Brussel. Dat is de nieuwe naam van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel.

De problematiek van de bestemmingswijzigingen zal het voorwerp uitmaken van het overleg en het haalbaarheidsonderzoek van het convenant in de geplande projectplatformen.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord

De heer Bart Van Malderen: Mijnheer de minister, ik leid uit uw antwoord af dat die 42 projecten nog altijd in de pipeline zitten. Ik vraag me af of het niet mogelijk is om in een vroegere fase al een aantal problemen te signaleren. Als die 42 projecten worden meegenomen tot het einde van de rit, dan veronderstelt dat een zekere workload. U zegt dat niet met zekerheid kan worden gezegd dat de projecten zullen slagen. Misschien zal van sommige echter blijken dat het vrijwel zeker is dat ze niet tot een goed einde kunnen worden gebracht.

Ik pleit ervoor om zeker ook de provincies hierbij te betrekken. De aanleiding voor mijn vraag is een zeer concreet project dat zich bevindt op de grens van een gemeente die in een buitengebied ligt, en waar men een vrij grootschalig woonproject op een brownfield wenst te realiseren. De enige manier om dit ruimtelijk in te bedden, is een aanpassing van de afbakening van het kleinstedelijke gebied. Dat heeft natuurlijk een invloed op het invullen van de woonbehoefte die reeds is vastgelegd binnen dat kleinstedelijke gebied.

Er is duidelijk een rol weggelegd voor de provincies. Daar zal de nodige coördinatie aan de dag gelegd moeten worden.

Mijnheer de minister, u stelt dat er tegen eind 2009 een visienota zal zijn. U zegt ook dat het Brownfielddecreet met een jaar is verlengd. Hebt u er echter een idee van wanneer er convenants afgesloten kunnen worden?

Minister Dirk Van Mechelen: De betrokkenheid van de provincies lijkt me een evidentie aangezien zij in het

kader van de ruimtelijke ordening een structureel onderdeel uitmaken van de procesvoering, zeker met betrekking tot kleinstedelijke gebieden en de bewaking van de woonnormen in buitengebied. Het antwoord is dan ook meer dan ooit positief.

De Brownfieldcel heeft al die projecten doorgelicht. Wij weten exact welke projecten minder complex zijn. De bedoeling is een zekere snelheid te bewerkstelligen. Er zal ook worden gewerkt met de overlegplatforms. Het spreekt voor zich dat een aantal van die projecten op die manier een kortere doorlooptermijn zullen kennen dan complexere projecten.

Op 20 februari heeft de Vlaamse Regering beslist om een specifiek onderhandelingskader te formuleren voor heel de regio Vilvoorde-Machelen. We zullen ook werken met een beautycontest omdat we niet in elk project een aantal functies kunnen stoppen. Er zal dan ook aan de drie potentiële projecten worden gevraagd om zelf een voorstel in te dienen. Daaruit zal de beste worden geselecteerd. Dat heeft onder meer te maken met de vraag of de ontwikkelaars van die brownfieldprojecten bereid zijn om bij te dragen in de kosten van de ontsluitingsinfrastructuur die nodig is om de mobiliteit te garanderen. We zijn nog aan het pionieren, maar ik verwacht wel mooie resultaten. Ik maak altijd de vergelijking met de Boelwerf van Temse die intussen oprijst uit zijn vergane glorie.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Kris Van Dijk tot de heer Dirk Van Mechelen, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de 'gated communities'

De voorzitter: De heer Van Dijk heeft het woord.

De heer Kris Van Dijk: Mijnheer de minister, ik wil u een vraag stellen over een problematiek die bij mij toch enige bezorgdheid heeft doen ontstaan. U kent beter dan ik de decreetgeving met betrekking tot bouwvergunningen en verkavelingsvergunningen, ik zal dus niet uitvoerig ingaan op de situatie zoals ik die in mijn vraag heb geschetst: de verkavelingsvergunning, aangevraagd bij het college van burgemeester en schepenen, enzovoort.

In de hele problematiek met betrekking tot verkavelingen, kleine en grote maar vooral grote, heeft het lokale bestuur nog altijd een belangrijke hefboom. Het wordt geacht om door middel van een gemeenteraadsbesluit het wegtracé goed te keuren. Dat is een van de weinige

tools waarmee een gemeentebestuur al dan niet een verkaveling kan goedkeuren.

Er bestaat blijkbaar een mogelijkheid om dit te omzeilen wanneer men een groter gebied wenst te verkavelen. Men verkavelt dan niet in aparte kavels met een wegtracé, dat onderworpen is aan de beslissing van de gemeenteraad, maar men dient als het ware één bouwproject in, waarbij men het terrein als privéterrein blijft beschouwen. Men noemt dat op een mooie manier een ‘gated community’. Bij de inrit wordt dan een bareel geplaatst die aangeeft dat vanaf hier het privéterrein begint, en zo is men niet onderworpen aan een beslissing van de gemeenteraad. Het lokaal bestuur is vrij beperkt in het hanteren van bepaalde elementen.

Ik heb er sociologische vragen bij dat men die gebieden afbakent; het zijn veredelde getto's. In Amerika ken ik dat. Meestal wordt er dan nog een prikkeldraad rond geplaatst. Daar wonen de rijke mensen. Iedereen woont zoals men het belooft, de rijken in een groot huis, de armen in een aanvaardbaar, degelijk huis. Begrijp me niet verkeerd. Ik wil toch niet evolueren naar zulke ‘gated communities’.

Ik vrees dat op die manier het toezeggen van al of niet geoorloofde bouwvormen door het gemeentebestuur wordt omzeild. Mijnheer de minister, is dit een tendens? Is er een leemte in de decreetgeving? Bent u er gelukkig mee dat zulke tendensen ontstaan?

De voorzitter: Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen: Mijnheer de voorzitter, collega's, het gaat hier over een woon- en leefvorm die wel wat specifiek is, maar toch van alle tijden is. ‘Gated communities’ zijn vooral een buitenlands fenomeen. We kennen het in Amerika, in Latijns-Amerika, maar ook in Zuid-Afrika en ondertussen ook in de ons omringende landen. Mensen die af en toe naar de Côte d’Azur trekken, zullen daar voorbeelden van vinden.

Het gaat daar vaak om volledig ommuurde of door een hekwerk afgesloten woonwijken. Die concepten richten zich meestal tot de hogere inkomensklassen en trekken dus een dito bevolkingsgroep aan. Men kan er slechts in of uit via één enkele toegang die al dan niet is voorzien van een bewaker of poortwachter. Op bepaalde uren is, ter wille van de rust en de privacy, de woongroepering volledig afgesloten. Veelal bevat het geheel een hele resem gemeenschapsvoorzieningen, gaande van collectieve dienstverlening tot vrijetijds- of sportaccommodaties.

Het doel van het concept – als ik praat over Amerika, maar ook over Zuid-Frankrijk – is veiligheid en afscherming garanderen, in die mate dat het verschilt van wat we een normale woonwijk noemen. Soms gaat het om een afgesloten woonerf met een hekwerk errond.

Vandaar dat we in Vlaanderen niet zozeer over ‘gated communities’ spreken, maar over hekwerkwijken.

Bokrijkpark in Genk is waarschijnlijk de bekendste recente ‘gated community’ in Vlaanderen. Op een oppervlakte van meer dan twee hectare zijn een vijftigtal appartementen in zes gebouwen ingeplant, met verwarmd zwembad, sauna en een fitnesscentrum in een rustige en groene omgeving. Het is omgeven door een hekwerk van twee meter hoog.

Voorlopig nemen dergelijke Vlaamse woonprojecten gelukkig niet dezelfde proporties aan als elders in de wereld. Toch kunnen we niet ontkennen dat er ook hier in extra beveiliging wordt geïnvesteerd. Links en rechts leeft dat ook in Vlaanderen.

We moeten elke aanvraag voor een dergelijk project op zijn eigen merites beoordelen. Dat is in de eerste plaats de taak van de gemeentelijke overheid die de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag binnen krijgt en moet oordelen wat, waar, en onder welke vorm aanvaardbaar is.

Mijnheer Van Dijk, ik heb evenwel de indruk dat het bij uw vragen niet over de echte ‘gated communities’ of hekwerkwijken gaat, maar wel over andere bouwen verkavelingsaanvragen die als een privaat en afsluitbaar project worden voorgesteld. Ik denk dat men misbruik maakt van het concept ‘gated community’ om iets compleet anders te realiseren. Aan ons om daar waakzaam mee om te springen.

U hebt de wetgeving zelf al toegelicht. Bovendien heb ik op een schriftelijke vraag van mevrouw Joke Schauvliege op 17 december 2007 al een antwoord gegeven. Het aanvragen van een stedenbouwkundige vergunning in plaats van een verkavelingsvergunning, leidt niet tot het buitenspel zetten van de gemeente zoals u misschien suggereert. Het college van burgemeester en schepenen is immers steeds en integraal bevoegd: zowel voor de toekenning van verkavelingsvergunningen als voor stedenbouwkundige vergunningen.

De ontduiking waar het soms over gaat, situeert zich veeleer op het niveau van de gemeenteraad dan van het college. De rol van de gemeenteraad bij verkavelingsvergunningen is geregeld in artikel 133 van het decreet op de ruimtelijke ordening. Ik citeer: “indien een verkavelingsaanvraag de aanleg van nieuwe verkeerswegen, de tracéwijziging, verbreding of opheffing van bestaande gemeentelijke verkeerswegen omvat en het college van burgemeester en schepenen meent dat de vergunning kan worden verleend, dan neemt de gemeenteraad een besluit over de wegen alvorens het college van burgemeester en schepenen over de vergunningsaanvraag beslist.”

Hier wordt duidelijk gestipuleerd wat de bevoegdheid van de gemeente is. Bij elk project dat in openbare wegen

voorziet, moet de gemeenteraad zich expliciet over de zaak der wegen uitspreken. Dat is ook logisch, aangezien de gemeente nadien zal instaan voor het onderhoud en herstel van de wegen en verschillende nutsvoorzieningen moet organiseren zoals vuilwaterafvoer, huisvuilomhaling enzovoort. De gemeenteraad moet zich expliciet uitspreken over de technische aspecten van de wegenbouwwerken, het tracé, de rooilijn en alle zaken met betrekking tot de wegenuitrusting.

Wanneer het over private wegen gaat, dan is de tussenkomst van de gemeenteraad niet verplicht. En het is louter op die basis dat aanvragers hun project de stempel willen geven van een 'gated community'. Bovendien wordt in dit geval de eigendom van de wegzate na de werken niet overgedragen aan de gemeente, maar wordt ze doorverkocht aan de nieuwe eigenaars van loten of woningen, die nadien op hun beurt moeten instaan voor het verdere onderhoud ervan. Maar meestal gaat het helemaal niet over een hekwerkwijk. Veelal gaat het immers om bouwprojecten of verkavelingen met een weg die overduidelijk een openbaar gebruik zal kennen.

Het openbare karakter van een weg kan dus worden afgeleid uit een aantal elementen: de toegang tot de weg is vrij en wordt aan niemand ontzegd, elk gebouw of elke kavel is toegankelijk vanaf die weg, er zijn geen gemeenschappelijke voorzieningen, bijvoorbeeld aan de toegang van de weg, waardoor openbare voorzieningen, zoals postbedeling en huisvuilophaling, tot aan de individuele loten of gebouwen moet worden georganiseerd.

Indien uit de beoordeling van deze elementen blijkt dat de weg een openbaar gebruik zal hebben, is de gemeenteraad wel degelijk ten volle bevoegd. Dat de weg op plan de vermelding 'private weg' draagt of dat de wegzate niet wordt overgedragen aan de gemeente, doet hier geen enkele afbreuk aan.

Soms stelt de aanvrager voor om dan maar aan de afgifte van de vergunning de voorwaarde te koppelen om in een slagboom te voorzien bij het begin van de weg of in een lokaaltje voor de vuilnisbakken en de brievenbussen voor de hele straat, maar u begrijpt dat dit mijlenver staat van wat met een 'gated community' wordt bedoeld. We mogen het ene absoluut niet met het andere verwarren en wat mij betreft is een private weg een private weg en een publieke weg een publieke weg. En als een weg publiek is, dan moet die worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

Ik ben dus van mening dat er geen leemte in de regelgeving is. Als een project een weg omvat die openbaar is of de facto een openbaar karakter zal krijgen, is de gemeenteraad voor 100 percent bevoegd om daarover exclusief te oordelen. Met andere woorden: deze procedure moet gevolgd worden.

Ik zie op dit ogenblik geen noodzaak om het fenomeen van de hekwerkwijken via regelgeving in de ruimtelijke

ordering te sturen, omdat het al bij al om een beperkt aantal vrij specifieke gevallen gaat. Het moet mogelijk blijven dat een gemeente, die bevoegd is voor de lokale ruimtelijke ordening, dergelijke aanvragen beoordeelt vanuit die specificiteit. Voor mij is het, zelfs inzake configuratie, bijna op het plan afleesbaar of men het serieus meent of probeert om de verplichting van de goedkeuring van het wegtracé door de gemeenteraad, te omzeilen. In dit geval kan men heel eenvoudig de stedenbouwkundige aanvraag weigeren en moet de betrokkene naar de deputatie gaan of naar de minister.

Voor uw laatste vraag wil ik gewoon verwijzen naar een mooi werk dat onze administratie heeft klaargestoomd, namelijk het boek "Kwaliteitsvol Verkavelen", waarin we absoluut pleiten voor maatschappelijk en sociaal geïntegreerde woonwijken en verkavelingen. Dezelfde filosofie hebben we gehanteerd in het, recent door deze commissie goedgekeurde, Grond- en Pandendecreet.

De voorzitter: De heer Van Dijk heeft het woord.

De heer Kris Van Dijk: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik waardeer het antwoord op mijn vraag, omdat ik me wel degelijk zorgen maakte toen ik hoorde van bepaalde projecten of mogelijkheden waarbij men bepaalde elementen zou willen omzeilen.

Zoals u het stelt, heeft het al dan niet openbaar karakter vooral te maken met de manier waarop ermee omgegaan wordt, eerder dan met het statuut van de weg. Ik heb weet van andere projecten, vaak gaat het om industrieterreinen, waarbij men zegt dat het om een stuk privéweg gaat, die vele kilometers lang kan zijn, die niet wordt overgedragen aan de gemeente, maar waar toch een aantal elementaire regels gelden omdat de weg een openbaar karakter heeft.

Wanneer men het over echte 'gated communities' heeft, kan men natuurlijk zeggen dat het om een bescherming tegenover de buitenwereld gaat, maar ik maak me toch ook zorgen om de bescherming vanbinnen. Men kan er zich netjes afsluiten van de buitenwereld doordat er een slagboom staat, maar het is toch de bedoeling dat de politie, de hulpdiensten en dergelijke te allen tijde toegang krijgen tot onze woonwijken.

Ik neem vrede met uw antwoord. Des te beter indien er geen leemte in de wetgeving is. Dit bewijst alleen maar dat ook in dit dossier de lokale besturen een enorme verantwoordelijkheid hebben en wij gaan er dan ook vanuit dat ze die nemen.

Minister Dirk Van Mechelen: Ik wou nog willen opmerken dat ze de integrale bevoegdheid hebben om te beslissen, maar dat ze ook de moed moeten hebben om te beslissen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Vera Dua tot de heer Dirk Van Mechelen, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over het ruimtelijk beleid ten aanzien van nieuwe crematoria

De voorzitter: Mevrouw Dua heeft het woord.

Mevrouw Vera Dua: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, deze vraag is een uitloper van een vraag over de bouw van nieuwe crematoria in Vlaanderen (*Hand. VI. Parl. 2008-09, nr. C94*), die ik op 13 januari heb gesteld aan minister Crevits omdat zij als milieu-minister bevoegd is voor het uitreiken van een milieu-vergunning. Voor mijn vragen die betrekking hadden op de locatiekeuze, heeft ze me doorverwezen naar u, mijnheer de minister. Daarom stel ik bijna dezelfde vragen aan u.

Er beweegt een en ander op dit vlak. We hebben zeven crematoria in Vlaanderen, maar overal duiken plannen op om nieuwe crematoria te bouwen. In Oost-Vlaanderen is er een grote discussie, en ook in West-Vlaanderen en Vlaams-Brabant. Dat is deels terecht. Steeds meer families kiezen voor crematie. We zitten nu aan meer dan 50 percent. Volgens de sector is er nood aan bijkomende crematoria.

Onlangs werd een nieuw crematorium geopend in Sint-Niklaas en er zijn een hele reeks steden met bouwplannen. In Kortrijk is er een zware discussie, in Aalst loopt al lang een discussie. Ook Leuven en Oostende duiken op.

De komst van crematoria zorgt dikwijls voor heel wat commotie en ongerustheid ter plaatse, en dat heeft altijd te maken met de plaats waar het crematorium komt en de nabijheid van woningen of woonkernen. In Aalst werd oorspronkelijk gekozen voor de Hoezekouter, maar dit dossier is ondertussen afgevoerd. Nu is de Siesegemkouter in de running, maar ook die plaats is blijkbaar gelegen in de zeer nabije omgeving van woonkernen. Er is absoluut geen maatschappelijk draagvlak voor de bouw van dat crematorium.

Ook over de komst van een nieuw crematorium in Kortrijk is er heel wat te doen omdat er op minder dan 300 meter van de implantatieplaats woningen zijn gelegen. Bijkomend element is dat volgens het stedelijk reglement de schouwhoogte beperkt moet worden tot 10 meter. Dat betekent een directe impact van de emissies op deze woonbuurt. Bovendien bevindt deze implantatieplaats zich vlakbij de campus Hoog Kortrijk, met een sporthal, verschillende kleuter- en basisscholen en een groot aantal woonwijken.

Ik ben er ook voorstander van om crematoria bij te bouwen als dat nodig is. We mogen niet vergeten dat het bij een crematorium gaat over een verbrandingsoven, waar giftige stoffen vrijkomen die een bedreiging kunnen vormen voor de volksgezondheid. Ook zijn er gevolgen op het vlak van verkeer. Ga maar eens in Lochristi kijken: als er een begrafenis plaats heeft van iemand die bekend is, heeft dat een enorme impact op de omgeving.

Daarnaast is er het psychologisch effect, hoewel dat voor mij minder belangrijk is. Er zijn weinig mensen die graag kijken naar rookpluimen ten gevolge van lijkverbranding. Dat hoort er echter eenmaal bij. Ik heb het meegemaakt in Aalst dat de schouw van het crematorium op dezelfde hoogte kwam als de slaapkamers van een appartementsgebouw in de omgeving. Ook al is alles in orde met de emissies, toch konden een aantal mensen het niet opnemen in hun persoonlijk leven dat ze constant die emissies van die verbrandingsoven in hun slaapkamer kregen. Het is dus niet zo eenvoudig, dat is mijn belangrijkste boodschap.

Wetende dat er een aantal projecten aan het opstarten zijn, vraag ik me af of het niet goed is dat er algemene criteria worden opgelegd of een kader wordt gecreëerd waardoor duidelijk wordt wat kan en wat niet kan. In een aantal landen bestaat een afstandsregel ten aanzien van woonwijken. Dat vind ik geen slechte zaak, steeds vanuit de overtuiging dat we crematoria nodig hebben. Het is niet mijn bedoeling om te zeggen dat er geen mogen komen, ze moeten er komen. Ik vraag wel of het niet mogelijk is om vanuit het ruimtelijk beleid te bekijken welk ruimtelijk kader kan worden geboden voor het goedkeuren van nieuwe crematoria.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken in verband met de diverse aanvragen? Er zijn er die al een aantal jaren lopen. Worden er binnenkort goedgekeurd?

Met onze gewone verbrandingsovens maken we een behoeftestudie. Is die er ook voor de crematoria? Weten we hoeveel we er nodig hebben? Hoe is de evolutie? Wordt lukraak, telkens er een aanvraag is, die al of niet goedgekeurd op basis van elementen die niets te maken hebben met het feit of er al dan niet nood is aan bijkomende crematoria? Is die studie er? Wat zijn er de resultaten van? Hoeveel nieuwe crematoria hebben we nodig? Welke locaties zijn het meest geschikt?

Wat is de impact van crematoria op de leefbaarheid van de woonomgeving? In het kader van uw bevoegdheid gaat dat vooral over verkeer, mobiliteit enzovoort.

Vindt u het wenselijk dat crematoria gebouwd worden midden in woonwijken? Is een afstandsregel geen goed idee? Bent u bereid om een kader te creëren voor de implantatie van crematoria?

In mijn schriftelijke versie stond ook de vraag of er alternatieven mogelijk zijn voor Kortrijk en Aalst. De voorzitter heeft me echter gevraagd om die vraag te schrappen. Ik begreep niet goed waarom.

De voorzitter: Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, projecten voor nieuwe crematoria komen in het beleidsdomein Ruimtelijke Ordening tot stand op basis van een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag. Wanneer de voorgenomen locatie de inplanting van een crematorium toelaat, volstaat een aanvraag tot het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning. Wanneer dit niet het geval is, moet eerst een ruimtelijk uitvoeringsplan worden opgemaakt dat voorziet in de noodzakelijke bestemmingswijziging.

Ik zal eerst een overzicht geven van de lopende of afgeronde stedenbouwkundige vergunningsaanvragen. In tweede instantie zal ik iets dieper ingaan op de door mij gekende planningsinitiatieven.

Op het niveau van een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag zijn volgende dossiers bij ons bekend. Ten eerste is er Hofheide in de gemeente Holsbeek in Vlaams-Brabant. Voor het crematorium Hofheide werd op 23 oktober 2008 een stedenbouwkundige vergunning verleend aan de provincie Vlaams-Brabant. Principieel is dit dossier voor het bouwen en inrichten van een crematorium daarmee administratief afgehandeld. Wel zijn er op dit ogenblik berichten dat het project te duur zou zijn en dat de provincie het wil afslanken. Dit betekent vermoedelijk dat een nieuwe stedenbouwkundige vergunning zal worden aangevraagd.

Het tweede project is Zemst-Verbrande Brug in Vlaams-Brabant. De intercommunale Havicrem heeft een stedenbouwkundig attest aangevraagd voor het bouwen van een crematorium in de gemeente Zemst. De beoogde locatie is gelegen binnen het plangebied van het BPA 'Verbrande Brug' dat Grimbergen, Vilvoorde en Zemst omvat. De aanvraag is recent gunstig beoordeeld, op basis van een algemene verenigbaarheidsclausule voor bestemmingen van openbaar nut in de voorschriften. Ik weet niet of Havicrem ook de bedoeling heeft snel tot een effectieve vergunningsaanvraag over te gaan, maar dat behoort alleszins tot de mogelijkheden.

Een volgend project is Hoog Kortrijk, gelegen in Kortrijk in West-Vlaanderen. Op 21 april 2008 werd een stedenbouwkundige vergunning verleend voor het bouwen van een crematorium aan de Ambassadeur Baertlaan te Kortrijk binnen het plangebied van BPA nummer 33/4 'Kerkhof Hoog Kortrijk'.

Tot slot is er het project in Hasselt in Limburg. Het crematorium te Hasselt is, op basis van de afgeleverde

stedenbouwkundige vergunning, momenteel uitbreidingsplannen aan het realiseren. De inrichting ligt in een parkachtig kerkhof. Er bestaat voor deze locatie een BPA.

In de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen zijn mij op dit moment geen aanvragen tot het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning voor nieuwe crematoria bekend, hoewel ik persoonlijk weet dat men in de provincie Antwerpen op zoek is naar een bijkomende locatie ergens in het noorden van Antwerpen. Er zijn ook geen voorbesprekingen aan de gang over mogelijke aanvragen in de toekomst. In Aalst in Oost-Vlaanderen zijn er wel besprekingen geweest, zowel in het kader van een aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning als een eventueel nieuw planningsinitiatief. Ik kom daar zo dadelijk op terug.

Zoals in mijn inleiding al aangegeven, kan het gebeuren dat vooraleer een stedenbouwkundige vergunning kan worden aangevraagd, eerst een planningsinitiatief noodzakelijk is om te voorzien in een gepaste bestemming. Dit was bijvoorbeeld het geval bij het crematorium Hofheide te Holsbeek. Het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'crematorium Hofheide' van de provincie Vlaams-Brabant werd door mijzelf goedgekeurd op 13 april 2007. Het is op basis van dit uitvoeringsplan dat de stedenbouwkundige vergunning, zoals vermeld, werd aangevraagd en verkregen.

Op het niveau van lopende planningsinitiatieven is mij ook bekend dat voor het gebied Siesegemkouter te Aalst door de stad zelf de oprichting van een crematorium wordt beoogd. Dit vraagt een herziening van het gewestelijk afbakenings-RUP van het regionaalstedelijk gebied Aalst. In dat RUP kreeg dit gebied immers de bestemming regionaal bedrijventerrein. Op Vlaams niveau werd door mezelf ingestemd met een beperkte herziening van dit gewestelijk RUP, met het oog op het eventueel mogelijk maken van een crematorium, dit evenwel enkel op voorwaarde dat de hoofddoelstelling van het RUP, met name de realisatie van een bedrijventerrein, behouden blijft.

Momenteel lopen er verschillende studies die een kwalitatieve inrichting, in functie van de oprichting van een crematorium, onderzoeken en onder meer de nodige input moeten leveren voor een planwijziging. Ik denk dat het nodig is dat we op Vlaams niveau de resultaten van deze studie afwachten, vooraleer we zelf formele stappen zetten voor een planwijziging.

Zoals al is gebleken uit het antwoord van minister Crevits op uw vraag van 13 januari, bestaat er op dit moment geen algemene behoeftestudie op Vlaams niveau voor crematoria.

Ook vanuit de invalshoek Ruimtelijke Ordening bestaan er geen behoeftestudies voor Vlaanderen. Het is mijns

inziens absoluut niet de taak van ruimtelijke ordening om een dergelijke behoeftestudie te maken. Vandaar mijn suggestie om dit te vragen aan de bevoegde minister van Binnenlandse Aangelegenheden.

In de wet van 20 juli 1971 op de begraafplaatsen en de lijkbezorging, gewijzigd bij wet van 20 september 1998, is vastgelegd dat een crematorium intergemeentelijk via de bevoegde intercommunales moet worden beheerd en uitgebaat. Vandaag is het de praktijk dat het initiatief om bijkomende crematoria op te richten in eerste instantie vanuit de sector zelf komt.

Uit specifieke dossiers maak ik op dat de initiatiefnemers zich daarbij baseren op een door henzelf vastgestelde behoefte in de praktijk. De bestaande crematoria blijken op dit ogenblik niet over de nodige capaciteit te beschikken om te kunnen voldoen aan de vraag. Deze vaststelling is voornamelijk gestoeld op het stijgende aandeel van crematies in Vlaanderen.

Ter illustratie van de wijze waarop in de ruimtelijke ordening wordt omgegaan met in de praktijk vastgestelde behoeften, kunnen we dieper ingaan op de initiatieven voor crematoria in Vlaams-Brabant. Deze initiatieven worden geïnitieerd door de provincie Vlaams-Brabant en de twee intercommunales actief in de provincie, namelijk Interleuven en Haviland. De provincie onderbouwt ze vanuit de vaststelling dat Vlaams-Brabant slechts over één crematorium beschikt, namelijk in Vilvoorde. De capaciteit van dit crematorium kan de stijgende vraag naar crematies binnen de provincie niet opvangen. Ook de capaciteit van de twee meest nabijgelegen crematoria voor Vlaams-Brabant, namelijk te Hasselt en te Ukkel, volstaat niet. Deze vaststelling werd door een eigen behoefteberekening op provinciaal niveau duidelijk onderbouwd.

Dit heeft ertoe geleid dat de provincie een planningsinitiatief heeft opgestart in functie van een nieuw crematorium voor het arrondissement Leuven te Holsbeek. Daarnaast werd gelijktijdig gezocht naar mogelijkheden om het bestaande crematorium te Vilvoorde van bijkomende capaciteit te voorzien. In mijn antwoord op uw eerste vraag heb ik het daarover al gehad.

Tot slot, op uw derde vraag kan ik zeer kort antwoorden. Er zijn, specifiek wat de ruimtelijke aspecten betreft, geen wetenschappelijke gegevens beschikbaar over de impact van crematoria op de leefbaarheid van de woonomgeving. Al vind ik uw visie op de afstandsregels zeer belangrijk. Ik moet denken aan een studie van de Commissie Evaluatie Milieu-uitvoeringsreglementering, die onder het stof is geraakt. We moeten dat eens onder de loep nemen. Ik stel voor dat we daar een mooie paragraaf aan besteden in het volgende regeerakkoord.

Uit het antwoord van minister Crevits op uw vraag van 13 januari blijkt dat er vanuit de milieuwetgeving normen

zijn waaraan crematoria dienen te voldoen. Deze regels moeten in de praktijk leiden tot inplantingsplaatsen die geen gezondheidsrisico's voor de omgeving inhouden. Het toepassen van deze normen geeft op zich dus aanleiding tot inplantingsplaatsen op een zekere afstand van woonwijken. Het bepalen van afstandsregels, in eerste instantie in functie van de leefkwaliteit van woonomgevingen, wordt dus opgenomen vanuit het beleidsdomein Leefmilieu. Deze criteria en normen zijn volgens mij kader- en voorwaardenstellend bij de locatiekeuze voor crematoria. Bepaalde locaties worden daardoor, indien dit vanuit de bekommernis gezondheid noodzakelijk is, uitgesloten.

Vanuit het ruimtelijk beleid gebeurt daarnaast ook de ruimtelijke afweging. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen doet geen expliciete uitspraken specifiek over crematoria. Ook in de provinciale ruimtelijke structuurplannen wordt deze problematiek niet zeer expliciet behandeld. Het ruimtelijk kader voor deze specifieke activiteiten is veeleer beperkt maar niet onbestaand.

In het kader van de advisering en begeleiding van het planningsinitiatief van de provincie Vlaams-Brabant werden door mijn administratie een aantal ruimtelijke krijtlijnen uitgezet op basis waarvan de locatiekeuze voor een crematorium globaal kan worden beoordeeld. Het zijn krijtlijnen die noodzakelijk worden geacht vanuit het ruimtelijk beleidskader op Vlaams niveau. Deze zijn gebaseerd op de algemene ontwikkelingsperspectieven van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ten aanzien van zogenaamde aan het wonen gekoppelde, bovenlokale voorzieningen. Ze zijn algemeen van aard en zijn volgens mij relevant voor de inplanting van crematoria in het algemeen.

Ik som ze even op. Een crematorium wordt gezien als een voorziening die functioneel aan het wonen is gekoppeld. Dergelijke voorziening is met andere woorden nodig om de woonfunctie te ondersteunen. Voor bijvoorbeeld een ziekenhuis geldt net hetzelfde principe. Gezien de reikwijdte en de ruimtelijke impact van deze voorziening gaat het hier om een uitgesproken stedelijke activiteit met regionale bovenlokale uitstraling. Hiervoor moet, volgens de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, principieel een locatie worden gezocht in of nabij een stedelijk gebied.

Een crematorium wordt bij voorkeur gebouwd op een goed ontsloten plaats. Niet alleen de autobereikbaarheid, maar ook een goede bereikbaarheid met openbaar vervoer is noodzakelijk om een bijkomende verkeersimpact zo veel mogelijk te beperken. Een goede bereikbaarheid met openbaar vervoer betekent ook dat het crematorium ter beschikking kan worden gesteld van een zo breed mogelijke laag van de bevolking.

Een crematorium is een erg specifieke inrichting met eigen, bijzondere randvoorwaarden, bijvoorbeeld op

het vlak van sereniteit en sfeer. Deze randvoorwaarden kunnen meespelen bij de locatiekeuze. Ze worden ook ingegeven door een kwalitatieve inrichting van het gekozen gebied. Voor de locatiekeuze kan dit tot gevolg hebben dat randstedelijke locaties of parkachtige omgevingen waarschijnlijk het meest in aanmerking komen voor deze activiteit. Op niveau van de feitelijke inrichting van de gekozen locatie is het bereiken van de hoogst mogelijke ruimtelijke kwaliteit bij de stedenbouwkundige inpassing en het architecturaal concept erg belangrijk.

Er moet uiteraard ook rekening worden gehouden met andere ruimtelijke omstandigheden, zoals de nabijheid van woningen en dergelijke meer. Vanuit ruimtelijk oogpunt kan dit worden samengevat onder de noemer ruimtelijke draagkracht. Op het niveau van planningsinitiatieven en op het niveau van de eigenlijke vergunningverlening vraagt dit een nauwgezette interpretatie van de gegeven ruimtelijke context. Ook milderende randvoorwaarden kunnen binnen deze context van betekenis zijn.

Het is duidelijk dat het zoeken naar een ruimtelijk geschikte locatie voor deze zeer specifieke activiteit een delicate evenwichtsoefening is. Er bestaat geen pasklare oplossing voor. Maatwerk en gericht ruimtelijk onderzoek zijn altijd nodig. Vanuit ruimtelijk oogpunt lijkt het mij aangewezen dat een locatiekeuze wordt bereikt in drie stappen. Enkel locaties die voldoen aan de criteria en regels vanuit Leefmilieu komen in aanmerking. Vervolgens wordt gezocht naar randstedelijke locatiealternatieven die voldoen aan de vereiste criteria inzake ontsluiting en grootte. De locaties die hieraan voldoen, kunnen onderling verder worden afgewogen op het vlak van mogelijke inrichting, inpassing en sfeer. Ook eventuele milderende maatregelen in functie van de draagkracht van de omgeving en aspecten op het gebied van leefmilieu kunnen binnen deze weging bepalend zijn. Men zou bijvoorbeeld groene buffers rond het crematorium kunnen plaatsen om de inplanting beter aanvaardbaar te maken, zowel maatschappelijk sociaal als ruimtelijk kwalitatief.

De voorzitter: Mevrouw Dua heeft het woord.

Mevrouw Vera Dua: Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. Er is dus geen globale beleidslijn en er zijn geen globale krijtlijnen. Ze zijn nu ad hoc geformuleerd naar aanleiding van het dossier in Vlaams-Brabant. Dat kan een leidraad vormen voor toekomstige inplantingen.

Ik heb problemen met uw eerste criterium: een crematorium is functioneel aan wonen gekoppeld. Dat vind ik voor interpretatie vatbaar. Ik ben het wel 100 percent eens met de inplanting in stedelijk gebied omwille van de bereikbaarheid. Een goede ontsluiting, specifieke inrichting, ruimtelijke kwaliteit: dat zijn allemaal goede richtlijnen, natuurlijk. Het algemeen kader dat gehanteerd

werd in dat ene individuele geval is echter te weinig duidelijk over de combinatie van een crematorium met woonfunctie of met scholen of dergelijke. Dat moet scherper worden gedefinieerd.

Minister Dirk Van Mechelen: Daarom heb ik gezegd: er moet rekening worden gehouden met andere ruimtelijke omstandigheden zoals de nabijheid van woningen en dergelijke. Dat kunnen scholen of ziekenhuizen zijn. Ik heb ook gezegd: vanuit ruimtelijk oogpunt kan dit worden samengevat onder de noemer ruimtelijke draagkracht. Dat moet men natuurlijk ad hoc beoordelen. Het is moeilijk om de ruimtelijke draagkracht voor een crematorium concreet te omschrijven en vast te leggen in regels. Ik wil wel, maar ik zie niet hoe.

Mevrouw Vera Dua: In andere landen doet men dat wel. U hebt gezegd dat een afstandsnorm als een zeer objectief criterium kan worden gehanteerd waardoor dat voor de bevolking ook duidelijk is.

Minister Dirk Van Mechelen: Afstandsnormen vallen onder de milieuwetgeving. Daar zijn we het toch over eens?

Mevrouw Vera Dua: Ja. Dan moet ik nog eens terug naar minister Crevits.

Voor wat Kortrijk betreft, is de beslissing blijkbaar definitief. Ik geloof dat er beroep tegen aangetekend is. Dat zal op de milieuvergunning slaan.

Misschien ga ik in op uw suggestie om nog een derde minister te ondervragen, namelijk de minister van Binnenlandse Zaken. Hij wil een crematorium in Geraardsbergen, heb ik gelezen. Hij is dus niet direct de meest objectieve betrokkene.

Minister Dirk Van Mechelen: Ik heb nog een idee. We zijn bijna rond met het nieuwe ontwerp van decreet. We zullen nagaan of we daar een indicatieve omzendbrief van kunnen maken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot de heer Dirk Van Mechelen, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de reservatiestrook voor het zuidelijke gedeelte van de grote ring rond Antwerpen

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de minister, de timing van mijn vraag zit juist. Deze voormiddag hebben we in

de commissie voor Openbare Werken een debat gehad over het onderzoek naar de alternatieven voor de sluiting van de kleine ring rond Antwerpen. Ooit, in 1958, werden plannen uitgetekend voor de realisatie van een grote ring rond Antwerpen. Die ring zou het doorgaand verkeer rond de stedelijke agglomeratie van Antwerpen moeten leiden via een verbinding tussen E17, A12, E19 en E313 om dan zo langs het zuiden terug aan te knopen bij E19, A12 en E17. Die plannen waren al lang in de vergetelheid geraakt door allerlei factoren, zoals het protest van de inwoners in de Antwerpse randgemeenten en het Waasland en door de kredietbeperkingen die de opeenvolgende ministers noopten tot het bepalen van andere prioriteiten.

In het kader van de maatschappelijke discussie rond het sluiten van de kleine ring als onderdeel van het Masterplan Antwerpen heeft de actiegroep Ademloos al verschillende keren het alternatief van de grote ring rond Antwerpen voorgesteld. De vzw verzamelt blijkbaar ook op een overtuigende manier handtekeningen voor een referendum. Velen buiten Antwerpen denken dat er maar één alternatief is, dat van stRaten-generaal. Maar de mensen van de vzw Ademloos hebben via de media en publieksevenementen het alternatief van de grote ring naar voren geschoven. Het ging over de rechtstreekse verbinding tussen E17 en Liefkenshoektunnel, dus niet het alternatief dat de burgemeesters uit het Waasland naar voren schuiven. Het ging vooral ook – en dat veroorzaakt de meeste controverse – over de rechtstreekse verbinding in de zuidrand rond Antwerpen tussen Ranst en E19 en A12.

Ik heb signalen opgevangen van organisaties, burgers en lokale politici die zich ongerust maken over het plots weer opduiken van de plannen voor een grote ring. Het gaat over mensen uit Edegem, Boechout, Kontich en Ranst. Er zijn ook al debatten geweest in gemeenteraden in de zuidrand rond Antwerpen.

Wat het zuidelijke deel van de reservatiestrook tussen Ranst en Hemiksem betreft, werd bij beslissing van de Vlaamse Regering op 28 oktober 1998 het alternatief reservatiegebied voor die grote ring omgezet in een reservatiestrook voor het aanleggen van een leidingstraat. Langs daar zouden pijpleidingen kunnen worden aangelegd en zijn er ook effectief aangelegd. De regering oordeelde toen – en ik denk terecht – dat zowel ruimtelijk als verkeerskundig deze hoofdweg ten zuiden van Antwerpen geen goede zaak zou zijn. In dezelfde beslissing staat ook dat het idee van de grote ring voor dit tracé wordt verlaten.

Bovendien zijn er de mogelijkheden van de onbebouwde strook voor het behoud en de ontwikkeling van natuurwaarden in het grootstedelijk gebied Antwerpen. Daar is sterk nood aan, ook gelet op de realisatie van onze ruimteboekhouding in het kader van het Structuurplan Vlaanderen. U weet beter dan wie ook dat we nog een serieuze

inhaalbeweging moeten doen voor het realiseren van nieuwe natuur- en bosstructuur. Op de zone van de reservatiestrook zijn daarvoor enorme mogelijkheden.

Mijnheer de minister, wat betreft de plannen over het zuidelijke gedeelte van het tracé van de Antwerpse ring, de aansluiting van de A12 in Hemiksem tot de E313 in Ranst: werd de strook die gereserveerd is voor leidingen versmald ten opzichte van de strook die gereserveerd was voor het aanleggen van de grote ring?

Vonden er sinds de omzetting van de reservatiestrook naar leidingstraat nog bestemmingswijzigingen plaats op percelen die grenzen aan de reservatiestrook en waarvan de functies door de aanleg van een grote ring ernstig in het gedrang zouden komen?

Hebben de verkeersstudies die de beslissing tot het sluiten van de kleine ring voorafgingen, delen van het groteringtracé onderzocht en zo ja, wat waren daar de resultaten van? Wat is de oppervlakte van de huidige voorziene strook? Welke bestemmingen liggen er onder deze strook en wat is de oppervlakte ervan? Hebt u zicht op het aantal inwoners binnen een straal van 1,5 kilometer rond het tracé die bij het hypothetisch aanleggen van een grote ring vlakbij een nieuwe autosnelweg zouden wonen?

Welke visie op de ontwikkeling van de openruimtestructuren werd in het kader van de buitengebiedregiobenadering en de afbakening van het grootstedelijk gebied Antwerpen voor het gebied uitgewerkt? Wordt hier voorzien in de realisatie van nieuwe bos- en natuurgebieden in aansluiting op de plannen voor het stadsrandbos? Wordt de aanleg van bijkomende bos- en natuurgebieden op dit tracé gehypothekeerd door de reservatiestrook voor leidingen? Zijn er concrete plannen voor de aanleg van bijkomende leidingen op dit tracé? Is, gelet op de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied, de aanleg van een grote ring op dit tracé überhaupt nog mogelijk?

Mijnheer de minister, wat mij betreft zouden deze vragen definitief komaf moeten maken met het idee voor het realiseren van een grote ring in de zuidrand rond Antwerpen. Er is discussie rond het sluiten van de kleine ring. Dat zal wel in de plooi vallen. Het zou een slecht idee zijn om de mobiliteitsproblematiek van Antwerpen te exporteren naar de zuidrand rond Antwerpen. Dit mag geen bijkomend alternatief worden voor het sluiten van de kleine ring. In de verschillende scenario's voor het sluiten van de kleine ring in het kader van het Masterplan Antwerpen zitten genoeg varianten die mens en milieu op een veel betere manier sparen dan het opnieuw opdiepen van plannen voor het aanleggen van de grote ring rond Antwerpen.

De voorzitter: Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen: Mijnheer Martens, uw vraag heeft te maken met de huidige problematiek in het kader van de globale discussie over de Oosterweel-verbinding. Ik zal mij dan ook, ondanks de beperkte belangstelling, uitputten om zo volledig mogelijk te antwoorden, omdat het misschien ook op andere fora kan worden gebruikt.

Wat de bestaande leidingenstrook betreft, kan ik stellen dat deze strook op een aantal plekken wel degelijk werd versmald, vooral op die tracéonderdelen waar grote oppervlakten al bebouwd waren en die in het tracé van de grote ring lagen. De versmallingen werden vastgelegd in de gewestplanwijziging van 28 oktober 1998. Het tracé van de grote ring ging uit van een breedte van 200 meter. De leidingenstrook is echter op sterk bebouwde plaatsen teruggebracht naar 80 tot 150 meter.

Concreet werden er versmallingen doorgevoerd aan de industrieband van Hemiksem ter hoogte van het bedrijf CASCO en langs het woongebied in Hemiksem aan de Asterlaan. In Antwerpen gaat het om versmallingen ter hoogte van de A12, in het bijzonder de site Agfa Gevaert, de site Autostad, de infrastructuur van de waterzuiveringsinstallatie en de site van Atlas Copco. In Kontich zijn er bebouwde percelen langs de N171 weggelaten en ook de verkaveling Helenaveldstraat is eruit gelaten. In Edegem is de verkaveling Eikenstraat eruit gelaten. In Hove zijn de verkavelingen Klein Mijlveld, Diependaele en de Lintsesteenweg eruit gelaten, evenals landbouwbedrijven in het agrarisch gebied Boshoeke. In Ranst zijn er landbouwbedrijven uit gelaten in het agrarisch gebied Vremderhoeven.

De laatste jaren vonden er nog verschillende bestemmingswijzigingen plaats rond en zelfs in de reservatiestrook, of zijn er op zijn minst plannen om dit te doen. In hoofdlijnen gaat het om de uitbreiding van het regionaal bedrijf CASCO aan de Schelde, de invulling van het ingesloten agrarisch gebied aan de Asterlaan in Hemiksem tot woongebied, een beperkte uitbreiding van de site van Agfa Gevaert aan de A12 en de geplande omleidingsweg tussen de N171 en de N1 in Edegem/Kontich in het kader van de tramdoortrekking naar Kontich. Het merendeel van die initiatieven zit op gemeentelijk niveau. Het is dan ook duidelijk dat het westelijke reservatietracé op een groot aantal plaatsen volledig omgeven is door woningen en bedrijven.

De voorbereidende studies van het Masterplan Antwerpen dateren van de periode 1996-1997. Er werden in het kader van die studies verschillende alternatieve tracés voor de sluiting van de ring onderzocht, waaronder ook het tracé van de zuidelijke grote ring. Dat tracé werd toen echter niet weerhouden, en wel om de vier volgende redenen.

Eén: de zuidelijke ring is een minder goed alternatief voor de huidige congestiezones, zijnde de huidige Antwerpse

ring. Hij ligt te ver van de huidige congestiezones en zou zijn vrij goede bezetting vooral halen uit plaatselijk verkeer dat alternatieven zoekt voor de overbezette kleine ring. De congestieverlichting voor de kleine ring is daardoor gering. Er is alleen sprake van een kleine congestieverlichting voor de Kennedytunnel. Twee: de sectie is vrij lang en vereist een nieuwe Scheldeoverkruising. Drie: de aanleg van het zuidelijke tracé van de E313 tot aan de E17 is financieel problematisch. Vier: de weg is enkel goed om de permanente bereikbaarheid in het zuiden te garanderen. Hij leidt echter niet naar de belangrijke economische zones van haven en industrie. Dat wordt als een groot nadeel ervaren.

Voor de oppervlakte van de huidige leidingenstrook en de onderliggende bestemmingen steun ik op het onderzoek van mijn administratie. In totaal zou het gaan om een gebied van 475 hectare. Die oppervlakte wordt vooral ingenomen door agrarisch gebied (307 hectare), groengebied (85 hectare), industriegebied (33 hectare) en parkgebied (17 hectare). Ik zal een detaillist als bijlage laten opnemen bij het verslag.

Voor een inschatting van het aantal inwoners rond de leidingenstrook is bijkomend onderzoek op niveau van de statistische sectoren nodig. Die gedetailleerde berekeningen moet ik u helaas schuldig blijven. Ik kan u wel meedelen dat binnen een straal van anderhalve kilometer rond de leidingenstrook de kernen van Hemiksem, Aartselaar, Kontich, Hove, Lint, Ranst, Broechem en een deel van Boechout en Edegem gelegen zijn. Op basis van een ruimtelijke verdeling van de bevolkingscijfers per gemeente heeft mijn administratie een ruwe inschatting gemaakt, waaruit blijkt dat er ongeveer 40.000 mensen wonen binnen een straal van anderhalve kilometer rond de leidingenstrook.

Ten aanzien van de afbakening van het buitengebied kan ik stellen dat de leidingenstrook ten westen van de spoorlijn naar Mechelen gelegen is in het grootstedelijk gebied Antwerpen. Het deel van de leidingenstrook tussen Kontich en Aartselaar wordt gevat door het deel-RUP Stadsrandbos.

Een aantal percelen wordt hierbij herbestemd naar bosgebied. Er wordt wel uitdrukkelijk in het RUP gesteld dat nieuw aangeplant bos kan worden gerooid indien de aanleg van nieuwe leidingen wordt belemmerd. Voor het oostelijke deel van de leidingenstrook zijn visie-elementen opgenomen in het buitengebiedproces Antwerpse Gordel-Klein Brabant. Het merendeel van de leidingenstrook is opgenomen als te herbevestigen agrarisch gebied.

Zoals ik net al heb aangehaald bij het stadsrandbos, is er altijd een afweging nodig tussen de realisatie van natuur of bos en de aanleg van pijpleidingen. Omwille van veiligheidsaspecten moet er steeds over gewaakt

worden dat de functie van de leidingenstrook niet gehypotheciseerd wordt, bijvoorbeeld het vermijden dat wortels onder het maaiveld doorgroeien tot in de pijpleidingen, of natuurrichtlijnen die te beperkende maatregelen opleggen ten aanzien van het onderhoud van leidingen. In de voorschriften is daarom ook steeds bepaald dat de in grondkleur aangegeven bestemming maar kan worden gerealiseerd voor zover de aanleg, het onderhoud of wijzigingen aan de leidingen niet in het gedrang wordt gebracht.

Wat de bestaande leidingen betreft, kan ik stellen dat er al verschillende leidingen deels in de leidingenstrook gelegen zijn. Ik som ze even op. Een Solvay-leiding van Antwerpen naar Jemeppe-sur-Sambre ligt deels in de strook en andere delen zijn op het gewestplan bestemd als aan te leggen afzonderlijke leiding. Een hoogspanningsleiding tussen Lint-Lier-Massenhoven ligt deels in de strook en andere delen zijn op het gewestplan bestemd als bestaande hoogspanningsleiding. Een Air Liquide-leiding van Kruibeke naar Ham ligt in de leidingenstrook.

Verder was er in 2000 nog een gewestplanwijziging voor een hoofdwaterleiding tussen Oelegem en Walem met als bestemming leidingstraat. Deze leiding is tot op heden echter nog niet gerealiseerd. Ook werd er vorig jaar nog een gewestelijk RUP goedgekeurd voor een leidingstraat tussen Ranst en Lier. Het zuidelijke deel van de leiding onder de N10 werd vastgelegd in een bijkomende leidingstraat, het noordelijke deel van de leiding verloopt via de bestaande leidingstrook op het gewestplan.

Voor de nabije toekomst zijn er mij geen concrete plannen bekend, maar het is duidelijk dat de leidingenstrook wel degelijk gebruikt wordt voor de aanleg van leidingen. Bovendien is het vrijwaren van deze strook voor leidingen van belang omdat het de enige plek in het zuiden van Antwerpen is waar nog dergelijke belangrijke infrastructuur gebundeld en aangelegd kan worden.

Uit mijn antwoord blijkt duidelijk dat grote delen van de reservatiestrook zijn ingevuld met bestaande leidingen en dat allerlei functies zoals wonen, bedrijvigheid en recreatie nauw aansluiten op de reservatiestrook. Een deel wordt bovendien als mogelijke oplossing voor de tramverlenging naar Kontich in overweging genomen onder de vorm van een verbindingsweg.

Als algemene beschouwing kan ik zeggen dat de aanleg van een autosnelweg in ieder geval een impact zal hebben op de bestaande leidingen met alle gevolgen van dien: zoektocht naar alternatieve tracés en hoog oplopende kosten voor verlegging of verdieping. Dat betekent dus dat dat niet aangewezen is.

Ook wens ik erop te wijzen dat er geen juridisch vastgelegde reservatiestrook is tussen de Schelde-oever in Kruibeke en de E17. Als er een grote zuidelijke ring bij Antwerpen moet worden bekeken, dan is hier zeker

verder onderzoek noodzakelijk, niet het minst omdat elk tracé door het nieuw gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde zal moeten worden aangelegd: een overstromingsgebied dat we in 2004 nog via een gewestelijk RUP hebben vastgelegd ter beveiliging tegen overstromingen in het Schelde-estuarium.

Bovendien zal ook de relatie met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen moeten worden bekeken aangezien de zuidelijke ring niet is geselecteerd en dus geen optie is. Momenteel is deze vraag ook geen voorwerp van verder onderzoek in het kader van de herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen dat de Vlaamse Regering heeft goedgekeurd. Wat mij betreft is dat quasi een non possimus.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de minister, ik dank u voor het duidelijk antwoord. Ik denk dat we deze optie definitief kunnen afschrijven. Het is goed dat de lokale bestuurders en de bevolking van de zuidrand van Antwerpen dat weten en dat ze zich niet nodeloos ongerust moeten maken. Deze morgen hebben we al een andere optie kunnen afschrijven, namelijk die van het Horvath-tracé, ondertussen Royerssluistracé genoemd. In het vervolg kunnen we nu ook het tracé van de grote ring in het zuiden van Antwerpen definitief afschrijven.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

BIJLAGEN

Bijlage bij de vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot de heer Dirk Van Mechelen, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de reservatiestrook voor het zuidelijke gedeelte van de grote ring rond Antwerpen

Onderliggende bestemmingen leidingenstrook

woongebied	4,2 ha
woongebied met landelijk karakter	0,2 ha
woonuitbreidingsgebied	0,15 ha
openbaar nut	2,4 ha
dagrecreatie	2,2 ha
parkgebied	16,9 ha
groengebied	84, 7 ha
natuurgebied	4,9 ha
bosgebied	9,8 ha
agrarisch gebied	307,2 ha
industriegebied	33,2 ha
ambachtelijke zone - KMO	5,4 ha
autosnelweg	0,9 ha
totaal	472,15 ha

