

**Antwoord schepen L. Van Campenhout:**

Hierin moet de lopende studie meer inzicht brengen.

- 4) Waarom zou Mexiconatie de Scheldekaaien moeten verlaten als er anderzijds op Petroleum Zuid wel nieuwe watergebonden activiteiten zouden gezocht worden? Blijkbaar is de ene activiteit niet gelijk aan de andere?

Antwoord schepen L. Van Campenhout:

Het gebruik van de kaaistrook is direct gerelateerd aan het achterliggende gebied en zoekt aansluiting met de bestemming die voor het achterliggende gebied voorzien is. Op Nieuw Zuid heeft het beleid voor een stedelijke invulling gekozen, terwijl men op Petroleum Zuid een bedrijventerrein met watergebonden karakter gepland heeft. Beide bestemmingen zijn ook verankerd in het s-RSA.

Tevens dient te worden vermeld dat het zicht op boten op de Schelde ook een stadsgezicht is. Dit werd dan ook als dusdanig in een brief aan monumentenzorg gemeld. Ten slotte kan ik inderdaad bevestigen dat de Mexiconatie een concessie heeft tot en met 2028. Tevens werd er een stedenbouwkundige vergunning afgeleverd aan de Mexiconatie die echter in tijd beperkt is.

- 5) Kunnen de operaties van Mexiconatie niet geïntegreerd worden in het Masterplan om zo naast de Schelde ook de havenactiviteit een stukje dichterbij de bevolking te brengen?

Antwoord schepen L. Van Campenhout:

Het behoud van havenactiviteiten op de kaaistrook is niet verzoenbaar met het toekomstig residentieel karakter van Nieuw Zuid. De kaaien hebben een belangrijke roeping als parkstrook met publieke voorzieningen. De nieuwe stadsuitbreiding kan er open zichten op het water krijgen.

- 6) Beseft het College dat een alternatief voor Mexiconatie bijna uitsluitend achter de sluizen kan gevonden worden met tot mogelijk gevolg een verlies van trafiek voor het bedrijf en de havengemeenschap.

Antwoord schepen L. Van Campenhout:

De vraag om een alternatieve locatie voor Mexico Natie te zoeken werd reeds aan het Havenbedrijf gesteld, tot nu toe hebben wij hier echter geen concreet antwoord op gekregen.

3. Informatieve vraag van raadslid Pairen voor de BRC KR van 18/05/09 over het Drakenhof

Deze vraag vervalt wegens afwezigheid van raadslid Pairen.



4. Informatieve vraag van raadslid Pooters aan BRC KR 18 mei 2009 met betrekking tot de stedenbouwkundige aanvraag voor een rust- en verzorgingstehuis met serviceflats aan de Drakenhoflaan in Deurne

Op 2/4/2009 werd een aanvraag tot een stedenbouwkundige vergunning (dossier nr. 20091678/NDE/2009/B/0173) ingediend voor de bouw van een rust- en verzorgingstehuis met serviceflats op de Drakenhoflaan 194, district Deurne, met kadastrale omschrijving sectie B nr. 718B, sectie B nr. 716 D.

Zodra de aanvraag aangeplakt werd, reageerde de buurt evenals de school Drakenhof verontwaardigd. Ze zijn dan ook meteen begonnen met een petitie.

Door de goedkeuring van een dergelijke aanvraag zou niet enkel heel wat groen aan de achterzijde van de Drakenhoflaan en de Leon Stampelaan verdwijnen maar zou er heel wat extra verkeer ontstaan aan de zijingang van de school aan de Leon Stampelaan waar dagelijks een honderdtal kinderen de school binnengaan en verlaten. Vorig jaar werd de Leon Stampelaan net deels versmald en voorzien van een zebrapad en verkeersdrempel als afradend en snelheidsremmend effect voor het doorgaand verkeer met als doel om de schoolomgeving verkeersveiliger te maken!

De ingang voor de brandweer zou aan de Drakenhoflaan komen te liggen. Deze ingang lijkt me enorm smal om als noodingang te dienen.

Mijn vragen luiden als volgt:

- 1) Is de schepen al op de hoogte van deze aanvraag?

**Antwoord schepen L. Van Campenhout:**

Het dossier bij de dienst stedenbouwkundige vergunning slechts 1 maal summier werd voorbesproken, met een voorstel over het inplanten van een RVT en serviceflats.

Vermits het kasteel, de schuur en de bunker op het terrein in de inventaris van waardevol erfgoed staan diende een plaatsbezoek georganiseerd.

Op 29 januari 2009 is Georges Troupin (monumentenzorg stad Antwerpen) ter plaatse geweest en werd een fotoreportage van de site gemaakt met een verslag (bijgevoegd in kopie). Naar de mening van monumentenzorg Antwerpen (WMZ) gaat het wel degelijk om een waardevol complex (park, hoofdgebouw en bunker), waarvan het behoud (zeer) wenselijk is, maar beschikt het domein niet meer over voldoende authentieke erfgoedwaarden om ook een bescherming van park of hoofdgebouw haalbaar te maken. De Duitse waarnemings- en controletoren is wel een uniek gegeven, waarvan monumentenzorg veronderstelt dat bij een beschermingsronde van WO II-erfgoed een bescherming zinvol en haalbaar lijkt.

Een stedenbouwkundige vertaling van deze randvoorwaarden betekent dat er op het terrein desgevallend slechts beperkte volumes toegevoegd kunnen worden, met behoud van en met het nodige respect voor de aanwezige bebouwing en het omliggende park.

Het summier besproken voorstel, wat het inplanten van aanzienlijke volumes inhield alsook het afbreken van de bunker, werd dan ook de diensten stedenbouwkundig onhaalbaar bevonden. Deze conclusie werd gecommuniceerd naar bouwheer en architect. Hierop volgden geen verdere voorbesprekingen.

Op 2 april 2009 werd bij een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning ingediend. Het staat iedereen vrij om een aanvraag in te dienen. Wanneer een aanvraag volledig wordt bevonden, volgt deze het reguliere vergunningstraject. Hierbij dient te worden vermeld dat de stedelijke diensten het aangevraagde ontwerp niet wenselijk achten.

Deze aanvraag werd onderworpen aan een openbaar onderzoek. Dit openbaar onderzoek liep van 17 april 2009 tot 17 mei 2009. Ook werden in het dossier tal van adviezen gevraagd, zowel van interne stadsdiensten als externe adviezen. De beslissing dient uiterlijk 105 dag na indiening verzonden naar de aanvrager.

- 2) Hoeveel bewoners zijn er voorzien voor het RVT en voor de serviceflats samen?

Antwoord schepen L. Van Campenhout:

De aanvraag voorziet 90 RVT-kamers met in totaal 109 bedden en 16 serviceflats met in totaal 32 bedden.

- 3) Hoe denkt de schepen de verkeersveiligheid rond de school te kunnen garanderen met de komst van al het bezoek, personeel, leveranciers, enz...?



Antwoord schepen L. Van Campenhout:

Het effect op de mobiliteit/verkeer is slechts één van de vele aspecten die binnen de beoordeling van de bouwaanvraag aan bod zal komen. Om die reden werd het advies van de interne dienst mobiliteit ingewonnen. Dit advies werd tot op heden nog niet uitgebracht.

- 4) Hoeveel bezwaarschriften werden er reeds ontvangen en bent u al op de hoogte dat er omvangrijke petitielijsten zullen ingediend worden?

Antwoord schepen L. Van Campenhout:

Het openbaar onderzoek is op dit moment niet afgerond. Tot nu toe werden een 6-tal bezwaren ingediend door rechtspersonen, en een bundel met 7 nagenoeg identieke bezwaarschriften, 7 petitielijsten en 14 petitie's van ouders van de school 'Drakenhof' binnengebracht. Deze bezwaarschriften zullen worden geëvalueerd en zullen integraal deel uitmaken van de beslissing.

- 5) Het RVT zou 3 verdiepingen omvatten? Vormt dit geen probleem zo dichtbij de luchthaven die net uitgebreid gaat worden om als Europese zakenluchthaven te fungeren?

Antwoord schepen L. Van Campenhout:

Gezien de ligging van het terrein en de gebouwen in de onmiddellijke nabijheid van het vliegveld Deurne werd deze instantie om advies gevraagd. Ook dit advies werd nog niet uitgebracht.

- 6) Hoe staat de schepen er tegenover dat er in dit deel van Deurne Zuid opnieuw een mooi stuk groen opgeofferd wordt aan bebouwing?

Antwoord schepen L. Van Campenhout:

Het onderzoek loopt nog. Er werden verschillende adviezen ingewonnen en een openbaar onderzoek georganiseerd. Net omdat voorliggende aanvraag het vellen van een behoorlijk aantal bomen inhoudt werd zowel het advies van het agentschap natuur en bos van het ministerie van de Vlaamse gemeenschap van en de interne dienst stads- en buurtonderhoud groen gevraagd. Beide adviezen zijn doorslaggevend wat dit aspect betreft.

Van zodra alle elementen bekend zijn, zal het schepencollege een genuanceerde beslissing nemen, rekening houdend met alle elementen, ook de afweging inzake groenaanleg. Het is thans niet gepast om nu al vooruit te lopen op een beslissing waarvan het onderzoek nog niet is afgerond.

Aan de bezorgdheid zelf, het indienen van een bouwaanvraag door een particulier en het voeren van een openbaar onderzoek kan de stad echter niets doen. Mensen denken bij het zien van de gele papieren dat de stad a priori akkoord is met het ontwerp, maar dit is absoluut niet het geval. Het is niet omdat de gele papieren er hangen dat er morgen gebouwd kan worden. Een aanvraag is immers geen vergunning.

- 7) Heeft de brandweer zich ondertussen al uitgesproken over de (on)toegankelijkheid via de Drakenhoflaan?



Antwoord schepen L. Van Campenhout:

Het advies van de brandweer op het ganse project werd reeds overgemaakt en is ongunstig.

- 8) Wat met het Kasteeltje Drakenhof dat op dit domein staat en eigenlijk beschermd zou moeten worden?

Antwoord schepen L. Van Campenhout:

De dienst monumentenzorg beschouwt het gehele complex als waardevol. In het verleden werden reeds twee keer stappen ondernomen om het domein te laten beschermen:

- op uitnodiging van Turninum kwam een delegatie van de Koninklijke Commissie voor Monumenten- en Landschappen op 23/04/1975 op plaatsbezoek. Zij maakten achteraf een negatief advies over aan de administratie.
- In de zitting van de stedelijke bouwcommissie van 15/03/1995 oordeelde de commissie dat het gebouw zou moeten beschermd worden. Reinout Van Leemputten overlegde hierover met Francis Brenders. Deze laatste stuurde op 31/05/1996 een brief waarin hij zegt dat het gebouw naar zijn mening niet meer voor bescherming in aanmerking komt (ik citeer: 'de omgeving is verknoeid door nieuwbouw, het ding zelf is zo goed als onbereikbaar, het interieur lijkt nog weinig historisch, de achtergevel is een volledige verbouwing, alleen de voorgevel geeft nog een reminescentie – sic – van wat dit kasteeltje ooit was').

5. Informatieve vraag van raadslid De Ridder aan schepen Van Campenhout over het toelaten van taxi's op vrije tram- en busbanen (BRC KR 18 mei 2009)

Het al dan niet toelaten van taxi's op vrije tram- en busbanen is volgens de federale regelgeving toegewezen aan de wegbeheerder, zo verklaarde Vlaams Minister van Mobiliteit Kathleen Van Brempt. Wat betreft de gemeentewegen ligt de beslissingsbevoegdheid dus bij de gemeentebesturen. Dit zou steeds in overleg met De Lijn gebeuren.

Taxi's zijn een belangrijk mobiliteitsmiddel in onze stad, onder andere voor minder mobiele bewoners die van de andere vervoersmiddelen geen gebruik kunnen maken. De doorgang van taxi's op vrije tram- en busbanen zou een belangrijke verbetering teweeg kunnen brengen voor de doorstroom van het taxiverkeer in Antwerpen.

Daarom volgende vragen aan de schepen:

- 1) Wat is de houding van de schepen over het toelaten van taxi's op vrije tram- en busbanen?

Antwoord schepen L. Van Campenhout:

Ik vind dit een prioriteit en zal de betrokken diensten nogmaals aanporren. Tevens lijkt het me gewenst om in september (nu mag/ kan dit immers niet meer) in het Vlaamse parlement de lijn reeds te sensibiliseren.

Mijn prioriteiten zijn vooral de volgende:

- a) Bredabaan
- b) Mechelsesteenweg – Berchem kerk