



VLAAMS PARLEMENT

ZITTING 1995-1996

OPENBARE COMMISSIEVERGADERING

HANDELINGEN

COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN
EN VERVOER

VERGADERING VAN DONDERDAG 29 FEBRUARI 1996

Interpellatie van de heer Johan Sauwens tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de inplanting van grootschalige winkelcentra

VOORZITTER : De heer Jaak Gabriels

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.09 uur.*

Interpellatie van de heer Johan Sauwens tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de inplanting van grootschalige winkelcentra

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Sauwens tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de inplanting van grootschalige winkelcentra.

De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : Mijnheer de voorzitter, collega's, de thematiek die ik vandaag te berde wens te brengen, is niet nieuw en is in deze commissie twee jaar geleden reeds uitvoerig aan bod gekomen. Ik wil minister Baldewijns concreet vragen wat er ondertussen is gebeurd. We zijn nu immers twee jaar verder. Deze problematiek houdt ons allen bezig. Ze heeft te maken met de keuze voor de vrijwaring van de vrije ruimte en het landschap en tegelijkertijd met de mobiliteit. Hoe wensen we immers de verkeersstromen onder controle te houden ? Ze heeft ook te maken met de wijze waarop Vlaanderen zal toelaten dat de schaalvergroting in de distributiesector zich voltrekt. Deze drie elementen mag men niet door elkaar weven, maar hebben heel duidelijk te maken met deze thematiek. Over de inplantingen van nieuwe winkelcentra zijn cijfers bekend. Ze komen regelmatig in de actualiteit. Soms gaat het over reuzegrote nieuwe winkelcomplexen, waarbij met tienduizenden vierkante meters wordt gegoocheld. De voorbeelden zijn gekend.

Maar aan de rand van onze steden, zelfs op verbindingswegen in landelijke gebieden, tekent zich ook een ontsluitende problematiek af, met name de linten van kleinhandelszaken langs de verkeersaders. Ik wil het hier dus niet alleen hebben over de grootschalige winkelcentra, maar ook over de uitbreiding van kleinhandelslinten en de negatieve gevolgen ervan voor het milieu en de mobiliteit in

heel Vlaanderen. Deze thematiek wordt ook aangebracht door een aantal maatschappelijke kringen. Ik denk hierbij onder meer aan wat het Forum Ruimtelijke Ordening enkele weken geleden naar voren heeft gebracht in een zeer expliciete stellingname. Het Forum Ruimtelijke Ordening is ook gekend onder de benaming Stedebouwzwacht. Anderzijds is er ook de duidelijke stelling van het NCMV. Ik herhaal dat deze problematiek, die vanuit verschillende hoeken wordt aangekaart, twee jaar geleden op de banken van het Vlaams Parlement op een vrij grote consensus kon rekenen.

Het Forum Ruimtelijke Ordening verwijst bijvoorbeeld naar het Vlaamse regeerakkoord, waarin de principes van versterking van de stedelijke kernen door een betere verweving van functies, het beheersen van de groei van het autoverkeer en het beschermen van de open ruimte heel expliciet naar voren worden geschoven. Shoppingcentra staan voor andere prioriteiten en ondergraven dus de doelstellingen die de Vlaamse regering zichzelf oplegt. Ik wil tijdens deze interpellatie niet blijven stilstaan bij voorbeelden in kleine of grote steden als Sint-Niklaas, Gent, Genk of Antwerpen. Men kan ze in alle mogelijke orden van grootte terugvinden in alle Vlaamse provincies en subregio's. Er wordt soms verwezen naar Aalst, maar er zijn ook een aantal andere gemeenten en steden die de versterking van de centrumfunctie ter harte nemen en opbouwen door een tijdelijk moratorium voor alle nieuwe inplantingen langs invalswegen uit te vaardigen, terwijl in een Structuurplan een leidraad voor dergelijke inplantingen wordt uitgewerkt.

Er zou een inventaris en een evaluatie van de bestaande winkelcentra moeten worden opgemaakt. Men wil dat ze in de afwegingskaders van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden opgenomen en men stelt voor om een lokatiebeleid te voeren. Welk soort winkel hoort in de stad thuis en wat zou beter aan de rand kunnen worden gehuisvest ? Er is ook een heel duidelijke vraag naar het voeren van een duurzaam kernversterkend beleid, waardoor de kwaliteit van het stedelijke milieu wordt verbeterd. Het NCMV onderschrijft op zijn beurt de doel-

Sauwens

stellingen van het voorliggende Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en zegt heel expliciet dat er naar beperking en verdichting moet worden gestreefd. Het wenst dat dit soort grootschalige detailhandel in de toekomst wordt beperkt, omdat onze steden vandaag met grote problemen kampen. Economische activiteiten in het hart van de stad zijn momenteel nodig om tegengas te geven aan de verloedering van de binnensteden. Volgens het NCMV mag niet worden toegegeven aan sommige winkelketens die de indruk wekken alsof er onbeperkte mogelijkheden zijn voor nieuwe inplantingen, spijs het reeds bestaande overaanbod van winkels en vloeroppervlakten.

In bepaalde sectoren, zoals de recreatieve sfeer of de grote cinemacomplexen, valt er in het consumentengedrag een bepaalde flexibiliteit op te merken. Door het creëren van nieuwe uitgangscentra wordt er inderdaad weer naar de cinema gegaan. Het betere aanbod creëert op zijn beurt een groter verbruik, maar in heel wat distributiesectoren is dat helemaal niet zo en is er geen enkele elasticiteit. Men zal dus moeten kiezen voor de stad of voor de rand, tussen bundeling of versnippering. Naast de correcte invulling van de principes van het Structuurplan Vlaanderen, vanuit de invalshoek van de ruimtelijke ordening, heeft het NCMV ook een concreet standpunt ingenomen over de wet op de handelsvestigingen, aangezien soms vergunningen worden afgeleverd die tegenstrijdig zijn met de nieuwe planologische principes. Vanuit een aantal middenstandskringen komt zeer duidelijk de vraag naar voor om de sociaal-economische vergunning niet langer op het federale niveau te laten afleveren, maar door Vlaanderen en Wallonië, die als gewesten trouwens bijna alle andere hefboomen ter zake in handen hebben. We stellen vast dat door de wijze van besluitvorming en het resultaat van het lobbywerk in deze commissie heel vaak beslissingen worden genomen, die totaal haaks staan op wat het Vlaams Parlement, de Vlaamse regering en onze diensten in het hoofdbestuur en in de provincies inzake ruimtelijke ordening reeds jaren in algemene consensus naar voren hebben gebracht. De vraag rijst of we in het nieuwe decreet op de ruimtelijke ordening zouden kunnen inschrijven dat de sociaal-economische aspecten moeten kunnen worden toegevoegd aan de ruimtelijk-stedebouwkundige. Dat moet gemakkelijk kunnen zonder overbodige kosten. Dan zouden we kunnen evolueren naar één vergunningstelsel, wat trouwens weer een andere vraag is vanuit de privé-sector. De vrij lange tijdsperiode tussen de aanvraag en het uiteindelijke verlenen of weigeren van de vergunning is voor niemand een toegevoegde waarde.

Een gezamenlijke bezinning over de ontwikkelingen in de distributie en de plaats die de shoppingcentra daarin moeten krijgen, dringt zich op. Mijn stelling is dat Vlaanderen vanuit de ambities die duidelijk zijn geformuleerd, reso-

luut de ambitie moet hebben om dit zelf te regelen. Dit is duidelijk een opdracht voor de Vlaamse Gemeenschap.

Mijnheer de minister, ik wil u ook waarschuwen voor een aantal stellingen die onder meer door uw voorganger naar voren zijn geschoven. Het was de bedoeling dit soort opdracht van zich af te schuiven en over te laten aan de gemeentelijke instanties, die het beter weten. Dit soort gemeentelijk vergunningsbeleid zonder voldoende toezicht door een streng centraal bestuur zou leiden tot een gevaarlijke situatie. Een aantal collega's die samen met mij een gemeentelijke verantwoordelijkheid dragen, weten hoe moeilijk precies dit soort ruimtelijke orderingsdossiers liggen. Het zou gevaarlijk zijn deze bevoegdheid enkel te beperken tot de gemeenten. Ik denk dat we een degelijk Vlaams gezag nodig hebben om hier paal en perk aan te stellen. Een aantal principes die, én vanuit de milieubeweging, én vanuit de middenstandsorganisaties worden aangedragen, vindt men terug in enkele oudere documenten inzake ruimtelijke planning. Ik verwijs onder meer naar het document de gewenste ruimtelijke structuur in Vlaanderen, het voorstel van ontwerp voor een Structuurplan voor Vlaanderen. Daarin worden vier basisdoelstellingen geformuleerd: de selectieve uitbouw van de stedelijke gebieden met een gericht verweven van functies en voorzieningen, het behoud en waar mogelijk de versterking en de uitbreiding van de open ruimte, het concentreren van de economische activiteiten en het optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur. In dit document wordt ook een hoofdstuk gewijd aan het bundelen van de kleinhandel als ontwikkelingsperspectief. Onder kleinhandel verstaat men winkels, disccounts, grootwinkelbedrijven, shoppingcentra, baanwinkels, enzovoort. In de plaats van verder uit te wijken naar kruispunten en invalswegen moet de kleinhandel een wezenlijk deel uitmaken van het functioneren van het stedelijke gebied. De verweving van de kleinhandel met andere functies is volgens de makers van het Structuurplan essentieel. In een ruimtelijke structuur waarin gedeconcentreerde bundeling en verweving van functies vooropstaan, wordt geopteerd om de bestaande kleinhandelslinten te erkennen en beter te structureren, wat me realistisch lijkt. We zijn allen samen erfgenen van een bepaald gegeven dat historisch is gegroeid. Maar in de plaats van iedereen met de vinger te wijzen met een theoretische blauwdruk denk ik dat we zeer pragmatisch, vanuit de doelstellingen die het Structuurplan volgens mij terecht naar voren heeft geschoven, moeten bijsturen waar het kan, zonder te bruuskeren, maar door alle ontwikkelingen die we kunnen beletten en haaks staan op dat Structuurplan, resoluut af te houden.

Het Structuurplan voorziet de volgende ontwikkelingsperspectieven voor de kleinhandel. In iedere kern worden lokatievoorwaarden gecreëerd voor de inplanting van de kleinhandel. Zo moeten er onder andere geschikte lokaties worden aangeduid voor mobiliteitsgenererende acti-

Sauwens

viteiten als baanwinkels. Voor kleinhandelzaken die meer oppervlakte nodig hebben, komen er bijzondere terreinen, namelijk de kleinhandelszones. Op bedrijventerreinen zou men zeer strikt moeten zijn en geen kleinhandel mogen toelaten. Kleinhandelslinten die stuurloos zijn gegroeid langs de verkeerswegen, worden geherstructureerd en opnieuw ingericht. En de bestaande verspreide inplantingen worden geval per geval bekeken. Dit zijn een aantal algemene stellingen die verder moeten worden verfijnd. Dit zou gebeuren in afwegingskaders waarin de criteria voor de afbakening en de inrichting zouden moeten worden vastgelegd. Deze afwegingskaders vormen dan weer de basis voor uitvoeringsplannen. Dit zouden bijvoorbeeld bijzondere plannen van aanleg voor iedere kleinhandelszone kunnen zijn. Mijnheer de minister, samengevat kan ik in grote mate akkoord gaan met wat in het voorstel van ontwerp voor het Structuurplan Vlaanderen staat, en ook met de hierboven geciteerde kritiek wat de inplanting van de kleinhandel betreft. Grote shoppingcentra en kleinhandelslinten hollen stads- en gemeentekernen verder uit en verstoren het stedelijke evenwicht. Door hun voorkeur voor een ligging aan de rand van de steden en aan invalswegen palmen ze stukken open ruimte in die niet hoefden te worden aangesneden. Zo gaan ze in tegen de doelstelling van de bescherming van de open ruimte. Ze genereren eveneens heel wat mobiliteit en zorgen ervoor dat er weer extra mobiliteitsproblemen ontstaan die hadden kunnen worden vermeden.

De ideale mobiliteit is de nabijheid. Wonen, werken, winkelen, recreatief samen zijn op vrij korte afstand. De gemiddelde afstand van de woon-winkel-verplaatsing is sedert 1987 verdubbeld. We gaan steeds verder en de schaalvergroting, waarbij ik ook verwijs naar projecten in mijn eigen provincie, zet zich stap voor stap door. We stellen anderzijds vast dat, voordat de auto er was, de centra vrij goed voorzien waren van een openbaar vervoer via de oude buurtspoorwegen, die niet alleen voor personen, maar ook voor goederen een zeer belangrijke verbinding- en vervoersfunctie hadden. Men zag in die kernen ruimte voor de voetganger, de fietser en de tram. De oude postkaarten van de jaren 1910-1920 tonen dat heel duidelijk. Men vindt daar drie dingen op terug die we nu opnieuw zouden willen invoeren : veel groen, veel voetgangers en veel openbaar vervoer. Door het weghalen van een aantal functies uit de kernen en het toelaten van dit soort winkelcentra creëren we vervoersstromen die uit de stad weggaan. De stad zelf zit ondertussen vol wagens van mensen die zich naar de rand of steeds verder wensen te verplaatsen. Het gevolg daarvan is dat de stad onleefbaar wordt en dat we de stadsvlucht kennen. Wie ooit eens de gelegenheid heeft om met een helikopter of een klein vliegtuig over Vlaanderen te vliegen zal zien hoe het tot een groot stadsgewest is uitgegroeid. Willen we beletten dat we naar Amerikaanse of Japanse toestanden evolveren, dan zullen we nu vanuit een sterk Vlaams gezag

paal en perk moeten stellen aan deze ontwikkeling. De kwaliteit van de stedelijke leefomgeving - een problematiek die in alle commissies terugkomt - is een van de belangrijkste thema's in de regeringsverklaring. Deze grootschalige winkelcentra zijn in essentie een aanval op de leefbaarheid van de steden.

Mijnheer de minister, ik wil enkele heel concrete vragen stellen. Ten eerste, in hoeverre erkent de huidige Vlaamse regering nog de doelstellingen van het ontwerp van Structuurplan zoals het door de vorige Vlaamse regering als richtkader werd aanvaard ? Gelden hogergenoemde doelstellingen inzake de inplanting van grootschalige baanwinkels nog steeds ?

Ten tweede, indien dit zo is, werden er dan reeds concrete afwegingskaders om de inplantingen te toetsen opgesteld door de administratie ? Dit werd destijds trouwens door de Vlaamse Raad gevraagd. Zo neen, vindt de minister het opstellen van dergelijke afwegingskaders een prioriteit ?

Ten derde, zijn er andere richtlijnen in verband met deze problematiek ? Ik denk dan concreet aan omzendbrieven of richtlijnen die de minister zijn administratie meegegeven heeft ? Of worden deze in de nabije toekomst opge maakt en verstuurd ?

Ten vierde, werd er een begin gemaakt met de inventarisatie van kleinhandelszones en winkels ? In hoeverre zijn de effecten grondig geëvalueerd, bijvoorbeeld inzake de inname van open ruimte, het wegzuigen van mensen uit de binnenstad ?

Ten vijfde, op 27 januari 1994 werd een motie door het Vlaams Parlement goedgekeurd, waarin de Vlaamse regering werd verzocht een zeer restrictieve houding aan te nemen bij het verlenen van bouwvergunningen voor de inplanting van grote winkelcentra aan de rand van steden en agglomeraties en langs invalswegen, en waarin eveneens verzocht werd bewarende maatregelen te nemen teneinde de in de oriëntatienota - Vlaanderen in vorm - gestelde principes niet te hypothekeren. We zijn nu meer dan twee jaar verder, in hoeverre werd - door u of door uw voorganger - aan deze motie uitvoering gegeven ?

Ten zesde, is de minister bereid om bouwaanvragen voor grootschalige winkelcentra en baanwinkels te bevrozen tot een duidelijke globale visie en bijhorende concrete richtlijnen of afwegingskaders voorhanden zijn ?

Ten zevende, in hoeverre bestaat er een coördinatie met de stedenbouwwetgeving inzake de sociaal-economische vergunningen ? Welke standpunten neemt de minister terzake in ? Is er een evolutie als gevolg van de stellingen die de gewesten terzake ontwikkelen ? Heeft de minister de indruk dat het systeem van de sociaal-economische vergunningen op het federale vlak een daadwerkelijke bijdrage levert aan de zojuist geschetste problematiek ? Is

Sauwens

de minister het er mee eens dat dit het best zou worden geregionaliseerd in de zin die minister-president Van den Brande deze morgen heeft geschetst ?

Ik wil ook nog een bedenking formuleren. We beseffen ten zeerste dat bepaalde trends niet van vandaag op morgen kunnen worden gestopt. Het zogenaamde funshopping, winkelen in een vrijetijdssfeer in kunstmatige centra waar naast de distributiesector ook horeca en bioscoop bijvoorbeeld nadrukkelijk aanwezig zijn, is een dergelijke trend. Het zal niet eenvoudig zijn grotere handelszaken terug in de kernen te krijgen. Ze zijn nu eenmaal reeds ingeplant en zullen nog jaren langs de invalswegen van steden en gemeenten te zien zijn. Ik ben het er mee eens dat men niet alles van vandaag op morgen kan veranderen. Ik meen toch dat het hoog tijd is de negatieve gevolgen van deze trend een halt toe te roepen en op zijn minst om te buigen. We moeten proberen het funshopping terug te brengen naar de stad, waar een verweving van activiteiten en functies nu eenmaal thuishoort. Meer mensen terugbrengen in stads- en gemeentekernen betekent een grotere leefbaarheid voor deze kernen. Daar is ook het historische patrimonium aanwezig dat een meerwaarde aan die activiteiten kan geven. Als we de kaart van Vlaanderen bekijken kunnen we stellen dat er geen plaats meer is voor pseudokernen als de negatieve gevolgen te groot zijn geworden. In dat verband lijkt het bevriezen van de bouwaanvragen essentieel.

Tot hier enkele heel concrete vragen. Ik dank u.

De voorzitter : Wie wil zich hierbij aansluiten ? De heren Cannaerts, Malcorps, Tobback en Lachaert kunnen elk gedurende maximaal vijf minuten hun ideeën uiteenzetten.

De heer Cannaerts heeft het woord.

De heer Leo Cannaerts : Mijnheer Sauwens ging terecht uit van het mobiliteitsprobleem, de ruimtelijke ordening en het economische gegeven. Tenslotte belandde hij bij de heel belangrijke vraag hoe we willen leven. Dit is helemaal geen corporatistische middenstandsvisie tegenover de grootdistributie, zoals ons soms verweten wordt. Mijnheer Sauwens verwees ook even naar het Amerikaanse model. Het is duidelijk dat we dit voorbeeld niet kunnen opvolgen. De mobiliteit is daar helemaal geen probleem, de ruimte is er ontzaglijk. Men heeft er ook geen traditie van steden en kernen zoals in Vlaanderen. In de USA moet men soms 100 km rijden vooraleer een echte kern met alle voorzieningen aan te treffen. Daar ontwikkelen zich kunstmatige kernen. De kwaliteit van het stedelijke milieu moet verbeterd worden. Dit is een van de mogelijkheden om daartoe bij te dragen. Ik verwijs naar de bioscoop Metropolis in Antwerpen. Wie vroeger op de Keyserlei en de Meir een avondwandelingetje maakte, kwam in een heel aangename, veilige omgeving terecht. Door de

bioscopen was er heel wat volk op de been. Door de bioscopen buiten de stad te plaatsen, merken we op dat het gevaarlijke, minder aangename stadsleven zich nu naar de meer degelijke buurten verplaatst. Onlangs was er nog een bendeafrekening op een plaats waar dit tot voor twee jaar onmogelijk zou zijn geweest. Ook professor Vermeersch stelt dat ambachtelijke bedrijven terug in de stadskernen zouden moeten worden opgenomen, al was het maar als een vorm van sociale controle. Ook na het sluiten van de winkels moet er leven in de brouwerij zijn.

Lintbebouwing en lintshopping vergen ook enorm dure infrastructuur. Ook de Koning Boudewijnstichting wees daar terecht op.

De voorzitter : Dank u mijnheer Cannaerts.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik wil even herinneren aan gisteren. Wij kunnen het hier allemaal eens zijn met de doelstellingen van de mensen van de stedenbouwwacht en dan toch moeten vaststellen dat de meerderheid beslist dat het Fenix-project doorgaat. Op die manier heeft deze discussie niet veel zin. Mijnheer Cannaerts wijst op het Amerikaanse model. In Amerika hebben ze inderdaad veel meer ruimte maar ik heb in het boekje van Tom Ronse, Rambo op lemen voeten, gelezen dat er momenteel al 38.000 shoppingmalls zijn. Ook daar worden de stedelijke kernen leeggezogen met nog ergere gevolgen dan bij ons in Vlaanderen. De toestand in Los Angeles is genoegzaam gekend. Wij moeten dat model dus zeker niet navolgen.

Dit is eigenlijk een eerder culturele discussie. Men is bezig op grote schaal artificiële kernen te creëren. In Minneapolis staat het grootste shoppingcentrum van 400.000 m² en men signaleert een trend naar nog grotere megashoppingcentra. Men creëert suburbanisatie, men spreekt nu al over Suburbia in de USA. Er wordt een kunstmatige, fictieve wereld gecreëerd voor een elite met eigen veiligheidsdiensten, een eigen artificieel milieu, een eigen indruk van stedelijkheid. Dit speelt zich af in de culturele sfeer. Daar moeten wij als politici waakzaam voor blijven. Een volgende stap zou nog een stap verder van de werkelijkheid - die voor mij nog altijd de stedelijke werkelijkheid is - kunnen zijn, naar een virtuele realiteit toe. Het is voor mij niet voldoende het funshopping terug naar de steden te brengen. Als eerste stap is bijvoorbeeld wel goed te proberen een aantal bioscopen naar de Keyserlei terug te halen. Ik wil echter het fenomeen funshopping in de actualiteit brengen. Willen we daar tegen in gaan of willen we dat laten betijen ? Ik zou de discussie van het louter ruimtelijke vlak willen opentrekken naar het sociaal-culturele niveau.

De voorzitter : Dank u, mijnheer Malcorps.

De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback : Ik kan mij bij de meeste sprekers aansluiten, die wezen op de band tussen het probleem van de grote winkelcentra en het stedelijke beleid. Ik meen dat daar een van de raakvlakken ligt tussen de bevoegdheden van minister Baldewijns en deze van minister Peeters, die trouwens steeds aandringt op een geïntegreerd beleid. Ik meen dat dit een terechte vraag is, gelet op het zeer complexe karakter ervan. Zoals de heer Sauwens daarnet al zei, hebben deze winkelcentra langs invalswegen en kruispunten of excentrisch gelegen winkelcomplexen vaak een zeer negatieve invloed op de kwaliteit van de stedelijke centra. Minister Baldewijns heeft dit trouwens ook al in zijn beleidsbrief aangestipt door duidelijk te wijzen op de problematiek van de winkelcentra langs invalswegen en kruispunten. Hij heeft wel degelijk de bedoeling om er in grote mate iets aan te doen.

Het enige probleem is op dit ogenblik dat er dringend nood is aan een brede discussie en een breed onderzoek over deze winkelcomplexen en -centra. Dit hebben we ook gisteren bevestigd tijdens de plenaire zitting. Daarbij moeten alle mogelijke aspecten worden overwogen, niet alleen het aspect stedelijk beleid, maar ook het aspect tewerkstelling en open ruimte, wat uiteraard onmiddellijk aansluit bij de bevoegdheden van minister Baldewijns. We moeten de voor- en nadelen van dergelijke ontwikkelingen op alle vlakken duidelijk afwegen, zowel in het Parlement, als bij de besluitvorming.

Ik meen dat deze discussie zeer snel moet plaatsvinden. In afwachting moeten er zoveel mogelijk bewarende maatregelen worden genomen, wat we ook gisteren tijdens de plenaire zitting hebben bevestigd. De evolutie in de richting van excentrisch gelegen winkelcomplexen en -centra moet maximaal worden afgestopt. Wat dat betreft, kan ik me perfect aansluiten bij het grootste deel van wat de heer Sauwens heeft gezegd, namelijk dat we de minister slechts kunnen oproepen om ons zeer snel de mogelijkheid te geven hierover op basis van alle mogelijke gegevens te discussiëren. In afwachting moet er zeer nauwlettend op worden toegezien dat er geen verdere negatieve ontwikkelingen zouden plaatsvinden op dit terrein.

De voorzitter : De heer Lachaert heeft het woord.

De heer Patrick Lachaert : Enigszins aansluitend op wat de heer Cannaerts heeft gezegd, wil ik de omzendbrief van minister Waltiel van 19 juni 1991 houdende de soepele toepassing van stedenbouwkundige voorschriften en zelfs bestemmingswijziging in een industriezone en een zone voor niet-hinderlijke inrichtingen, aanhalen. Hierdoor werd het mogelijk om bepaalde gebouwen die in KMO-zones reeds bestonden, een andere bestemming te geven, bijvoorbeeld van een min of meer industrieel gebouw naar een feestzaal, omdat dit uiteindelijk de lokalisatie samenhoudt. Ik weet dat achteraf die omzendbrief

werd ingekort, maar men kan er niet onderuit dat een aantal initiatieven vandaag in Vlaanderen zijn gerealiseerd. We hebben weinig mogelijkheden op stedenbouwkundig vlak, waardoor we een zekere leegstand kenden, zoals in Zaventem of Oudenaarde, waar zelfs een verkrouting optreedt bij gebrek aan enige soepele toepassing. We beschikken over tamelijk grote panden, die leeg staan en aanleiding geven tot criminaliteit en vandalisme gezien de totale afwezigheid van sociale controle. Het lost op zich niets op alles te blokkeren, zoals enkele sprekers hier hebben gezegd. Er moet vrij vlug iets uit de bus komen. De discussie moet zeer vlug worden gevoerd. Ik wijs naar het probleem van bestaande panden, die men toch moeilijk kan afbreken. We moeten ze een bepaalde functie en inpassing geven.

De voorzitter : De heer Dumez heeft het woord.

De heer Paul Dumez : Behalve het abstracte waarin we redeneren, moeten we weten wat de trends op het vlak van de vrije economie zijn. Mijnheer de minister, ik wil geen misbruik maken van deze gelegenheid, maar er bestaat een zekere parallel met het havenbeleid. Ook hier moeten we nagaan hoe de levende markten evolueren. De trend is geweest dat men alles naar grote centra verplaatst, maar zowel binnen als buiten het centrum. De mensen die de situatie een beetje volgen, weten dat slechts één van de vier kernen, waar we binnen het stedelijke weefsel winkelcentra aantreffen, voorlopig draait. De andere draaien bijzonder slecht. Dat heeft een beetje te maken met de Amerikaanse methode, maar vooral met het feit dat we niet de grote markt hebben om grote industriële centra van zogenaamde kleinhandel te ontwikkelen. Het zijn niet alleen de afstanden. Ook binnen het stedelijke weefsel draaien ze niet. Ik ontvang signalen dat er ook in Wijnegem al problemen zijn. We mogen niet vergeten dat het dikwijls om dezelfde bedrijven gaat die ook in de stad een vestiging hebben. We spreken hier over grotere bedrijven, niet over de individuele middenstander.

Op beide vlakken was dit de trend, maar stilaan komt men daarvan terug. De markt zal zichzelf reguleren. We zullen teruggaan naar de zuivere middenstander die terugkeert naar het stedelijke weefsel. Daaruit wil ik alleen maar concluderen dat het mijns inziens een verstandige houding zou zijn minstens de toestand te bevriezen en een moratorium in te stellen. De tijd zal het misschien zelf een beetje uitwijzen. De levende markt is een belangrijke indicator en gaat al in een andere richting. Ik denk dat we die moeten ondersteunen en de kans moeten geven. In die zin sluit ik me zeker aan bij de bekommernissen die de heer Sauwens heeft geuit.

De voorzitter : De heer Quintelier heeft het woord.

De heer Leonard Quintelier : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, we ondersteunen allemaal het voorstel van de heer Sauwens, zeker wat de versterking van de binnensteden en de grotere gemeenten betreft. Maar we moeten ook binnen het verstedelijkte gebied duidelijke onderscheiden maken, want niet in elke wijk is het passend een winkelcentrum neer te droppen. Vandaar de dringende vraag en wens om aan de uitvoerende stedenbouwdiensten die zich dagelijks om de aanvragen bekommeren, zo snel mogelijk richtlijnen te geven. Deze richtlijnen mogen niet alleen in het teken staan van de linten die er nu al zijn en van de toegangs- en invalswegen van de steden, maar ze moeten ook handelen over het inhoudelijke van de stad zelf. Waar hoort in feite zo'n winkelcentrum thuis? Want het past niet in elk stadsbeeld. We zijn allemaal geneigd om pleidooien te houden om de winkels en de activiteiten naar de binnenstad te draineren. Ik ga er honderd procent mee akkoord, maar het past niet overal. Daar is duidelijkheid over nodig, zodat we in de toekomst geen conflicten teweegbrengen. Die duidelijkheid is ook gewenst voor de gemeentebesturen. Ik ben het niet eens met de heer Sauwens die dit volledig uit de handen van de gemeenten wil trekken. Ik zou er eerder voor pleiten duidelijke richtlijnen aan de gemeenten te geven, zodat zij die met de aanvragen worden geconfronteerd, ook onmiddellijk weten op welke poot ze moeten staan. Want dat is nu totaal niet geweten.

De voorzitter : Minister Baldewijns, u krijgt nu de gelegenheid op deze reeks vragen te antwoorden.

Minister Eddy Baldewijns : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik dank uiteraard de heer Sauwens, omdat hij een algemeen beeld heeft opgehangen van de problematiek, die ons vandaag allemaal bekommert. Ik dank ook de heren Cannaerts, Malcorps, Tobback, Lachaert, Dumez en Quintelier, die zich daarbij hebben aangesloten en enkele heel belangrijke elementen hebben toegevoegd aan het debat. Samengevat zou ik willen zeggen dat ze een reeks soms diepgaande sociaal-economische bedenkingen naar voren hebben geschoven. Ze hebben de economische belangen onderstreept. De heer Sauwens heeft het geheel ook gekaderd in de regionaliseringdiscussie die hier in een andere zaal misschien een verder verloop krijgt. Men heeft het zelfs gehad over de ontwikkeling van de mens in de maatschappij van vandaag en de toename van de agressiviteit.

Alles bij elkaar genomen moeten we toegeven dat het hier om een belangrijk politiek debat gaat over een problematiek die men op verschillende manieren kan proberen aan te pakken. De enen willen het zeer voorzichtig aanpakken en het geheel blokkeren. Anderen stellen voor om evolutief te denken en enige soepelheid aan de dag te leggen. Het is dus niet zo eenvoudig om er de juiste draad in terug te vinden. Maar voor mij is het ook overduidelijk geworden dat heel wat leden van deze commissie het eens zijn met de grote krachtlijnen die voor de ge-

wenste ruimtelijke structuur in Vlaanderen werden vooropgesteld. Naar aanleiding van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werden ze door de vorige regering goedgekeurd. Ik verheug me over het feit dat we voor deze aangelegenheid allemaal de gezichten in eenzelfde richting draaien, we ze het met nuanceringen, maar dat is ook eigen aan een maatschappelijk bestel. Inzake het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen heeft de vorige Vlaamse regering op 5 april 1995 beslist dat de visie zoals weergegeven in het document met als titel de gewenste ruimtelijke structuur in Vlaanderen, het referentiekader vormt voor bestemmingswijzigingen die nog zullen worden doorgevoerd. Ten aanzien van de ontwikkeling van kleinhandel is in dit document een duidelijke beleidsvisie aangegeven. Deze houdt in - en ik citeer - dat de kleinhandel een wezenlijk deel uitmaakt van het functioneren van het stedelijk gebied. De verweving van de kleinhandel met andere functies is essentieel. Kleinhandelslinten kunnen moeilijk deel uitmaken van een gewenste ruimtelijke structuur waarin gedeconcentreerde bundeling en verweving van functies voorop staat. Er wordt geopteerd om de bestaande kleinhandelslinten in hun feitelijkheid te erkennen en ze beter te structureren. Voor de herstructurering van bestaande kleinhandelslinten en voor de inplanting van nieuwe kleinhandelszaken worden volgende ontwikkelingsperspectieven gesteld. Binnen elk stedelijk gebied of elke kern van het buitengebied worden interessante lokatievoorwaarden gecreëerd voor de inplanting van kleinhandel op het niveau van de betrokken kern. In de afbakeningsplannen voor de stedelijke gebieden worden hiervoor geschikte lokaties aangeboden. Kleinhandelszaken die behoefte hebben aan een grotere oppervlakte kunnen worden geconcentreerd op specifieke regionale bedrijventerreinen, met name de kleinhandelszones. Deze lokaties worden gesitueerd binnen de stedelijke gebieden en de economische knooppunten en op goed ontsloten plaatsen, ook voor gemeenschappelijke vervoer. De oppervlakte en de uitrusting zijn afhankelijk van het belang van het stedelijke gebied. Deze lokaties kunnen ook een onderdeel vormen van een groter bedrijventerrein. Op bedrijventerreinen die niet als kleinhandelszone zijn aangewezen, is in principe geen kleinhandel toegestaan. Voor kleinhandelslinten die structuurloos gegroeid zijn langs verkeerswegen, en dit zowel in de stedelijke gebieden, de stedelijke netwerken als in het buitengebied, is een herstructurering via de afbakening en inrichting van de zones van essentieel belang. Tot daar het citaat.

Ik meen dat deze kerngedachte hier door bijna iedereen wordt onderschreven. Mijnheer de voorzitter, in deze periode van het jaar doet me dat veel plezier. Verdere verlinting en verspreide bebouwing van nieuwe kleinhandelsactiviteiten langs verbindingswegen en op knooppunten van verbindingswegen, is in principe ongewenst en staat haaks op het principe van de gedeconcentreerde bundeling.

Baldewijns

De heer Sauwens stelde een vraag over de inventarisatie van winkels : die behoort niet tot het opzet en de doelstellingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. In het informatief gedeelte en de prognoses bij het ontwerp gewenste ruimtelijke structuur wordt enkel gesignaleerd dat er bijkomend 3.512 hectare is te verwachten, als de trend in Vlaanderen wordt voortgezet van 1982 met 4.704 hectare tot 1992 met 7.045 hectare.

In het kader van de verdere uitwerking van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en om de voorwaarden en methode te bepalen om de aangehaalde doelstellingen en ruimtelijke structuren te kunnen vastleggen in ruimtelijke uitvoeringsplannen, wordt een ontwerpnota met als titel ontwikkelingsperspectieven voor kleinhandelsconcentraties uitgewerkt. Deze nota wordt op dit moment door een administratieve werkgroep onderzocht. Het is de bedoeling de elementen uit deze nota later vast te leggen in een verordening of een omzendbrief. Sommige elementen kunnen zelfs in het indicatieve of bindende gedeelte van het Ontwerpstructuurplan Vlaanderen opgenomen worden, aangezien zij onderwerp zijn van een lokatiebeleid dat de integratie bewerkstelligt van ruimtelijke, ecologische, sociaal-economische, veiligheids- en mobiliteitsaspecten.

Het is de bedoeling om het Ontwerpstructuurplan Vlaanderen in een definitieve vorm en na goedkeuring van het planningsdecreet nog voor het reces aan de Vlaamse regering voor te leggen. Dan wordt dit ontwerp in openbaar onderzoek gesteld en ook voor advies aan het Vlaams Parlement voorgelegd. U kan daar dus ook uw rol spelen, deze elementen beoordelen en indien nodig bijkomende voorstellen formuleren. In het kader van de toepassing van de artikelen 7 en 8 van het KB van 28 december 1972 betreffende de voorschriften van de gewestplannen, werd door minister Waltniel op 3 januari 1992 een richtlijn uitgevaardigd waarbij kleinhandel op industriezones aanvaardbaar was. Het ging niet alleen om de heroriëntering van bestaande gebouwen, maar ook om nieuwe vestigingen. Deze richtlijn werd door mijn voorganger reeds ingetrokken. Ik heb deze richtlijn ook expliciet opgenomen op de lijst van omzendingen en richtlijnen die worden opgeheven. De reeds vernoemde ontwerpnota met als titel ontwikkelingsperspectieven voor kleinhandelsconcentraties heeft nog geen wettelijk karakter. Wel werd aan de administratie gevraagd om de visie zoals weergegeven in het document met als titel de gewenste ruimtelijke structuur in Vlaanderen, als referentiekader te gebruiken bij het adviseren van bouwaanvragen voor winkelcentra en baanwinkels. Dit standpunt zal ik nogmaals bevestigen. Een bevroren van alle aanvragen is in het kader van een goed ruimtelijk beleid niet noodzakelijk. Maar een streng toezien en toepassen van de randvoorwaarden kan ook al het nodige effect bewerkstelligen.

In het kader van de juist geschetste visie beoordeelt de Afdeling Stedebouwkundige Vergunningen van de Administratie Ruimtelijke Ordening per geval de bouwaanvragen voor betreffende projecten. Het KB van 28 december 1972 inzake de toelichting bij de voorschriften van de gewestplannen, voorziet dat - en ik citeer - in woongebieden handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf is toegelaten en dat er dienstverleningsgebieden zijn voorzien hoofdzakelijk bestemd voor grootwinkelbedrijven. Het is echter niet toegestaan in woongebieden, als het niet verenigbaar is met de woonbestemming. Deze onverenigbaarheid kan voortvloeien uit het intrinsiek hinderlijke of storende karakter van het bedrijf, of uit het bijzondere karakter van het woongebied, zoals woonparken bijvoorbeeld, of uit de goede ruimtelijke ordening van de omgeving ter plaatse. Hiertoe dient een onderzoek te gebeuren van de aard van de omgeving, de bereikbaarheid van de vestiging, de aanwezigheid van voldoende parkeerterreinen, de invloed op het verkeer in de omgeving en de architectuur van het geheel. Zeker wat de verkeersimpact betreft, werd aan deze randvoorwaarden in het verleden wellicht te weinig aandacht besteed. Hierbij kan nog worden aangestipt dat de MER-wetgeving op deze projecten slechts van toepassing is voor zover ze ressorteren onder de criteria van een stadsproject met een oppervlakte van 10 hectare of meer.

Op korte termijn wordt een operationele visie ontwikkeld, die gebaseerd is op de praktijk. De praktijk wordt gevormd door de verschillende beroepsdossiers die mij ter beslissing worden voorgelegd. In het kader van deze praktijk werden nu al een aantal beslissingen genomen, die ik eerder heb opgesomd bij een vorige interpellatie. De ministeriële omzendbrief van 3 januari 1992 met betrekking tot de aard van de bedrijven die op een industriezone en/of ambachtelijke zone kunnen worden ingeplant, werd recent ingetrokken. Het is dan ook niet meer mogelijk dat op deze schaarse terreinen her en der, zonder veel planning, commerciële inplantingen opduiken. In het gewestelijk ontwikkelingsplan van Brussel werd de mogelijkheid tot inplanting van commerciële functies beperkt. De vrees bestaat dat deze commerciële functies zullen uitzwermen over Vlaams-Brabant. Aan de directeur van deze buitendienst werden dan ook de nodige instructies gegeven om deze evolutie nauwlettend te volgen.

Tevens worden er afspraken gemaakt opdat bij het verlenen van de sociaal-economische attesten in de Nationale Commissie voor Distributie, voldoende aandacht naar het aspect ruimtelijke ordening zou gaan. De nieuwe commissie is evenwel nog niet geïnstalleerd. De huidige wetgeving op de ruimtelijke ordening laat niet toe om handel en distributie als vergunningsplichtige activiteiten te behandelen. Het sociaal-economisch aspect staat dus los van de behandeling van het bouw dossier. Het is wel mijn bedoeling om beide procedures binnenkort beter op elkaar af te stemmen. De nieuwe commissie zal naar een oplos-

Baldewijns

sing in die zin zoeken. Vanuit mijn bevoegdheid openbare werken behandel ik met de meeste omzichtigheid alle aanvragen tot machtiging om in de bouwvrije stroken van de gewestwegen commerciële voorzieningen in te planten. In een aantal gevallen werd deze machtiging reeds geweigerd. De eventuele inplanting van een aantal commerciële functies aan de stadsrand door middel van een bijzonder plan van aanleg, wordt eveneens met de meeste omzichtigheid behandeld. Meer dan één BPA met zulke bedoelingen werd al tevergeefs ter goedkeuring aan de minister voorgelegd. Omdat de laatste tijd heel wat ongevallen worden gesignaleerd op wegen met baanwinkels, zal bij nieuwe bouwaanvragen worden nagegaan of het met het oog op de verkeersveiligheid wel verantwoord is om te bouwen of te verkavelen buiten de bebouwde kernen. Artikel 37 van de Stedebouwwet stipuleert dat in zulke gevallen geen planschade verschuldigd is bij weigering van de vergunning. Het document met als titel de gewenste ruimtelijke structuur in Vlaanderen vermeldt ook duidelijke doelstellingen inzake mobiliteit. Ook de ontwerpnota, die momenteel wordt onderzocht, somt voorwaarden met betrekking tot de mobiliteit op. Tot op heden ging er weinig aandacht naar deze invloed van grootwinkelbedrijven op de mobiliteit. Dat is in het buitenland niet beter. Ik citeer in dit verband een nota van oktober 1995 van de Nederlandse Rijkswaterstaat met als titel het effect van geconcentreerde grootschalige handelsvestiging op de mobiliteit. Hierin staat -en ik citeer- dat uit geen enkele buitenlandse studie blijkt dat de mobiliteitseffecten zwaarwegende beleidsargumenten zijn. Hooguit worden voor nieuwe perifere centra modelstudies uitgevoerd om te bepalen of de parkeer capaciteit en de capaciteit van de infrastructuur in de directe omgeving voldoende zijn. De algemene mobiliteitseffecten van perifere detailhandel staan dus niet op de agenda. Uit de inventarisatie van gegevens uit binnen- en buitenland is gebleken dat er nauwelijks kwantitatieve gegevens over de mobiliteitseffecten van perifere detailhandel voorhanden zijn. Einde citaat. De Vlaamse situatie is niet veel gunstiger. Wel werden in het kader van de MER-verplichting op initiatief van de aanvrager van de bouwvergunning, al enkele mobiliteitseffectrapporten, Mober, opgesteld. Op die wijze kunnen de resultaten van Mober-studies expliciet in een besluitvormingsproces worden opgenomen. Men zou kunnen overwegen om ten aanzien van deze rapporten een afzonderlijke besluitvormingsprocedure in te voeren door een afzonderlijk decreet, waarbij het mogelijk is aanvullende voorafgaande verplichtingen en/of aanvullende verplichtingen tijdens de exploitatie op te leggen. Een aantal initiatieven in die richting werden genomen. De invoering van een nieuwe, aanvullende procedure tot het bekomen van een vergunning is echter in tegenspraak met ons beleidsvoornemen om tot een vereenvoudiging van de vergunningsprocedure te komen. Het lijkt ons daarom aangewezen om de mobiliteitsgeneratie van gro-

tere winkelbedrijven expliciet op te nemen in meer globale voorafgaande plannings- en beleidsbeslissingsprocedures, zoals bijvoorbeeld in een afzonderlijk afwegingskader voor grootwinkelbedrijven. Dit kan ook ter sprake komen bij de besprekingen met de minister voor leefmilieu over de aanpassing van de MER-wetgeving. Al deze voorwaarden zullen ook als toetskader voor bouwvergunningen kunnen worden gehanteerd.

Ik heb gemerkt dat er bijzonder veel belang wordt gehecht aan de mobiliteitsproblematiek. Ik wil verwijzen naar de mobiliteitsconvenanten die wij wensen in te voeren. Daar wordt een globale oplossing voor dergelijke situaties vooropgesteld. Ook vanuit de gemeente worden engagementen inzake ruimtelijke ordening verwacht, in het bijzonder inzake het lokatiebeleid. Zo krijgen we de grootste garantie dat infrastructuurinvesteringen maximaal gevrijwaard zijn. Het is misschien te vroeg om terzake een debat te voeren. Ik kan echter verwijzen naar een voorbeeld waar men bij het aanleggen van een rondweg, om de kern te ontlasten, aan de gemeente vraagt geen bijkomende lintbebouwing langs deze rondweg toe te laten. Zo bekomt men een optimaal rendement, zowel ruimtelijk als financieel.

Ik denk, mijnheer de voorzitter, op deze manier, misschien te uitvoerig, geantwoord te hebben op de interpellatie van mijnheer Sauwens. Mijnheer Tobback kan ik verzekeren bereid te zijn uitvoerig op deze thematiek terug te komen in het kader van de algemene ruimtelijke ordening of de mobiliteit.

De voorzitter : Ik dank mijnheer de minister.

Ik moet er u op wijzen dat wij dan - aangezien de beleidsbrief ruimtelijke ordening al besproken werd in de commissie - daarvoor de plenaire zitting moeten uitkiezen, indien de resolutie die gisteren in de Vlaamse Raad werd aangenomen, wordt uitgevoerd. In die resolutie stond dat ter gelegenheid van de bespreking van die beleidsbrief ook de problemen van de grote winkelcentra ter sprake zou komen. Daar de commissiezitting reeds plaatsvond, zal dit in de plenaire zitting moeten gebeuren.

De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : In het antwoord van de minister merken we de zorg om in 1996 en 1997, dus vooraleer het Structuurplan afdwingbaar zal zijn, geen onherroepelijke dingen te laten gebeuren op het terrein zelf. Ik neem aan dat een aantal richtlijnen die u aan uw administratie gegeven hebt ook op het terrein enig effect zullen sorteren. Wij zullen niet nalaten in de toekomst hierop terug te komen.

De voorzitter : De heer Lachaert heeft het woord.

De heer Patrick Lachaert : U opperde het idee om kleinhandelzaken in bepaalde zones onder te brengen en zo

Lachaert

nieuwe realisaties te vermijden. Ik ben vertrouwd met de problematiek van de naleving, die op stedenbouwkundig vlak niet zo afdwingbaar is. Er schuilt misschien een mogelijkheid in het opstellen van de notariële verkoopsakten. Waarschijnlijk zal er ook op federaal vlak iets moeten gebeuren om die stedenbouwkundige voorschriften en de nalevingsplicht in de notariële akten te kunnen plaatsen.

Ik wil u ook vragen welke administratie inzake de Mober's zal adviseren ?

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Ik wil wijzen op een noodzaak aan continuïteit in het beleid. Ik ben het in grote lijnen eens met de bedenkingen die de heer Lachaert

maakt. Wat de laatste vraag betreft, moet ik erop wijzen dat stedenbouwkundige attesten slechts een beperkte geldigheidstermijn hebben en dat de Mober's in het afweingskader moeten worden opgenomen. Vandaar mijn genuanceerd antwoord ter zake.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

We gaan verder in besloten vergadering.

[...]

– *De vergadering wordt gesloten om 17.15 uur.*
