



VLAAMS PARLEMENT

ZITTING 1995-1996

OPENBARE COMMISSIEVERGADERING

HANDELINGEN

COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN
EN VERVOER

VERGADERING VAN DONDERDAG 21 MAART 1996

Interpellatie van de heer Arnold Van Aperen tot de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie en tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de HST
Met redenen omklede moties

Interpellatie van de heer Marc Olivier tot de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, over het nakomen door de Vlaamse regering van de met redenen omklede motie van 27 januari 1994 tot besluit van de op 13 januari 1994 door de heer Josef Van Eetvelt in commissie gehouden interpellatie tot de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de inplanting van grote winkelcentra langs invalswegen en aan de rand van de steden
Met redenen omklede motie

VOORZITTER : De heer Jaak Gabriels

– *De interpellatie wordt gehouden om 10.06 uur.*

Interpellatie van de heer Arnold Van Aperen tot de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie en tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de HST

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Van Aperen tot de heer Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie en tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de HST. Ik neem aan dat de minister van Openbare Werken ook zal antwoorden in naam van minister-president Van den Brande ?

Minister Eddy Baldewijns : De minister-president zal antwoorden op de tweede interpellatie. Op de eerste interpellatie antwoord ik ook namens de minister-president.

De voorzitter : De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Arnold van Aperen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, daar het om een actueel en hoogdringend probleem gaat, had ik gevraagd deze interpellatie in openbare zitting te mogen houden. Deze commissievergadering is misschien een van de laatste mogelijkheden om te interpellieren over deze Hoge Snelheidslijn, de HSL. De Vlaamse regering zal immers autonoom beslissen over het te volgen tracé. Het Vlaams Parlement kan slechts richtlijnen geven. De negen Vlaamse ministers bepalen zelf waar de HSL komt te liggen en waar de supersnelle trein later tegen 300 kilometer per uur zal voorbijrazen. We verzetten ons tegen de aanleg van een dergelijke lijn, met alle mogelijkheden die wij als Vlaams volksvertegenwoordiger hebben. Vandaag proberen we nog wat ultieme goede raad te geven en u te doen

inzien dat de aanleg langs de E19 de slechtst mogelijke oplossing is. Ik heb ook de nodige vragen omtrent de rendabiliteit en de economische haalbaarheid van deze HSL naar Nederland. Andere collega's en ikzelf vragen ons af wat het nut ervan is. In Europese context wordt de HSL ons opgedrongen, in dit geval door Nederland. We moeten hen echter duidelijk maken dat zij de vragende partij en wij de gevende partij zijn. Ik weet maar al te goed hoe zuinig en zakelijk onze noorderburen zijn, hoe ze steeds het laken naar zich toe proberen te trekken en hoe ze ons overdonderen met hun welbespraaktheid. Ik ga ervan uit dat ze, ondanks alles, een HSL wensen en eisen. Nu moet en kunt u, mijnheer de minister, kiezen tussen een aantal mogelijkheden. Er werden plannen neergelegd voor het haventracé en voor het tracé langs de E19. Het tracé langs de E19 loopt grotendeels aan de westelijke kant, behalve voor het grondgebied van Hoogstraten, waar aan weerszijden in een tracé werd voorzien. Ik vraag me af hoe dat komt, ik vermoed onder druk van Nederland. Het tracé langs de E19 bedraagt 36 kilometer, langs de Havenweg slechts 11 kilometer. Dat betekent dat er 25 kilometer meer huizen, bedrijven, gronden in beslag worden genomen van inwoners, belastingbetalers, kiezers, gemeenten, provincies, Vlaanderen en België. Dat komt neer op 100 tot 250 hectare die Vlaanderen voor eeuwig en altijd moet afstaan. Er worden langs de E19 meer mensen getroffen dan langs de Havenweg. Niemand kan ontkennen dat zich langsheen die 25 kilometer zeer waardevolle percelen bevinden, ook noodzakelijke landbouwgronden. Het tracé langs de E19 brengt de meest negatieve gevolgen mee voor mens en milieu en daar zijn we toch allemaal mee begaan. Ter gelegenheid van de opening van dit nieuwe parlamentsgebouw hebben we toch allemaal eendrachtig het goede voornemen gemaakt het onderste uit de kan te halen voor Vlaanderen en zo weinig mogelijk van ons grondgebied af te staan.

Afzien van de HSL is de financieel voordeligste optie. Aangezien de verwezenlijking toch een voldongen feit is, is het Havenweg-tracé het voordeligste, dit niettegenstaande de overeenkomst dat Nederland – als compensa-

Van Aperen

tie voor het langere traject in Vlaanderen – een eenmalige tussenkomst van 18 miljard frank zou betalen. Enerzijds is dit bedrag ontoereikend en anderzijds weet men dat infrastructuurwerken van een dergelijke omvang altijd duurder uitvallen dan oorspronkelijk geraamd. Door de Havenweg te kiezen bespaart u de federale regering en de NMBS grote en onvoorziene uitgaven. De investeringen in deze HSL zullen zwaar doorwegen op het budget van de NMBS, waardoor noodzakelijke investeringen voor het binnenlandse spoorwegennet in het gedrang zullen komen.

De keuze voor de E19 staat ook haaks op vroegere beslissingen. De federale regering besliste in 1990 het tracé uit te bouwen langs de bestaande lijn 12 of langs de Havenweg. De Vlaamse regering besliste op 12 juni 1991 dat alleen de voor mens en milieu minst hinderlijke tracés in aanmerking kunnen komen. Aangezien het tracé langs de E19 driemaal langer is dan het tracé langs de Havenweg, is dit ook driemaal schadelijker voor mens, dier en milieu. De NMBS en de Vlaamse regering blijven tot vandaag verklaren dat hun voorkeur blijft uitgaan naar het Havenweg-tracé. Ook de streekcommissie en alle gemeentebesturen brachten een ongunstig advies uit, dit over alle politieke grenzen heen. Er waren ook vele bezwaren van bedrijven en personen. Het tracé langs de E19 werd pas in overweging genomen na heel wat chantage vanwege de Nederlandse regering. Nederland ontzegde ons land, uit concurrentieoverwegingen, gedurende 20 jaar de verdieping van de Schelde. Nu ze er niet meer onderuit kunnen, wordt dit dossier aangegrepen om Vlaanderen en België te chanteren en de voor Nederland meest voordelige oplossing op te dringen, namelijk een HSL-tracé langs de E19. In Nederland onteigent men minstens 100 meter, ook al heeft men minder grond nodig. Zo worden de aanpalende terreinen maximaal beschermd. Bij ons is daar geen sprake van. Indien er maar 20 meter nodig is, wordt er ook slechts 20 meter onteigend. De reservatiestrook, waarbinnen later de werken zullen worden uitgevoerd, werd tussen de 70 en de 100 meter bepaald. De zeer grote schade aan de omgeving en de leefbaarheid, de vele bedrijven die worden getroffen, de bijkomende lucht- en bodemverontreiniging, de zeer hoge kosten voor de aanleg en het onderhoud, de gronden en gebouwen die voor eeuwig en altijd worden afgestaan, het ontbreken van elk positief aspect aan de aanleg langs de E19, zijn even zo veel argumenten waarmee we u vragen, mijnheer de minister, uw collega's ervan te overtuigen dat ze voor het haventracé en niet dat langs de E19 moeten opteren.

Op 26 februari 1996 had ik het genoegen in Schoten een vergadering van burgemeesters – ook Nederlandse burgemeesters van Woensdrecht en Huibergen – bij te wonen. De Nederlandse burgemeesters werden al in 1993 uitvoerig ingelicht en geconsulteerd aangaande dit tracé. De regering, het parlement en de provinciale staten hadden

voor de E19 geopteerd. Ze schrokken wel van de uitspraak van de streekcommissie van de provincie Antwerpen, maar ze werden ondertussen alweer gerustgesteld door het kabinet. De Nederlandse burgemeesters hadden ook al kennis genomen van de A11-goederenspoorweg langs de Havenweg. Hierover zou, volgens hen, al een pre-advies bestaan. Ik blijf me afvragen waarom we zo hulpeloos achterop blijven hinken. Ik hoop dat de ministers de beste keuze zullen maken. De SP, bij monde van de heer Tobback, vroeg om uitstel van de beslissing tot 2005 om zodoende de tijd te hebben om de zaak beter te bestuderen. Naar verluidt zou de beslissing over het tracé op 28 mei 1996 door de ministerraad worden genomen. Ik hoop dat de meest voordelige optie voor Vlaanderen het zal halen. Ik hoop ook dat de eventuele schadeclaims voor derving van inkomsten voor gronden en gebouwen – ik denk aan kadastraal inkomen en personenbelasting – die de gemeentebesturen zullen indienen, zullen worden geruggesteund door de Vlaamse regering. Tot daar een eerste aanzet. Ik denk dat ook andere collega's hun zienswijze willen uiteenzetten en dat ik na het antwoord van de minister nog een kans krijg om hem van repliek te dienen.

De voorzitter : Wie wil nog het woord ? U kunt spreken gedurende maximaal vijf minuten.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik ben een beetje verbaasd en teleurgesteld door de teneur van uw betoog, mijnheer Van Aperen. Dit weekend zal waarschijnlijk de laatste grote manifestie worden gehouden om de komst van de HST ten noorden van Antwerpen tegen te houden. Ik was heel blij dat er, eindelijk, over de fractiegrenzen heen en ook over de twee tracés heen, een gezamenlijk verzet tegen de TGV op gang was gekomen. Nu splitst u de zaken opnieuw op. U stelt dat de E19 zeker niet in aanmerking komt als tracé en dat zodoende maar voor de Havenweg moet worden gekozen. Dit is een verdeel-en-heers-politiek die ik betreurt. Net nu heel wat mensen van langs de beide tracés de krachten hadden gebundeld en neen aan de HST ten noorden van Antwerpen hebben gezegd. Agalev verzet zich trouwens al 10 jaar tegen de HST ten noorden van Antwerpen. Ik stel vast dat er honderden bezwaarschriften tegen de beide voorgestelde tracés ten noorden van Antwerpen werden ingediend bij de provincie Antwerpen. Dit kan niet afgedaan worden als een goedkope niet-in-mijn-achtertuin of NIMBY-reactie, wel als een zeer gezonde, rationele reactie. We opperden altijd al dat de druk op de open ruimte ten noorden van Antwerpen veel te groot wordt. We vinden het onverantwoord, in deze omstandigheden, tegen heug en meug, een beslissing door te drijven. De definitieve beslissing verdragen zou ons inziens de meest wijze oplossing zijn.

Over de rendabiliteit van de HST is het laatste woord nog niet gezegd. Het is opmerkelijk dat men juist nu in Frankrijk besluit om het project terug te schroeven. Het Franse

Malcorps

transportplan 1996-2000 kiest nu voor de Pendolino : snelle treinen op bestaande sporen. Dit is een brochure – geschreven door mevrouw Aelvoet, gepubliceerd door Agalev in 1988 samen met de Duitse Grünen en de vrienden van Groen Links – waarin we pleiten voor de Pendolino. Die kantelbaktrein bestaat al in Zwitserland en in Italië. Nu wordt die ook ingezet tussen Lyon en Turijn. Ook daar ziet men in dat de investeringen in de HST op termijn onbetaalbaar zijn en ten koste gaan van het binnenlandse treinverkeer. Dit is een reden te meer om de beslissing te verdagen.

Een andere reden is het gemis aan perspectief op een daadwerkelijke uitbouw van het binnenlandse treinverkeer. We zijn blij dat deze commissie, mede omwille van deze bekommernis, de NMBS zal horen op 2 mei eerstkomend. Ik wil trouwens voorstellen ook het Front van de Binnenlandse Trein uit te nodigen. Ik wil er bij de minister op aandringen geen definitief standpunt in te nemen voor die datum. Ik wil er ook op aandringen nog geen bouwvergunningen af te leveren voor trajecten waarover nog discussie bestaat met de NMBS.

Ten slotte wil ik nog een concreet voorbeeld aanhalen uit de regio Leuven. Enkele weken geleden beëindigde men daar een openbaar onderzoek naar aanleiding van de bouwaanvraag voor de aanleg van een HST-verbinding via spoorlijn 36, Brussel-Leuven. In het ontwerp werd echter geen melding gemaakt van de aanleg van een directe verbinding tussen de lijnen 35, naar Aarschot en Diest, en 36. Nochtans behoorde de directe verbinding van de Noord-Hagelandse steden Aarschot en Diest met Brussel tot de prioriteiten die de Vlaamse regering in 1990 kenbaar maakte aan de NMBS. Dit voorbeeld is symptomatisch voor de wijze van besluitvorming die hier wordt gehanteerd. Verscheidene organisaties in het Hageland dringen al jaren aan op de aanleg van die zogenaamde bocht naar Aarschot. Ook het Front van de Binnenlandse Trein heeft erop gewezen dat de werkelijke reistijd op die manier, ook voor mensen die uit Limburg komen, met 15 tot 20 minuten kan worden verkort. Dit is veel belangrijker dan de tijdswinst die een HST op lijn 36 kan bewerkstelligen. Dit zou ook veel goedkoper zijn : de investering bedraagt 250 miljoen frank. Dit is een van de vele voorbeelden waar de HST rechtstreeks in conflict komt met de verbetering van het binnenlandse net. Ik wil ook nog even op de eigen regio terugkomen. Vorige maandag zei ik al dat het, inzake de mobiliteit rond Antwerpen, belangrijk is tot een trendbreuk te komen. Ik schetste het gevaar van de automobiele omsingeling van Antwerpen. Niet door de effectieve uitvoering van de grote ring, maar door de inpassing van allemaal kleine stukjes ring, ook in het Waasland, die Antwerpen omsingelen. We moeten zeer goed nadenken en afwegen of we niet eerder moeten investeren in een voorstedelijk openbaar vervoersnet in plaats van in de TGV.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Ik zal proberen kort te zijn. Ik sta volkomen achter de visie van de heren Van Aperen en Malcorps maar ik heb een beetje medelijden met hen. *(Opmerkingen en gelach)* Zij worden door hun eigen partij in de rug geschoten. De heer Van Aperen pleit tegen het E19-tracé, de heer Beysen heeft dat tracé mee goedgekeurd in de Antwerpse gemeenteraad. *(Opmerking van de heer Ward Beysen)*

De voorzitter : Mijnheer Beysen, u kunt straks antwoorden.

De heer Jan Penris : De heer Malcorps wordt in de rug geschoten door mevrouw Vogels, schepen voor Ruimtelijke Ordening in de Antwerpse gemeenteraad. Mijnheer de minister, we hebben u al enkele keren geïnterpelleerd – en u hebt ons toen uitdrukkelijk geantwoord – naar aanleiding van een mogelijke verdoken koppeling tussen de Scheldeverdieping en het E19-tracé. U hebt zo'n verdoken agenda toen in alle toonaarden ontkend. Waarom vraagt havenscheper Delwaide ons dan dat E19-tracé alstublieft goed te keuren ? We zouden anders de Scheldeverdieping in het gedrang brengen. De heer Van Aperen heeft een interessante gedachte geuit. We hebben als Vlaams Parlement in deze belangrijke maatschappelijke aangelegenheid inderdaad weinig praktische beleidsinvloed. Ik zou de commissie – in het kader van de nieuwe open politieke cultuur – willen voorstellen om samen te zoeken naar een middel om die beleidsbevoegdheid alsnog naar ons toe te trekken. We mogen het niet aan de Vlaamse regering overlaten om op 28 mei een tracé te kiezen.

De voorzitter : U stelt voor de bevoegdheid over de NMBS naar ons toe te halen ?

De heer Jan Penris : U weet best dat dit een oude eis van ons is.

De voorzitter : Ik neem aan dat dat een aanlokkelijk idee is maar dat is nu niet aan de orde.

De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts : Voorzitter, mijnheer de minister, mijnheer Van Aperen, we zijn blij dat u zich verzet tegen het E19-tracé, maar we hadden nog liever gezien dat u zich ook verzette tegen het haventraject. Ook daar liggen waardevolle natuur- en landbouwgebieden. Moet iedereen inderdaad niet eens kijken wat in zijn eigen partij gebeurt ? Zowel schepen Delwaide als Gantman keuren het voorstel van mevrouw Vogels goed. Ik wil ook nog eens de schijnheiligheid van Agalev aanklagen. In Antwerpen adviseert mevrouw Vogels om de HSL langs de E19 te laten lopen en twee VLD-schepenen keuren dat mee goed. Als iedereen voor zijn eigen deur veegt, is heel de straat proper.

De voorzitter : Twee collega's willen hierop nog reageren.

De heer Beysen heeft het woord.

De heer Ward Beysen : Ik wil repliceren op wat de heer Penris heeft gezegd. Ik was niet van plan iets te zeggen, want de heer Van Aperen heeft ons standpunt goed vertolkt. Ik heb mijn keuze niet gebaseerd op het standpunt van het college want ik had vroeger een ander standpunt en ik wil me daaraan houden. De Vlaamse regering heeft niet de moed om meteen eenzelfde keuze te maken. Ze maakt het zich nu gemakkelijk en laat anderen de kastanjes uit het vuur halen door het opvragen van adviezen. Mocht de Vlaamse regering van meet af aan gezegd hebben : dit tracé verdient om die en die reden onze voorkeur, dan kon de adviesprocedure daaraan worden getoetst. Mijn voornaamste bezwaar was dat de Vlaamse regering de stad Antwerpen en anderen een keuze heeft laten maken. Mijn grote kritiek op het Antwerpse schepcollege is dezelfde, het is niet aan de stad Antwerpen om die keuze te maken, het is aan de Vlaamse regering om dat te doen.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik kan instemmen met de heer Beysen wat dat laatste punt aangaat. Antwerpen kan hierover inderdaad niet beslissen. Het is aan de Vlaamse regering om te beslissen en aan het Vlaams Parlement om zich daarover uit te spreken. Dat hebben ze in het verleden al gedaan en kunnen ze eventueel opnieuw doen. Dan moet iedereen kleur bekennen. Mevrouw Vogels was gebonden door een procedure. Zij moest namens het bestuur van de stad Antwerpen een bepaald advies uitbrengen. Ze heeft heel duidelijk laten verstaan dat ze achter het standpunt van de partij blijft staan en tegen de HST ter hoogte van Antwerpen is.

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik wil me niet mengen in de woordenwisseling over wie wat waarom heeft gezegd. Ik waardeer wel de bevestiging van de heer Beysen dat hij zijn standpunt aanhoudt. Ik zal proberen een zo duidelijk mogelijk antwoord te geven op de punctuele vragen van de heer Van Aperen.

De eerste vraag gaat over de uiteindelijke voorkeur van de Vlaamse regering voor het traject van de HSL. Er is nog geen uiteindelijke voorkeur van de Vlaamse regering, noch voor de HSL in het algemeen, noch voor de mogelijke varianten in de probleemgebieden zoals bijvoorbeeld door het Peerdsbos of ter hoogte van Hoevenen. Daarmee bevestig ik wat in het verleden al werd gezegd. De Vlaamse regering zal haar voorkeur in de komende maanden bepalen met het oog op de gewestplanwijziging die definitief moet worden vastgesteld door de Vlaamse rege-

ring ten laatste op 28 mei 1996, tenzij een verlenging van de termijn noodzakelijk wordt geacht.

Die meningsvorming zal gebaseerd zijn op de volgende elementen : ongeveer 8.100 bezwaarschriften tegen de HSL in het algemeen ; ongeveer 15.000 bezwaarschriften tegen het E19-tracé ; ongeveer 1.800 bezwaarschriften tegen het havenweg-tracé ; het gunstig advies van de gemeenten Hove en Kapellen en van Antwerpen voor het E19-tracé ; het ongunstig advies in het algemeen van alle andere betrokken gemeenten ; het gunstig advies van de Bestendige Deputatie van Antwerpen voor het E19-tracé ; – het – nu nog niet officieel overgemaakte – advies van de Streekcommissie dat opteert voor het havenweg-tracé ; het richtinggevend advies zoals zal worden geformuleerd in het eindrapport van de gezamenlijke Vlaams-Nederlandse ambtelijke werkgroep inzake de vergelijkende studie van de tracés, dat begin april 1996 zal worden overgemaakt. De afweging van al deze elementen, ruimtelijk-ecologisch, sociaal-economisch, verkeerstechnisch, financieel, grensoverschrijdend en qua mobiliteit, zal geen sinecure zijn. Ik wens erop te wijzen dat zowel Belgische als Europese studies aantonen dat de ruimtelijke en milieu-impact van personenverkeer met de HST veel beperkter is dan de andere alternatieven. Per miljoen reizigerskilometer is de ruimte-inname van de HST ongeveer half zo groot als van de autosnelweg. Het energieverbruik is ongeveer half zo groot als van vervoer over de weg of met het vliegtuig. Met uitzondering van de uitstoot van zwaveldioxide en aerosols, is de HST minder belastend in zijn uitstoot van stikstofoxiden, koolstofmonoxide, koolwaterstoffen en koolstofdioxide. Bij gelijkwaardige vervoerprestaties wordt de HST een doeltreffend middel om de luchtverontreiniging gevoelig terug te schroeven. (*Opmerking van de heer Johan Malcorps*)

Minister Eddy Baldewijns : Ik heb ook niet met uw standpunt gelachen. (*Algemeen gelach*)

De heer Ward Beysen : Maar u hebt daar wel moeite voor moeten doen. (*Gelach*)

Minister Eddy Baldewijns : Ja mijnheer Beysen, wat wilt u ? Dit ondanks de nu al vastgelegde en in de toekomst geldende strengere normen voor personenwagens en vliegtuigen. Het aantal door geluidshinder gestoorde personen zou minder dan de helft zijn van het aantal bijkomend door geluidshinder gestoorde personen langsheen de respectieve autowegen. Op dit ogenblik zijn er zeker nog teveel onbekenden om zicht te hebben op de uiteindelijke effecten van de HSL op de mobiliteit in Vlaanderen. Het is moeilijk in te schatten hoeveel mensen uiteindelijk de overstap zullen wagen van de auto naar de trein, of toch een vliegtuig zullen nemen. Het rapport van de ambtelijke werkgroep is u bekend. Ik sta soms perplex als ik hoor dat het hier niet, en in Nederland wel bekend zou zijn. In dat rapport wordt uitgegaan van een raming van 5,4 miljoen tot 6,6 miljoen grensoverschrijdende reizigers

Baldewijns

per jaar tegen 2005. In de gehanteerde modellen zijn reistijd, frequentie, rechtstreekse verbindingen en prijs de drie meest bepalende factoren voor reizigers-prognoses. De daadwerkelijke ontwikkeling van het aantal reizigers in 2005 is in sterke mate afhankelijk van de gekozen marktbenadering. Er is bij de prognoses geen rekening gehouden met extra substitutie van korte afstandsvluchtverkeer door speciale maatregelen van de overheden, met de toenemende congestie op de wegen en eventuele kostenverhogende maatregelen voor het autoverkeer. Over de impact op en van het mobiliteitsbeleid zoals verwoord in mijn beleidsbrief ga ik straks verder. Een andere belangrijke vraag van de heer Van Aperen, en anderen, betreft de bereidheid van de Vlaamse regering om de ruimtelijke gevolgen van haar keuze te dragen. Na afweging van alle adviezen, na de financieel-economische afweging, na de milieu-effectenanalyse en ten gevolge van de engagementen in het kader van Europese afspraken over het Trans-Europees-Netwerk zal blijken welke ruimtelijke gevolgen de Vlaamse regering bereid is te dragen. Het feit dat een in herzieningstelling van de gewestplannen Turnhout en Antwerpen werd ingezet met aanduiding van een reservatiezone geeft uiteraard al een intentie weer. Hierbij is wel de samenhang van belang met de inspanningen die moeten worden geleverd door de NMBS inzake verbetering van het binnenlands personen- en goederenverkeer in het kader van het mobiliteitsbeleid.

Het is ook belangrijk na te gaan of bij de voorbereiding van het Structuurplan Vlaanderen rekening werd gehouden met de keuze voor een bepaald tracé. In het voorstel van ontwerp van het Structuurplan wordt de visie uit De Gewenste Ruimtelijke Structuur in Vlaanderen, door de Vlaamse regering voorlopig als referentiekader gehanteerd voor bestemmingswijzigingen in het kader van de ruimtelijke ordening of andere sectorale initiatieven. De tekst uit dit voorstel luidt als volgt, ik citeer : Ten noorden van Antwerpen wordt de voorkeur gegeven aan een nieuwe lijn, gekoppeld aan de Havenweg – de A12 Antwerpen-Bergen-Op-Zoom – en een nieuwe internationale goederenspoorlijn. Dit traject veroorzaakt in het Vlaamse Gewest een geringere aantasting van waardevolle open ruimte, een geringere barrièrewerking, een duidelijke ruimtelijke begrenzing van het Antwerpse zeehavengebied en geeft mogelijkheden aan het internationale goederenvervoer. Verder overleg met Nederland zal een tracékeuze in een internationaal kader moeten vastleggen. Tot daar het citaat. Vandaar ook dat de Vlaamse regering op 28 juli 1995 besliste het gewestplan te herzien voor beide tracés. In mijn beleidsnota heb ik geponereerd dat het door ons voorgestane mobiliteitsbeleid zich dient te integreren in een beleid van duurzame ontwikkeling. Een duurzame ontwikkeling betekent oog hebben voor de diverse beleidsaspecten van de materie. Zo omvat een duurzaam mobiliteitsbeleid ook een economische, ruimtelijke, ecologische en sociale component. Bij de economische

componenten gaat het om de vereiste bereikbaarheid van economisch relevante gebieden en lokaties. Dat hoeft overigens niet altijd primair te worden gelijkgesteld met autobereikbaarheid, integendeel, we moeten praten over selectieve bereikbaarheid. Bij de ruimtelijk-ecologische component worden de grenzen van mobiliteit duidelijk voorop gesteld. Daarbij spelen onder meer aspecten zoals geluidshinder, barrièrewerking, verkeersonveiligheid, emissies van vervuilende stoffen, energieverbruik en versnippering. Ten aanzien van de sociale component gaat het erom een basisniveau van mobiliteit te garanderen aan ieder lid van de Vlaamse samenleving op welke reële lokatie ook. Het in onderling verband brengen ervan moet tot duurzame ontwikkeling leiden. De mobiliteitsproblematiek en de groei van de verkeersontwikkeling in de omgeving van onze steden – Antwerpen vormt hierop geen uitzondering – dwingt ons tot fundamentele keuzen. Niets doen impliceert dat de bereikbaarheid van het belangrijkste economisch centrum van Vlaanderen er verder op achteruitgaat, met nadelige gevolgen voor de economische ontwikkeling. De toenemende filevorming leidt tot extra geluidshinder, barrièrewerking, toenemende emissie en energieverbruik. Het huidige stads- en streekvervoer is geen volwaardig alternatief, omdat enerzijds het aanbod onvoldoende is, en omdat het anderzijds in zijn doorstroming onder meer wordt gehinderd door files, veroorzaakt door personen- en vrachtwagens. Door het toenemende tijdsverlies stijgen de exploitatiekosten ervan en dreigt de sociale functie, zelfs binnen eenzelfde budget voor het stads- en streekvervoer, verder achteruit te gaan.

Het mobiliteitsbeleid moet dan ook rekening houden met, of vertrekken van een alsmaar groter wordende verkeers- en verplaatsingsintensiteit. Dit kan uiteraard niet éénzijdig worden opgevangen door een aanpassing van onze wegeninfrastructuur. Het openbaar vervoer dient verder te worden uitgebouwd tot een volwaardig alternatief in kwantitatieve zin, dit betekent een voldoende aanbod, zowel als in kwalitatieve zin. Gelet op het belang van de afstemming en de complementariteit van de verschillende vervoersmodi – auto, trein, tram/metro en bus – is het noodzakelijk dat we vanuit het Vlaams Gewest worden betrokken bij het investerings- en exploitatiebeleid van de NMBS. Dit geldt evenzeer voor het goederenverkeer waarbij het optimaliseren van het spoorverkeer een essentiële voorwaarde is in het verhogen van gecombineerde vervoerwijzen. Bij dit alles wil ik tevens het belang benadrukken van een ander alternatief naast de traditionele fysische vervoersvormen. Hiermee doel ik op de elektronische autosnelwegen. Heel wat goederen- en personenverkeer kan worden gereduceerd indien men tracht de boodschap te verplaatsen in plaats van de boodschapper. Het door ons voorgestane beleid richt zich op een versterking van de kwaliteit van de alternatieven voor het autoverkeer, aangevuld met een afwerking van de bestaande hoofdwegeninfrastructuur. Voor Antwerpen betekent dit concreet onder meer de aanleg van de HST, en de verbe-

Baldewijns

tering van de achterlandverbindingen van de haven door optimalisering van de ontsluiting door het spoorverkeer. In dit verband zijn ook de verhoging van de capaciteit en het aanbod van het binnenlandse treinverkeer – mogelijk gemaakt door de heraanleg van het Centraal Station – en de verdere ontwikkeling en versterking van een voorstedelijk openbaar vervoernet, waarbij onder meer de door internationaal verkeer ontlaste lijn 12 kan worden ingeschakeld; belangrijke elementen. Eenmaal de Antwerpse ring vervolledigd is, onder meer ter hoogte van de Leuvenberg, kan men omstreeks de eeuwwisseling overgaan tot de invoering van road-pricing, onder meer op de ring rond Antwerpen. De doortrekking van de HST biedt bijgevolg belangrijke kansen voor de verbetering van het binnenlandse en stedelijke spoorverkeer en het openbaar vervoer. Bij de definitieve vaststelling van het tracé zal rekening worden gehouden met het voorstel van ontwerp van het Structuurplan Vlaanderen, omdat dit immers de twee opties open houdt.

Een fundamentele vraag die door verscheidene collega's werd aangekaart, betreft het feit of men bij de definitieve vaststelling rekening zal houden met de bezwaarschriften. De heer van Aperen heeft ook uitdrukkelijk gesproken over een mogelijk principeakkoord tussen Nederland en Vlaanderen. Ik ben daarover al bij vorige gelegenheden zeer formeel geweest. Toch wil ik alles nogmaals duidelijk stellen. De bezwaarschriften van de gemeenten worden als een volwaardig advieselement in de weegschaal gelegd. Maar de Vlaamse regering moet hier nog de politieke verantwoordelijkheid nemen om af te wegen welk gewicht ze toekent aan de elementen die tot de uiteindelijke beslissing moeten leiden. Het betreft hier de aanleg- en exploitatiekosten, hoewel het prijskaartje zich op een ander vlak situeert. Ook de beoordelingsresultaten per onderzoeksveld uit het eindrapport van de ambtelijke werkgroep, namelijk landschap, fauna en flora, toename geluidsgehinderden, effecten op landbouw en recreatie, onteigeningen enzovoort, behoren daartoe.

Ten slotte, ik vermeld hier ook de bijdrage van de HSL ten overstaan van de inspanningen inzake het mobiliteitsbeleid. Er is dus geen sprake van een principeakkoord tussen Nederland en Vlaanderen. De chantage van de Nederlandse regering, die door een aantal collega's al te vaak werd aangehaald, wil ik hier liever niet vermelden. U weet ook dat de procedure voor de vaststelling van het tracé, in Nederland anders verloopt dan bij ons.

Er zijn op 1 december 1994 alleen afspraken gemaakt over het verloop van de besluitvormingsprocedure. Dit houdt in dat zo spoedig mogelijk afspraken zullen worden gemaakt over het hele tracé, uitgaande van de optimale oplossing voor Nederland en Vlaanderen samen. Bovendien zullen de regeringen zich inzetten om de definitieve vaststelling van het tracé in het voorjaar van 1996 te laten

plaatsvinden volgens een afgesproken tijdstabel. Die bevat voor ons onder meer de datum waarop het openbaar onderzoek wordt beëindigd, de vastgestelde periode voor de regionale adviescommissie, en de periode waarin we tot een uiteindelijke beslissing moeten komen. Een andere afspraak betreft de coördinatie van de besluitvorming door de beslissingnemende overheden die in het ene land altijd onder de volgende opschortende voorwaarde dient te gebeuren: de beslissingnemende overheden in het andere land moeten een besluit nemen, dat hiermee in overeenstemming is. Ook is afgesproken dat de uitkomst van de gezamenlijke studie van de ambtelijke werkgroep richtinggevend zal zijn voor de gezamenlijke tracéstudie. Ten slotte, men is het erover eens dat ten gepasten tijde gemeenschappelijk overleg zal worden gepleegd. Ik wens er toch op te wijzen dat men op eenzelfde dag over diverse thema's kan spreken. Door de beide overheden zijn uiteraard ook afspraken gemaakt over de Schelde-uitdieping. Maar ik wijs erop dat de procedure voor dit laatste in een onomkeerbare richting is gestart. De heer Malcorps heeft erop gewezen dat ook andere ingrepen mogelijk zijn om te komen tot een sneller spoorvervoer. Hij suggereerde dat de bocht rond Leuven kan worden aangepast. In dit verband zijn we het in de Vlaamse regering eens geworden over een ontwerp-protocol voor het maken van afspraken met de NMBS over de behandeling van onder meer de toevoer naar de stations op de lijn Brussel-Leuven. We gebruiken dergelijke teksten om verbeteringen in het spoorvervoer aan te brengen. In het kader van de beleidsbevoegdheid wil ik pleiten voor de inspraakprocedure zoals die nu bestaat. De procedure houdt rekening met datgene wat ter plaatse gebeurt. Omdat het hier een gevoelige materie betreft, hebben we zelfs aangedrongen op een reeks hoorzittingen. Bovendien hebben we het advies gevraagd van de gemeenten, de provincie en de regionale commissie. Ik meen dat we met de informatiecampagne en de inspraakprocedure ons toch behoorlijk democratisch hebben opgesteld.

De voorzitter: Wenst iemand hierop te repliceren?

De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Arnold Van Aperen: Ik wens eerst en vooral de minister te bedanken voor zijn toelichting. In de beleidsbrief van 1995 lees ik op bladzijde 73 dat het openbaar vervoer een grotere rol kan spelen in het woon- en werkverkeer over langere afstanden. U stelt zich daarbij de vraag waarom er zoveel energie wordt besteed aan de uitbouw van de supersnelle trein voor de zeer-lange-afstandsverbindingen. Ik heb er helemaal niets op tegen dat één en ander wordt verdaagd. Tegen de heer Malcorps wil ik zeggen dat ook ik grote vragen heb bij de haalbaarheid en de rendabiliteit van het project, maar met buurlanden dient men te onderhandelen. Het ligt voor de hand dat die hogesnelheidslijn er uiteindelijk toch komt, ondanks het protest van duizenden mensen. Mevrouw Vogels heeft duidelijk gesteld dat de keuze van het Antwerpse stadsbe-

Van Aperen

stuur uitgaat naar het tracé van de E19. De heer Beysen en de heer De Weze, bestendig afgevaardigde, hebben zich bij hun advies gehouden aan het Structuurplan van Antwerpen, waarin alleen de Havenweg is vermeld. Persoonlijk blijf ik bij mijn standpunt omdat 11 kilometer korter is dan 36 kilometer. Tot besluit van deze interpellatie kondig ik een met redenen omklede motie aan.

De voorzitter : De heer Lachaert heeft het woord.

De heer Patrick Lachaert : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's ik heb een fundamentele vraag. Komt die trein er of niet ? In De Morgen lees ik dat de SP een punt wil zetten achter het HST-project. Uiteraard moet het in aanbouw zijnde deel tussen de Franse grens en Leuven, en de verdubbeling van de lijn tussen Brussel en Leuven worden afgewerkt. Maar tot het jaar 2005 moet die situatie onveranderd blijven, aldus de heer Bruno Tobback. Is deze vergadering nog zinvol indien een meerderheidspartij zegt dat het voor haar niet hoeft ?

De voorzitter : De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen : Mijnheer de minister, ik kan de mobiliteitsfilosofie die u hanteert voor uw beleid, theoretisch onderschrijven. Ik vind er zelfs interessante uitgangspunten in terug. U motiveert echter onvoldoende de rol van de HST in het beleid, hoewel u het belang van het treinverkeer duidelijk benadrukt. Ik begrijp dat in landen waar de steden op voldoende afstand van mekaar liggen en waar bovendien de nodige ruimte is, HST-verbindingen kunnen worden ingepast. In onze situatie lijkt het me beter om de huidige infrastructuur aan te passen waar nodig. U mag in deze discussie niet lichtzinnig over de bocht rond Leuven heen stappen. Het betreft hier een tijdswinst van 17 minuten indien men uit Hasselt komt. U merkt dat men door een kleine investering een heleboel mensen op een efficiëntere manier kan verplaatsen.

In die zin begrijp ik niet dat u – als verantwoordelijke voor ruimtelijke ordening en ook voor mobiliteit in Vlaanderen – uw positie niet aanwendt om te stellen dat we in Vlaanderen geen ruimte wensen uit te sparen voor de HST. Wie verantwoordelijk is voor het ruimtelijk beleid is de beheerder van deze kostbare ruimte en dient er niet alleen voor te zorgen dat procedures correct verlopen en worden afgehandeld. Ik begrijp niet waarom de regering niet weigert in te gaan op de vraag naar aanpassingen van het gewestplan. U kunt toch aan de NMBS zeggen dat er geen bijkomende ruimte ter beschikking wordt gesteld, zolang er geen werk wordt gemaakt van betere spoorverbindingen in Vlaanderen. Dat is, mijns inziens, een geïntegreerd beleid, waarin sociale, economische, mobiliteits- en verkeerselementen vervat zitten. Alleen oog hebben voor de juiste procedure is een zwakke houding.

De voorzitter : Ik wil erop wijzen dat zaken die verband houden met de NMBS beter kunnen worden behandeld tijdens de hoorzitting op 2 mei. Deze materie ligt trouwens buiten de bevoegdheid van de minister van Ruimtelijke Ordening.

De heer Ludo Sannen : De ruimte in Vlaanderen valt wel onder de bevoegdheid van de minister.

De voorzitter : Inderdaad, maar zaken zoals de bocht rond Leuven, zou ik tijdens de hoorzitting bespreken.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik stel vast dat de minister voorstander is van het voorstedelijke vervoer en van de bocht naar Aarschot. Het probleem ligt echter bij de NMBS, daar laat men duidelijk verstaan dat er geen geld voorhanden is. De keuze tussen de HST – waar men 100 miljard frank wil inpompen – en het voorstedelijke net vormt wel degelijk een dringende aangelegenheid. Die andere verwezenlijkingen dreigen alleen mogelijk te worden indien Vlaanderen met geld over de brug komt. Dat is een totaal verkeerde gang van zaken. De NMBS is vooralsnog een federale bevoegdheid. Het voorstedelijke vervoer zou mijns inziens prioriteit op de HST moeten genieten.

De voorzitter : De heer Coens heeft het woord.

De heer Joachim Coens : Ik denk dat het hele debat aantoonde hoe belangrijk de NMBS is in een mobiliteitsbeleid. Ik treed uw pleidooi voor inspraak in het investerings- en exploitatiebeleid van de NMBS bij. Dergelijke inspraak is een noodzakelijke voorwaarde voor een volwaardig mobiliteitsbeleid in Vlaanderen. De regering zal waarschijnlijk binnenkort advies moeten uitbrengen over het investeringsbeleid van de NMBS. Ik hoop dat u ernaar zult streven een volledig advies over het integrale investeringsbeleid uit te brengen en niet alleen over die items waar de NMBS om verzoekt. Dit kadert ook in het regeerakkoord waarin de transparantie van de boekhouding van de NMBS wordt vermeld.

De voorzitter : De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts : Kunt u verduidelijken of de uiteindelijke beslissing over het HSL-traject autonoom door de Vlaamse regering zal worden genomen ?

Minister Eddy Baldewijns : Ik heb bij herhaling gezegd dat de regering daarover in alle autonomie zal beslissen.

De heer Pieter Huybrechts : Het Vlaams Parlement dient dus niet te beslissen.

Minister Eddy Baldewijns : Er is een procedure, die we volgen, net zoals dit voor andere gewestplannen het geval is.

De heer Pieter Huybrechts : Dan is dit nu duidelijk. U haalt terecht het dichtslibben van de wegen aan, met alle

Huybrechts

economische en ecologische gevolgen vandien. U stelt dat andere vervoersmodi moeten worden uitgebouwd. Hier werd al herhaaldelijk gezegd dat daarvoor geen geld meer is. Is het niet logischer de vele miljarden frank die naar de HSL vloeien, die slechts een beperkte groep mensen bereikt, te besteden aan de uitbouw van binnenspoorwegen, de NMBS, de haven, binnenwaterwegen, de IJzeren Rijn ?

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback : Ik denk dat bepaalde mensen toch een verkeerde visie hanteren. De heer Huybrechts heeft het ook over de aanwending van de middelen door de NMBS. Indien u dat aangehaalde artikel leest, mijnheer Lachaert, zult u tot het besluit komen dat ik niet tegen de HST als dusdanig ben, maar wel dat ik vind dat de aanleg van een HST de investeringen in het binnenlandse spoorverkeer niet in overdreven mate mag hinderen. Dit was altijd al ons standpunt. Vanuit dit uitgangspunt hebben we het investeringsprogramma van de NMBS bekeken. Ik heb vastgesteld dat men een constructie beoogde waarbij de investeringen voor de HST maximaal ten goede zouden komen aan het binnenlandse verkeer en waarbij er maximaal ruimte zou blijven voor investeringen in het binnenlandse verkeer. Ik ben het met u eens dat die investeringen in het binnenlandse verkeer niet voldoende zijn. Dit heeft te maken met de internationale verplichtingen die we inzake de HST aangingen. Zelfs zonder HST zou er momenteel niet genoeg geld zijn binnen de NMBS om alle gewenste investeringen te doen. Dit is een verkeerde voorstelling van de feiten. De HST wordt trouwens uitgebouwd met middelen die anders nooit ter beschikking van de NMBS zouden worden gesteld. Dat mag ook eens worden gezegd. Ik meen dat we binnen de NMBS, zowel op federaal als op Vlaams niveau, een maximale investering in het binnenlandse verkeer hebben gedaan. Ik ga niet voor de HST liggen, ik ben in principe niet tegen de HST. We moeten duidelijk evalueren wat er in Frankrijk gebeurt omtrent de HST. Daar stelt men vast dat de HST een aantal extra moeilijkheden oplevert in met Vlaanderen vergelijkbare gebieden. Op basis daarvan kunnen we nagaan wat er aan de TGV-investeringen kan worden gewijzigd. Het is echter niet hier dat daarover moet worden gediscussieerd.

De voorzitter : Mag ik erop wijzen dat we het debat van 2 mei vandaag niet moeten houden. De concrete vragen over de NMBS-politiek kunnen dan aan de orde komen. Aan de hand daarvan kunnen we beslissen in welke vorm we een aanbeveling aan de regering kunnen formuleren.

Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Ik heb met bijzondere aandacht geluisterd naar de replieken, die meestal betrekking hebben op de mobiliteitsproblematiek. Ik neem er akte van dat onze beleidsnota wordt opgevolgd. Ik heb ook

nog vragen. Het is echter niet aan de minister om de leden te ondervragen. Ik vraag me af hoe bepaalde collega's het grensoverschrijdende vervoer en verkeer met Nederland verder zien evolueren. Men zegt wel dat het zo niet verder kan, maar een dergelijke uitspraak getuigt van lichtzinnigheid. Naar aanleiding van het verlenen van de bouwvergunningen voor de HSL ten zuiden van Brussel, dienen we onderhandelingen aan te gaan met de NMBS. Dit is geen lichtzinnige houding, mijnheer Sannen. De opportuniteit en de financiering van de HSL behoren niet tot mijn bevoegdheden. Wij dienen enkel de reservatiestrook uit te tekenen, de HST mogelijk te maken, en we zullen dit doen binnen de Vlaamse regering. Het zou niet van politieke moed getuigen de beslissing nog maar eens te verdragen. Heel wat mensen zijn ongerust. Om die mensen van deze onrust te verlossen, moet een beslissing worden genomen.

De voorzitter : Dank u, mijnheer de minister.

Met redenen omklede moties

De voorzitter : Door de heer Penris, door de heer Van Aperen en door de heer Malcorps werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten uiterlijk 24 uur na sluiting van de vergadering zijn ingediend.

Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Marc Olivier tot de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, over het nakomen door de Vlaamse regering van de met redenen omklede motie van 27 januari 1994 tot besluit van de op 13 januari 1994 door de heer Josef Van Eetvelt in commissie gehouden interpellatie tot de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de inplanting van grote winkelcentra langs invalswegen en aan de rand van de steden

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Olivier tot de heer Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, over het nakomen door de Vlaamse regering van de met redenen omklede motie van 27 januari 1994 tot besluit van de op 13 januari 1994 door de heer Van Eetvelt in commissie gehouden interpellatie tot de heer Kelchtermans, Vlaams minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden.

Voorzitter

heden, over de inplanting van grote winkelcentra langs invalswegen en aan de rand van de steden.

De heer Olivier heeft het woord.

De heer Marc Olivier : Mijnheer de voorzitter, het lijkt misschien wat eigenaardig dat ik tot de minister-president een interpellatie richt over een aangelegenheid die eigenlijk tot de bevoegdheid van minister Baldewijns behoort. Deze motie werd echter tijdens de vorige zittingsperiode goedgekeurd, minister Baldewijns bekleedde toen een andere functie. Ik richt de vraag dan ook tot een vaste waarde in de regering.

Minister-president Luc Van den Brande : We prijzen ons gelukkig dat minister Baldewijns nu deze bevoegdheid heeft. Dit doet natuurlijk geen afbreuk aan de verwezenlijkingen van zijn voorganger.

De heer Marc Olivier : Op 27 januari 1994 werd in het Vlaams Parlement een met redenen omklede motie goedgekeurd van de heer Van Eetvelt, die nu in de Kamer van Volksvertegenwoordigers zetelt, en ikzelf over de inplanting van grote winkelcentra langs invalswegen en aan de rand van steden en grote gemeenten. In deze motie wordt de Vlaamse regering 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. De Vlaamse regering werd tevens verzocht bewarende maatregelen te nemen teneinde de in de oriëntatienota Vlaanderen in Vorm gestelde principes niet te hypothekeren. In het voorontwerp van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen dat op 5 april 1995 door de Vlaamse regering werd aangenomen als referentiekader voor alle bestemmingswijzigingen op Vlaams niveau, wordt aan het probleem van de baanwinkels uitgebreid aandacht besteed. Zoals dit document uitdrukkelijk stelt, horen kleinhandelslinten niet thuis in een ruimtelijke structuur waarin gedeconcentreerde bundeling en verweving van functies voorop staan. Als we de open ruimte werkelijk willen vrijwaren en de verkrotting, verkommering en algehele achteruitgang van de stedelijke en gemeentelijke kernen willen tegengaan, moet paal en perk worden gesteld aan de kleinhandelslinten. Ook in de beleidsbrief van minister Baldewijns wordt het voornemen geuit om verdere lintbebouwing tegen te gaan. Inmiddels blijven alsmaar meer winkels uitwijken naar kruispunten en invalswegen in de suburbane gebieden. Volgens recente persartikels palmen baanwinkels en winkelcentra jaarlijks 230 hectare in.

Niet alleen de winkelcentra in de open ruimte tasten de levensvatbaarheid van de stedelijke gebieden en van heel onze samenleving aan, ook complexen die diensten verlenen in de sociaal-culturele sfeer, zoals bijvoorbeeld bioscoopcomplexen en evenementenhallen, doen dit. In het kielzog van zulke complexen komen immers vaak een reeks winkels, cafés, restaurants mee, die het sociale leven

in de steden of kernen van het buitengebied zowel overdag als 's avonds uithollen. Dit accentueert de dreigende verloederende en onveiligheid van de steden. Ons inziens wordt het de hoogste tijd maatregelen te nemen. Vandaar mijn vragen aan de minister-president. Bij mijn weten heeft de regering nog geen stappen ondernomen om deze motie uit te voeren. Ik kan me vergissen. Ik hoop het en stel er belang in dit te vernemen. Als er nog geen maatregelen werden genomen, waarom is dat zo ? Welke bewarende maatregelen zullen er in de onmiddellijke toekomst worden genomen ? In de met redenen omklede motie van 7 februari 1996, goedgekeurd op 28 februari 1996 (Stuk 220 (1995-1996) – Nrs. 1 en 2), vraagt het Vlaams Parlement om terzake geen nieuwe gewestplanwijziging goed te keuren. Ik ga daar niet op in omdat dit zo recent is.

Een tweede vraag : is de Vlaamse regering bereid om in afwachting van het Structuurplan Vlaanderen een moratorium voor alle nieuwe initiatieven uit te vaardigen ? Namelijk voor baanwinkels, linten van detailhandels, evenementenhallen en grote bioscoopcomplexen.

Ten derde, moet er niet meer overleg en coördinatie komen tussen Arohm enerzijds en het sociaal-economisch distributiecomité anderzijds voor het al dan niet verlenen van een bouwvergunning en een sociaal-economische vergunning aan grote winkelcentra ? We weten dat de Vlaamse regering vertegenwoordigd is, maar de bevoegdheid blijft federaal. Heeft de Vlaamse regering voldoende impact in het sociaal-economisch distributiecomité ?

Ten slotte, aangezien deze problematiek meer regionale dan federale aspecten omvat, lijkt het ons logisch deze bevoegdheid exclusief aan de regio's toe te wijzen. Wat zijn de plannen en initiatieven van de Vlaamse regering ter zake ?

De voorzitter : Voor ik het woord verleen aan uw collega's, wil ik twee opmerkingen maken. Mijnheer Olivier, u hebt er al naar verwezen. Er werd op 28 februari 1996 door het Vlaams Parlement een met redenen omklede motie aangenomen van de heer Karel De Gucht en mevrouw Yolande Avontroodt, die door de heren Marc Olivier en Bruno Tobback werd geamendeerd. De motie vraagt om geen gewestplanwijziging door te voeren vooraleer deze problematiek is besproken naar aanleiding van de beleidsbrief die nog in plenaire zitting aan de orde moet komen. Dat is de inhoud van de motie die we uiteraard moeten uitvoeren.

Ten tweede, dit probleem kwam al uitvoerig ter sprake in het kader van een interpellatie van de heer Sauwens tot minister Baldewijns, drie weken geleden. Ik wil u vragen daar in de toekomst op te letten zodat we niet alles twee keer moeten bespreken. Dat kan niet goed zijn voor de parlementaire werking.

De heer Marc Olivier : Voorzitter, mag ik toch even het woord ? Bepaalde materies kunnen altijd wel op een of andere manier met elkaar te maken hebben. Dit is echter

Olivier

van een volkomen andere aard : het gaat hier om het niet uitvoeren van een motie. Dat is van een totaal andere orde dan de interpellatie van de heer Sauwens.

De voorzitter : Mijnheer Olivier, het antwoord van de minister omvatte drie weken geleden alle elementen aangaande winkelcentra aan de rand van grote steden. We hebben die discussie uitvoerig gevoerd. *(Opmerking van de heer Patrick Lachaert)*

De heer Vandenbossche heeft het woord.

De heer Walter Vandenbossche : Ik wil nog een aspect van uw beslissing belichten dat niet rechtstreeks te maken heeft met het territorium Vlaanderen maar dat toch enige maatschappelijke en economische gevolgen heeft. Ik wil de aandacht vestigen op de enorme winkeloppervlakte, 40.000 vierkante meter, die in de gemeente Anderlecht gepland is op 150 meter van het mooie Vlaanderen. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft voor de aflevering van een milieuvergunning het milieueffectenrapport gevraagd. Daaruit blijkt het grote sociaal-economisch effect op Vlaanderen : 2,8 miljard frank omzet en 250.000 mensen worden aangesproken om dit winkelcentrum te gebruiken. De heer Olivier is dezelfde mening toegedaan : voor de Vlaamse winkelcentra in de rand – Asse, Lennik, Dilbeek, Itterbeek, Sint-Pieters-Leeuw, Drogenbos, Beerse – zal de inplanting van dit nieuwe centrum grote gevolgen hebben. Mijnheer de minister-president, u hebt samen met uw regering uw goedkeuring verleend aan het samenwerkingsakkoord tussen de gewesten op 4 juli 1992. Gelet op het sociaal-economische en ecologische effect – dit wordt een stroom van 7.000 wagens per uur – vindt u het niet noodzakelijk dat uw regering het interregionaal overleg een milieu- en mobiliteitsrapport laat opmaken ? De inplanting van een dergelijk monstercomplex moet mijns inziens worden vermeden. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal zijn verantwoordelijkheid moeten opmenen.

De voorzitter : De heer Lachaert heeft het woord.

De heer Patrick Lachaert : Ik sta achter de basisidee van de heren Olivier en Sauwens. De heer Sauwens begint met het Fenixproject om in algemene zin te eindigen, terwijl de heer Olivier in algemene zin begint en eindigt. We zijn uiteraard voor het behoud van stedelijke en gemeentelijke kernen. We zijn tegen de leegloop van de centra naar al die baanwinkels en lintbebouwing, zelfs al zijn het kleinhandelzaken. We moeten ook oog hebben voor de ambachtelijke bedrijvenzones omdat daar de mogelijkheid tot herlokatie bestaat, zeker voor bedrijven in moeilijkheden. De veiligheid en het vandalisme zijn aspecten die onze aandacht verdienen. Vandalisme ontstaat op terreinen waar nog weinig bedrijvigheid heerst. In Zaventem is dat het geval. De minister reageerde bij de vorige interpellatie met de verklaring dat bij het verlenen van een

bouwvergunning niet alleen de traditionele argumenten een rol mogen spelen maar dat een mobiliteitsadvies nuttig zou zijn. Dit advies zou bepalend zijn bij de uiteindelijke vergunning. Dat vinden we zeer positief.

De voorzitter : De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen : Ik wil ook niet in herhaling vallen maar ik wil wel mijn ontgoocheling onder woorden brengen. Men spreekt over de uitvoering van een vroegere motie maar intussen heeft men wel een van de belangrijkste ruimtelijke obstakels om te beletten dat een mammoetwinkelcentrum wordt gebouwd, uit de weg geruimd. Ik begrijp een dergelijke dubbelzinnigheid niet : niet bij de meerderheid en niet bij de heer Olivier. Het gaat niet alleen om baanwinkels maar ook om grote geconcentreerde winkelcentra waarvan de plannen alsmaar groter worden. Denk daarbij maar aan het complex Mestreechter Ster in Riemst dat nu weer ophef maakt. Een of andere maatschappij lanceert zo'n idee, maakt er commotie rond en maakt tegelijk mensen warm voor hun idee. We hadden het over een grensproblematiek en die geldt ook hier. De Mestreechter Ster zou in Vlaanderen liggen en een negatieve invloed uitoefenen op het stedelijke weefsel van Maastricht. De reactie van sommige gemeentebesturen verbaast me ook. Ze ruilen hun algemene principes over ruimtelijke ordening in voor een beetje onmiddellijke tewerkstelling. Dat het Mestreechter Ster-idee zo'n ophef kan maken, komt deels door de dubbelzinnige houding van de regering. Wanneer voorlopig een moratorium wordt ingevoerd, moet dit duidelijk kenbaar zijn. Het blokkeren van dergelijke initiatieven moet van bij het begin gebeuren. Men mag niet eerst het dossier laten evolueren zodat men op den duur niet meer anders kan dan het project te laten doorgaan. Men is trouwens nu al bezig met het opkopen van gronden, landbouwgronden nog wel.

Ik verwijs ook naar Kinopolis in Hasselt. Het feit dat dit complex er kon komen, heeft onder meer te maken met het gebrek aan een stringente regelgeving voor ruimtelijke ordening. Als de huidige regelgeving stringenter was, zou er geen vergunning geleverd zijn voor Kinopolis. Dit moeten we ook koppelen aan het feit dat Fenix werd goedgekeurd in Genk. Dit was een soort van ruilhandel tussen de twee steden, Hasselt wilde Kinopolis koste wat het kost hebben. Ik wil besluiten met een verzoek aan de regering : zij moet een duidelijk signaal geven om de ontwikkeling van winkelcentra los van de stadskernen voorlopig stop te zetten. Het gaat niet alleen om ruimtelijke ordening maar ook om culturele rijkdom. Die mogen we niet laten verloren gaan door een shopping-cultuur. De regering moet daar in haar beleid ook rekening mee houden.

De voorzitter : Mijnheer de minister, we voeren de bespreking van uw beleidsbrief de eerstkomende maanden in openbare zitting.

Minister Eddy Baldewijns : Zo snel mogelijk, ja.

De voorzitter : Ik zal er bij de voorzitter van het parlement op aandringen die brief zo snel mogelijk op de agenda te plaatsen. Dan krijgt u nog uitgebreid de gelegenheid om deze problematiek te bespreken, zoals ook de resolutie mogelijk heeft gemaakt. Mag ik de heer Beysen vragen het voorzitterschap waar te nemen. Ik moet met enkele commissieleden een werkbezoek brengen aan de NV Zee-kanaal.

De heer Tobback heeft het woord.

– *De heer Ward Beysen treedt als voorzitter op.*

De heer Bruno Tobback : U neemt me de woorden uit de mond, voorzitter, ik wilde net zeggen dat we ongetwijfeld nog meermaals de kans zullen krijgen om dit onderwerp te bespreken, in eerste instantie bij de bespreking van de beleidsbrief. Ik kan me aansluiten bij de collega's van de CVP die bij de interpellatie van de heer Sauwens al gepleit hebben voor een strikt moratorium op nieuwe initiatieven. U hebt gelijk, mijnheer Olivier, deze problematiek moet kaderen binnen de algemene discussie over het Structuurplan Vlaanderen. Bent u zo'n moratorium gene- gen, mijnheer de minister, in afwachting van de verdere discussie ?

De voorzitter : De heer Cannaerts heeft het woord.

De heer Leo Cannaerts : Ik zou hier even willen wijzen op het maatschappelijke aspect van de problematiek, met name met betrekking tot de kleinhandel. Ik ben ervan overtuigd dat we wel oog moeten hebben voor nieuwe maatschappelijke trends, zij het een argusoog. Voluit onze medewerking verlenen aan die nieuwe distributievormen lijkt me dan ook niet opportuun.

In verband met de schaarse nijverheidsgronden zou ik willen vragen of het wel zinvol is om toe te laten dat ambachtelijke bedrijven zich daar te vestigen. Dat leidt tot een oneigenlijk gebruik van de schaarse industrieterreinen. Op dit moment wordt de verkoop en de organisatie van die terreinen geregeld door hetzij intercommunales, hetzij de gemeenten, die ieder een eigen reglement erop nahouden. Is het niet mogelijk om vanuit de Vlaamse overheid elke vorm van kleinhandel op die terreinen aan banden te leggen ?

We moeten, mijns inziens, wel oog hebben voor bepaalde distributievormen die onmogelijk in de dorps- en stadskernen kunnen worden gesitueerd. Ik denk in dit verband aan de meubelsector. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt gesuggereerd dat naast de industrieterreinen ook in zones moet worden voorzien voor ondernemingen die onmogelijk in de kernen kunnen blijven.

Ten slotte, ik zou ook willen pleiten voor overleg op Europees niveau aangaande de ontwikkelingen in de grens-

gebieden. Ik denk hierbij concreet aan de evolutie van de meubelsector in het noorden van de provincie Antwerpen en in de provincie Limburg.

De voorzitter : De heer Coens heeft het woord.

De heer Joachim Coens : De essentie van de interpellatie van de heer Olivier betreft het al dan niet naleven van een met redenen omklede motie. Wat gebeurt er in het algemeen met de met redenen omklede moties en resoluties die worden goedgekeurd in het Vlaams Parlement ? Bestaat er een procedure van opvolging en een controlesysteem ?

De voorzitter : Dat is een zeer goede vraag. (*Gelach*) Ik heb in dat verband een brief aan de minister-president gestuurd.

Minister-president Van den Brande heeft het woord.

Minister-president Luc Van den Brande : Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik zal eerst op de laatste vraag antwoorden. Een resolutie en een motie zijn richtsnoeren van handelen voor de regering, zonder dat deze dwangmatig uitvoering dient te geven aan de inhoud van de resolutie of de motie. In het nieuwe systeem, waarbij we als lid van de uitvoerende macht niet langer stemgerechtigd zijn in het parlement, kunnen we niet tegelijk rechter en partij zijn. Trouwens in de vorige situatie was het al zo dat de regering zich altijd onthield wanneer het ging om een dergelijke stemming. Ik geloof dat de regering er goed aan doet rekening te houden met moties en resoluties, maar men mag ze niet beschouwen als een opdracht of een bevel van het parlement. De uitvoerende macht moet, net als het parlement, in staat zijn onafhankelijk te handelen. Ik ben de heer Olivier erkentelijk omdat hij zijn interpellatie tot mij heeft gericht. U zult begrijpen dat de inhoudelijke benadering in grote mate werd ingevuld door de heer Baldewijns, en zoals het meestal gebeurt, vormen we ook nu weer een eenheid. Naar aanleiding van de problematiek in verband met het Fenix-project schaar ik me achter de vraag van de heer Baldewijns om de beleidsbrief zo snel mogelijk te behandelen in het parlement. Uitgaande van de agenda, zal men er wellicht moeten op aandringen dit belangrijke onderwerp versneld te behandelen. De Vlaamse regering wil ter zake een restrictief beleid voeren. Ik wil dit illustreren met een voorbeeld dat me goed bekend is. De baan Mechelen-Leuven is een schoolvoorbeeld van hoe het niet moet. De problematiek werd al door de vorige minister van Ruimtelijke Ordening heel concreet opgevolgd bij de behandeling van de diverse beroepsdossiers inzake bouwvergunningen. Inzake de ontwikkeling van een nieuw beleidskader, ga ik ervan uit dat dit niet zomaar, op een lukrake manier kan gebeuren.

Van den Brande

In verband met de vraag van de heer Olivier, wil ik zes voorbeelden geven die aantonen dat er wel degelijk rekening werd gehouden met de inhoud van de motie.

Ten eerste, de ministeriële omzendbrief van 3 januari 1992 werd onlangs ingetrokken. Het is dan ook niet mogelijk dat op deze schaarse terreinen her en der commerciële inplantingen opduiken. In het verleden gebeurde het wel eens dat gronden die voor de industrie waren bedoeld, werden ingepalmd door distributieondernemingen. Het intrekken van de ministeriële omzendbrief was dan ook een antwoord op de zorg die door de heer Cannauerts werd geuit. Ik ben ervan overtuigd dat we de ruimte zorgzaam moeten gebruiken en de gronden aanwenden waarvoor ze zijn bedoeld. Ten tweede, in het gewestelijk ontwikkelingsplan van Brussel werd de mogelijkheid tot inplanting van commerciële functies beperkt. De vrees tot uitzwerming over Vlaams-Brabant is een realiteit. Ik kan u meedelen dat de directeur van de buitendienst de nodige instructies heeft gekregen om de evolutie nauwlettend op te volgen, en ik kan daaraan toevoegen dat de heer Baldewijns bereid is om op regionaal vlak overleg te plegen. In de marge van deze problematiek wil ik stellen dat, indien we een ernstige poging willen ondernemen om de Brusselse rand Vlaams te houden, we er rekening mee dienen te houden dat de meerderheid van de werknemers uit de industriële vestigingen, Nederlandsonkundig zijn. Ten derde, er worden op dit ogenblik afspraken gemaakt om bij het verlenen van sociaal-economische attesten in de nationale commissie voor distributie, de nodige opvolging te kunnen verzekeren vanuit Ruimtelijke Ordening. Ten vierde, vanuit Openbare Werken worden de aanvragen tot machtiging om in de bouwvrije stroken van de gewestwegen commerciële voorzieningen in te planten, uiterst nauwkeurig opgevolgd. In een aantal gevallen werd deze machtiging geweigerd. De convenanten die we, inzonderheid voor de gemeenten, trachten na te streven, zijn erop gericht de dorps- of stadskernen te ontlasten. Ten vijfde, de mogelijke inplanting van een aantal commerciële functies aan de stadsrand door middel van een bijzonder plan van aanleg, wordt eveneens met de grootste omzichtigheid behandeld. Recent kreeg trouwens een dergelijk BPA geen ministeriële goedkeuring. Dit zijn allemaal voorbeelden van een restrictief beleid. Het zou verstandig zijn in de toekomst meer ruchtbaarheid te geven aan de opvolging van de richtsnoeren. Ten zesde, in de praktijk werden ook al een aantal bouwaanvragen geweigerd op basis van de dringende eis inzake verkeersveiligheid.

We zijn ons ervan bewust dat in het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, de nodige plannen voor de voorzieningen moeten worden ingebouwd, om een samenhangende visie te ontwikkelen op deze grootschalige commerciële functies. U weet, mijnheer de voorzitter, dat hieraan wordt gewerkt. De nodige maatregelen zijn geno-

men en een restrictief vergunningenbeleid, zoals dat werd gevraagd in de desbetreffende motie van 13 januari 1994, wordt gevoerd. Wat het moratorium betreft, geloven we dat het niet wenselijk en niet mogelijk is om het moratorium in te stellen tot het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is goedgekeurd. Een moratorium betekent in de praktijk dat men de afhandeling van mogelijke aanvragen zonder meer verdaagt. De bepalingen van de stedenbouwwet bieden hiertoe geen enkel aanknopingspunt. Ik geloof dat het noodzakelijk is de ontwikkelingen op het terrein nauwkeurig op te volgen. De Vlaamse regering heeft onvoldoende impact op het sociaal-economisch distributiecomité. Op dit ogenblik moeten we ons beperken tot een betere opvolging van de dossiers vanuit AROL. De federale Minister voor Economie, de heer Di Rupo, heeft recent verklaard dat de regelgeving inzake de sociaal-economische vergunning voor verbetering vatbaar is. We zijn ervan overtuigd dat de Vlaamse regering, binnen de marges van haar bevoegdheden op het gebied van de ruimtelijke ordening en de economie, op korte termijn haar standpunt bepaalt in verband met de mogelijke herwerking van de federale regelgeving op dit terrein. Het zou verstandig zijn om in het kader van samenhangende bevoegdheidspakketten, deze aangelegenheid over te hevelen naar de bevoegdheid van de gewesten. De lopende besprekingen in de commissie voor Staatshervorming kunnen daartoe een aanleiding zijn. Het is het zoveelste bewijs dat hervorming en het streven naar meer samenhangende bevoegdheden, geen secundaire aangelegenheid is, in zoverre dit een middel vormt om een meer kwalitatief beleid te voeren.

Ten slotte wens ik heel uitdrukkelijk te zeggen dat er, naast dit restrictieve beleid, ook inzake de andere beleidsprioriteiten een koppeling is met de door de interpellant aangebrachte problematiek. Ik geef twee of drie voorbeelden. De tijdens de vorige zittingsperiode ingevoerde herlokatiepremie was een aanzet om stadskernversterking mogelijk te maken. In de Vlaamse regering werden eergisteren – in het kader van de VL-5 en de expansiesteun – een aantal bijkomende mogelijkheden voorzien om de stadscentra aantrekkelijker te maken voor handelszaken. Er wordt ook bijzondere aandacht aan deze problematiek besteed in het stedelijk beleid – de derde prioriteit van de Vlaamse regering – en in het kader van convenanten : afspraken die met de betrokken steden zullen moeten worden gemaakt. Ik denk aan de paragraaf waarin staat dat de stedelijke vernieuwing niet alleen te maken heeft met natuur, onderwijs, tewerkstelling maar ook met evenwichtige, economische inbreidingsversterking. Economische activiteit in de steden werkt ook de veiligheid in de hand. Het verkeersvrij maken van bepaalde stadsdelen kan onveiligheid veroorzaken. Er wordt wel degelijk rekening gehouden met de motie van januari 1994. Ik dank de heer Olivier voor deze interpellatie. Die gaf ons immers de kans om dit nader toe te lichten.

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Ik wil reageren in 3 punten, met ten eerste een vaststelling, ten tweede een wens en ten derde een concreet antwoord. De vaststelling houdt in dat de minister-president, zoals steeds, zeer volledig heeft geantwoord. Zijn antwoord en het antwoord dat ik een drietal weken geleden formuleerde, zijn volledig met elkaar in overeenstemming.

Tweemaal ondervraagd worden over dezelfde thematiek vanuit een verschillende invalshoek is natuurlijk gunstig voor een regering. De wens bestaat erin dat ik er bij de aanwezigen die ook deel uitmaken van het bureau wil op aandringen de beleidsbrief zo snel mogelijk te bespreken in openbare zitting. We hebben in de commissie al een uitvoerige bespreking kunnen houden. Een spoedige behandeling in openbare zitting zou echter opportuun zijn.

Ik wil de heer Sannen concreet antwoorden inzake het dossier Mestreechter Ster in Riemst. Dit dossier belandde nog niet op onze tafel. Alles wat ter zake wordt gedaan door de betrokkenen is vrijblijvend.

De voorzitter : Wat de behandeling van de beleidsbrief betreft, dient er onverwijld met de fracties te worden overlegd. Al de beleidsbrieven zouden vóór het zomerreces op een behoorlijke manier moeten kunnen worden besproken in de openbare vergadering. Mijnheer Olivier, u kreeg een uitvoerig antwoord en ook grote voldoening, naar ik aanneem, van de minister-president. Uw repliek kan dus beperkt blijven.

De heer Marc Olivier : Ik wil de minister-president en minister Baldewijns danken voor hun antwoord. U hebt uw eigen interpretatie over resoluties en moties, mijnheer de minister-president, en u hebt ook respect voor het parlement. Zoniet zou u ons verplichten zelf de zaak in handen te nemen en een decreet ter zake in te dienen. We suggereerden een moratorium. In afwachting van de herziening van de wet op stedenbouw moet toch paal en perk worden gesteld aan dergelijke inbreuken. Diegenen die plannen maken omtrent dergelijke initiatieven weten wat er op stapel wordt gezet. Ze proberen op alle mogelijke manieren te lobbyen. De informatie stroomt niet voldoende door. Als Vlaamse regering zou u dat middels uw wekelijkse berichten kunnen meedelen.

Minister-president Luc Van den Brande : Misschien kunnen we dat via VITO doen ; met de commissie ligt dat echter moeilijk.

De heer Marc Olivier : Ook het weigeren van een vergunning kan positief worden geëvalueerd. Dit zou ook via deze weg kunnen worden meegedeeld. In elk geval zou het parlement op de hoogte moeten worden gebracht. De door u aangehaalde voorbeelden hebben mij ervan over-

tuigd dat u een zeer consequent en restrictief beleid voert. Als er geen wettelijke mogelijkheid bestaat, via ontwerp of voorstel van decreet, moeten we misschien samen overleggen hoe we deze problematiek verder aanpakken. De bespreking van de beleidsbrief in openbare zitting zal ons de kans hiertoe bieden.

De voorzitter : De heer Sannen krijgt het laatste woord.

De heer Ludo Sannen : Ik ben blij te horen, mijnheer de minister-president, dat u een heel restrictief beleid voert. U hoeft dus geen scrupules aan de dag te leggen, u kunt iedereen daarvan op de hoogte brengen. U sprak over het moratorium en de eventuele juridische problemen die daaruit kunnen voortvloeien. Dit moratorium kan een tweevoudige toepassing hebben. Enerzijds is er de huidige ruimtelijke ordening en de aanverwante regelgeving waardoor bepaalde aanvragen juridisch dienen te worden afgehandeld. Anderzijds kan er ook een moratorium worden gesteld op het omvormen van ruimten. Ik denk bijvoorbeeld aan de Mestreechter Ster en het wijzigen van gewestplannen. Het zou toch interessant zijn, mocht minister Baldewijns een moratorium stellen op bijkomende gewestplanwijzigingen zolang het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen niet in orde is. Dit hoorden we bij de bespreking van de beleidsbrief. Met Fenix werd het echter al deels met voeten getreden. Er is een dubbel moratorium mogelijk : enerzijds gebeurt een aanvraag op basis van de huidige regelgeving, anderzijds is er een aanvraag om de gewestplannen te wijzigen en nieuwe centra te bouwen. In die zin zou dit een duidelijk antwoord zijn op processen waar een ontzettend sterke lobby achter zit. U moet niet wachten tot een concreet dossier op uw tafel belandt, u moet op voorhand duidelijke signalen geven. Bent u daartoe bereid ?

Minister Eddy Baldewijns : We hebben bij een vorige gelegenheid hierover van gedachten gewisseld. Ik denk dat het nuttig is – tot de beleidsbrief besproken is – de nodige omzichtigheid aan de dag te leggen inzake de herziening van gewestplannen. We hebben de timing van het ruimtelijk structuurplan niet zelf in handen. Ik denk dat ik moet waarschuwen voor lichtzinnigheid wanneer u stelt dat we een moratorium kunnen aanhouden. Ik stel voor dat we op een restrictieve manier omspringen met de geboden mogelijkheden, zeker wat afwijkende BPA's betreft. Deze worden momenteel tot het strikte minimum beperkt.

De voorzitter : Deze discussie kunnen we verder voeren naar aanleiding van de bespreking van de beleidsbrief.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heer Olivier werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aange-

Voorzitter

kondigd. Ze moet uiterlijk 24 uur na sluiting van de vergadering zijn ingediend.

Het incident is gesloten.

We gaan verder in besloten vergadering.

[...]

– *De vergadering wordt gesloten om 12.17 uur.*
