

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1997-1998

1 oktober 1997

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

## COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER

Interpellatie van de heer Carl Decaluwé tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de evaluatie van de regelgeving en de administratie Ruimtelijke Ordening door de ombudsman van de Vlaamse Gemeenschap

Interpellatie van de heer Mark Van der Poorten tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de opheffing van de omzendbrief van 20 oktober 1982 betreffende de eis om bij bouwwerken parkeerruimte te scheppen

## Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer

Woensdag 1 oktober 1997

### VOORZITTER : De heer Jaak Gabriëls

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.41 uur.*

#### **Interpellatie van de heer Carl Decaluwé tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de evaluatie van de regelgeving en de administratie Ruimtelijke Ordening door de ombudsman van de Vlaamse Gemeenschap**

**De voorzitter** : Aan de orde is de interpellatie van de heer Decaluwé tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de evaluatie van de regelgeving en de administratie Ruimtelijke Ordening door de ombudsman van de Vlaamse Gemeenschap.

De heer Decaluwé heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwé** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb dit interpellatieverzoek ingediend op 2 juni naar aanleiding van het jaarverslag van de ombudsman. Deze interpellatie wordt nu pas gehouden. Dit heeft enerzijds te maken met het voorbije reces, maar anderzijds ook met het feit dat de heer Cardoen hierover een schriftelijke vraag had gesteld. Ik heb het antwoord op deze schriftelijke vraag afgewacht vooraleer te oordelen of ik mijn interpellatieverzoek zou handhaven. Zoals u merkt, heb ik dit gedaan.

In het jaarverslag van 1996, openbaar gemaakt op een persconferentie op 20 maart 1997, heeft de ombudsman veel aandacht besteed aan het gedeelte regelgeving : planningsdecreet, besluit kleine werken, schrapping omzendbrieven, enzovoort.

Ik heb nog eens nagekeken wat precies de taken zijn van de ombudsman. Tegenover de Vlaamse bevolking kunnen die taken in het algemeen als volgt worden omschreven. Ik lees ze even voor. De

ombudsman luistert naar uw klachten en problemen, en zoekt mee naar de beste oplossing. Hij verwijst u meteen door naar de juiste diensten van de Vlaamse Gemeenschap en naar de juiste persoon. Hij waakt erover dat u inzage krijgt in heel wat bestuursdocumenten. Dat zijn grosso modo de taken van de Vlaamse ombudsman, zoals ze ook in de decreetgeving te vinden zijn.

Ik lees voort. U kunt klachten indienen over de administratie van de Vlaamse Gemeenschap – dus over allerhande materies waarvoor we bevoegd zijn. U kunt klachten indienen als u als burger te lang moet wachten op de afhandeling van uw zaak of op het antwoord op een brief. U kunt klachten indienen als u zich onheus bejegend voelt, als u niet de gevraagde informatie krijgt of als u vindt dat de wettelijke voorschriften onjuist werden toegepast.

Waarover kan de burger niet klagen ? De ombudsman mag geen klachten in behandeling nemen over het algemeen regeringsbeleid of over de inhoud van wettelijke voorschriften. Voorts mag de ombudsman geen onderzoek instellen zolang de mogelijkheid bestaat om een bezwaarschrift in te dienen, zolang er procedures of rechtszaken lopende zijn, enzovoort.

In artikel 5 van het besluit lees ik ook dat de ombudsman volledig onafhankelijk is in de uitoefening van zijn taak. Op grond van artikel 9 van het besluit onderzoekt de ombudsman van de Vlaamse executieve de gegrondheid van klachten over de werking van de diensten van de Vlaamse executieve. Ik vertel dit alles als inleiding op mijn interpellatie.

Als we de taken van de ombudsman bekijken en zijn jaarverslag inzake ruimtelijke ordening overlopen, zijn er mijns inziens een aantal dingen die verduidelijking vragen. Op de bladzijden 46 tot en met 52 van het jaarverslag van de ombudsman – in de

## Decaluwé

inleiding op het gedeelte ruimtelijke ordening – maakt hij een opmerkelijke evaluatie van de huidige en de vorige bewindvoerders. Hij stelt dat er in 1996 fundamentele veranderingen zijn gebeurd op het gebied van de regelgeving inzake ruimtelijke ordening. Hij geeft aan dat de aanzet hiertoe nog werd gegeven door de vorige minister. Hij zegt ook dat er een aanzet werd gegeven tot het vinden van een oplossing voor het welhaast onontwarbare kluwen van de illegale weekendverblijven.

Mijnheer de minister, ik ben het niet eens met alles wat de ombudsman zegt. Ik heb me vooral geërgerd aan het gedeelte over het planningsdecreet. In het Vlaams Parlement hebben we dit planningsdecreet na vele debatten en hoorzittingen goedgekeurd. De ombudsman neemt een aantal artikelen van dit decreet over in zijn jaarverslag, en besluit : 'Niemand kan dit lezen zonder in bewondering te staan voor de bijna bovenmenselijke doelstellingen die de decreetgever voor zichzelf heeft gecreëerd. Is de steen der wijzen dan uiteindelijk toch gevonden ? Zo'n vaart zal het wel niet lopen. Er moet immers nog een lange weg worden afgelegd.'

De ombudsman spaart zijn kritiek niet. Hij vervolgt : 'Men heeft ernstige twijfels of die nieuwe flexibiliteit in het kader van het planningsdecreet in de praktijk niet tot grote verwarring zal leiden. In hoeverre moeten de besturen rekening houden met iets dat enkel richtinggevend of zelfs maar informatief is ? Schept dit geen kader voor een ongelijke behandeling ? Men mag daarbij niet uit het oog verliezen dat de instantie die het plan definitief vastlegt, ook bepaalt welke onderdelen bindend zijn. De ombudsdienst voorspelt grote moeilijkheden op dit vlak.' Onze ombudsman speelt dus zelfs voor madame Soleil.

Collega's, deze zinnen zouden bij wijze van spreken uit een VLD-pamflet kunnen komen. Dergelijke uitspraken in een jaarverslag vind ik persoonlijk een ondergraven van het politieke stelsel. De ombudsdienst concludeert : 'Voorlopig heeft het planningsdecreet enkel de verdienste dat het bestaat.' Nog verder in het jaarverslag haalt men zwaar uit naar de buitenafdelingen en naar de ambtenaren, die onder grote stress zouden staan. Men heeft daar heel wat commentaar bij.

Ik verwijs naar de inleiding van mijn interpellatie over de taken van de ombudsman en de zaken waarop hij moet reageren. Ik heb ook de vele bijlagen uit het jaarverslag over de aard van de klach-

ten nagelezen. Over het planningsdecreet vind ik echter geen klachten van burgers terug. Momenteel is er een voorstel van decreet in de maak met betrekking tot de ombudsdienst. Dat voorstel zit nu bij de Raad van State. Ik hoop dat men duidelijk zal zeggen waarvoor de ombudsdienst al dan niet bevoegd is.

De ombudsdienst werkt met vier of vijf personen. Ik kan me daarom niet indenken dat deze dienst over alle beleidsdomeinen degelijk gefundeerde oordelen kan vellen. Als gevolg van de complexiteit van de dossiers moeten ook de Vlaamse parlementsleden zich specialiseren. Het is immers onverantwoord om uit de losse pols een decreet de grond in te boren en op die manier het beleid aan te vallen.

Ik ga even in op de kwestie van evaluatie van decreten. In de werkgroep 'Verfijning van de democratie' heeft men hierover ook al gedebatteerd en heeft men enkele concrete voorstellen geformuleerd. Zo heeft men in de werkgroep duidelijk de vraag gesteld hoe we onze eigen decreten moeten evalueren. Zijn de decreten leesbaar en bruikbaar ? Treden er na een tijd problemen op in de gemeentebesturen ? Het is de taak van een parlement zichzelf te evalueren inzake werking en decreetvorming. Een dienst van vier à vijf personen mag niet zomaar zeggen dat het parlement geen goed werk levert. Als we dit als parlementsleden tolereren, zullen we verder in het verdomhoekje geduwd worden en de paria's van de maatschappij worden. Ik bedank daarvoor. Ieder moet zijn verantwoordelijkheid dragen.

In het jaarverslag wordt bovendien zwaar uitgehaald naar het politiek dienstbetoon. Op zich heb ik daar geen problemen mee. De heer Cardoen heeft daar trouwens een schriftelijke vraag over gesteld. Ik neem het echter niet dat men zich baseert op telefonische commentaren zonder namen van politici te vernoemen. Ik eis dat de ombudsman de namen noemt van de ambtenaren die dit aangeklaagd hebben, en zegt welke politici hierbij betrokken zijn. We moeten vermijden dat 5 percent slechtwerkende politici en burgemeesters als voorbeeld worden genomen, terwijl de rest het werk wel correct vervult. Als de heer Goorden en de ombudsdienst hun kritiek niet kunnen staven, moeten ze zwijgen. Ze moeten duidelijk en eerlijk zijn en geen slogans gebruiken. Ik heb er geen problemen mee dat bepaalde dossiers worden onderzocht.

Werd het kabinet vooraf gecontacteerd door de ombudsdienst om uitleg te vragen over de in het

## Decaluwé

jaarverslag aangeklaagde wetgeving ? Werd de administratie van Ruimtelijke Ordening door de ombudsdienst gecontacteerd om gegevens te specificeren en om de nodige verduidelijking te verschaffen ? Ik kan me immers voorstellen dat een niet gespecialiseerd organisme als de ombudsdienst inlichtingen inwint bij de bevoegde administratie.

Welke besluiten of suggesties van de ombudsman zullen door de minister worden overgenomen ter uitvoering of bijsturing van de regelgeving of de organisatie van zijn administratie ? Acht de minister het de taak van de ombudsman om besluiten en decreten inhoudelijk te evalueren ? Dit behoort volgens mij toch tot de prerogatieven van het Vlaams Parlement.

In het antwoord op de schriftelijke vraag van de heer Cardoen hebt u gezegd dat u de zware aantijgingen uit het jaarverslag zult onderzoeken. Is dat onderzoek afgesloten en zo ja, wat zijn dan de resultaten ?

**De voorzitter** : De heer Sauwens heeft het woord.

**De heer Johan Sauwens** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik sluit me aan bij de heer Decaluwé. Ik geloof dat het optreden van deze ombudsman de democratie in Vlaanderen geen goed doet. Hij gaat zijn rol ver te buiten en ondergraaft zo de politieke democratie. Dat de Vlaamse regering en het Vlaams Parlement in een bijzonder slecht daglicht staan bij de bevolking, is onder meer te danken aan de wijze waarop deze man meent te moeten optreden.

**De voorzitter** : De heer Beysen heeft het woord.

**De heer Ward Beysen** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, het zal de heer Decaluwé niet ontgaan zijn dat ik bij de presentatie van het jaarverslag een incident heb uitgelokt met de ombudsman. Toen reeds wees ik hem op wat hier zonet naar voor werd gebracht. Uit de reacties maakte ik toen op dat men van mening was dat mijn kritiek een uiting was van de zogenaamde oude politieke cultuur. Ik stel nu tot mijn genoegen vast dat een jonge politicus dezelfde klachten en opmerkingen formuleert.

We moeten van ons afbijten. We mogen ons niet op die manier in de hoek laten dringen door een – en ik wik mijn woorden niet – bevooroordeelde ombudsman. Wat in het verslag staat, kan niet worden bewezen. Men mag daarover geen twijfel laten

bestaan. Dat is immers niet goed voor de werking van de democratie en het imago van de parlementsleden.

**De voorzitter** : De heer Cardoen heeft het woord.

**De heer Georges Cardoen** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, wat me bij de voorstelling van het verslag vooral heeft gestoord, is dat men van de ombudsman verneemt dat bijvoorbeeld de gemeenten zwaar tekort zijn geschoten op het vlak van de ruimtelijke ordening. Als mensen dat via de media vernemen, denken ze dat de gemeenten allemaal over dezelfde kam moeten worden geschoren. Als men de moed heeft zo een gevallen aan te halen, moet men ook namen durven noemen. De manier waarop de zaken nu werden aangebracht, zijn een ombudsman onwaardig.

**De voorzitter** : De heer Sannen heeft het woord.

**De heer Ludo Sannen** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik wens te waarschuwen voor een te negatieve houding tegenover dergelijke rapporten. Op de inhoudelijke kritiek van de heer Decaluwé wens ik niet te reageren. Een ombudsman moet als een horzel de democratie prikken geven. Zulke rapporten zullen geregeld voor irritatie zorgen, maar ik denk dat dat goed is. Dat wil echter niet zeggen dat de verslagen niet nauwkeurig en duidelijk moeten zijn.

**De voorzitter** : Minister Baldewijns heeft het woord.

**Minister Eddy Baldewijns** : Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik heb aandachtig geluisterd naar de verschillende interventies. Waarom worden deze vragen echter aan mij gesteld ? Ik wens me naar aanleiding van deze interpellatie niet uit te spreken over het statuut en de opdracht van de ombudsman en de opportuniteit van de ombudsdienst. Wanneer men daarover wenst te debatteren, moet men zich tot het juiste adres wenden, namelijk de minister van Ambtenarenzaken. Ik heb nu wel kunnen vaststellen hoe de collega's het verslag van de ombudsman hebben ervaren en geanalyseerd.

Op uw eerste vraag, mijnheer Decaluwé, kan ik u antwoorden dat er over punctuele dossiers regelmatig contact is tussen mijn medewerkers en de ombudsdienst. Er is vooraf echter geen overleg geweest met mijn medewerkers over de algemene beschouwingen in het jaarverslag van de ombudsdienst. Ik wil dit preciseren. Als de ombudsman bijvoorbeeld een vraag krijgt over een beroepsdos-

## Baldewijns

sier, dan vraagt hij ons hoe dat dossier behandeld werd en dan geven wij de documenten door. Meer stelt dat contact niet voor.

Werd de administratieve dienst Arohm door de ombudsman gecontacteerd om gegevens te specificeren en de nodige verduidelijking te verschaffen? Ik heb dat nagevraagd en Arohm werd daarover niet gecontacteerd door de ombudsdienst. De ombudsdienst nam in de loop der jaren wel contact op in verband met concrete dossiers.

Welke besluiten of suggesties van de ombudsman zullen door de minister worden overgenomen ter uitvoering of bijsturing van de regelgeving of de organisatie van zijn administratie? Voor het antwoord op deze vraag kan ten dele worden verwezen naar een nota over het jaarverslag die ik op 16 juni 1997 van Arohm kreeg. Ik wil daaruit enkele relevante elementen citeren.

Ten eerste stelt de ombudsman in het algemeen een gunstige kentering vast op alle domeinen waarvoor Arohm verantwoordelijkheid draagt. In enkele aanslepende situaties werden initiatieven genomen die op termijn tot een oplossing moeten leiden: de weekendverblijven, de kleine werken, de handhaving, de schrapping van omzendbrieven, de helpdesk in provinciale afdelingen.

Ten tweede was de ombudsman bezorgd over de doorstroming van de beleidsopties naar de ondergeschikte besturen en de burger. Op dit vlak wordt het volgende initiatief vermeld: het opstarten van een interne werkgroep communicatie met als doel de aanspreekpunten op provinciaal en gemeentelijk vlak op te sporen en gerichte informatie op maat voor te bereiden en te verspreiden. Dit betekent dat binnenkort maandelijkse overlegvergaderingen van de buiten- en de beleidsafdeling ruimtelijke ordening zullen plaatsvinden.

Ten derde zal het probleem van de moeilijke bereikbaarheid van de regionale dossierbehandelaar in de toekomst worden opgevangen door de uitbouw van een centraal aanspreekpunt in de buitenafdelingen. Een interne werkgroep van Arohm bereidt dit concept voor. De interne richtlijn inzake telefonische oproepen is herbevestigd. Er wordt per afdeling een permanente telefonische dienst georganiseerd en de naam en het telefoonnummer van de cliënt wordt genoteerd indien de dossierbehandelaar afwezig is.

Ten vierde moet er voor het oplossen van de achterstand inzake de vaststelling en behandeling van bouw misdrijven en voor het opvolgen van uitgesproken vonnissen, meer personeel kunnen worden ingeschakeld. Om die reden worden bijkomende contractuelen aangeworven in afwachting van de aanwerving van statutairen. De ambtshalve uitvoering van vonnissen wordt beter opgevolgd door inventarisatie en een stapsgewijze aanpak van de uitvoering. Om de behandeling van PV's en de bepaling van de herstelmaatregel in alle gerechtelijke arrondissementen op elkaar af te stemmen, is er de geregelde bijeenkomst van de procureurs-generaal en de administratieve top.

Een vijfde positief element is dat in afwachting van de personeelsuitbreiding, een beroep wordt gedaan op alle mogelijke middelen zoals interne mobiliteit, LIN, interdepartementale mutatie en contractuelen. Gezien hun dienstverlenende functie krijgen de buitenafdelingen daar een groot deel van.

Uw vierde vraag, mijnheer Decaluwé, is veeleer een appreciatie. U vindt dat de inhoudelijke evaluatie van decreten en besluiten toekomt aan het parlement en niet aan een ombudsman. Ik zou kunnen verwijzen naar de wetgeving terzake, namelijk het besluit van de Vlaamse regering van 9 december 1992 tot regeling van de ombudsfunctie in de diensten en instellingen van de toenmalige Vlaamse Executieve. De ombudsman kreeg door dat besluit een tweevoudige taak: de behandeling van problemen in verband met de openbaarheid van bestuur – dit houdt onder andere raadpleging van bestuursdocumenten in – en de behandeling van klachten over de werking van de diensten. Vooral in het kader van dat laatste aspect formuleert hij voorstellen ter verbetering van de dienstverlening. Dit staat in artikel 10 van het besluit van 9 december 1992. In de praktijk blijkt de ombudsdienst eveneens een aanzienlijke rol te spelen als informatieverstrekker. Hij vervult bovendien een doorverwijzende rol zoals artikel 8 van het besluit zegt.

Wanneer men decretale aanpassingen wenst te doen, moet dat via het parlement gebeuren. Indien de ombudsman waardevolle suggesties doet om zijn eigen taken beter te realiseren, wil ik daar in mijn beleid graag rekening mee houden.

**De voorzitter** : De heer Decaluwé heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwé** : Ik ben tevreden met het antwoord van de minister. Ik denk dat we elkaar begrijpen. Voor mij gaat de ombudsman duidelijk zijn boekje te buiten. Hij besteedt in zijn jaarver-

## Decaluwé

slag meer aandacht en bladzijden aan de evaluatie van de wetgeving dan aan een concrete probleem-behandeling. Daar zijn we het over eens.

Er is geen echt contact geweest over de regelgeving. Dat betekent waarschijnlijk dat men met de natte vinger evalueert. De ombudsman wrijft de politici allerlei zaken aan zonder deze hard te kunnen maken. Dat kan voor mij niet. Dat is een zware deontologische fout. Ik hoop dat de aanwerving van een ombudsman voor het Vlaams Parlement via het VWS verloopt.

Volgens de heer Sannen moet de ombudsman in de eerste plaats constant in het oog worden gehouden inzake dienstbetoon. Ik begrijp dat, maar het is nog belangrijker dat een ombudsman zijn bevindingen kan bewijzen. Deze beschuldigingen gaan er bij de pers – en dus bij de mensen – als zoete koek in, en wij komen er als sjoemelaars uit. Wanneer wij hier decreten of besluiten grondig evalueren, hebben de media daar geen aandacht voor. Dat vinden ze te technisch.

**De voorzitter** : Minister Baldewijns heeft het woord.

**Minister Eddy Baldewijns** : Ik kan alleen maar herhalen wat ik al gezegd heb. Over het statuut en de taakomschrijving van de ombudsman kan en wil ik me niet uitspreken.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

---

## Interpellatie van de heer Mark Van der Poorten tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de opheffing van de omzendbrief van 20 oktober 1982 betreffende de eis om bij bouwwerken parkeerruimte te scheppen

**De voorzitter** : Aan de orde is de interpellatie van de heer Van der Poorten tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de opheffing van de omzendbrief van 20 oktober 1982 betreffende de eis om bij bouwwerken parkeerruimte te scheppen.

De heer Van der Poorten heeft het woord.

**De heer Mark Van der Poorten** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, de intrekking voor het reces van de omzendbrief betreffende de eis om bij bouwwerken parkeerruimte te scheppen, heeft mij enigszins verbaasd. Hierdoor werd een aantal gemeentebesturen een beleidsmiddel ontnomen dat orde kon scheppen en dat bij de particuliere bouw afdwingbaar kon worden gemaakt. Bij deze bouw worden immers andere belangen nagestreefd dan de lokale belangen van de gemeentelijke overheid, zoals een goede ruimtelijke aanleg en een ordenend optreden. De omzendbrief van 1982 had als doel : 'het stationeren en parkeren buiten de openbare weg te regelen door aan de aspirant-bouwers de eis te stellen om in hun bouwplannen in een voldoende aantal parkeerplaatsen te voorzien.'

Met de omzendbrief wou men de overlast van geparkeerde voertuigen op de openbare wegen en pleinen doen afnemen, door de eigenaar zelf te verplichten op de bouwplaats of in de onmiddellijke omgeving ervan – volgens de vierhonderd-meterregel – op privé-domein in een minimum aantal parkeerplaatsen te voorzien of dergelijke plaatsen te realiseren. Dit minimum werd bepaald in functie van de bestemming of het toekomstig gebruik van het gebouw. Wie aan deze verplichting niet kon voldoen, kon ervan ontheven worden door een bepaald bedrag aan de gemeenten te betalen. Dit hield dus in dat de gemeenten een soort machtiging verwierven om een eigen gemeentelijke belasting te ontwikkelen waarmee zij diegenen die niet in een eigen garage voorzagen, konden belasten. Deze afkoopsommen of belastingen moesten door de gemeenten worden aangewend om openbare parkeerplaatsen aan te leggen.

Ik ben me ervan bewust dat deze maatregel voor een aantal steden, vooral grootsteden, te lineair en dirigistisch was. Toch stel ik ook vast dat de gemeentebesturen en de bevoegde overheden over het algemeen bij de toepassing van de richtlijn met niet veel problemen te kampen kregen. Een aantal kleinere of landelijke gemeenten hebben deze maatregel zelfs niet altijd stringent toegepast, omdat de parkeerproblemen daar niet zo groot zijn.

In vele gevallen heeft de praktijk uitgewezen dat de particuliere bouwheren in hun bouwprojecten doorgaans in voldoende parkeerplaatsen voorzagen. Toch moet ik dit wat relativiseren. Ik heb reeds enkele malen het woord voorzien gebruikt. Ik ken een aantal gevallen waar de bouwaanvraag in een aantal parkeerplaatsen voorzag. Die plaatsen werden in de bouwvergunning ook als zodanig ver-

### Van der Poorten

gund. De bouwvergunning werd uitgevoerd, de bouwwerken voor de parkeerplaatsen werden aangevangen, maar we stellen vandaag vast dat deze parkeerplaatsen er nog niet zijn. Is de bouwheer dan in overtreding? Ik ben daar niet zeker van. De vergunning blijft in uitvoering, daar de vergunninghouder binnen het jaar na de aangifte ervan met de werken is gestart. De vergunning is bijgevolg niet vervallen. Daar waar men vroeger over een middel beschikte om de bouw in dergelijk geval af te dwingen, kan de vergunningverlenende overheid sinds de omzendbrief werd afgeschaft, niets doen.

De visie achter deze omzendbrief was dat wie de vrijheid nam om zich een auto aan te schaffen, ook de plicht had de lasten ervan op zich te nemen, inclusief de verantwoordelijkheid om de wagen op eigen terrein te stallen of te parkeren. Deze visie is ook vandaag nog zeer waardevol.

Volgens de verkeersdeskundige adviezen is er ondertussen nog een ander probleem ontstaan: doordat in de centra voldoende parkeermogelijkheden voorhanden zijn, werd steeds meer gemotoriseerd vervoer tot deze centra aangetrokken. De capaciteit van de toegangswegen volstaat niet meer om de toevloed degelijk op te vangen, zeker tijdens de spitsuren. Files en verkeersopstoppingen brengen de bereikbaarheid van centra, winkels en ondernemingen in het gedrang. Ik geef bovendien grif toe dat de inname van privé-open ruimten voor parkeerplaatsen de kwaliteit van de leefomgeving aantast.

Ik ben ervan overtuigd dat de vroegere richtlijn niet altijd een sluitende oplossing bood voor concrete situaties en misschien iets te lineair was. Toch neemt dit niet weg dat door de opheffing van de richtlijn een lacune ontstaat in de relatie wonen-werken-winkelen enerzijds en parkeren anderzijds. Men vraagt of er voldoende parkeergelegenheden zijn in de centra. Hoe wordt dit gemeten? In sommige centra zijn er wellicht voldoende, in andere niet. Wat is voldoende? Wat is de norm? Hoe schat men de evolutie op middellange en lange termijn in? In de centra situeren de parkeergelegenheden zich vaak in woongebieden. In vele centra gaat het soms om tijdelijke situaties. Parkeergelegenheden worden er gecreëerd op een stuk braakliggend grond dat volgens het gewestplan in woonzone ligt. Als het stuk grond dan wordt vervreemd en een bouwvergunning wordt verleend, gaat de parkeergelegenheid verloren.

De beleidsbrief 'Opties voor een duurzaam en leef-

baar ruimtebeheer', gaf inzake parkeren wel beleidsopties aan. De minister zei daarin dat een aanpassing van de parkeeromzendbrief noodzakelijk was. Deze aanpassing blijkt te zijn uitgemond in een opheffing. Hierdoor vervalt men van het ene uiterste in het andere. Van een rigide systeem dat niet altijd toepasbaar was op grote centra, vervallen we in een situatie zonder enige regeling. De redenering achter de opheffing was volgens een persbericht en een verklaring van een ambtenaar van Arohm, dat de verplichting averechts werkte. Ik citeer: 'Garages en parkings trekken het verkeer in de dorpskernen en steden aan. Dit staat haaks op het streven het autoverkeer te beperken en het openbaar vervoer te promoten.'

In het antwoord van de minister op een concrete vraag van de heer Vandendriessche over het stedelijk mobiliteitsplan van de stad Gent, werd gezegd dat het algemeen aanvaarde uitgangspunt in stedenbouwkundige en verkeersdeskundige kringen is dat 'het bestemmingsverkeer zoveel mogelijk aan de rand van de stad moet worden afgeleid en via openbaar vervoer tot in het hart van de stad moet worden gebracht.' Dit is een zeer mooie intentie, maar niet altijd uitvoerbaar. In mijn gemeente kan ik aan de rand van de stad geen parkeerruimte maken, tenzij mij toegestaan wordt om natuurzone – het enige stukje dat in de buurt resteert – in woonzone om te vormen.

Volgens het antwoord van de minister aan de heer Vandendriessche heeft het stadsbestuur van Gent aan de hand van een multimodaal model een rapport laten maken waarin de effecten van het mobiliteitsplan en van de parkeergarages op de verkeersafwikkeling in het algemeen en op het openbaar vervoer in het bijzonder, worden berekend. Op basis van dit rapport argumenteerde het Gentse stadsbestuur dat het bovengenoemde verkeersdeskundige uitgangspunt inzake de beheersing van de mobiliteit, door de berekeningen wordt tegengesproken. De minister stelde in zijn antwoord dat hij het rapport zou laten onderzoeken. Ondertussen staan we een jaar verder en zijn de resultaten van dit onderzoek mij nog niet bekend. Ik maak mijn nieuwsgierigheid hiernaar graag kenbaar.

Ik moet meteen ook opmerken dat de bewuste omzendbrief niet enkel geldig was voor de steden, maar ook voor landelijke gebieden. Bovendien zou het een illusie zijn te geloven dat er automatisch autoarme buurten of ruimten ontstaan door niet langer in parkeerruimten te voorzien bij de bouw van woningen, kantoren en winkels. Zo naïef kunnen we toch niet zijn. Misschien is zelfs een omgekeerde situatie mogelijk en moeten we vrezende voor

### Van der Poorten

een toenemende verkeersagressie door de hardere strijd voor de overgebleven parkeerruimten in de centra.

Mijnheer de minister, u ziet blijkbaar meer heil in de mobiliteitsconvenants. Ik las dit in een persbericht na de opheffing van de omzendbrief. Staat u mij toe om ook hierover mijn twijfels uit te spreken. Deze convenants kunnen goed bedoeld zijn en goed worden opgesteld, ze kunnen zelfs goed worden uitgevoerd. Maar zo een convenant is op de eerste plaats toch een vrijwillig engagement tussen twee partijen. Ik ben er zeker van dat niet alle gemeenten staan te springen om dit te doen. Ik lees dat er ondertussen 108 gemeenten zo een convenant hebben ondertekend. Dat is niet mis, maar uiteindelijk blijven er een groot aantal over die hier niet op ingaan.

Verder heeft de ervaring met de milieuconvenants me geleerd dat het concreet uitvoeren van een vooropgestelde beleidsdoelstelling heel wat tijd vergt. Er komt veel bij kijken. De lokale overheid beschikt immers niet over een overvloed aan middelen voor bijvoorbeeld onteigeningen voor de aanleg van openbare parkeerterreinen. Zelfs wanneer een engagement in een convenant wordt vastgelegd, moet het lokaal bestuur de middelen vinden om iets afdwingbaar te maken of om iets te beletten. Wat als men een bouwaanvraag ontvangt om in het dorpscentrum een omvangrijk project te realiseren dat parkeerruimte noodzaakt? Wat kan men daar dan aan doen? Men kan toch moeilijk verwijzen naar een convenant? Veel gemeenten hebben zelfs nog geen convenant. En zelfs als er een convenant bestaat, welke impact heeft dit op de stedenbouwkundige vergunning?

Ik begrijp dat een lokaal parkeerbeleid binnen het ruimer geheel van de mobiliteit moet worden bekeken. We mogen onszelf echter niet wijsmaken dat we door het opnemen van beleidsintenties in convenantsgeschrijf – verontschuldigd me voor het woordgebruik – het probleem in een redelijk tijdsbestek kunnen oplossen. In dit opzicht verwijzen we bijvoorbeeld ook naar de bijakten 8 en 9 over de vrijliggende bus- en/of trambanen en over de vergroting van het openbaar vervoersaanbod. Deze wijzen erop dat de lokale overheid 'een parkeerbeleid moet voeren waarbij het totale aanbod aan parkeerplaatsen op openbaar en privaat domein langs de tracés opgenomen in de bijakten, moet beperkt worden tot het bestaande aanbod, met behoud van mogelijke wijzigingen inzake spreiding.' Aan de hand van deze tekst wil ik vragen of

men wel beseft hoe verregaand en dirigistisch dit is. Van een aanbod in functie van de plaatselijke toestand en de plaatselijke noden is er geen sprake.

Waarom is er deze opheffing terwijl oorspronkelijk een aanpassing was vooropgesteld? Is de gegeven verantwoording wel correct? Vormen de convenants een volwaardig alternatief? Kunnen de gemeenten deze doen afdwingen? Hoe komt de genomen maatregel tegemoet aan de beleidsbrief? Zal dit niet in vele gevallen de ruimtelijke draagkracht te boven gaan? Leidt dit niet tot een afwenteling van het parkeerprobleem? Men zal misschien meer wildparkeren, wat dan weer tot een toenemende belastende druk voor de woonomgeving zal leiden.

Hoe kan het parkeerbeleid worden gedifferentieerd? Hiervoor verwijs ik naar het belangrijke CBO-rapport, waarin men voor maatwerk pleit. Dit vind ik hier nergens terug. Zal dit ook geen hogere investeringskost en uitgavenlast betekenen voor de lokale overheden? Zij beschikken op dat vlak toch over enige autonomie en moeten zelf bereid zijn om te investeren en meer geld uit te geven.

**De voorzitter** : De heer Sauwens heeft het woord.

**De heer Johan Sauwens** : Mijnheer de voorzitter, ik wil de heer Van der Poorten geruststellen. Ik denk dat de opheffing van de omzendbrief van 20 oktober 1982 een goede maatregel is. Alle verkeersspecialisten zijn het er immers over eens dat de toepassing van deze omzendbrief meer autoverkeer heeft gegenereerd in een aantal binnensteden. In de gebieden waar moet worden gereguleerd en bijgestuurd, hebben de gemeenten vanuit hun autonomie de bevoegdheid om via een algemene bouwverordening verordenend op te treden voor heel hun grondgebied. Ze kunnen bovendien bij het afleveren van de individuele bouwvergunningen een aantal bepalingen inzake parkeervoorzieningen opleggen.

Ik herhaal dan ook dat ik ervan overtuigd ben dat het mee door deze omzendbrief opgedrongen automatisme, veel verkeer heeft doen ontstaan. Ons verkeersbeleid moet autoverkeer ontraden. Iedereen erkent dat het parkeerbeleid daarvoor de belangrijkste sleutel is. Dit parkeerbeleid moet dus – ook in Hasselt – uiterst voorzichtig worden gehanteerd.

Verder meen ik dat maatregelen ten voordele van het openbaar vervoer en het autoverkeer niet



## Sauwens

gelijktijdig kunnen plaatsvinden. Maar dat is een ander debat.

**De voorzitter** : Minister Baldewijns heeft het woord.

**Minister Eddy Baldewijns** : Mijnheer de voorzitter, ik wil de heer Sauwens bedanken voor zijn kernachtige reactie op deze interpellatie van de heer Van der Poorten. Dit is een belangrijke onderwerp, dat onze aandacht zeker verdient.

In de eerste plaats wil ik verduidelijken dat de afschaffing van de omzendbrief inzake de eis om parkeerruimte bij bouwwerken te scheppen, niet onmiddellijk resulteert in het totaal verdwijnen van elke regelgeving. De in deze omzendbrief vervatte richtlijnen en normen hebben in de voorbije jaren geleid tot het goedkeuren van gemeentelijke bouwverordeningen of werden opgenomen in de voorschriften van BPA's. Deze regelgeving verdwijnt dus niet zomaar door het intrekken van de omzendbrief, maar dient via de geëigende procedures te worden aangepast.

Het intrekken van deze omzendbrief was wel de meest aangewezen manier om de wijziging van deze regelgeving mogelijk te maken. Heel wat steden en gemeenten waren hiervoor vragende partij. Het afschaffen van de omzendbrief drong zich op omdat deze – door de gewijzigde visie op mobiliteit – verkeerde signalen uitzond. In de praktijk stelde men vast dat aanvragers vaak uit eigen beweging in meer parkeerplaatsen voorzagen dan de in de omzendbrief opgelegde normen. Het ging hier dan meestal om gebouwen waar men zoveel mogelijk bezoekers wenste aan te trekken : handelsgebouwen, kantoorgebouwen, enzovoort. Een beheersing van de mobiliteit noodzaakt veeleer maximale normen, in plaats van de tot nu toe opgelegde minimumnormen.

Een betreurenswaardig effect van de omzendbrief was ook dat de vestigingen van niet-woonfuncties in de stad erdoor werden bemoeilijkt, terwijl deze op open terreinen in het suburbane of landelijke gebied niet werden afgeremd. Een gelijkaardige opmerking kan worden gemaakt voor het wonen. Voor beide functies, wonen en niet-wonen, werkte de omzendbrief het beleid inzake stedelijke vernieuwing tegen. De stedelijke vernieuwing is echter een van de voornaamste doelstellingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en dus onlosmakelijk verbonden met de doelstelling van het vrijwaren van de open ruimte. Ondertussen had de

omzendbrief ook onvoldoende weerslag op het beheersen van de mobiliteit. De afschaffing ervan kan dus slechts positieve gevolgen hebben.

Mijnheer de voorzitter, na deze algemene beschouwingen wil ik antwoorden op de concrete vragen van de heer Van der Poorten. In de eerste plaats is er de vraag naar het waarom van de afschaffing. Het tot nog toe gevoerde aanbodbeleid met de uitbouw van infrastructures trekt meer verkeer aan, wat op zijn beurt weer zorgt voor een grotere vraag naar infrastructures. De vraag naar wat er eerst is – het aanbod van infrastructuur of de vraag naar mobiliteit – is niet relevant : beide zijn immers zichzelf versterkende fenomenen. Wel relevant is de vraag op welke wijze met de huidige ruimtelijke verkeers- en vervoersrealiteit dient te worden omgegaan. Het ingrijpen in een van beide fenomenen – met name het infrastructuraanbod – is een duidelijke beleids optie die ruim wordt ondersteund door diverse wetenschappelijke studies.

Dan was er de vraag of de convenants een alternatief kunnen bieden. Veeleer dan de nood aan een nieuwe omzendbrief die op het Vlaamse niveau bijvoorbeeld maximale normen voor individuele bouwaanvragen uitwerkt, bestaat er een duidelijke nood aan een globaal kader voor een parkeerbeleid op gemeentelijk niveau. Een ruimtelijk geïntegreerd mobiliteits- en vervoersmanagement is belangrijker dan parkeernormen voor het individueel autovervoer. Daarover zijn we het eens.

De administratie ruimtelijke ordening en de mobiliteitscel werken op dit moment samen aan een globaal kader voor een parkeerbeleid op gemeentelijk niveau. De gemeenten blijven dus een centrale rol spelen in het parkeerbeleid binnen hun grenzen. De mobiliteitsconvenants vormen hier slechts een instrument naast onder meer een ruimtelijk structuurplan en bouwverordeningen. Daarenboven beschikken gemeenten over de mogelijkheid om via bijzondere plannen van aanleg op een gedetailleerde en volwaardige manier een parkeerbeleid uit te voeren en om zo een te grote inname van groene ruimte te verhinderen.

Als antwoord op uw derde vraag zeg ik dat de genomen maatregel perfect tegemoetkomt aan de beleidsbrief. Die zegt dat een parkeerbeleid moet worden gevoerd ten aanzien van doelgroepen, aangezien de vroegere omzendbrief net het uitwerken van een degelijk mobiliteitsbeleid in de weg stond. Nu deze hindernis is weggewerkt, moeten er uiteraard bijkomende initiatieven worden genomen om het doelgroepenbeleid te realiseren. Hiertoe verwijs ik naar de initiatieven uit uw tweede vraag.

## Baldewijns

In mijn inleiding gaf ik al aan dat er in de realiteit in meer parkeerruimte wordt voorzien dan in de omzendbrief werd opgelegd. Door de afschaffing van de omzendbrief wordt het gevaar van parkeren op het openbaar domein dan ook niet groter ; we hoeven ook niet te vrezen dat de parkeerders hun toevlucht zullen zoeken in naburige straten of groenvoorzieningen. In steden vormde de omzendbrief trouwens een belemmering voor de verdere ontwikkeling van een kwaliteitsvolle woonomgeving : omdat bij verbouwingen of nieuwbouw in extra parkeerruimte moest worden voorzien, ging dat vaak ten koste van woonoppervlakte of zelfs groenvoorzieningen. De problemen kunnen slechts worden aangepakt door middel van een geïntegreerd mobiliteitsbeleid.

U vroeg ook of zo een lineaire maatregel wel de meest aangewezen is. Volgens mij kan de afschaffing enkel positieve gevolgen hebben. Via de mobiliteitsconvenant willen we het totstandkomen van een gemeentelijk parkeerbeleid, dat inspeelt op een concrete plaatselijke situatie, ondersteunen. Die convenant moet leiden tot de opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan, wat uiteraard ook het parkeerbeleid behelst.

U zei dat zo een convenant nog niet voor vandaag is. Ik wil het echter ook van een andere kant bekijken. Nu zijn al 139 basisconvenants ondertekend. We hebben ook weet van een honderdtal die in de pijplijn zitten. Ik heb echter niet de illusie dat alle 308 Vlaamse steden en gemeenten zullen meedoen. We geven wel een instrument om een geëigend parkeerbeleid te voeren.

Het blijft de taak van de gewestelijke overheid om erover te waken dat de principes inzake duurzame mobiliteit, zoals verwoord in het richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, doorwerken in de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Deze principes worden momenteel verder uitgewerkt. Dat zal resulteren in aanbevelingen over een globaal kader voor een parkeerbeleid op gemeentelijk niveau.

De beperking van de toename van het aantal parkeerplaatsen hangt onder meer samen met de keuze voor het selectief en gedeeltelijk autoarm maken van de steden en met het stimuleren van andere vervoersmodi dan het autoverkeer. We moeten van deze gelegenheid gebruik maken om de verschillende aspecten van het mobiliteitsgebeuren op elkaar af te stemmen : openbare werken, vervoer en ruimtelijke ordening. Ik geef graag

toe dat dat gemakkelijker gezegd dan gedaan is. Maar zo een geïntegreerd beleid is onontbeerlijk voor een trendbreuk op het vlak van mobiliteitsbeheersing.

Ik kom tot mijn antwoord op de laatste vraag over het afwentelingsprobleem. De realiteit van de bouw maakt duidelijk dat er op dit ogenblik geen sprake is van afwenteling van de aanleg van parkeervoorzieningen op de lokale overheden, aangezien veeleer meer parkeerplaatsen worden aangelegd dan waarin voorzien in de afgeschafte omzendbrief. Er gaan zelfs stemmen op om maximale parkeernormen aan te geven. Het is duidelijk dat een gebiedsgericht en geïntegreerd mobiliteitsbeleid nodig is. Dit werd onder meer door de afgeschafte omzendbrief doorkruist. Deze materie kunnen we ook technisch benaderen.

Ik meen een antwoord te hebben gegeven op de verschillende vragen. Ik heb geprobeerd in te gaan op de verschillende aspecten van dit beleid en hoop door mijn antwoord enige verduidelijking en opheldering te hebben gegeven en de ongerustheid te hebben weggenomen.

**De voorzitter** : De heer Van der Poorten heeft het woord.

**De heer Mark Van der Poorten** : Ik dank de minister voor zijn uitgebreid antwoord. Eigenlijk zouden we deze discussie nog verder moeten kunnen voeren. Maakt u zich niet te veel begoochelingen als u het hebt over de geëigende procedures waarlangs men dit moet opvangen ? Ik denk hierbij aan de BPA's. Het is voor de gemeenten op dit moment zeer moeilijk om BPA's op te stellen, omdat men deze dan koppelt aan structuurplannen en dergelijke. Dergelijke dingen worden geponeerd op beleidsvlak, maar zorgen voor problemen op gemeentelijk vlak. Het zou beter zijn om een regeling uit te werken die meer differentiatie inhoudt en die een combinatie vormt van diverse maatregelen.

Door uw antwoord over doelgroepen krijg ik de indruk dat men op de duur alle ouderlingen, weduwen en werklozen in de steden wil samenbrengen. Dat zou wel een bijdrage kunnen leveren, maar is niet voldoende om de herstelling van het stedelijk weefsel met zich mee te brengen. Ook jonge mensen moeten terug naar de stad.

Ik heb nog een zeer concrete vraag over de hiërarchie. De vroegere ministeriële omzendbrief vormde de basis voor een gemeentelijke belasting, die ook in tal van gemeenten werd ingevoerd, bijvoor-

**Van der Poorten**

beeld in Leuven. Die gemeenten hebben een belastingreglement ingevoerd om diegenen die geen garages aanlegden, een waarborgsom te doen storten in een waarborgfonds. Dat fonds werd dan aangewend om parkeergelegenheid te creëren. Dat wordt nu ongedaan gemaakt. Deze verplichting bestaat nu niet meer. Daardoor vechten nu een aantal bouwaanvragers de verplichting om die belasting te betalen, aan. De grondslag van deze belasting is weg. Daar had ik graag nog een bijkomend antwoord op gehad.

Ik vestig ook de aandacht op de afwenteling. Ik ervaar in mijn gemeente dat men, als men geen verplichtingen heeft, hoe langer hoe meer zal toe-bouwen en meer linten zal maken. Dat gaat ten koste van de open ruimte. Men gaat nog een woonruimte, een kantoorruimte of een stapelruimte meer creëren. Ik vind het gevaar reëel dat dit een omgekeerd effect zal hebben. U zegt dat men sedert de afschaffing van de omzendbrief op drie juni, al over positieve statistische gegevens beschikt. Dat is louter op basis van toeval, eerder dan dat dat een perfect zicht zou geven op de realiteit. Deze gegevens zijn gebaseerd op het aantal aanvragen die voor de afschaffing van de regel werden ingediend. Men kan dit nu, op zo'n kort tijdsbestek, niet met wetenschappelijke exactheid vaststellen.

**De voorzitter** : Minister Baldewijns heeft het woord.

**Minister Eddy Baldewijns** : Mijnheer de voorzitter, hier is sprake van een communicatiestoornis. Ik heb geen statistische gegevens aangehaald. Ik volg uw redenering, mijnheer Van Der Poorten, wij kunnen die vandaag nog niet hebben. Over uw bezorgdheid over de differentiatie en de aanpak van deze problematiek wil ik zeggen dat we deze zullen proberen te vertalen in de aanbeveling die nu uitgewerkt wordt.

Een ander probleem waar ik toch nog kort wil op reageren, betreft het heffen van belastingen. Het aantal gemeenten dat daar ingestapt is, is niet zo talrijk. Een omzendbrief geeft geen decretale basis. Dit staat los van de omzendbrief. Dit kan niet aangehaald worden als een argument om de opheffing ongedaan te maken.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

[...]

– *De vergadering wordt gesloten om 16.40 uur.*

---