

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



Zitting 1997-1998

9 oktober 1997

# HANDELINGEN

## COMMISSIEVERGADERING

### COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER

Interpellatie van mevrouw Ria Van Den Heuvel tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het gebruik van burgerluchthavens voor luchtvaartshows en de veiligheid van de bezoekers en omwonenden

Interpellatie van de heer Filip Dewinter tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de bestemmingswijziging van agrarisch gebied in Kontich voor een standplaats voor woonwagenbewoners  
Met redenen omklede motie

Interpellatie van de heer Julien Demeulenaere tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de beslissing tot schrapping van de doortrekking van de A19  
Met redenen omklede motie

## Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer

Donderdag 9 oktober 1997

### WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Leonard Quintelier

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.09 uur.*

### Interpellatie van mevrouw Ria Van Den Heuvel tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het gebruik van burgerluchthavens voor luchtvaartshows en de veiligheid van de bezoekers en omwonenden

**De voorzitter** : Aan de orde is de interpellatie van mevrouw Van Den Heuvel tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het gebruik van burgerluchthavens voor luchtvaartshows en de veiligheid van de bezoekers en omwonenden.

Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

**Mevrouw Ria Van Den Heuvel** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik moet toegeven dat het wennen is om in een commissie te komen die eigenlijk niet je eigen stek is.

Ik heb mijn interpellatieverzoek op 29 juli ingediend en een aantal vragen gesteld. Zo een verzoek moet de normale weg afleggen. Daarom kan ik nu pas mijn vragen stellen. Ondertussen heb ik het evaluatierapport ook in handen gekregen. Mijn vragen zijn daarop geïnspireerd en dus lichtjes gewijzigd.

Het uitgangspunt is de droevige gebeurtenis op zaterdag 26 juli 1997. Een Jordaans stuntvlieger crasht in Oostende. De balans is tien doden en 53 gewonden. Verschillende ministers repten zich naar de plaats van het onheil en zelfs de koning kwam uit vakantie terug om ter plaatse zijn medeleven te betuigen.

– *De heer Jaak Gabriels, commissievoorzitter, treedt als voorzitter op.*

Ik vind het een goede zaak dat hoogwaardigheidsbekleders ook een menselijke kant hebben en die af en toe laten zien. Ik heb het wel een beetje moeilijk met dit vertoon als we dat plaatsen naast de tientallen doden die wekelijks in het verkeer vallen. Daar verplaatst niemand zich nog voor. Wat me ook bijzonder kwaad maakt, is dat de dood van deze slachtoffers nog zinlozer wordt als men bedenkt dat u in naam van de regering geen toestemming had kunnen geven voor het organiseren van de airshow.

Ik en mijn fractie vinden trouwens geen enkele reden voldoende om dergelijke airshows toe te laten en daarmee het leven van duizenden mensen op het spel te zetten. Het evaluatierapport heeft mij nog meer overtuigd om deze stelling te verdedigen.

Ik wil u graag vijf punten voorleggen en daarover vragen stellen. Ten eerste wil ik het hebben over de samenstelling van de werkgroep. Het is een goede zaak dat deze werkgroep direct na de ramp in het leven is geroepen. Ze is samengesteld uit vertegenwoordigers van de administratie voor Wegen en Verkeer, de afdeling Personenvervoer en Luchthavens, het stadsbestuur van Oostende, Toerisme Vlaanderen, en ook de mensen uit de luchtvaart en de Regie der Luchtwegen. Allen waren betrokken bij de werkzaamheden.

Wat opvalt is dat de buurtbewoners en de actiegroepen – ongeveer 24.000 Oostendenaars onder vinden hinder van de luchthaven – niet zijn uitgenodigd in de werkgroep en dus geen stem hadden bij de evaluatie. Ze beweren nochtans al jaren dat onder meer airshows, maar ook de aanwezigheid van de luchthaven zelf, voor de nodige gevaren zorgen. Op dit moment krijgen ze gelijk, niet alleen omdat er een ongeval is gebeurd, maar ook omdat

## Van Den Heuvel

u het nu nodig vindt om strengere maatregelen af te kondigen. Hoe kunt u verantwoordelijk zijn dat die 24.000 mensen niet vertegenwoordigd zijn en geen stem krijgen in het debat ?

Ik wil u al op voorhand zeggen dat ik in uw antwoord geen genoegen zal nemen met de opgave van het aantal klachten in het rapport naar aanleiding van de airshow van Oostende. Ik heb gelezen dat er maar een tweetal klachten zijn binnengekomen.

Ten tweede wil ik vragen welke criteria zijn gebruikt om een en ander te evalueren. Ik heb ook een vraag over de begripsomschrijving. De opdracht die de werkgroep van u kreeg, bestond erin twee kwesties te onderzoeken. Mijnheer de minister, u weet dat beter dan ik, maar ik wil het voor de collega's herhalen. Men moest onderzoeken in hoeverre activiteiten zoals een airshow thuisshoren op een regionale burgerluchthaven en in hoeverre dat nog mogelijk is in Oostende. Een tweede opdracht bestond erin te onderzoeken of een airshow vandaag de dag de meest effectieve manier is om promotie te voeren voor een burgerluchthaven en of er eventueel alternatieven zijn.

Als ik het evaluatierapport bekijk, vallen me twee zaken op. Ik vind nergens terug welke definitie de werkgroep gehanteerd heeft om het begrip airshow te omschrijven. Ik zal u onmiddellijk uitleggen waarom ik dat zo belangrijk vind. Verder heb ik ook niet teruggevonden welke objectieve criteria de werkgroep vooraf had vastgelegd waaraan het evaluatieonderzoek moest voldoen. In het verslag heb ik verder ook geen alternatieven voor promotie teruggevonden.

Ik wil nu een stukje voorlezen uit het evaluatierapport om duidelijk te maken dat het belangrijk is het begrip goed te omschrijven. Er staat onder andere in het rapport : 'De eerste airshow op de luchthaven van Oostende vond plaats in 1993. Gelet op de geboden mogelijkheden werd geopteerd voor een luchtvaartmanifestatie waarbij alle facetten van de luchtvaart konden worden getoond, voornamelijk door optredens van buitenlandse patrouilles, statische shows van historisch luchtvaartmaterieel, tentoonstellingsstanden, luchtdopen, enzovoort.' Dat vinden we terug op bladzijde één. Mag ik daaruit concluderen, mijnheer de minister, dat wanneer bovenstaande zaken worden georganiseerd we spreken van een airshow ?

Verder lezen we : 'Voor België waren er 1997 een zestigtal evenementen gepland : airshows, fly-ins, ballonmeetings, kampioenschappen, opendeurdagen, enzovoort.' Ik zie zelf het onderscheid tussen een ballonmeeting en een airshow, maar ik heb nergens kunnen achterhalen wat voor u het verschil is tussen een airshow en een fly-in. Ik stel u die vraag, omdat in de loop van 1997 evenementen in Diest en Moorsele zijn afgelast naar aanleiding van die ramp. In Diest ging het toen om een fly-in en in Moorsele om een airshow.

Op 4 mei 1997 is op de burgerluchthaven van Antwerpen de Stampe fly-in show georganiseerd, waarbij formatievluchten van S4 vliegtuigen werden uitgevoerd. Kunt u precies omschrijven welke activiteiten er vervat zitten onder het begrip airshow en welke onder het begrip fly-in ? Uit het rapport blijkt nu dat u Antwerpen niet geschikt vindt om airshows te organiseren. Kunt u me zeggen of er wel nog fly-ins kunnen plaatsvinden ? Ik vind het bijzonder belangrijk om dat onderscheid te kennen.

Mijnheer de minister, het derde punt dat ik u wil voorleggen heeft te maken met de bijkomende veiligheidsvoorschriften die u wilt opleggen en meer bepaald met de afdwingbaarheid ervan tijdens het vliegen.

Uit verschillende bronnen – waaronder het antwoord van federaal minister Daerden op een interpellatie van mijn federale collega Lode Vanoost – heb ik vernomen dat er ernstige vermoedens, zo niet vaststaande feiten zijn die aantonen dat zowel de Russische, de Engelse, de Turkse als de Jordaanse piloten overtredingen hebben begaan voor het fatale ongeval. Daaruit moeten we afleiden dat de luchtverkeersleiding – die haar werk goed heeft gedaan, daaraan twijfel ik niet – met deze reglementering in de huidige omstandigheden niet in staat is om piloten, die tijdens de uitvoering van een stunt een fout maken, tot de orde te roepen en eventueel uit de lucht te halen. Wanneer zij eenmaal in de lucht zijn, is de luchtverkeersleiding niet bij machte hen tot de orde te roepen.

Het evaluatierapport bevestigt dit. Daarin lees ik dat de wet van 27 juni 1937 – u mag hier een uitroepingsteken naast plaatsen want ik neem aan dat de luchtvaart er toen heel anders uitzag dan nu – houdende regeling van de luchtvaart in artikel 25 en 26 voorziet in straffen die via gerechtelijke weg kunnen worden opgelegd indien de voorschriften niet worden nageleefd. Misschien is het nog belangrijker erop te wijzen dat in de praktijk een formeel internationaal meldingssysteem ontbreekt

### Van Den Heuvel

dat het mogelijk maakt om stuntteams, die in overtrekking gaan, te melden en eventueel uit te sluiten. Deze meldingsplicht zou kunnen leiden tot een doeltreffende sanctionering met financiële gevolgen, namelijk de weigering om groepen die in overtrekking waren niet langer tot het programma toe te laten. Dat zou dat effect kunnen hebben. Ik leg wel de nadruk op 'zou', want het gaat hier wel degelijk om een voorwaardelijke wijze, om een materie die nog helemaal niet is geregeld.

Mijnheer de minister, toch vraagt u maximale waarborgen. Sta mij toe u te zeggen dat ik niet kan geloven dat de bijkomende veiligheidswaarnemers die uw wilt inzetten en de video-opnames die zouden moeten worden gemaakt van een show, voldoende zouden zijn om die veiligheid te garanderen zolang de piloten niet onder dwingende maatregelen vallen om die veiligheid te garanderen. Mijn concrete vraag luidt dan ook als volgt : hoe denkt u die veiligheid voor 100 procent te kunnen afdwingen ?

Mijn volgende punt betreft de airshow als promotiemiddel. Uit het verslag blijkt vooral de Belgische luchtmacht luchtshows belangrijk te vinden. Voor de luchtmacht, die nog voor het jaar 2000 een driehonderdtal nieuwe piloten wenst aan te werven, zijn deze shows immers een belangrijk PR-middel en wervingskanaal. Mijn vraag in dit verband luidt dan als volgt : hoe schatplichtig is het Vlaams Gewest aan de luchtmacht en welke relatie hebben we met hen ?

Een ander punt betreft de subsidiëring van airshows. In persmededelingen hebt u gezegd dat u de subsidies aan deze show reeds hebt ingetrokken, maar toch lezen we in het verslag dat er nog steeds een onrechtstreekse subsidiëring naar de organisatie van dit gebeuren gaat. Het gaat hier concreet om een bedrag van 710.000 frank, waarvan 570.000 frank voor het compenseren van uren, het gebruik van lokalen, het inkomensverlies door uitwijken van vluchten op de luchthaven van Oostende en ongeveer 143.000 frank ter dekking van de contractueel voorziene vrijstelling van landings- en opstijgingsvergoeding van deelnemende vliegtuigen.

De werkgroep die de evaluatie heeft gemaakt, suggereert trouwens om een deel van de inkomsten van de show terug te laten vloeien naar de luchthaven. Eigenlijk komt het erop neer dat het Vlaams Gewest in zijn interpretatie dit commercieel evenement alleszins minder subsidieert. Het gaat niet langer over anderhalf miljoen frank per jaar, want

daar hebt u ondertussen een stokje voor gestoken. Toch blijft het zo dat in 1997 710.000 frank aan subsidies – zij het in een andere vorm – naar dit evenement gaat.

Mijn concrete vraag in dit verband luidt als volgt : zijn die subsidies ook in de begroting 1998 opgenomen ? Worden die apart vermeld ? In de begroting 1997 heb ik die immers niet kunnen terugvinden. Zal het Vlaams Gewest deze zaak blijven sponsoren als de organisatoren het bewijs leveren aan alle veiligheidsvoorwaarden te voldoen ? Zullen we daar gemeenschapsgelden voor blijven gebruiken, namelijk 710.000 frank ?

Graag had ik u nog een bijkomend punt willen voorleggen.

**De voorzitter** : Mag ik u vragen af te ronden ?

**Mevrouw Ria Van Den Heuvel** : Dat zal ik doen, mijnheer de voorzitter.

Mijnheer de minister, een ander financieel plaatje betreft het feit dat de Vlaamse regering nog altijd principieel verantwoordelijk blijft en daaromtrent de nodige verzekeringen moet afsluiten. Een schatting, die ik uit de media heb gehaald en waarvan ik van u een bevestiging of rechtzetting verwacht, zegt dat Vlaanderen in het ergste geval voor 700 miljoen frank aan schade-uitkeringen zal moeten betalen. U hebt gezegd dat u alle pogingen zult ondernemen om dit geld te recupereren van diegenen die objectief aansprakelijk kunnen worden gesteld. We weten evenwel nog steeds niet hoe ver het daarmee staat.

Dat bedrag van 700 miljoen frank – in het ergste geval – is een grote hap wanneer we de ontwerp-begroting voor Openbare Werken en Verkeer voor 1998 bekijken zoals die in de media is gepubliceerd. Die begroting bedraagt 12,320 miljard frank. Daar 700 miljoen frank uithalen zou die begroting onmiddellijk aanzienlijk reduceren. Verder hebben we ook ernstige vragen bij een sluitend verzekeringssysteem en dringen we erop aan dat dit ernstig zou worden uitgewerkt.

Ik vind het bovendien een beetje cynisch dat het Vlaams Gewest toelating zou geven voor risicovolle activiteiten als er maar wordt voorzien in een goede verzekeringspremie. Dit klinkt een beetje als zeggen : 'Doe maar op, we zijn er toch voor verzekerd, ons kan het toch niet raken'.

Tot besluit wil ik benadrukken dat er ernstige risico's blijven omwille van het feit dat die voorschrif-

**Van Den Heuvel**

ten naar mijn aanvoelen niet afdwingbaar zullen zijn. Ik vind 700.000 frank op jaarbasis als sponsoring niet te tolereren en niet te verantwoorden. Er zijn heel wat projecten die deze middelen op een veel nuttiger manier kunnen gebruiken. Ik heb ook geen argumenten gevonden om de airshows te gebruiken voor promotie van de luchthaven, gesteld dat dit nodig zou zijn. U weet dat ik daar geen voorstander van ben. En ten slotte lost het aspect van de verzekeringspolis niet alles op.

Mijnheer de minister, denkt u werkelijk dat de veiligheidsvoorwaarden voor 100 percent afdwingbaar zullen zijn ? Waarom hebt u bij de aanstelling van de werkgroep die niet uitgebreid met een vertegenwoordiging van de omwonenden en de actiegroepen ? Kunt u mij precies omschrijven welke activiteiten vervat zitten in het begrip airshow en welke in het begrip fly-in ? Wat kan er nog gebeuren in Antwerpen ? Wanneer is de deadline voor een eventueel nieuw contract en wie zal dit contract controleren op zijn deugdelijkheid ?

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

**De heer Jan Penris :** Mijnheer de voorzitter, in tegenstelling tot onze collega's van Agalev, is onze fractie geen tegenstander van het organiseren van luchtvaartshows, al was het maar omdat ze ons de gelegenheid bieden te zien wat er met onze belastinggelden gebeurt en kennis te nemen van de nieuwste stand van zaken inzake de technische ontwikkelingen.

We weten allemaal dat zo een luchtvaartshow moet plaatsvinden onder de hoogst mogelijke veiligheidsmarges. Zelfs dan kunnen zich nog altijd ongevallen voordoen. Ik heb de minister kort na het dramatische gebeuren in Oostende daarover een schriftelijke vraag gesteld. De dagen daarna circuleerden zeer dramatische berichten over de financiële verantwoordelijkheid. De verzekeraars schoven die volledig naar de Vlaamse regering door. Dienaangaande ontving ik van de minister een geruststellend antwoord. Er zal worden getracht om de kosten te verhalen op de werkelijke verantwoordelijken. De objectieve verantwoordelijkheid van het Vlaams Gewest is volgens mij niet in het gedrang.

Mijnheer de minister, heeft het Vlaams Gewest al kosten voorgeschoten aan de nabestaanden en de getroffensten ? Zo niet, overweegt u dat te doen in de nabije toekomst zodat deze mensen niet te lang in de kou hoeven te staan ?

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

**De heer Jacky Maes :** Mijnheer de minister, naar aanleiding van het zwaar ongeval op 26 juli jongstleden in Oostende verkondigt iedereen zijn mening over het verder organiseren van airshows op burgerluchthavens. Het zou goed zijn de pro's en contra's van een airshow op een burgerluchthaven te bekijken.

Ik som eerst even de pro's op. Men zegt dat er een blijvende aantrekkingskracht is van het publiek, en dat sommige toeschouwers een zwaar ongeval incalculeren. De airshow is ontegensprekelijk een promotie voor de luchthaven. Men kan zich afvragen tot welke prijs dit kan. Het zou ook een promotie zijn voor stad en streek. Het verblijfstoerisme in Oostende zou er de laatste jaren op achteruitgaan. 30.000 toeschouwers voor een evenement is duidelijk niet min. Het is tevens een manier om kandidaat-vliegeniers aan te trekken omdat er een tekort aan is.

Daar tegenover staan de contra's, waarbij de economische aspecten van de luchthaven en van de gebruiker niet meer samengaan. Met de uitbreiding van de luchthaven stelt men dit meer en meer vast. De extra kosten voor de luchthaven voor het organiseren van de airshows bedragen ongeveer 600.000 frank. Het belangrijkste is het veiligheidsaspect. Toeschouwers verwijzen naar het Formule-1-circuit waar mensen ook vrijwillig naartoe gaan, en waar ook een verhoogd veiligheidsrisico aan vasthangt. Men houdt echter geen rekening met het feit dat een vliegtuig in de lucht vliegt en de omstanders, de toeristen en de gemeenten in de omgeving niet vrijwillig aan het risico zijn blootgesteld.

Een burgerluchthaven ligt in een gebied met een hogere bevolkingsgraad, meer huizen en meer nijverheidsterreinen. Een van de nadelen waar mevrouw Van Den Heuvel ook al op gewezen heeft is dat een verkeersleider bij acrobatie niet meer tussenbeide kan komen.

Na het afwegen van de voor- en nadelen, en wonende in een gemeente naast Oostende en dus al sedert jaren noodgedwongen toeschouwer van wat er gebeurt, denk ik dat de reglementering in elk geval veel strenger moet worden. Een airshow zou boven de zee moeten worden georganiseerd zoals in Nederland en Engeland. Ik vind het niet verantwoord om een airshow langs de kust te organiseren.

**Maes**

We zijn geen vragende partij om op de huidige manier verder te gaan, omdat degenen die rond de luchthaven wonen – en dat zijn duizenden mensen – ongewild slachtoffer kunnen zijn van ongevallen. Er leeft ook een groot ongenoegen over het feit dat er nog zo weinig is gebeurd om de mensen financieel of anders te helpen. Ik wil u vragen om hier zeer vlug komaf mee te maken.

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

**Minister Eddy Baldewijns** : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, sta me toe beknopt te antwoorden.

Ten eerste is het onderzoek naar de verantwoordelijkheden nog lopende. Ten tweede moeten we nog nevenpunten die belangrijk zijn voor de verdere discussie, nog meer uitdiepen. Het zou nuttig zijn de bevoegdheden van de verschillende instanties terzake te situeren en de wetgeving over al dan niet objectieve aansprakelijkheid nog eens te bekijken. Ik ga me hier verder niet op wagen.

Mevrouw Van Den Heuvel, eerst en vooral hebt u niet toevallig kennis gekregen van het evaluatierapport van de werkgroep, ik heb dit aan de commissieleden laten toesturen. Wat het bezoek van ministers en dergelijke aan de plaats van het ongeval betreft, hoop ik dat u niet in mijn richting kijkt. Op dat ogenblik moest men deze stap in eer en geweten voor zichzelf uitmaken. Ik meende daar op dat ogenblik alleen maar het werk van de hulpdiensten te bemoeilijken. De nodige verantwoordelijken van de hulpdiensten waren ook ter plaatse.

Inzake toelatingen voor en de opportuniteit van deze airshow, verwijs ik u naar de eerste toelatingen en naar de contracten die tussen het Vlaams Gewest en de organisatoren werden afgesloten. Dan zal het u duidelijk zijn dat deze vraag in de verkeerde richting wordt gesteld.

Ik wil objectief enkele dingen op een rijtje zetten. Naar aanleiding van dit vliegtuigongeval, dat ik samen met u en met iedereen hier aanwezig ten zeerste betreur, heb ik een werkgroep belast met het beantwoorden van twee vragen. Ik heb voor die twee vragen gekozen omdat ze precies mede de motivering vormden bij de eerste toelating. Deze werkgroep moet de werkwijze en de gehanteerde criteria bepalen. In deze problematiek baseer ik

me dan ook grotendeels op het rapport van deze werkgroep.

Zoals u zelf al zei, waren er twee fundamentele vragen. Ten eerste, in hoeverre horen activiteiten zoals een airshow thuis op een regionale burgerluchthaven, en in hoeverre is dit nog mogelijk in Oostende ? Ten tweede, is een airshow vandaag het meest effectieve middel om promotie te voeren voor een luchthaven, of zijn er alternatieven ?

De werkgroep werd voorgezeten door de secretaris-generaal van het departement Leefmilieu en Infrastructuur. Verder was ze samengesteld uit vertegenwoordigers van de administratie Wegen en Verkeer, de afdeling Personenvervoer en Luchthavens, de luchthavendirecties van de beide regionale luchthavens en het stadsbestuur van Oostende. Mijns inziens is dé democratische vertegenwoordiging van de bevolking op lokaal vlak in de eerste plaats het stadsbestuur. Daarmee hadden we ook de zekerheid dat niet alleen tegenstanders maar ook voorstanders aan het woord konden komen.

Over het geheel van de werking van de luchthaven is er regelmatig contact met onder meer de buurtbewoners. Deze werkgroep moet echter wel worden geplaatst in een specifieke opdracht naar aanleiding van het ongeval. Daarom denk ik dat het stadsbestuur meer aangewezen is als vertegenwoordiger dan welke andere groep ook. Verder waren ook de dienst Toerisme Vlaanderen en het bestuur van de luchtvaart en de Regie der Luchtwegen betrokken. Deze twee diensten ressorteren weliswaar onder de federale overheid, maar ze zijn wel bevoegd voor het volledige Belgische burgerlijke luchtruim.

De volgende criteria werden onderzocht en tegen elkaar afgewogen : de veiligheids- en risicoanalyse van een dergelijk evenement, de geschiktheid van de infrastructuur- en omgevingsfactoren, de aantrekkingskracht van een luchtvaartshow op een groot publiek, de betekenis van de airshow als promotie-element voor de luchthaven en voor de stad en de streek, de economische aspecten voor de luchthavens en de luchthavengebruikers. De werkgroep onderzocht de situatie van zowel de Oostendse als de Antwerpse luchthaven ten aanzien een airshow zoals die in Oostende, en kwam tot de volgende besluiten.

De luchthaven van Oostende is voldoende geschikt voor de organisatie van airshows. Er kunnen technisch gezien nog luchtshows worden georganiseerd op de luchthaven van Oostende, wanneer wordt voldaan aan onder meer strengere veiligheidsvoor-

## Baldewijns

waarden, gebaseerd op voorschriften voor militaire airshows.

Dit betekent onder andere het verruimen van de afstand van het publiek tot de lijn waarboven de gebeurtenissen plaatsgrijpen, en ook het maximaal waarborgen dat de veiligheidsvoorschriften zullen worden nageleefd door de organisator, die daartoe bijkomende veiligheidswaarnemers dient in te zetten, samen met een video-opname van de show vanop kritische punten. De werkgroep heeft deze voorwaarden toegevoegd om ervoor te zorgen dat er ook een perceptie kan zijn vanuit verschillende punten, en niet alleen vanuit de toren.

Een volgende veiligheidsmaatregel betreft de sanctionering van het team en de piloten die de veiligheidsvoorschriften overtreden, met onmiddellijk bevel tot afbreken van de verdere demonstratie. Als u het rapport goed leest, ziet u dat we ons graag via de federale overheid tot de Europese instanties richten, om deze sanctionering nog te versterken.

Verder werd gesteld dat het doorgaan van de airshow ondergeschikt is aan het commercieel verkeer op de luchthaven en slechts mogelijk is zolang deze verenigbaar blijft met de commerciële belangen van de luchthaven en haar gebruikers. Volgens het rapport levert de airshow een positieve bijdrage tot de promotie van de luchthaven van Oostende, maar kan deze echter niet meer worden beschouwd als het meest effectieve middel daartoe.

Voor de luchthaven van Antwerpen is de werkgroep tot de conclusie gekomen dat de organisatie van een airshow niet te verenigen is met de beperkte infrastructuur van de luchthaven en evenmin een geschikt middel is tot promotie van deze luchthaven. Andere activiteiten zijn daarom echter niet uitgesloten.

In tegenstelling tot de aangekondigde vragen had u het ook over de financiële aspecten. Als men een onderzoek laat uitvoeren naar de financiële aspecten is het niet voldoende om te zeggen dat we onze subsidies hebben afgeschaft. In het kader van de normale exploitatie van deze luchthaven – die ook als opdracht heeft de promotie van de luchthaven te ondersteunen -, hebben we ook laten nagaan welke de algemene kosten waren die in de voorbereidende fase en de nazorg van een dergelijke airshow ten laste vielen van de luchthaven zelf.

Op dit ogenblik neem ik geen standpunt in over de objectieve aansprakelijkheid. Ik wil wel verwijzen naar de desbetreffende wettelijke bepalingen. U citeert een cijfer van 700 miljoen frank. Hier gaat het eigenlijk om het maximumcijfer dat de wetgever heeft aangegeven. Dit is samengesteld uit enerzijds 600 miljoen frank en anderzijds 30 miljoen frank voor de materiële schade. Laten we dus geen dingen vertellen die de wetgever niet heeft bepaald.

U zegt dat er een sluitende verzekering moet zijn. In de strengere voorwaarden die we stellen hebben we duidelijk aangegeven dat de problematiek van de verzekering moet zijn uitgeklaard vooraleer er sprake kan zijn van een nieuwe vergunning. Het Vlaams Gewest is op dit moment, zoals ook andere instanties, een eigen verzekeraar. Hierover hoeven we dus geen discussie te voeren.

Het contract met de organisator van de airshow in Oostende, op basis waarvan deze show vanaf 1993 elk jaar werd georganiseerd, werd inmiddels opgezegd. Dit contract voldoet niet meer aan de eisen zoals vooropgesteld door de werkgroep, die ook door de Vlaamse regering werden aanvaard. In de toekomst zal er op de luchthaven van Oostende alleen nog een airshow worden georganiseerd in zoverre de voorwaarden die door de werkgroep werden gesteld, en die ik ook al in grote mate heb aangehaald, in hun strengste vorm worden nageleefd.

U hebt nog een hele reeks aanvullende vragen gesteld. De VZW Luchthavenpromotie heeft inderdaad als opdracht om continu promotie te voeren. Momenteel worden er nieuwe promotiefilms en ander materiaal aangemaakt en geactualiseerd om de promotie te verzorgen.

Het verschil tussen 'fly-in airshow' en 'airshow' kan min of meer als volgt worden verklaard: een airshow is gebaseerd op acrobatie, terwijl een fly-in airshow meer een samenkomst van vliegtuigfanaten is die deze sport als liefhebberij beoefenen – dus zeker niet op professionele wijze. In Antwerpen kan er wel nog een statische show plaatsvinden, zonder acrobatie.

Indien er geen waarborg kan worden geboden door de organisator, zal er ook geen toelating meer worden gegeven.

Nog een element ter verduidelijking van het debat: het aantrekken van stuntteams is niet de zaak van het gewest, wij bepalen geen programma. Het opstellen van een programma van een airshow

**Baldewijns**

behoort tot de taak van de inrichter, en niet van het gewest.

De middelen die werden aangegeven en die u niet vindt op een begroting, zijn uiteraard de middelen van de exploitatiedotatie van de dienst voor afzonderlijk beheer van Oostende. U hebt al gemerkt dat dit posten zijn die wij jaarlijks afbouwen omdat we een hoger commercieel rendement willen. We hebben daarover naar aanleiding van de begroting al bij herhaling gediscussieerd.

De schaderamingen kunnen op dit ogenblik nog niet worden gemaakt. We delen de bekommernis van de slachtoffers over de problematiek en volgen een en ander met aandacht. We wensen weliswaar de discussie omtrent de betrokkenheid van het Vlaams Gewest met deze organisatie bij een verder gerechtelijk onderzoek niet te hypothekeren.

We hebben voor de slachtoffers ook een aanspreekpunt geopend zodat een eerste opvang mogelijk was en we hebben slachtoffersamenkomsten georganiseerd.

Degene die beweert dat de schadeclaim 700 miljoen frank bedraagt, weet meer dan mij. Het is op dit ogenblik onmogelijk om dat vast te stellen.

**De voorzitter** : Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

**Mevrouw Ria Van Den Heuvel** : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord.

U zegt dat de buurtbewoners en de actiegroepen vertegenwoordigd worden door het stadsbestuur. Vanuit democratisch oogpunt volg ik die redenering. Ik zou toch willen voorstellen de buurtbewoners en de actiegroepen zelf te vragen of zij zich vertegenwoordigd weten door dat stadsbestuur, en of zij er voldoende vertrouwen in hebben dat hun aandachtspunten gelijkwaardig met andere punten worden ingebracht.

Ik hoor u ook zeggen dat de maximale waarborgen voor sanctionering niet alleen in uw handen liggen. U betreft er ook de federale regering en de Europese overheden bij. U zegt wel degelijk dat u dat op dit moment niet kunt afdwingen.

**Minister Eddy Baldewijns** : Misschien snel tussendoor : u kent de betrokkenheid van het Bestuur der Luchtvaart en u weet dat de verantwoordelijkheid voor het vergunningenbeleid niet bij mij ligt.

**Mevrouw Ria Van Den Heuvel** : Ik had nog een opmerking in verband met de airshows en de fly-in. U zegt dat alles wat niet met acrobatie te maken heeft nog op de verschillende luchthavens kan doorgaan.

**De voorzitter** : Mevrouw Van Den Heuvel, u wijkt nu af. De minister zal straks antwoorden.

**Mevrouw Ria Van Den Heuvel** : Op één vraag heb ik geen antwoord gekregen, mijnheer de minister. Wat is de deadline voor een nieuw contract ? Ik neem aan dat de organisatoren op een bepaald ogenblik moeten beginnen met de organisatie van hun eventuele airshow of andere manifestatie. Is daar een deadline voor ? En is het dezelfde werkgroep die nu aan het werk is geweest die zal evalueren of aan alle voorwaarden is voldaan ?

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

**De heer Jan Penris** : Ik heb de minister horen zeggen dat de infrastructuur van de luchthaven van Deurne zich niet leent voor luchtvaartshows. Mijnheer de minister, misschien kunnen we de infrastructuur van Deurne wat uitbouwen. (*Gelach*)

**De voorzitter** : Dat is een opmerking die de minister straks zal beantwoorden.

De heer Ramoudt heeft het woord.

**De heer Didier Ramoudt** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ook ik heb begrepen dat Oostende wel geschikt is voor luchtvaartshows. Deurne is dat inderdaad niet.

Ik heb de minister evenwel niet horen zeggen welke houding hij zou aannemen ten aanzien van luchtvaartshows. De heer Maes van de SP-fractie heeft wel gezegd dat hij gekant is tegen luchtvaartshows te Oostende. Ik neem daar akte van. Ik denk dat die mening regelrecht indruist tegen die van de heer Vande Lanotte. Het is misschien goed dat die twee heren eens bij elkaar komen en dit uitpraten.

Ik had graag ook eens de mening van de minister gehoord.

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

**Minister Eddy Baldewijns** : Mevrouw Van Den Heuvel, ik heb wel geprobeerd een rudimentaire definitie te geven van de twee woorden die u hebt aangehaald. Ik ben misschien wel dik, maar geen Van Dale. Ik heb geprobeerd een en ander in grote



**Baldewijns**

lijnen weer te geven, zonder daar uit af te leiden wat wel en wat niet kan. Elke aanvraag zal worden getoetst aan zeer stringente voorwaarden.

Ik ben niet verplicht een deadline voorop te stellen voor een aanvraag. Als er zich een kandidaat aandient die voldoet aan al deze zeer stringente voorwaarden, dan zullen we dat onderzoeken. Uiteraard moet ik geen onderzoek instellen en geen beslissing nemen als er geen aanvraag komt. Als een aanvraag laat wordt ingediend, dan vraag ik mij af of er geen deadline is om degelijke voorbereidingen te kunnen treffen.

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

**Interpellatie van de heer Filip Dewinter tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de bestemmingswijziging van agrarisch gebied in Kontich voor een standplaats voor woonwagenebwoners**

**De voorzitter** : Aan de orde is de interpellatie van de heer Dewinter tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de bestemmingswijziging van agrarisch gebied in Kontich voor een standplaats voor woonwagenebwoners.

De heer Dewinter heeft het woord.

**De heer Filip Dewinter** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik wil u eerst en vooral geruststellen dat ik mij niet in dezelfde bewoordingen zal uitspreken over de problematiek als de VLD-burgemeester van Kontich, de heer Kempeneer, dat heeft gedaan. Het is enkel mijn bedoeling om van u een afdoend antwoord te krijgen om de ongerustheid, die in Kontich en een aantal andere gemeenten bestaat omtrent een aantal bepalingen in het gewestplan van Antwerpen, al dan niet weg te nemen.

We weten dat in Vlaanderen ongeveer 980 gezinnen hun leven doorbrengen in een woonwagen. In het totaal zijn dat een drieduizendtal mensen. Ongeveer 250 daarvan zijn van zigeunerafkomst. Er zijn 27 woonwageparken in Vlaanderen, met in totaal 387 standplaatsen voor woonwagenebwoners. De resterende 600 gezinnen zijn dus vragende

partij voor ongeveer 600 bijkomende standplaatsen. Dan heb ik het nog niet gehad over een duizendtal gezinnen die jaarlijks door Vlaanderen trekken, meestal zigeuners met hun woonwagens die niet bij deze groep werden gerekend.

We hebben vastgesteld dat er in het gewestplan van Antwerpen een aantal wijzigingen worden voorzien. Het Antwerpse gewestplan is, met uitzondering van nog enige gewestplannen in West-Vlaanderen, het enige dat reeds klaar is, de overige kennen we nog niet. Uit dat gewestplan blijkt dat er een zigeunerpark zou moeten komen in Kontich. Dat is ook het geval voor Wilrijk en Deurne, twee gebieden waar op dit ogenblik reeds een dergelijk woonwagepark is dat echter nog niet is ingeschreven in het gewestplan. Men evolueert daar van een illegale situatie naar een feitelijk legale situatie.

Dan is er nog een woonwagepark in Brasschaat op het grondgebied van Bethanie. In het gewestplan staat bepaald dat daar – en ik citeer : 'een grafische voorstelling van pleisterplaats voor nomaden of woonwagenebwoners op het gewestplan wordt gewijzigd zodat deze overeenstemt met deze op andere gewestplannen'. Nochtans is er op dit moment op het grondgebied van Brasschaat nog geen dergelijke pleisterplaats voor nomaden voorzien.

In de gemeente Kontich zou er naast twee nieuwe KMO-zones een pleisterplaats komen van ongeveer 1,8 hectare. Het is de bedoeling dat woonwagenebwoners daar plaatsnemen. Dat is in de onmiddellijke omgeving van een drukke woonwijk. U weet ook dat die buurt daar niet echt tevreden mee is. De gemeente Kontich loopt er ook niet echt warm voor omwille van onder andere criminaliteit, afvalproblemen, geluidshinder enzovoort. De burgemeester van Kontich heeft het allemaal al erg plastisch verwoord. Er is ondertussen ook een buurtcomité opgericht. Men spreekt over een lokaal referendum. Dat is ook niet te verwonderen, aangezien er met de lokale instanties geen enkel contact is geweest.

Ik wil ook wat meer informatie krijgen over de standplaats in Brasschaat. Het enige wat we nu weten, is wat in het gewestplan vermeld staat in tweeënhalve zin. Ik wil het vandaag niet zozeer hebben over Deurne en Wilrijk, omdat daar al een standplaats is.

Ik wil het ook hebben over wat minister Martens heeft gepubliceerd in een brochure uit 1997 met als titel 'Het Vrijblijvende Voorbij'. Daarin stelt hij dat

## Dewinter

er nood is aan 700 bijkomende standplaatsen voor vaste verblijvers voor het jaar 2000. Er is ook een tekort aan 1120 standplaatsen voor doortrekkers : 120 binnenlandse en 1000 buitenlandse zigeunergesinnen. Dat werd recent bevestigd in een vrije tribune van de coördinator van het Vlaams Centrum Woonwagenwerk, een VZW die u adviseert over uw plannen in het gewestplan Antwerpen. Die persoon, de heer Machiels, zegt dat Vlaams minister Martens het engagement op zich heeft genomen om tegen het jaar 2002 600 nieuwe standplaatsen voor blijvers en ongeveer de helft voor doortrekkers te scheppen.

Mijnheer de minister, hoe ziet u dat ? In de praktijk zult u uiteindelijk in dergelijke standplaatsen moeten voorzien via de aanpassing van gewestplannen. Waar zullen deze standplaatsen zich bevinden ? Ik vraag dat niet omdat we dan actie kunnen voeren, maar wel omdat de bevolking dan weet waar ze zich kan aan verwachten.

Ik hoop dat u niet enkel met die VZW overlegt, maar dat u ook de moeite hebt gedaan om onder andere de gemeentebesturen te contacteren. Ik vrees er echter voor. Vindt u de inplanting van die standplaatsen vlak naast een woonwijk opportuun ? Welke plannen zijn er voor woonwagenvakken in andere gemeentes, zelfs buiten het gebied Antwerpen ? Hebt u al contact gehad met minister Martens en is er al overleg geweest binnen de Vlaamse regering over die nieuwe standplaatsen ? Wat zijn de beslissingen daarrond en op welke termijn voorziet u in concrete plannen ? En hoe zien die plannen eruit ?

Ik wil het ook nog hebben over de voorzieningen van zo een pleisterplaats. Moeten er voorzieningen komen voor gas, elektriciteit, water, huisvuilophaling, riolering, verharde terreinen enzovoort ? Wie zal dat betalen ? Hoeveel zal dat kosten ? Is of wordt dat ingeschreven op een begroting ? Hoeveel zal de bijdrage zijn van de woonwagengebruikers in het gebruik van die voorzieningen ? Zal dat overal in Vlaanderen gelijk zijn ? Moeten de gebruikers van die nomadenkampen een contract tekenen en een reglement naleven ? Zo ja, welk reglement zal dat zijn ? Ik neem aan dat u daar al enkele ideeën over hebt.

Wie zal toezicht houden op al deze pleisterplaatsen ? Klopt het overigens dat er een Vlaams besluit op komst is dat de gemeentes en provincies ertoe verplicht te zorgen voor een vooropgesteld aantal plaatsen en dat er in logistieke en financiële steun

terzake wordt voorzien ? Zullen de gemeentes dan verantwoordelijk zijn voor de standplaatsen voor blijvers en de provincies voor de doortrekkers ? Hoe is dat concreet geregeld ?

Vreest u verder niet dat de enorme uitbreiding van het aanbod van verblijfplaatsen voor nomaden enkel zal leiden tot een toename van woonwagengebruikers uit andere landen ? Op welke wijze kadert deze uitbreiding in het door de Vlaamse overheid gehuldigde principe van de optimale benutting van de schaarse ruimte ? Mijnheer de minister, u wilt er zelfs enkele gewestplannen voor wijzigen. In Kontich bijvoorbeeld wordt agrarisch waardevol gebied plots een pleisterplaats voor nomaden. Is het wel de taak van de overheid om degenen die er een nomadische levenswijze op nahouden zoveel voorzieningen aan te bieden ?

Wat gebeurt er met nomaden die niet kapitaalkrachtig zijn en die een beroep willen doen op het OCMW ? Kunnen ze op die instantie terugvallen ? Dat zal heel wat gevolgen hebben voor de betrokken gemeente. Het enthousiasme zal zeker niet groter worden om pleisterplaatsen te installeren. Voorziet u in een tussenkomst van het Vlaams Gewest ?

Hoe zit het met de leerplichtige kinderen van die nomaden ? Kunnen die naar school in de gemeente ? Hoe moet de gemeente dat organiseren ?

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

**De heer Ward Beysen** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de aanloop tot deze discussie is gegeven door een beslissing van de Vlaamse regering van 15 juli jongstleden. Toen werd immers bekendgemaakt dat een aantal gewestplannen, waaronder dat van Antwerpen, in herziening zou worden gesteld. Ik neem aan dat dit heel wat minder heisa zou hebben veroorzaakt indien men die procedures hun normaal verloop had laten gaan.

In Kontich echter is het plaatselijk Agalev-raadslid in deze materie heel actief geweest. Daardoor heeft hij een hetze ontketend die, als u het mij vraagt, werkelijk buiten alle proporties is gegroeid. Wie het zo speelt, moet natuurlijk ook instaan voor de gevolgen. Daardoor zitten we met een situatie buiten alle normale proporties die bijzonder kritisch moet worden opgevolgd. Als ik de verklaringen van de ministers van de Vlaamse regering naast elkaar zet, kan ik me niet van de indruk ontdoen dat men het mogelijk maakt dat woonwagengebruikers

## Beysen

bewoners de stad 'omgordelen'. Ik verwijs daarbij onder meer naar randgemeenten waaronder Braschaat en Kontich, maar uiteraard ook naar Wilrijk, een situatie die ik ken omdat ik daar woon.

Deze ontwikkeling baart mij grote zorgen, want ze doet mij een beetje denken aan de problematiek die we in de jaren tachtig in de Kamer van Volksvertegenwoordigers hebben gekend met betrekking tot de asielzoekers en het spreidingsplan van mevrouw Smet. Ik vind dat we absoluut tegen deze spreiding moeten ingaan. Er wordt hierdoor een hetze gecreëerd, die men eigenlijk had kunnen vermijden. De verantwoordelijkheid van deze hetze wil ik niet onmiddellijk in de schoenen van de minister schuiven, maar ik schrijf ze wel toe aan de plaatselijke actie van sommigen. Ik pleit dus voor de stopzetting van de spreiding. Het is nu wel genoeg geweest : eerst de asielzoekers, dan de woonwagenbewoners, morgen misschien iets anders. Wees daar voorzichtig mee.

Wat het aspect Wilrijk betreft, zegt de heer Dewinter tot mijn grote verbazing dat hij daar niet te lang stil wil bij staan. Hij beschrijft de toestand daar als een illegale woonwagenplaats die nu gelegaliseerd wordt, iets waar hij niet zo zwaar aan tilt. Daar komt het op neer.

Ik vind dat wel erg, omdat daardoor de illegaliteit wordt aangemoedigd en beloond. Beleidsmatig kan zo iets toch niet. Een plaats die gedurende vele jaren wordt ingenomen door woonwagenbewoners kan toch onmogelijk worden gelegaliseerd, zelfs toch niet door middel van een voorstel tot wijziging van het gewestplan ? Dat zou toch de beloning zijn van de illegale beoefening van bepaalde praktijken, in dit concrete geval van die van de woonwagenbewoners.

Mijnheer de minister, mag ik verzoeken dit ernstig na te gaan en paal en perk te stellen aan dergelijke mogelijkheden. Doet u dit niet, dan zult u de bevolking nog meer tegen die woonwagenbewoners in het harnas jagen dan nu reeds het geval is. Ik vermoed dan ook dat in het openbaar onderzoek, dat nog moet worden opgestart, men zal worden geconfronteerd met een handtekeningenlijst die veel groter zal zijn dan diegene die u normaliter had mogen verwachten.

Mijnheer de minister, tot besluit wil ik er zeer nadrukkelijk voor pleiten dat u samen met uw collega uit de regering de nodige maatregelen zou nemen om absoluut geen spreiding van die woon-

wagenbewoners aan te moedigen, wel integendeel. Ik denk dat dit een opmerking is die niet alleen vanuit de oppositie wordt geformuleerd. Als ik mijn oor goed te luisteren leg in de omgeving waar ik woon – ik woon in Wilrijk, maar dat is niet ver van Kontich -, kan ik u de raad geven daar snel paal en perk aan te stellen.

**De voorzitter** : Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

**Mevrouw Ria Van Den Heuvel** : Mijnheer de minister, in tegenstelling tot wat beide collega's poneren, zou ik u willen feliciteren met dit initiatief. Ik zou ook de heer Beysen willen uitnodigen om, samen met de andere commissieleden, een bezoek te brengen aan een aantal standplaatsen in Nederland. Enkele jaren geleden heeft men daar uw denkwijze gevolgd en men heeft door het bijeenbrengen van zigeuners standplaatsen gecreëerd met duizenden woonwagenbewoners. Men is daar willens nillens op moeten terugkomen, omdat er werkelijk getto's ontstonden. Mijnheer Beysen, ik kan uw standpunt in deze materie echt niet volgen. Door tegen de spreiding en tegen de inplanting van een aantal woonwagenplaatsen te zijn creëert u enkel problemen.

Mijnheer de minister, ik vond het bijzonder goed en moedig dat u dit initiatief hebt genomen. Tot nu toe heeft de Vlaamse Gemeenschap immers maar een minimale aandacht gehad voor de woonwagenbewoners. Echt verwonderlijk is dit niet, want het gaat over een bijzonder kleine doelgroep van bovendien meestal Belgen, een feit dat ik hier wens te benadrukken. Ik heb het hier dan wel over de bewoners van residentiële pleisterplaatsen. Ik wil de heer Dewinter er trouwens op wijzen dat er drie soorten terreinen bestaan. Ik heb de indruk, maar misschien vergis ik mij, dat hij die drie wel eens door elkaar heeft gehaald.

Die kleine doelgroep is eigenlijk het schoolvoorbeeld van zwakke culturele minderheidsgroepen die in de marge van onze samenleving leven en die daardoor bijzonder weinig politieke impact hebben. Precies daardoor hebben zij tot nu toe weinig of geen politieke aandacht gekregen.

Bovendien bent u niet de enige minister die met deze groep te maken heeft. Ook de ministers van Huisvesting, van Welzijn en van Gelijke Kansen hebben met deze materie te maken. Tot nu toe blijkt het wel zo te zijn dat hoe meer ministers bevoegd zijn over een bepaalde materie, hoe minder beleid daaromtrent wordt gevoerd. Ook liggen maatregelen, die gericht zijn op de emancipatie van

### Van Den Heuvel

kleine, marginale groepen op lokaal niveau, dikwijls heel moeilijk. De lokale overheden hebben wel degelijk schrik dat mogelijke weerstanden die bij de bevolking leven, zich tegen hen persoonlijk of tegen hen als partij gaan keren. Daarom durven ze dikwijls geen maatregelen nemen of hun nek uitsteken. Als ze hun nek dan toch uitsteken, dan is het dikwijls met een omgekeerde bedoeling. De manier waarop burgemeester Kempeneers van Kontich in het nieuws is geweest, is dan ook hoogst ongelukkig en zelfs onredelijk te noemen. Zoiets werkt discriminatie van minderheidsgroepen alleen maar verder in de hand.

Mijnheer Beysen, ik had nog de volgende opmerking willen maken. Ik wist niet dat het Agalev-lid in Kontich bij machte was om VLD-burgemeester Kempeneers ertoe te bewegen zulke uitspraken te doen. Ik ben het er absoluut niet mee eens dat hij aan de bron zou liggen van een mogelijke hetze. Het zal voor iedereen wel duidelijk zijn wie aan de oorsprong ligt van die ongelukkige wending in Kontich : de burgemeester zelf.

Mijnheer de minister, we zijn dus bijzonder gelukkig met uw initiatief. We vinden dat de Vlaamse Gemeenschap dringend komaf moet maken met het voluntaristisch karakter van het al of niet aanleggen van woonwagenterreinen in de gemeenten. Het bestaande subsidiereglement biedt onvoldoende stimulansen om in het noodzakelijke aantal standplaatsen te voorzien. Tot nu toe gebeurt dit volstrekt vrijblijvend. Het regelt bovendien niets over de inrichting van doortrekkersterreinen en dergelijke meer. Dat is dan ook het enige punt waarin ik de heer Dewinter kan bijtreden.

Ik wil u twee vragen stellen, mijnheer de minister. Hoe zult u een eventueel negatief advies van de lokale gemeenschap hanteren ? Dat is niet onwaarschijnlijk gezien de negatieve stemmingmakerij en beeldvorming. Hoe zal uw samenwerking met minister Martens verlopen ? Wie zal het initiatief nemen om daadwerkelijk over te gaan tot installatie van het terrein ? Het gaat immers enkel maar over de voorziening en het reserveren van de plek.

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

**Minister Eddy Baldewijns** : Mijnheer de voorzitter, collega's, er werden een reeks belangrijke vragen gesteld. Mijnheer Dewinter, een groot gedeelte ervan situeert zich in het welzijnsbeleid en zou eerder moeten worden gericht aan minister Martens.

Er is zelfs een vraag bestemd voor minister Van den Bossche. Ik zal me beperken tot datgene waar ik zelf verantwoordelijkheid voor draag.

In de voorlopige vaststelling van de gedeeltelijke herziening van het gewestplan Antwerpen van 8 juli 1997 door de Vlaamse regering, wordt de wijziging van 1,2 hectare landschappelijk waardevol agrarisch gebied en van 0,4 hectare bufferzone naar 1,6 hectare pleisterplaats voor nomaden of woonwagenbewoners te Kontich inderdaad voorzien.

Het stukje landschappelijk waardevol gebied is reeds aangetast omdat het gelegen is tussen de ambachtelijke zone en de Pierstraat. Het echt landschappelijk waardevol gebied ten noorden van de Pierstraat wordt niet aangetast. Artikel 11 paragraaf 3 van het decreet betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996, voorziet in een adviesprocedure na de voorlopig vastgestelde herziening door de Vlaamse regering. Hierbij wordt aan de gemeenteraad van elk der betrokken gemeenten gevraagd een advies te formuleren. Decretaal is evenwel niet voorzien dat er, voorafgaand aan een voorlopige vaststelling, met de gemeenten wordt overlegd.

Het betreft hier ook een bovengemeentelijke materie, die het resultaat is van het beleid van de Vlaamse regering op basis van het strategisch plan voor het Vlaams minderheidsbeleid. Er is immers nooit een reactie gekomen op de vraag van het Vlaams Centrum voor Woonwagenwerk aan alle gemeenten van Vlaanderen om een voorstel voor terreinen in te dienen. Het is geen nieuws te vertellen dat we vandaag worden geconfronteerd met het niet-in-mijn-achtertuintsyndroom, zowel voor wegen, containerparken als nu ook voor een woonwagenvak. Deze Vlaamse regering neemt haar verantwoordelijkheid omdat vele gemeenten hierin sociaal tekortschieten.

Ik ga niet in op klassieke stellingen en insinuaties over slechte ervaringen uit het verleden met dergelijke groepen. Ik zal geen statistieken vragen over criminaliteit, lawaaihinder en noem maar op.

Het voorstel tot gewestplanherziening voor een woonwagenterrein in Kontich is gebaseerd op onderzoekselementen die door de VZW Vlaams Centrum voor Woonwagenwerk zijn overgemaakt aan de administratie voor Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen. De voorstellen worden besproken in de Vlaamse Woonwagencommissie, waarin vertegenwoordigers zetelen van de ministers van Ruimtelijke Orde-

## Baldewijns

ning, Huisvesting en Welzijn, vertegenwoordigers van de respectieve administraties, de Vlaamse Huisvestingsmaatschappij, de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten en van de Vlaamse Provincies, het Vlaams Woningfonds, het Vlaams Centrum voor Woonwagenwerk en een afgevaardigde van de woonwagenbewoners, ook een Vlaming. Via deze instellingen zijn er dus voldoende contactmogelijkheden met de respectieve gemeenten.

De gemeente Kontich heeft een hoorzitting georganiseerd ten behoeve van de betreffende woonwijk, waarop het Vlaams Centrum voor Woonwagenwerk expliciet niet werd uitgenodigd om de juiste toedracht uiteen te zetten – over een tekort aan informatieplicht gesproken.

Gelet op de ligging in het grootstedelijk gebied van Antwerpen, gelet op de optie in het recente verleden van de Vlaamse regering naar aanleiding van de goedkeuring van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen om de woonwagenterreinen te concentreren in stedelijke gebieden, en overwegende dat de locatie aansluit bij de bestaande bebouwing en het functioneren van landbouw, natuur en bos niet ondergraaft, is dit voorstel tot inherzieningstelling van de gewestplanwijziging opgenomen.

Op het gewestplan wordt een locatie aangeduid voor bestaande situaties van terreinen, in eigendom of in huur, waardoor rechten en plichten ontstaan, ook voor de gebruikers. De concrete keuze voor het terrein in Kontich vloeit voort uit een achttal elementen.

Ten eerste is er een algemeen gebrek aan standplaatsen. Slechts 40 percent van de woonwagenbevolking heeft een legale standplaats, zoals u zelf citeert.

Ten tweede is er een concrete behoefte aan woonwagenstandplaatsen in de omgeving van Antwerpen. De as Antwerpen-Brussel heeft voor de woonwagenbewoners een economische aantrekkingskracht. Ze zijn veelal ongeschoold en daardoor voor hun inkomen afhankelijk van traditionele ambachtelijke of van commerciële activiteiten. Mobiliteit betekent een belangrijke economische factor. De huidige woonwagenterreinen in Antwerpen-Wilrijk, Antwerpen-Deurne en Mortsel zijn zoals alle terreinen in Vlaanderen volledig bezet. Ze kampen elk met een aangroei van de gezinnen die elders geen plaats vinden.

Ten derde werd het spreidingsplan en de noodzaak tot het creëren van bijkomende woonwagenterreinen in het strategisch plan voor een Vlaams minderhedenbeleid geplaatst.

Ten vierde kan iedereen de noodzaak erkennen om een locatie te vinden die beantwoordt aan de voorwaarden van een goede leef- en woonomgeving.

Ten vijfde voorziet de concrete ligging van het perceel in Kontich in goede verkeersmogelijkheden aan een bevolkingsgroep waarvoor mobiliteit een belangrijke economische rol speelt.

Ten zesde kan de concrete ligging in een gebied met gemengde bebouwing worden verantwoord. Er is de nabijheid van ambachtelijke nijverheid en van bewoning.

Ten zevende zijn er in de nabijheid een woonkern en goede verbindingen met scholen en een sociaal-economische infrastructuur, waardoor de integratie in de lokale gemeenschap mogelijk wordt.

Ten achtste zijn er de beperkte mogelijkheden van inplanting in de agglomeratie van Antwerpen door de sterke verstedelijking, waarin de meeste ruimten reeds een definitieve bestemming hebben gekregen.

Het terrein te Brasschaat was reeds op het gewestplan Antwerpen van 1979 voorzien langs de Ploegsebaan ten zuiden van het kamp van Brasschaat en ten noorden van de wijk Bethanie en het Antitankkanaal. Het terrein is nog niet ingericht. Op het gewestplan Antwerpen van 1979, in artikel 5 van de aanvullende stedenbouwkundige voorschriften, wordt een pleisterplaats voor nomaden aangeduid met witte ondergrond met rode verticale strepen. Op de recente gewestplanwijziging wordt deze voorstellingswijze veranderd teneinde een eenvormig bestemmingsvoorschrift te hanteren voor alle gewestplannen, namelijk een groene achtergrond met rode verticale strepen.

Voor de standplaatsen gelden dezelfde criteria als voor Kontich. Te Deurne, met bouwvergunning, is het terrein gelegen in een gebied voor openbare nuts- en gemeenschapsvoorziening, wat ruimtelijk en juridisch gezien mogelijk is. Maar omwille van eenduidigheid met de andere woonwagenterreinen is het nieuwe bestemmingsvoorschrift ook gebruikt. Voor Wilrijk betreft het een bestaande toestand van voor de gewestplanvaststelling, waarbij een vergissing op het gewestplan – een naastliggend perceel werd verkeerd ingekleurd – nu wordt rechtgezet.

## Baldewijns

Overeenkomstig het ruimtelijk beleid in het RSV en de algemene sociale overwegingen, is het de bedoeling in Kontich en Brasschaat aansluiting te hebben met bestaande woonkernen omwille van het voorzieningenniveau. Daarenboven zijn 90 procent van de woonwagenpopulatie Belgen, die toch in de buurt van andere Belgen mogen wonen.

Te Deurne en Wilrijk gaat het om vaste standplaatsen. Voor Kontich en Brasschaat wordt geopteerd voor vaste standplaatsen, maar dit moet nog verder worden besproken in de Vlaamse Woonwagencentralie.

Het strategisch plan voor het Vlaams minderhedenbeleid, goedgekeurd door de Vlaamse regering op 24 juli 1996, vermeldt in zijn basisgegevens met betrekking tot de trekkende bevolking dat slechts 40 procent van de Vlaamse woonwagenpopulatie die in caravans woont, op één van de gemeentelijke residentiële woonwagenterreinen terecht kan. Dit zijn nagenoeg de enige wettelijk erkende en toegelaten plaatsen waar de woonwagenpopulatie kan verblijven.

Dit betekent dus dat er een tekort is van ongeveer zeshonderd legale plaatsen voor een totale woonwagenbevolking van duizend gezinnen.

In het kader van een zorgzaam Vlaanderen werd voor de woonwagenbevolking project 7 opgenomen, met als titel 'Voldoende duurzame en aangepaste woonwagenterreinen aanleggen'. Dit project heeft tot doel om in de zesjarige periode 1997-2002 huisvesting te creëren voor nieuwe woonwagenterreinen voor de woonwagengezinnen, met als resultaat 593 standplaatsen op residentiële woonwagenterreinen en 415 standplaatsen op 21 doortrekkerterreinen. Ik ga niet verder in op rekensommetjes waarbij men verschillende zaken door elkaar vermengt. Het gaat trouwens niet om nieuwe, bijkomende standplaatsen, maar wel om 1120 bestaande standplaatsen, waarvoor een oplossing werd gezocht. Voor de verdere uitwerking en uitvoering van de projecten zelf moet de informatie worden opgevraagd bij de Vlaamse minister van Welzijn.

Project 7 werd voorbereid in de subwerkgroep Woonwagenbewoners van de VICA-werkgroep Huisvesting. VICA is de afkorting van de Vlaamse Intersectoriële Commissie Armoede. Het project werd ook besproken in de ICEM. Dit is de afkorting van de Interdepartementale Commissie Etnisch-Culturele Minderheden. In haar beslissing van 24 juli 1996 beveelt de Vlaamse regering de in

het strategisch plan opgenomen projecten aan voor onderzoek aan de betrokken, functioneel bevoegde Vlaamse minister. Zo kreeg ik een deelopdracht toegeschoven.

Om de mogelijkheid voor de uitvoering van project 7 van het strategisch plan te onderzoeken en concrete voorstellen te formuleren, heeft Vlaamse minister van Gezin en Welzijn Martens, op 28 februari 1997 de Vlaamse Woonwagencentralie opgericht. Hierin zijn de direct betrokken ministers en hun administraties vertegenwoordigd. Op basis van de behoeften van de woonwagenbevolking en het inwonersaantal van gemeenten, werd een lijst van gemeenten opgesteld die in aanmerking komen voor de aanleg van woonwagenterreinen. Daarbij hoorde ook Kontich. Deze selectie werd verfijnd op basis van de grootte van de gemeente, de centrale ligging, de dringende nood en de zich aandienende plannen, waaronder de gewestplannen.

De VZW Vlaams Centrum Woonwagenwerk zal dus ook bij de volgende gewestplanwijzigingen – Roeselare-Tielt, Oudenaarde, Oostende-Middenkust, Limburgs Maasland, Mechelen en Aarschot-Diest – worden gevraagd om voorstellen te formuleren. Deze voorstellen zullen dan opnieuw te rechter tijd door Arohm worden geëvalueerd en getoetst aan de opties van het RSV, onder andere volgens de criteria zoals ik daarnet heb vermeld.

In verband met de voorzieningen van een pleisterplaats wijs ik erop dat er reeds sinds 29 juni 1983 een subsidiebesluit voor verwerving, inrichting en uitbreiding van woonwagenterreinen bestaat.

Van de studie van het OCMW van Mortsel ben ik voornamelijk niet op de hoogte. Ik beschik wel over een kopie van een brief van de gemeente Mortsel van mei 1997 aan de gouverneur van de provincie, waarin ze wijst op het tekort aan doortrekkerterreinen.

Tot slot wil ik nogmaals benadrukken dat het niet gaat om bijkomende plaatsen. In hoofdzaak gaat het over de huisvesting van woonwagenbewoners die reeds ergens te lande een vast of een referentieadres hebben. Volgens de gegevens van het Vlaams Centrum voor Woonwagenwerk bezit ongeveer 90 procent van hen de Belgische nationaliteit. Ze betalen dus belastingen. Vermits het over bestaande plaatsen of over een herlokalisatie gaat, past dit perfect in de optimale benutting van de open ruimte.

## Baldewijns

In tegenstelling tot wat soms wel eens wordt beweerd, kan het niet dat we deze mensen ver van de bewoonde wereld in een getto afzonderen. We moeten rekening houden met de schaarse open ruimte die er is, maar ook met het feit dat we hun de gelegenheid tot een goede huisvesting moeten bieden.

Ik wil ook nog even inhaken op een concrete vraag van mevrouw Van Den Heuvel over de mogelijkheden tot een positief of negatief advies van welke adviesinstantie ook. Mevrouw Van Den Heuvel, ik heb consequent de houding aangenomen om nooit uitspraken te doen over een openbaar onderzoek. Ik wil absoluut vermijden dat een uitspraak van mij eventueel door de Raad van State zou worden geïnterpreteerd als een vooringenomenheid. Daarom heb ik me ook in dit antwoord beperkt tot een objectieve weergave van hoe een dergelijke inkleuring op een gewestplan verloopt.

In verband met het openbaar onderzoek en de mogelijke formulering van basisadviezen heb ik trouwens ook het volste vertrouwen in de Regionale Commissie van Advies, die al deze adviezen bundelt en een fundamenteel basisadvies voorlegt.

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

**De heer Filip Dewinter** : In de eerste plaats wil ik de heer Beysen erop wijzen dat we al regelmatig hebben geprotesteerd in verband met Wilrijk en Deurne. Daarentegen voert uitgerekend het stadsbestuur, waarin hij is vertegenwoordigd, al jaren een gedoogbeleid ten opzichte van de twee bestaande woonwagenvakken in de stad Antwerpen.

Mijnheer de minister, ik heb ook een aantal vragen voor u. U verwijst naar de adviesprocedure waarbij de gemeenteraad een advies moet uitbrengen. Ik neem aan dat dit advies niet bindend is, en dat u het dus niet hoeft te volgen. Ik vind het ook een beetje jammer dat u zich verschuilt achter de decretale bepalingen dat er geen voorafgaand overleg moet zijn met de gemeenten. U gebruikt dat als argument in de zaak van de gewestplannen. Ik vind dit maar een zwak argument. Vermoedelijk beseft u dat zelf ook wel.

U sprak ook over Mortsel. Ik heb de studie gelezen. Ik heb ze ook meegebracht. U moet ze zeker eens lezen. In Mortsel heeft men al geruime tijd ervaring met zo een standplaats voor dit soort gezinnen. Die studie, gemaakt door het OCMW,

valt niet echt positief uit. Er staat zelfs in dat de capaciteit van de bestaande plaats voor deze mensen niet voldoende efficiënt wordt benut.

U hebt tevens gezegd dat er een lijst zou bestaan van gemeenten die in aanmerking komen. Ik zou die lijst graag zien. Op basis van welke criteria is hij totstandgekomen? Wie heeft hem opgesteld? Is er overleg geweest met de gemeenten zelf? Ik vermoed eigenlijk van niet. U hebt immers zelf gezegd dat u, op de brief die u naar de gemeenten hebt gestuurd met de vraag of er een locatie beschikbaar was, van geen enkele gemeente een antwoord hebt gekregen.

**Mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht** : De stad Aalst heeft wel een antwoord teruggestuurd.

**De heer Filip Dewinter** : U hebt ook gezegd dat die mensen wel degelijk belasting betalen. Dat is inderdaad waar voor degenen die een vast domicilie hebben, maar niet voor de doortrekkers. Volgens de nota van minister Martens gaat het dan toch jaarlijks over 1.120 gezinnen van doortrekkers die in Vlaanderen een standplaats moeten hebben.

Ik heb ook nog de volgende slotconclusie. U zegt dat u geen rekensommetjes wilt maken. Ik zal dat wel doen. Ik lees in de nota van minister Martens dat er nood is aan 1.820 bijkomende standplaatsen. Op dit moment hebben we 27 woonwagenvakken. We hebben 375 standplaatsen. Dat is ongeveer veertien standplaatsen per officieel woonwagenvak. Als we 1.820 bijkomende standplaatsen nodig hebben a rato van veertien standplaatsen per woonwagenvak, reken ik uit dat we in Vlaanderen 131 bijkomende woonwagenvakken nodig hebben. Dat zijn objectieve gegevens. Je moet geen Einstein zijn voor die rekensom. Die leidt tot de conclusie dat de helft of toch zeker één derde van de Vlaamse gemeenten zal worden opgezadeld met een woonwagenvak, terwijl de grotere steden er misschien meer dan één krijgen. Ongeveer één op drie gemeenten moeten zich dus voorbereiden op een woonwagenvak van doortrekkers of van mensen die hier reeds zijn. Ik ken het verschil wel degelijk, mevrouw Van Den Heuvel.

Dat is de realiteit. U zult zich nog kunnen verwachten aan veel protest. Wat nu gebeurt in Kontich en ook te verwachten is in Brasschaat, is slechts het topje van de ijsberg. Deze problemen kunt u enkel aan uzelf wijten en aan het beleid of liever het non-beleid dat de regering voert. Er is immers helemaal geen beleid op dat gebied. Men weet ook niet goed hoe men het gaat implementeren. Wanneer worden die terreinen aangelegd? Welke budgetten zijn

## Dewinter

waarvoor voorhanden ? In welke faciliteiten is er voorzien ? U schuift bepaalde aspecten van u af. U ziet blijkbaar ook in hoe pijnlijk het is dat een en ander nu aan de oppervlakte komt terwijl er hoegenaamd geen geïntegreerd beleid beschikbaar is om de zaak zonder al te veel problemen in de praktijk aan te pakken. Ik denk dat Kontich een spijtig maar helaas noodzakelijk incident was, dat iedereen heeft wakker geschud en dat zich bovendien op minstens 131 plaatsen in Vlaanderen zal herhalen.

**De voorzitter** : Mevrouw De Maght heeft het woord.

**Mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht** : Mijnheer de minister, mijnheer de voorzitter, collega's, de discussie die in de voorbije jaren werd gevoerd rond woonwagenbewoners is veel te laat gekomen. De problemen die we vandaag kennen, zijn in feite het resultaat van de besluiteloosheid van de plaatselijke overheden en van de toenmalige federale overheid. Ik kan u daar onmiddellijk tientallen bewijzen van geven. Want als men hier toch over bepaalde streken spreekt, dan kan ik u zeggen dat ik in het jaar 1978 een interpellatie hield in de provincieraad van Oost-Vlaanderen om aandacht te vragen voor de twee grote groepen van woonwagenbewoners. Dat zijn met name de trekkers en de blijvers, dus zij die zich al dan niet residentieel willen vestigen.

De bewoners van die woonwagens behoren dus tot verschillende groepen. Er zijn gewone Aalstenaars bij die op een bepaald ogenblik hebben beslist hun intrek te nemen in een woonwagen. Hetzelfde komt elders te lande voor. Daar ligt de fundamentele kwestie waarover we van mening kunnen verschillen. Als morgen iemand een villa wil bouwen, belegd met goud, die hem zevenhonderd miljoen frank kost, dan heb ik daar niets op tegen. Wel moet de bouw van die villa reglementair verlopen en moeten de betalingen en de bouwwerken beantwoorden aan de wetten en reglementen die voor elke Belg bestaan. Zolang dat gebeurt, hoef ik daar niet in tussenbeide te komen. Als morgen iemand beslist in een woonwagen te gaan wonen, heb ik daar bijgevolg ook niets op tegen. Wel is de woonwagenbewoner net als de villabewoner onderworpen aan alle plichten in België, dus ook in Vlaanderen. Dat is het uitgangspunt.

Als we discussiëren over woonwagenbewoners moeten we ons ook afvragen waarom sommigen van onze mensen woonwagenbewoners op cam-

pings zo anders benaderen dan woonwagenbewoners op een andere plaats. Iedereen is toch vrij zijn wijze van wonen te kiezen. Dat hoort bij het fundamentele recht op wonen.

Waar zit nu het grote probleem ? Men heeft nooit nagedacht over de vraag waar woonwagenbewoners kunnen wonen. Slechts één plaats in België is sinds jaren ingekleurd voor woonwagenbewoners. Die ligt in de provincie Antwerpen, en ik zal ze niet bij naam noemen. Ik kom terug op mijn interpellatie van 1978 in de provincieraad van Oost-Vlaanderen. Ik vroeg toen aandacht voor een spreiding over België. Conform de wet mochten de trekkers 24 uur in een bepaalde gemeente resideren. Maar als lokaal verantwoordelijke had je er alle belang bij om dat zelf te reglementeren. Dat is wat wij in Aalst proberen te doen.

Een woonwagenbewoner moet inderdaad ook bereid zijn een stukje grond te kopen op een terrein dat men daarvoor bestemt, en waarop men de nodige infrastructuur aanbrengt. Men kan daarbij ook gebruik maken van de mogelijkheden van subsidiëring, die ook bestaan voor de sociale woningbouw. Die kredieten zijn echter sinds 1983 door vele gemeenten niet benut, juist uit angst voor reacties. In Aalst, waar ik burgemeester ben, heb ik ook reacties gekregen. Ik heb van in 1978 de problematiek gevolgd. Ik ken deze mensen goed.

Ik kom tot mijn besluit. Men beseft aan deze tafel niet genoeg waarover men het heeft. Het is belangrijk dat iedereen zijn verantwoordelijkheid opneemt. We hebben de ronde gemaakt. We zijn de gronden van de kerkfabriek nagegaan, die van de bouwmaatschappijen enzovoort. We hebben vragen gesteld, maar niemand reageerde. De gouverneur zou het allemaal wel oplossen. Uiteindelijk zaten wij als Aalstenaars bijna alleen met de gouverneur aan tafel. De gedeputeerde zou het probleem dan oplossen. Ook dat werd niets. We moesten onze plan maar trekken. We hebben ons inderdaad ook tot de bevoegde ministers gericht. We hebben gezegd dat we deze zaak wettelijk wensten te regelen.

Bij ons betalen deze mensen niet alleen normale belastingen. U weet overigens ook dat we hier nu vragen stellen waarop we verondersteld zijn het antwoord te weten. Dat zit mij dwars. Iedereen weet dat men zich moet laten inschrijven als men in een gemeente aankomt. De inschrijving kan tijdelijk of definitief zijn. Daarover bestaat er een wetgeving en die zouden we moeten kennen. Dit was een opmerking in de rand.



## De Maght-Aelbrecht

Men moet dit probleem durven aanpakken, maar wel op een correcte wijze. In Aalst hebben we twee illegale plaatsen. Als burgemeester heb ik mijn – erg grote – verantwoordelijkheid opgenomen. Ik heb dan ook reacties gekregen. Ik heb duidelijk gezegd dat die woonwagengewoners kunnen staan waar dat is toegelaten. Als ze ergens illegaal staan, moet er een oplossing komen. Aan de andere kant kan je de ogen niet sluiten voor problemen waar we allemaal verantwoordelijk voor zijn.

**De voorzitter** : Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

**Mevrouw Ria Van Den Heuvel** : Alhoewel ik niet erg goed ben in rekenen, stel ik vast dat de heer Dewinter een kapitale fout heeft gemaakt in zijn sommetje. Er zijn momenteel ongeveer 600 legale residentiële standplaatsen te weinig. Als we rekenen aan 14 plaatsen per locatie, kom ik uit op ongeveer 42 extra inplantingen op lokaal niveau. De duizenden waarover u sprak, kloppen niet, mijnheer Dewinter.

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

**De heer Filip Dewinter** : Er zijn nu 700 plaatsen tekort voor vaste verblijvers en 1.120 plaatsen voor doortrekkers : 120 binnenlandse en 1000 buitenlandse zigeunergezinnen. Dat maakt dat er 1.820 bijkomende standplaatsen nodig zijn. Als je 1.820 deelt door veertien, kom je aan 131.

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

**Minister Eddy Baldewijns** : Ik dank mevrouw De Maght om de steun die in haar betoog zat vervat. Dat maakt de beslissing, zoals de heer Dewinter zegt, minder pijnlijk. Het is correct in deze zijn verantwoordelijkheid te dragen. Ik heb het dan enkel over mijn deel van de verantwoordelijkheid in deze belangrijke zaak. Mevrouw De Maght stelt de mens en zijn vrijheden centraal. Ik breng daar zelf het grootste respect voor op.

Ik heb daarstraks gezegd hoe het openbaar onderzoek verloopt. We krijgen uiteraard een eindadvies van de Regionale Commissie van Advies. Doorgaans wordt daar terdege rekening mee gehouden. We doen zeker niets spectaculairs met de inteekening op de gewestplannen. We willen deze zaak enkel kanaliseren, en een wilde inplanting vermijden.

Ik wil verder vragen erg voorzichtig te zijn met rekenoefeningen. Uitgaan van een gemiddelde bezetting van veertien gezinnen per terrein, komt er voor Kontich met zijn terrein van 1,6 hectare op neer dat er voor elke woonwagen meer dan tien are grond zou zijn. Dat is niet reëel.

## Met redenen omklede motie

**De voorzitter** : Door de heer Penris werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet uiterlijk 24 uur na de sluiting van de vergadering zijn ingediend.

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering uitspreken.

Het incident is gesloten.

---

## Interpellatie van de heer Julien Demeulenaere tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de beslissing tot schrapping van de doortrekking van de A19

**De voorzitter** : Aan de orde is de interpellatie van de heer Demeulenaere tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de beslissing tot schrapping van de doortrekking van de A19.

De heer Demeulenaere heeft het woord.

**De heer Julien Demeulenaere** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn interpellatieverzoek dateert van maandag 22 september. Daar is een goede reden voor. De regering had beslist om de aanleg van een primaire weg tussen Ieper en Veurne te schrappen. Toch kwam mijn interpellatieverzoek eigenlijk nog te vroeg. De volgende dag, namelijk op 23 september, paste de regering haar visie op dit dossier aan : Ieper-Veurne blijft een secundaire verbinding, maar staat open voor wegbreidingen met primaire functie.

Daarnaast worden de expresweg Ieper-Poperinge en de Frans-Vlaanderenweg tot aan de Franse grens primair. Dat laatste juichen we toe, want Ieper-Poperinge-Franse grens was door de controverse rond de A19 in de vergeethoek geraakt. Toch zal de A19 niet worden doorgetrokken en waarborgt u de leefbaarheid van de Westhoek.

## Demeulenaere

Ik wil uw beslissing begrijpen, omdat ik u ervaar als een minister van goede wil met oog voor mens en natuur. De studie van professor doctor ingenieur J.W.M. Korsmit, de auteur van het voorbereidend onderzoek rond de A19 en N8, vertrekt van de belangen van de leefbaarheid, veiligheid, natuur, milieu, lokale bereikbaarheid, de bereikbaarheid van de Westkust, enzovoort. Toch wordt er nergens gepleit voor de doortrekking van de A19, integendeel. Het accent ligt vooral op landbouw en natuur.

Als enig pluspunt in de hele studie, vinden we volgend zinnetje meermaals terug : 'De A19 hoofdweg past binnen een behoefteanalyse op internationaal en Vlaams niveau'. Maar dat zinnetje wordt onmiddellijk gevolgd door : 'Op basis van volgende overwegingen is dit alternatief niet weerhouden'. De eerste overweging resumeer ik als volgt : de A19 mag niet omdat de A19 niet mag. Het argument luidt : 'In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is de behoefte aan een hoogverbinding ter plaatse van de geprojecteerde A19 niet weerhouden.' Geef toe dat dit geen argument is, vermits het een zeer arbitraire visie is van de opstellers van het bewuste structuurplan. Het ligt aan de basis van alle ellende rond de A19.

De tweede overweging luidt : 'De bereikbaarheid van het kustgebied per auto mag niet worden gestimuleerd. De aanleg van de A19 zal vooral voor het toeristisch verkeer een aanzuigende werking hebben. De nodige uitbreiding van de capaciteit van de verbindingen naar de Westkust moet vooral in het collectief vervoer worden gezocht'. Dit is toch wel straffe taal. Toerisme Vlaanderen en Westtoerisme spannen zich nu al jaren in om zoveel mogelijk toeristen naar onze kust te lokken. Iedereen weet ook dat de streek van Rijsel een enorm potentieel aan kustbezoekers herbergt. Die kunnen voor onze kust heel heilzaam zijn, maar blijkbaar hoeven we ze dus niet. Probeer dat maar eens uit te leggen aan de handelaars in Veurne en De Panne. U was onlangs nog in De Panne, en had er een gesprek met de burgemeester en de schepenen. Ik weet niet of de A19 toen op de agenda heeft gestaan, maar ik kan u verzekeren dat men in deze gemeentes nu allesbehalve gelukkig is. Over het collectief vervoer hoeven we ons in dit opzicht geen illusies te maken. Rijsel komt niet met het collectief vervoer naar onze kust.

De derde overweging staat in schril contrast met de tweede, die er dus op neerkomt dat de A19 een aanzuigende kracht zou hebben voor het toeris-

tisch verkeer. De derde overweging zegt namelijk dat de ontwerpbelasting voor de A19 relatief zeer laag is en motiveert de aanleg van de autosnelweg niet. Volgens de zopas geformuleerde bewering van de professor zou het verkeer aanzienlijk toenemen. Begrijpe wie het begrijpen kan. Volgens de tellingen die in dezelfde studie vermeld staan, worden langs de huidige N8 pieken bereikt van 14.000 voertuigen per dag, of een voertuig om de twee seconden. Nu moeten al die voertuigen nog door de dorpskommen langs de N8.

Het vierde argument luidt als volgt : 'de functie van de weg motiveert de aantasting van een natuurgebied van Europees belang niet'. Het valleigebied van de IJzer geniet immers de bescherming binnen het Verdrag van Ramsar. Mijnheer de minister, we spreken hier nu niet over de Blankaart, maar wel over de IJzervallei. Zoals u weet, beschermt deze conventie vijf gebieden, waaronder sedert 1987 ook die IJzervallei. Deze is toegevoegd aan de lijst nadat een ander gebied – volgens de studie om redenen van nationaal belang – eruit werd gelicht. U zult echter toegeven dat het tracé van de A19 slechts een heel klein fragment van de IJzervallei beslaat. De vallei wordt enkel doorsneden.

– *De heer Leonard Quintelier treedt opnieuw als voorzitter op.*

Het vijfde, maar daarom niet het minst relevante argument luidt als volgt : 'Gezien de herkomsten en bestemmingen van het toeristisch verkeer zal de aanleg van de A19 de noodzaak tot herinrichting van de N8 niet verminderen.' Mijnheer de minister, hiermee speculeert men uiteraard op uw beperkte budgettaire mogelijkheden. Ook hier begrijp ik uw reactie.

In de studie worden verder nog bijkomende argumentjes aangehaald. Zo zegt men bijvoorbeeld : 'Men verkiest voor West-Vlaanderen de oost-west-verbinding'. Mijnheer de minister, is het niet zo dat men in uw Limburg – met of zonder bouwvergunning – aan de noord-zuidverbinding werkt ? Daar zijn er toch ook al oost-west-verbindingen. Een ander argument luidt als volgt : 'Aangezien de bedrijventerreinen in Ieper en Veurne in 1994 reeds quasi-volzet waren, zal de evolutie op de bedrijventerreinen de mobiliteitssituatie niet fundamenteel wijzigen wat zakelijk vervoer en woonwerkverkeer betreft'. Men vertrekt hier dus van het axioma dat de bedrijventerreinen in Veurne en Ieper niet in omvang zullen toenemen. Dan vraag ik me af of dit de toekomst van de Westhoek is : een wegwijnende landbouw als gevolg van de

## Demeulenaere

internationale concurrentie en een beknotte industrie zonder groeikansen.

Verder wil ik wijzen op de grote nadruk die doorheen de hele studie wordt gelegd op natuur en natuurbehoud. Het resultaat is echter nefast voor de Westhoek. Dat komt ervan als men zich laat omringen door de Bond Beter Leefmilieu en de VZW Natuurreservaten. Zoiets zien de economen in, en de mensen uit de Westhoek trouwens ook. Ieder zinnig mens van binnen en buiten de Westhoek weet dat de doortrekking van de A19 het enig alternatief is om de dorpskernen te vrijwaren en de Westhoek ervoor te behoeden een reusachtig Bokrijk te worden, dat enkel nog als reservaat kan dienen.

Het was een van uw voorgangers, de heer Sauwens, die in 1991 uitpakte met de schrapping van de A19. We weten allemaal wie hem hierbij inspireerde. Maar onmiddellijk ondertekenden beleidsmensen, verkozenen van het volk, een motie ter ondersteuning van het behoud van het tracé van de A19. Ik noem deze heren even op : Cyriel Marchand, toenmalig volksvertegenwoordiger en nog steeds burgemeester van Veurne ; wijlen Jos Leye, toenmalig burgemeester van Koksijde ; Willy Vanhese, toenmalig provincieraadslid en huidig burgemeester van De Panne ; Valère Quaghebeur, nog steeds burgemeester van Alveringem ; Georges Mommerency, toenmalig senator en burgemeester van Nieuwpoort ; de provincieraadsliden Piet Amery uit Veurne en Roland Floorizoone uit De Panne ; volksvertegenwoordiger Marcel Decoster ; en wijlen senator Willy Declerck. Ook de huidige burgemeesters van Koksijde, Vleteren en Ieper staan achter de doortrekking. De heer Paul Breyne, toenmalig burgemeester van Ieper en thans gouverneur van West-Vlaanderen, verklaarde op 5 juli 1996 : 'De volledige doortrekking van de A19 over het hele traject lijkt mij persoonlijk een betere oplossing'. Ik durf te stellen dat hij nog steeds niet van dat idee is teruggekomen.

Natuurlijk zijn er ook inwoners van de Westhoek tegen de A19 gekant. Ook de noord-zuidverbinding in Limburg heeft trouwens kortzichtige tegenstanders. Men heeft het over open ruimte, over landbouwgronden die verloren gaan, en over natuurgebieden die worden doorsneden. Al deze elementen zijn ook terug te vinden in de studie-Korsmit. Ik kom er niet graag op terug, maar wil wel duidelijkheid over de nu reeds onteigende gronden. Want reeds in 1973 werd het OCMW van Ieper voor 11,33 hectare onteigend. Ook vele parti-

culieren zijn reeds geruime tijd onteigend en vergoed. Landbouwgronden en woningen gingen verloren. De landbouwers zijn al meer dan twintig en soms zelfs dertig jaar op de hoogte van het tracé. Kan de minister mij zeggen hoeveel hectaren, van de 120 die nodig zijn voor de doortrekking, nu reeds zijn onteigend ?

Op 14 april interpelleerde ik de minister-president over de algemene achterstand van het arrondissement Veurne-Diksmuide-Oostende. Uiteraard verwees ik daarbij naar de doortrekking van de A19, omdat die een onmisbare schakel vormt als men de Westhoek economisch hogerop wil helpen. De minister-president dankte me voor mijn interpellatie. Ik citeer : 'In de eerste plaats wil ik de heer Demeulenaere bedanken. Niet alleen omdat hij een aantal vragen heeft geglobaliseerd, maar ook voor de wijze waarop hij heeft geïnterpelleerd. U hebt uw grote bekommernis geuit voor de streek die met grote structurele moeilijkheden worstelt'. Ik geloof dat die woorden meer dan voldoende zeggen.

Mijn grote bekommernis gaat naar de veiligheid in alle dorpen lang de N8. Maar ook naar de hoge werkloosheid, naar het lage inkomen per inwoner, naar de vaak droeve behuizing, naar de nood aan bijkomende industrieterreinen en naar de leegloop. De professor haalde aan dat de Westhoek een verouderde bevolking heeft. Natuurlijk is dat zo. De jonge mensen lopen weg uit de Westhoek bij gebrek aan werk. Ze kijken uit naar Antwerpen, Gent of Brussel. Ik kan het weten als oud-leraar wiskunde te Veurne. Ik zag toen veel afgestudeerden vertrekken naar de fameuze driehoek. En de ouders laten ze maar vertrekken, zij het met tranen in de ogen. Na enkele jaren begrijpen die jongeren zelfs het dialect van de eigen streek niet meer. Mijnheer de minister, is dat de leefbaarheid die u garandeert ?

Ik ben er net als velen van overtuigd dat de doortrekking van de A19 mee zal leiden tot de hergeboorte van de Westhoek, een streek die, zoals destijds Limburg, overal van verstoken blijft. Moest u niet zeker zijn dat de Westhoek die A19 wil, dan wijs ik erop dat, zoals ik al tegen de minister-president zei, de luidste roepers niet altijd het grootst in aantal zijn. Durf het daarom eens aan een referendum te organiseren. Dat heb ik al bij een van mijn parlementaire vragen gesuggereerd. Dat is democratie. Denk maar aan Tony Blair.

Met een beetje bitterheid zeg ik nog dit. Voor de ring rond Kortrijk onteigende men 720 hectare landbouwgrond. Voor het heil van de Westhoek is

## Demeulenaere

120 hectare al te veel. De ring rond Kortrijk kostte ruim 7 miljard frank. Ik heb niets tegen die ring op zich. Maar 3,2 miljard voor 27 kilometer A19 vindt men wel te veel gevraagd. Deze bedragen komen van u, mijnheer de minister.

Ik heb maar één vraag : bent u bereid om de doortrekking van de A 19 te laten afhangen van een referendum ?

**De voorzitter** : Mevrouw Tyberghien heeft het woord.

**Mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche** : Zoals de heer Demeulenaere weet, ben ook ik een verkozene uit de Westhoek, en dit al gedurende vele jaren. Ik ben in de Westhoek opgegroeid en ken de streek. Wij zijn heel trots op onze Westhoek. De Bokrijktoestanden die u schetst, behoren al twintig jaar tot het verleden, mijnheer Demeulenaere. De opeenvolgende plannen die in de Westhoek zijn uitgewerkt, zijn zo vruchtbaar en verrijkend dat Oostende, de streek waar u woont, ten opzichte van de Westhoek achterop is geraakt.

Ik word in het diepst van mijn hart geraakt als u zegt dat de Westhoek nog een ontwikkelingsgebied is. Dit is totaal onjuist. De cijfers op economisch vlak bewijzen dat. Er is geen enkele gemeente tussen Ieper en Veurne die verder dan 15 kilometer van een autosnelweg aflight. Dus moet men niet komen zeggen dat de streek niet is ontsloten. De ontsluiting is integendeel zeer goed. In het voorontwerp van het structuurplan-Kust heeft men bovendien een kaartje gepubliceerd waarin staat dat tussen de steden Ieper en Veurne geen verkeersstromen bestaan behalve de toeristische. Deze kaart werd door WES geleverd.

Ik kan u vergeven dat u oordeelt als een buitenstaander en denkt dat de doortrekking de ontwikkeling van de streek bevordert. Maar we verdedigen het RSV. Ik heb het geluk om er aan mee te mogen werken en de inhoud en de pijlers ervan te kennen. Zo weet ik dat het doortrekken van de A19 op het huidige tracé, zoals dit jarenlang in het gewestplan was ingeschreven, een aanfluiting is van elke optie in het RSV. Als we dit RSV steunen, is de A19 gewoon onaanvaardbaar.

Het tracé dat werd voorgesteld in het RSV was anders dan het huidige, reeds lang gekende tracé. Men week af vanaf Steenstraat en ging dwars door het open, vlakke landbouwgebied naar Oostvleteren. Oostvleteren, dat evenveel last heeft van de

ontsluiting en de moeilijke verkeersmobiliteit, en Hoogstade, werden niet in dat project opgenomen. Zo is het voorgelegd. Het huidige tracé werd zelfs niet in overweging genomen. Men wilde aansluiten op de N8. We vinden het een goede beslissing en we zijn niet blind voor de verkeersmoeilijkheden. De huidige beslissing kan daar een oplossing aan geven.

Mijnheer de minister, als men de N8 als secundaire weg gebruikt, houdt dit dan in dat op het bestaande tracé aanpassingen maar ook omleidingen kunnen komen ? Ik vraag u om in Brielen, dat de grootste moeilijkheden kent, zeer dringend een pilootproject te organiseren. Dit kan aantonen dat het in ons land mogelijk is met een secundaire weg ook oplossingen aan te reiken. Dan kunnen de problemen in Hoogstade en Oostvleteren worden opgelost.

We kunnen niet overal een autosnelweg leggen. Er zijn in vele doortochten nog grote problemen, bijvoorbeeld in Esen, Zarren, Pervijze, Mannekensveer enzovoort. Ik ben heel blij dat we het signaal van de bevolking volgen en een behoorlijk bestuur nastreven. Ik wil herinneren aan de verkiezingsbeloften. Daarin zie iedereen dat de Westhoek een open ruimte moest blijven, die plaats moet bieden voor recreatie en aangepaste toeristische infrastructuur. De landbouw moest er leefbaar blijven en de dorpen moesten kansen krijgen om zich verder te ontwikkelen.

Op toeristisch gebied beschikken we over een groot aantal prachtige initiatieven, die door de doortrekking van de A19 echter zouden worden stukgemaakt. De overbevolking aan de kust moet ons tot de vraag brengen of we die zuigkracht van een autosnelweg niet moeten afremmen, en geen andere maatregelen moeten treffen.

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

**De heer Johnny Goos** : Mijnheer de minister, collega's, ik laat bepaalde uitlatingen van de heer Demeulenaere voor wat ze zijn. Op bepaalde momenten moest ik een zakdoek boven halen, zo erg was het.

Mijnheer Demeulenaere, de burgemeester van Ieper staat niet volledig achter het doortrekken van de A19. Lang niet iedereen in de streek is voor uw voorstel te vinden. Ik kan eventueel het verslag van het streekplatform van de Westhoek voorleggen. In het verslag van de raad van bestuur van 3 september staat vermeld dat een minderheid van oordeel is dat er een nieuwe verbinding nodig is en

**Goos**

dat deze eventuele verbinding voor veel problemen zou kunnen zorgen. Er wordt gepleit om de situatie over tien jaar opnieuw te bekijken.

We moeten ons fundamenteel afvragen of we onmiddellijk een oplossing zoeken voor de leefbaarheid van onze dorpskernen, of dat we de zaak verschuiven en op lange termijn zullen oplossen. Ons voorstel van vorig jaar, waarachter ook de milieubeweging en het Ja-19-comité stond, behelst de aanpassing langs Woesten. Het kost slechts een derde van het doortrekken van de A19, en er zou veel minder landbouwgrond in beslag worden genomen. Ik dring erop aan dat de minister ook dat voorstel in overweging neemt bij de bespreking. Ik roep iedereen op om constructief mee te werken aan dit dossier, opdat er zo vlug mogelijk een regeling kan worden getroffen. Vooral Brielen moet dringend worden aangepakt.

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

**De heer Didier Ramoudt** : Mijnheer de minister, collega's, ik wil me eerst richten tot mevrouw Tyberghien. Ik raad u aan om deze zaterdag naar het ACV-congres te gaan in Diksmuide. Uw vakbondssecretaris zegt immers : 'De werkloosheid is in de regio Oostende-Westhoek tussen 1990 en 1995 gestegen met 60 percent.' Over de A19 zegt hij : 'Het alternatief voor de doortrekking van de A19 gaat volgens de vakbond zware verkeersoverlast veroorzaken in de omgeving van Diksmuide. Andere dorpen zullen worden geteisterd door het zware verkeer van de industrieterreinen in Kaaskerke en Woumen.' Dat zijn de woorden van uw vakbondssecretaris.

**Mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche** : Ik ben niet verbonden aan de vakbond.

**De heer Didier Ramoudt** : Ik richt me nu tot de heer Goos. U zegt dat de burgemeester van Ieper geen voorstander is van de doortrekking van de A19. In een recent gehouden toespraak zegt hij echter : 'Met één pennentrek zijn de excellenties erin geslaagd om de Westhoek tot in het diepste van zijn vezels te affronteren en de klok 30 jaar terug te zetten.' Iets verder vraagt hij : 'Is het verlies van amper 15 hectare landbouwgrond meer waard dan de veiligheid van honderden Westhoekbewoners – mannen, vrouwen en kinderen – in de bedreigde dorpen langs de N8 ?' Tot slot zegt hij : 'We zullen doorgaan. We zullen strijden tot de A19 gerealiseerd is. In Brussel mogen ze weten dat in deze streek ook 200.000 mensen wonen die recht

hebben op een rechtvaardig deel van de welvaarts-coek.'

Mijnheer de minister, ik richt me nu tot u. Bijna iedereen is voor de doortrekking van de A19. Alleen enkele groene jongens protesteren, samen met enkele boeren die nu zeer goedkope grond kunnen bebouwen. Vroeger – en ook nu – wordt er te pas en te onpas gebruik gemaakt van entiteiten zoals leefmilieu. Collega's, de natuur wordt beschermd. Rondlopende koeien worden beschermd. Kikkers in de poelen worden beschermd. Zo kan ik nog uren doorgaan. Momenteel wordt er meer aandacht besteed aan de leefomstandigheden van kikkers en koeien dan aan die van mensen. De burger wordt quantité négligeable.

Mijnheer de minister, in dit dossier draagt u een grote verantwoordelijkheid. Uw beslissing staat haaks op het beleid inzake de uitbreiding van de industrieterreinen op de as Ieper-Veurne. U vergeet dat Frankrijk vlakbij ligt, met zijn aantrekkelijke voorwaarden voor de investerende maatschappijen. De gevolgen zullen niet op zich laten wachten : nog meer delokalisatie, nog meer werkloosheid en nog minder leefbaarheid. Mijnheer de minister, houdt u ondanks dit alles toch vast aan uw beslissing ? Zo ja, waarom ?

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

**Minister Eddy Baldewijns** : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik heb de grootste waardering voor de bekommernis van de parlementsleden die de mensen uit de Westhoek vertegenwoordigen. Ik stel wel vast dat de manier waarop deze bekommernis tot uiting komt, behoorlijk kan verschillen van persoon tot persoon. Naar aanleiding van een vorige interpellatie heb ik net nog gewaarschuwd voor het risico dat men bij het vergelijken van cijfers tot verkeerde conclusies komt. Elke vergelijking houdt risico's in. Zeker over dit thema lopen vergelijkingen tussen een West-Vlaamse A19 en een Limburgse noord-zuidverbinding danig mank.

Ik wil de zaken objectief op een rijtje zetten. In het ontwerp van RSV, dat in juni van vorig jaar werd goedgekeurd, werd de doortrekking van de A19 als hoofdweg in het ontwerp niet opgenomen, omdat het hoofdwegennetwerk in dit gebied wordt gevormd door de driehoek A18-A17-E42. Deze laatste loopt op Frans grondgebied. Voor de Vlaamse regering bleef in juni 1996 enkel nog de vraag of de verbinding Ieper-Veurne al dan niet het statuut van primaire weg categorie 1 diende te hebben.

## Baldewijns

Dit discussiepunt werd dan ook binnen Vlacoro, waarin toch ons volledig maatschappijbeeld terug te vinden was, voortgezet. Uiteindelijk was iedereen daarin, op één tegenstem na, van oordeel dat de verbinding Ieper-Veurne als secundaire weg moest worden geselecteerd. De Vlaamse regering heeft bij de definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen onderzocht of deze selectie misschien een optimalisatie van de verkeersafwikkeling onmogelijk zou maken, en aldus een hypotheek zou leggen op de economische kansen van de regio. Het antwoord hierop was duidelijk negatief.

De regering heeft eveneens onderzocht of een selectie als secundaire weg niet het gevaar inhield dat een structurele en duurzame oplossing voor de verkeerssituatie in de onderscheiden dorpskernen onmogelijk werd. In tegenstelling tot wat velen in de regio oorspronkelijk dachten, vormt ze echter geen beletsel voor een structurele aanpak. Om hier absoluut geen misverstanden over te laten bestaan, werd trouwens in het indicatief gedeelte van het RSV expliciet de optie opgenomen om in een rechtstreekse verbinding te voorzien tussen de bestaande N8 en de N38. Zo kan een gedegen oplossing voor de verkeersleefbaarheid worden uitgedokterd, die bovendien een blijvende meerwaarde zal opleveren voor de ontsluiting van de Westhoek. In deze context meen ik ook dat de aanbevelingen die mevrouw Vandebussche en de heer Goos me vandaag meegeven, verder moeten worden onderzocht.

Mijnheer Demeulenaere, u vraagt me of ik bereid ben om over deze materie de regio te consulteren via een referendum. Daarbij wil ik eerst en vooral zeggen dat de selectie is gebeurd vanuit een mobiliteitsbepaaldingsproces voor heel Vlaanderen. Als we dus zomaar ergens een referendum houden, zijn we ver en lang onderweg. Met mandatarissen uit de regio werden in het verleden ook reeds gesprekken gevoerd. Ik ben bereid deze voort te zetten. Indien nodig wil ik ook de provincie bij deze gesprekken betrekken. Ik heb immers het volste vertrouwen dat ze in een constructieve sfeer zullen verlopen, ongeacht wie er is afgevaardigd. Een referendum over dit dossier lijkt me in deze gedachtegang niet opportuun. Dat geldt trouwens niet alleen voor dit dossier. Het kan alleen leiden tot een nog verder doorgedreven polarisering van de standpunten.

Tot slot zou ik willen zeggen dat ik ook het standpunt kan respecteren van wie vandaag niet applaudisseert voor de beslissing van de regering. Ik kan

begrijpen dat men een materie vanuit een andere invalshoek benadert. Maar we hebben de gewoonte elkaar hier vrij toe te spreken. Daarom zeg ik dat ik de aanhoudende insinuaties niet erg kan appreciëren over wie zich in mijn omgeving bevindt of over wie heeft meegewerkt aan het tot stand komen van welk advies dan ook. Mijn medewerkers heb ik gekozen in functie van een beleid dat in ons regeerakkoord past. Dit is het laatste dat ik over dit punt wil zeggen. Ik hoop dat we daarmee ook dit hoofdstuk kunnen afsluiten.

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

**De heer Julien Demeulenaere** : Ik ben nogal bitter gestemd, mijnheer de minister. Nu reeds staan er op de A18 tussen Nieuwpoort en Jabbeke soms files van tien tot vijftien kilometer. Het zal velen een zorg wezen, maar daar gaat het hier niet om. *(Opmerkingen van de heer Johnny Goos)*

Ik dacht dat beleidsmensen vooruitziend moesten zijn, en niet kortzichtig. Later zal deze doortrekking noodzakelijk blijken. U zult dan de verwijten wel niet meer hoeven te horen, mijnheer de minister. Al bij al moet u toch toegeven dat u op deze manier in de Westhoek geen enkel bedrijf aantrekt. U jaagt ze integendeel weg. Dat is jammer. 37 jaar lang is er beloofd dat er een autosnelweg zou komen. *(Opmerkingen van mevrouw Maria Tyberg-hien en de heer Bruno Tobback)*

Nu komt men de belofte niet na. Zo wordt het visitekaartje van de Westhoek besmeurd. Ik noem dit een historische vergissing. Mijnheer de minister, u draagt democratie in uw vaandel zoals een struisvogel mooie veren heeft. Iedereen ziet de veren, maar weet ook wat de struisvogel doet als er een zandstorm opsteekt.

Wij vragen werkelijk een referendum. Misschien zijn sommigen bang voor het resultaat ervan, maar pas dan zouden er echt objectieve cijfers beschikbaar zijn. Wij wensen het beste voor de mensen van de Westhoek, omdat zij inderdaad het belangrijkste zijn. De VLD-fractievoorzitter zal een motie indienen zodat iedere fractie er in de plenaire vergadering zal voor moeten uitkomen hoe het zit met haar bekommernis om die mensen.

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

**Minister Eddy Baldewijns** : Mijnheer de voorzitter, dat er files staan op de A18 of welke andere weg dan ook, is wel degelijk mijn bezorgdheid. Precies

**Baldewijns**

de bijzondere zorg voor het recht op mobiliteit van iedereen in gelijk welke subregio, lag aan de basis van deze beslissing. Ze kwam tot stand uit de wil om vooruit te denken.

Ten tweede zou ik willen waarschuwen voor de mogelijke averechtse effecten van een referendum. Men poneert hier dat men elke regio moet laten uitmaken wat men daar wil. Het algemene resultaat over heel Vlaanderen zal er dan erg eigenaardig uitzien. Ruimtelijke ordening is in mijn ogen niet de optelsom van de wenskaartjes van verschillende subregio's, gemeenten, dorpen, straten of wijken. Dat is de visie van iedereen, behalve de pleitbezorgers van deze of gene weg. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen heeft precies de basisdoelstelling om die visie in de toekomst open te trekken naar heel Vlaanderen. Zo kunnen we niet alleen, zoals mevrouw Tyberghien, trots zijn op de mooie Westhoek, maar ook op wat heel Vlaanderen nog te bieden heeft.

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

**De heer Didier Ramoudt** : Mijnheer de minister, kunt u me schriftelijk laten weten hoeveel hectare is onteigend en welke prijs daarvoor werd betaald ?

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

**Minister Eddy Baldewijns** : Daar zal ik proberen voor te zorgen. Maar u stelt de feiten hier verkeerd voor, mijnheer Ramoudt. Er wordt vaak onteigend, maar als de aldus verworven grond op een bepaald moment niet meer in een bepaald project past, wordt hij opnieuw te koop aangeboden. We kennen dit fenomeen in Vlaanderen al vele jaren.

**De heer Didier Ramoudt** : Ik veronderstel dat de overheid toch weet wat ze bezit.

**Minister Eddy Baldewijns** : We kunnen u de lijst van onteigeningen geven. Dat is geen probleem.

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

**De heer Johnny Goos** : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik dank de minister voor de bereidheid om een goede oplossing te zoeken voor de regio. Ik wil nog even repliceren op de bewering van de heer Ramoudt over wat de burgemeester van Ieper zei in verband met die vijftien hectare. Ik denk dat we met vijftien hectaren geen A19 zullen kunnen aanleggen. (*Opmerkingen van de heer Julien Demeulenaere*)

Men is gewonnen voor een alternatief, maar niet voor de A19.

Aan de heer Demeulenaere wil ik nog zeggen dat ik hoop dat het gezond verstand mag zegevieren.

**Met redenen omklede motie**

**De voorzitter** : Door de heer Demeulenaere werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet uiterlijk 24 uur na de sluiting van de vergadering zijn ingediend.

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering uitspreken.

Het incident is gesloten.

[...]

– *De vergadering wordt gesloten om 17.15 uur.*

---