

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



Zitting 1997-1998

15 januari 1998

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

## COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER

Interpellatie van de heer Patrick Hostekint tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de illegale wapentransporten naar Burundi via de luchthaven van Oostende

Interpellatie van mevrouw Cecile Verwimp-Sillis tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de illegale wapentransporten naar Burundi via de luchthaven van Oostende

Interpellatie van de heer Ward Beysen tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de moeilijkheden en de behandelingstermijn bij de afhandeling van bouwdoSSIERS

Met redenen omklede motie

## Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer

Donderdag 15 januari 1998

### VOORZITTER : De heer Jaak Gabriëls

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.03 uur.*

#### **Interpellatie van de heer Patrick Hostekint tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de illegale wapentransporten naar Burundi via de luchthaven van Oostende**

#### **Interpellatie van mevrouw Cecile Verwimp-Sillis tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de illegale wapentransporten naar Burundi via de luchthaven van Oostende**

**De voorzitter :** Aan de orde zijn de samengevoegde interpellaties van de heer Hostekint en van mevrouw Verwimp-Sillis tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de illegale wapentransporten naar Burundi via de luchthaven van Oostende.

De heer Hostekint heeft het woord.

**De heer Patrick Hostekint :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, exact een jaar geleden ondervroeg ik u in de plenaire vergadering over de controle op illegale wapentransporten vanuit de luchthaven van Oostende naar het gebied van de Grote Meren. De aanleiding voor mijn vraag was een verzoek aan het adres van staatssecretaris Moreels om te bemiddelen in verband met het transport van legerjeeps naar Congo, het toenmalige Zaïre. Mijnheer de minister, u antwoordde dat het onderzoek naar aanleiding hiervan geen onregelmatigheden aan het licht bracht.

Uit datzelfde onderzoek bleek eveneens dat de samenwerking en de coördinatie tussen de verschillende diensten en overheden, namelijk de luchthaven, de directie van de luchthaven, de afde-

ling personenvervoer en luchthavens, de Regie der Luchtwezen, de administratie Douane en Accijnzen en de rijkswacht zeer nauwgezet verliep. Op de luchthaven van Oostende werden al twee illegale wapentransporten onderschept. Dat sterkt me in de overtuiging dat de coördinatie tussen de verschillende diensten inderdaad prima functioneert.

Desondanks moet ik u twaalf maanden later opnieuw over dat onderwerp interpellieren. In de pers verschenen begin december immers opnieuw onrustwekkende berichten over illegale wapentransporten vanuit Oostende. Al sinds 1994 zouden van hieruit massale wapentransporten naar Burundi plaatsvinden. De organisatie Human Rights Watch bracht bij de voorstelling van haar jaarlijks rapport *Stoking the Fires* op 8 december 1997 aan het licht dat ons land, en specifiek de luchthaven van Oostende, als draaischijf fungeert van de illegale wapentransporten naar Burundi.

Niets doet me twijfelen aan de beweringen, het rapport en de conclusies van deze organisatie. Ik ben geen Afrikaspecialist, maar ik heb als gemeenschapssenator een jaar in de Rwandacommissie gezeteld. Ik heb in die periode ervaren dat Human Rights Watch betrouwbare en spijkerharde informatie verzamelt. Dé experte is Alison Desforges. In dezelfde Rwandacommissie heb ik meer dan eens de bevestiging gekregen dat het gebied van de Grote Meren, Rwanda, Burundi en Congo, van over de hele wereld zwaar werd bewapend en dat dit waarschijnlijk nog steeds gebeurt, niet alleen via illegale maar eveneens via legale kanalen. Dat konden we de jongste dagen nog in de pers vernemen. Ik verwijs naar de wapenleveringen – ondanks de genocide – door Frankrijk aan de Hutu's in Rwanda, en de burgeroorlog in Burundi en de scherpe etnische tegenstellingen die als een tijdbom in dat gebied tikken. We herinneren ons allemaal de verschrikkelijke beelden van de vluchtelingenkampen, waar dagelijks duizenden mensen en kinderen creperen van de honger. Dat maakt de

## Hostekint

beschuldigingen aan het adres van ons land des te onrustwekkender.

Mijnheer de minister, u hebt ongetwijfeld de beschuldigingen en misschien ook het rapport gelezen. Sinds 1994 zouden er tussen Oost-Europese wapenhandelaars en in België gevestigde bedrijven en cargomaatschappijen, vele wapendeals zijn afgesloten. Het is des te opmerkelijker dat Human Rights Watch de Belgische overheid al voor dezelfde feiten op de vingers heeft getikt in 1995.

U bent als Vlaams minister van Vervoer enkel bevoegd voor de regionale luchthavens in Vlaanderen. U beschikt over geen enkele bevoegdheid voor het afgeven van vergunningen : dat is een federale aangelegenheid. Het is allemaal nogal ingewikkeld geregeld, volgens een typisch Belgisch compromis. De adviezen worden uitgebracht door de dienst voor vergunningen van het ministerie van Economische Zaken. De beslissingen worden genomen door de minister van Buitenlandse Zaken voor de Nederlandstalige dossiers, en door de minister van Buitenlandse Handel voor de Franstalige dossiers. Het ministerie van Buitenlandse Zaken heeft inmiddels laten weten dat ons land het wapenembargo tegen Burundi volledig naleeft, en dat het geven van vergunningen een bevoegdheid is van minister Derycke.

Ik denk niet dat we moeten twijfelen aan de eerlijke bedoelingen van de heer Derycke. Voor de Nederlandstalige dossiers bestaat dus zeker geen probleem. Ik zeg niet dat er wel een probleem is voor de Franstalige dossiers, die worden behandeld door minister Maystadt. Uit cijfers blijkt echter wel dat in Wallonië veel meer vergunningen worden toegekend dan in Vlaanderen. Dat heeft te maken met economische factoren, zoals de tewerkstelling van duizenden mensen in de wapenindustrie in Wallonië. Ik verwijs naar FN.

Minister Derycke zegt dat hij niet kan uitsluiten dat wapens illegaal worden uitgevoerd. De illegale wapenhandel bedraagt slechts een derde van de legale wapenhandel, maar is veel gevaarlijker omwille van de bestemming. Meestal zijn dat landen waar een burgeroorlog heerst of waar oppositiebewegingen bestaan. Een van die landen is Burundi. De situatie in Burundi is misschien nog hachelijker en explosiever dan in Rwanda, of in Kongo met Kabila.

Hoewel de Vlaamse overheid niet of nauwelijks betrokken is bij de wapenhandel, kan ik begrijpen dat minister Baldewijns verveeld zit met deze zaak. De media stellen het immers voor alsof hij schuld heeft aan de illegale wapenhandel. Hij is echter enkel bevoegd voor de regionale luchthavens.

Het in opspraak brengen van Oostende is trouwens koren op de molen van milieugroeperingen, die zich terecht tegen de toenemende activiteiten op de luchthaven en de daarmee gepaard gaande milieuhinder verzetten. Mijnheer de minister, u weet dat er honderden klachten zijn ingediend bij het parket van Brugge. Ik verwijs nog eens naar een artikel uit het Laatste Nieuws. Ik weet niet of dit artikel op waarheid berust, maar de titel luidt : '118 decibel wordt niet bestraft'. In Oostende is er dus wel degelijk sprake van milieu- en geluidshinder.

Mijnheer de minister, u bent niet bevoegd voor het afgeven van vergunningen, maar ik wil u toch een aantal vragen stellen. Ten eerste, welke maatregelen kunt u nemen om de controle op illegale wapentransporten op regionale luchthavens, waarvoor u wel bevoegd bent, nog te versterken, zodat die transporten in de toekomst onmogelijk worden ? Mijnheer de minister, hebt u naar aanleiding van de beschuldigingen van Human Rights Watch al overleg gepleegd met de verschillende bevoegde diensten ?

Ten tweede, hebt u naar aanleiding van de nieuwe feiten een onderzoek bevolen ? Bent u van plan om de eventuele schuldigen bij de Oostendse luchthaven op te sporen ?

Ten derde, hebt u al contact gehad met uw federale collega's ? Zo ja, wat zijn daarvan de resultaten ?

Ten vierde verklaarde minister van Justitie De Clerck onlangs in de kamercommissie voor Justitie dat het gerechtelijk onderzoek inzake de luchthaven van Oostende, dat sinds januari 1997 aan de gang is, nog altijd niet is afgerond. Heeft de minister – los van het resultaat van dit onderzoek – de indruk dat de douanecontrole op de luchthaven van Oostende erg mank loopt ? Ik verwijs ook naar de onderzoeken die tijdens de voorbije zomer werden opgestart, van een aantal op de luchthaven gevestigde bedrijven waarvan men een betrokkenheid bij illegale wapenhandel vermoedt.

Mag ik nog een bijkomende vraag stellen over de airshow ? De heer Huybrechts zal daar straks een mondelinge vraag over stellen.

**De voorzitter** : Ik heb liever dat u zich aan dit onderwerp houdt.

**De heer Patrick Hostekint** : Ik zal mijn vraag daarover dan niet stellen.

Tot slot wil ik nog een persoonlijke anekdote over illegale wapenhandel vertellen, dit om het lakse optreden van justitie en federale overheid aan te tonen. Tijdens de periode van de gemeenteraadsverkiezingen van 1994, vond in het lokaal van het Vlaams Blok te Roeselare een transactie plaats van wapens afkomstig uit Bosnië en bestemd voor Zuid-Afrika. Ik heb dat aangeklaagd en gebruikt in mijn verkiezingscampagne tegen het Vlaams Blok. Het Vlaams Blok komt op voor recht en orde, maar houdt zich wel met dergelijke zaken bezig. Ik heb daar toen een vraag over gesteld in de Kamer aan toenmalig minister Wathelet. Hij was zich niet bewust van de ernst van de feiten. Zijn antwoord was : 'Mijnheer Hostekint, ik ben wel minister van Justitie, maar ik heb daar weinig te zeggen. Ga naar de rechtbank in Kortrijk, en dien klacht in'. Ik heb dat gedaan en er nooit meer iets over vernomen.

Dit toont aan dat de wapenwet voortdurend met voeten wordt getreden. Illegale wapenhandel is een ernstig probleem, en iedereen moet zich bewust zijn van de ernst van de situatie. Dit eist een zware tol in de ontwikkelingslanden.

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

**Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis** : We baseren ons vandaag op een rapport dat we konden lezen terwijl de Rwandacommissie nog volop aan de gang was. Van alle Europese landen heeft België aan de gebeurtenissen in Rwanda duidelijk de zwaarste kater overgehouden en uit de Senaatscommissie kregen we nagenoeg dagelijks het bericht dat de regio van de Grote Meren werkelijk overbepand is. De bewapening van zowel het Huturegime als van de Tutsirebellen bleek zeer grondig en langdurig voorbereid, met als noodlottig gevolg een miljoen doden in Rwanda, een scenario dat zich nu in het buurland Burundi herhaalt.

Conform de Belgische wapenwet van 1994 is er een feitelijk embargo tegen Burundi. Het expliciete verbod op de privé-transporten van wapens naar de Burundese oorlogsgebieden werd evenwel nooit door de Belgische regering uitgevaardigd. Mede daardoor is België een draaischijf geworden voor de internationale wapenuitvoer waarbij volgens het

rapport hoofdzakelijk Oost-Europese landen betrokken zijn.

De organisatie Human Rights Watch beschikt over documenten die aantonen dat er een zeer actief wapentransport was in 1994, ten tijde van de burgeroorlog en van de massale schendingen van mensenrechten. Wapenverkopers uit Oost-Europese landen, maar ook uit Turkmenistan, Azerbeidzjan, Oekraïne en Bulgarije, kopen de diensten van piloten en van cargobedrijven om hun vrachten naar Burundi te voeren. Dit gebeurt meestal via België, Kongo, Zuid-Afrika en Angola. Dit zou volgens de papieren hoofdzakelijk vanuit de luchthaven van Oostende gebeuren. Die piloten hebben dus hun thuishaven in Oostende, ook al komen die wapens niet altijd via Oostende zelf. Ze transiteren daar niet, maar de verkoop – met bemiddeling van Belgische onderdanen – verloopt wel via Oostende.

In januari 1997 werd – aldus het rapport – een wapenlading onderschept en toen heeft de overheid een onderzoek beloofd. Mijnheer de minister, ik kan begrijpen dat uw bevoegdheden hier maar gedeeltelijk van tel zijn, maar de regering kan toch maar moeilijk haar ogen sluiten als in de rapporten vier belangrijke organisaties van Vlaanderen met de vinger wordt gewezen. We moeten ons toch verantwoordelijk voelen voor wat op Vlaams grondgebied gebeurt.

Mijnheer de minister, ik ben niet in het bezit van het volledige rapport en wil u daarom heel concreet vragen of u over meer gedetailleerde documenten beschikt, waaruit zou blijken dat ook de zeehavens een kwalijke reputatie op dit vlak genieten.

Kunt u mij ook zeggen wat tot nu toe de resultaten zijn van het onderzoek dat u verleden jaar hebt beloofd ? Welke maatregelen hebt u genomen of zult u na lectuur van dit rapport nemen om aan de klachten van Human Rights Watch te remediëren en om een einde te maken aan de wapentrafiëk via de luchthaven van Oostende ?

Mijn laatste vraag sluit aan op die van de heer Hostekint : op welk niveau is er overleg geweest tussen de Vlaamse en de federale overheid die terzake bevoegd is ?

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

**Minister Eddy Baldewijns** : Mijnheer de voorzitter, we hebben in deze commissie reeds eerder de gelegenheid gehad over deze thematiek van gedachten te wisselen. Vorig jaar kreeg ik in de plenaire vergadering hieromtrent een aantal vragen voorgeschiedt en ik kan u nu reeds zeggen dat deze zaak ons bijzonder na aan het hart ligt.

Ik wens u eerst te zeggen wat het in januari 1997 beloofde onderzoek reeds opgeleverd heeft. Dat onderzoek werd toen vooral uitgevoerd omwille van enkele persberichten over illegale wapentransporten via de luchthaven van Oostende. Die berichten hebben we bijzonder ernstig genomen. Het laatste bericht betrof een lading tankmotoren met bestemming Afrika die via de luchthaven van Oostende zou worden verscheept. We hebben dit onmiddellijk nagetrokken, maar een en ander wordt met klem door de Oostendse luchthavendirectie tegengesproken.

De betrokken lading werd door de douane onderschept op Brucargo op de vrachtluchthaven van Brussel-Nationaal. Het kantoor van de firma TAC op de nationale luchthaven kon ons meedelen dat ze in mei en juni 1996 door een Belgische firma werd aangezocht met het oog op het organiseren van een transport van voertuigmotoren en -onderdelen – een vracht van in totaal bijna tien ton – naar Burundi.

In oktober 1996 nam dezelfde firma opnieuw contact op met TAC. Ze meldde dat ze uitzicht had op het verkrijgen van de nodige vergunningen, en stelde de vraag of TAC kon instaan voor de ontvangst van de goederen op Brucargo – dus niet in Oostende. Toen de vrachtwagen met goederen vanuit Duitsland reeds naar Brussel onderweg was, verzocht de douane TAC om haar bij aankomst van die vracht op Brucargo te verwittigen. Dat is ook gebeurd. Vervolgens werden de goederen op Brucargo in beslag genomen. Op geen enkel ogenblik werd de luchthaven van Oostende genoemd als mogelijke vertrekbasis. Waarom werden die goederen anders op Brucargo afgeleverd ?

Inzake de bevoegdheid voor het verlenen van vergunningen voor de in-, uit- en doorvoer van wapens en aanverwant materieel kan ik u de volgende inlichtingen geven. De heer Hostekint heeft deze overigens reeds vermeld. De geldende reglementering in verband met de in-, uit- en doorvoer van wapens en aanverwant materieel ligt vervat in het koninklijk besluit van 8 maart 1993. Iedere natuurlijke of rechtspersoon die wapens wenst in, uit of door te voeren op het Belgische grondgebied

is ertoe gehouden een vergunning aan te vragen bij het federaal ministerie van Economische Zaken.

De aanvraag dient te gebeuren door de persoon die het eigendomsrecht heeft over die wapens, als hij zich in België heeft gevestigd. Indien de eigenaar niet op Belgisch grondgebied verblijft, wordt de aanvraag tot vergunning ingediend door het bedrijf dat belast is met het transport, en een kantoor heeft in België. Deze verplichting vloeit voort uit de noodzaak om zo nodig vervolging te kunnen instellen. Deze vergunning dient bij de federale diensten van Economische Zaken te worden aangevraagd, ongeacht de wijze van transport – via de weg, per schip of per vliegtuig.

Na onderzoek wordt de aanvraag door het ministerie van Economische Zaken overgemaakt aan de bevoegde dienst van het federale ministerie van Buitenlandse Zaken. Deze dienst zal de aanvraag voorzien van alle nuttige administratieve en politieke inlichtingen, en vervolgens met al dan niet gunstig advies ter ondertekening voorleggen aan de bevoegde minister. Het gaat ofwel om minister Derycke, ofwel om minister Maystadt. De keuze van de bevoegde federale minister gebeurt in functie van de vestigingsplaats van de aanvrager, respectievelijk het Nederlandstalig dan wel het Franstalig landsgedeelte. Ook de heer Hostekint heeft dat terecht benadrukt.

Na de ministeriële beslissing wordt de aanvraag via dezelfde kanalen opnieuw overgemaakt aan het ministerie van Economische Zaken. Daar wordt dan eventueel een licentie voor een periode van een jaar opgesteld ten behoeve van de aanvrager. De aanvrager moet deze licentie steeds opnieuw voorleggen als er een transport gebeurt. De federale diensten van de administratie Douane en Accijnzen controleren bij dedouanering van in-, uit- of doorgevoerde wapens de regelmatigheid van de licentie, en de overeenstemming van de vracht met die licentie.

Naast de hogervermelde procedure voor het bekomen van de in-, uit- en doorvoer van wapens en aanverwant materieel is voor het luchttransport ervan een bijkomende, aparte vergunning vereist. Die vergunning wordt afgeleverd door het bestuur van de Luchtvaart van het federale ministerie van Verkeer en Infrastructuur. Bij aanvragen van een vergunning voor vluchten met wapentransporten zal dit bestuur, vooraleer toestemming te geven, nagaan of de aanvrager in het bezit is van de hogervermelde ministeriële vergunning. Het bestuur richt daarom een vraag in die zin aan de

## Baldewijns

betrokken dienst van het ministerie van Buitenlandse Zaken.

Behoudens een negatieve reactie van deze dienst, binnen de drie dagen, verleent het bestuur van de Luchtvaart toelating voor de vlucht. Het bestuur stelt de luchthavendirecties in kennis van de toegelaten of geweigerde vluchten. De luchthavendirecties zijn verantwoordelijk voor het toezicht op de regelmatigheid van de vluchtvergunningen, en niet voor het toezicht op de uit- of doorvoerlicenties waarbij de douane is betrokken.

Om zich een concreet en correct beeld te kunnen vormen over wat er wordt verstaan onder illegale wapentransporten, is het daarenboven belangrijk een onderscheid te maken tussen wapens en militair materieel. Gelet op de restrictieve Belgische wetgeving valt al het materieel dat was of is bestemd voor militair gebruik of militaire doeleinden onder de verplichting een vergunning voor wapentransport of -import aan te vragen. Journalisten die melding maken van wapentransporten in het algemeen, maken geen onderscheid tussen wapens in de enge betekenis – zoals vuurwapens, explosieven, munitie, enzovoort -, en militair materieel in de ruime zin – zoals uniformen, voertuigen, uitrusting, enzovoort.

Tot op heden onderschepte de douane op de Oostendse luchthaven geen enkel illegaal wapentransport in de enge betekenis van het woord. Er werden wel een aantal goederen voor verscheping vanaf Oostende geweigerd, omdat de vereiste vergunningen niet voorhanden waren, en de goederen formeel onder de wapenexportwetgeving vielen. Het ging om uniformen, tenten, slaapzakken, tweedehandse legervrachtwagens, enzovoort. Dit lot ondergingen bijvoorbeeld een aantal vrachtwagens van militaire herkomst uit Frankrijk. Ze moesten op de luchthaven van Oostende worden verscheept. De douanering werd geweigerd wegens de afwezigheid van de nodige vergunningen.

Een door het leger gedemilitariseerd voertuig blijft voor onze wetgeving onveranderlijk een wapen, want deze karakterisering is onlosmakelijk verbonden met het chassisnummer van het voertuig. In buitenlandse wetgevingen is dat niet het geval; in het buitenland volstaat het ontwapenen en het herschilderen van het voertuig om er een burgervoertuig van te maken. Er wordt opgemerkt dat identieke, doch ook als burgervrachtwagen ingeschreven voertuigen zonder problemen mogen worden uitgevoerd.

In verband met het nog lopende strafrechtelijk onderzoek naar mogelijke illegale wapenhandel vanuit de luchthaven van Oostende hebben in het recente verleden verscheidene politie- en inlichtingendiensten opsporingen verricht. Tot op heden hebben deze onderzoeken geen bewijs opgeleverd van illegale wapentransporten vanuit de luchthaven. Wel zijn er aanwijzingen dat sommige natuurlijke of rechtspersonen, vermeld in het rapport van Human Rights Watch, kunnen zijn betrokken bij de organisatie van wapentransacties, maar niet vanuit Oostende. Bij de bevoegde diensten wordt terdege rekening gehouden met de mogelijkheid dat toestellen met Oostende als opgegeven eindbestemming die Oostende leeg verlaten, hun vlucht voortzetten en onderweg wapens aan boord nemen. Voor de gerechtelijke overheden is het niet evident hieromtrent bewijsmateriaal te verzamelen. Het gerechtelijk onderzoek werd nog niet afgesloten. Tot zover mijn antwoord over het onderzoek in het algemeen.

Ik kom tot het hoofdstuk maatregelen. De luchthavenautoriteiten werken nauw samen met alle politie- en veiligheidsdiensten om mogelijke verdachte transporten op te sporen. Deze samenwerking werd zelfs officieel gemaakt door concrete afspraken op de Lovecovergaderingen. Loveco staat voor Lokaal Veiligheidscomité. Het is een bij Koninklijk Besluit opgericht overlegorgaan dat regelmatig vergadert en waarin alle besturen en betrokken veiligheidsdiensten zitting hebben: de luchthaven, de rijkswacht, de douane, de staatsveiligheid en het bestuur van de luchtvaart. Tijdens de vergadering van 3 oktober 1996 in de luchthaven van Oostende ontstond zo een overeenkomst over het doorgeven van inlichtingen en het gecoördineerd optreden bij wapentransporten.

Op basis van de ingediende vluchtplannen worden vluchten naar gevoelige bestemmingen nagetrokken, en worden er intensievere controles van de documenten en de vrachten uitgevoerd door de douanediensten. Deze leverden tot op heden echter geen aanwijzingen op over illegale transporten. De luchthavencommandant zal, gelet op zijn bevoegdheden, ambtshalve of op verzoek van het bestuur van de luchtvaart ieder toestel het verbod opleggen te vertrekken als er geen vergunning werd verstrekt voor de vlucht, of als er dwingende redenen zijn die wijzen op een inbreuk van de reglementering. Daarenboven zal de luchthavendirectie, indien zou blijken dat een luchtvaartmaatschappij willens en wetens haar medewerking zou hebben verleend aan een wederrechtelijk transport, een voorstel tot het intrekken van de exploi-

**Baldewijns**

tatievergunning formuleren, los van een mogelijke strafrechtelijke vervolging.

In de marge van deze zaak wil ik benadrukken dat we tot nu toe geen inlichtingen hebben bekomen over illegale wapentransporten via de zeehavens. We hebben dit nagetrokken omdat we bekommerd zijn over deze aangelegenheid.

Als antwoord op enkele specifieke vragen van de heer Hostekint, wil ik vermelden dat we er misschien best niet van uitgaan dat er wapenleveringen hebben plaatsgevonden vanuit de luchthaven van Oostende. Het gevoerde onderzoek heeft immers geen enkele aanwijzing in die zin aan het licht gebracht. We kunnen zeker niet beweren dat er enige vorm van medeplichtigheid bestaat van mensen die op de luchthaven van Oostende werken. Ik wil u dus vragen om niet te vertrekken van de beschuldiging, omdat we over geen enkel bewijs van schuld beschikken.

In verband met de contacten met de federale autoriteiten, heb ik reeds gewezen op het Lokaal Veiligheidscomité. De werking daarvan houdt een structurele vorm van samenspraak in. In januari 1997 heb ik de betrokken federale ministers, met name die van Binnenlandse Zaken en Financiën, gecontacteerd teneinde de controle door de verschillende diensten op de luchthaven nog te intensifiëren en te coördineren. Ik meen dat het initiatief dat werd vertaald door Loveco, zeker een goed initiatief is.

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

**De heer Patrick Hostekint** : Mijnheer de voorzitter, ik wil eerst de minister bedanken voor zijn antwoord. Ik twijfel zeker niet aan zijn goede bedoelingen en aan de nauwkeurigheid waarmee hij onderzoeken laat uitvoeren. Dat heb ik vorig jaar ook al gezegd.

Het onderwerp is delicaat : de wapentransporten zijn zeer moeilijk te controleren. Mijnheer de minister, u hebt het onderscheid aangeduid tussen wapens in de strikte en in de brede zin van het woord.

In Rwanda is de genocide gebeurd met machetes. Er werden tonnen machetes aangekocht, naar het schijnt ook in België. Die machetes waren voor de landbouw bestemd, het zijn immers geen wapens. Ze werden echter wel gebruikt om honderdduizenden Hutu's te vermoorden.

Dit is heel moeilijk te controleren. We hebben wel een wapenwet, maar die kraakt langs alle kanten. Naar het schijnt wordt er binnen enkele weken een nieuw wetsontwerp ingediend in de Kamer. Een andere reden voor de moeilijke controle is dat er in Oostende veel lege vliegtuigen vertrekken. In Spanje worden er vervolgens wapens ingeladen. Het schijnt dat Burgos een van de luchthavens is die zich daarin heeft gespecialiseerd. Vroeger vloegen die vliegtuigen door naar Zuid-Afrika, nu is hun bestemming Burundi, Rwanda en Kongo. Men kan dat heel moeilijk controleren.

Mijnheer de minister, ik kan u enkel vragen waakzaam te zijn en de reglementering zo strikt mogelijk toe te passen. Hopelijk neemt men op federaal vlak de nodige maatregelen om een einde te maken aan die toestand.

Het is te moeilijk uit te leggen wat er allemaal met primitieve wapens kan worden gedaan. Bovendien is er nog de spitstechnologie van Siemens en Barco. Zelfs daar kan men geen onderscheid maken tussen militair en burgerlijk materieel. Een voorbeeld daarvan is de wapenbeurs. Dit zijn allemaal federale aangelegenheden. Ik zal er dus niet verder over uitweiden. Ik wil wel benadrukken dat het allemaal heel ingewikkeld in elkaar zit.

Mijnheer de minister, ik kan u enkel vragen heel waakzaam te zijn. Ik twijfel er trouwens niet aan dat u dat zult zijn. Ik hoop dat u strikte onderrichtingen geeft aan de instanties die bevoegd zijn voor de regionale luchthavens.

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

**Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis** : Mijnheer de minister, ik wil u op mijn beurt bedanken voor uw uitgebreid antwoord. Als u dat zo zegt, lijkt het geloofwaardig. Anderzijds zitten we wel met het verslag Stoking The Fires van Human Rights Watch. Die mensen gaan niet over een nacht ijs. Volgens getuigen waren er tijdens een bepaalde periode zelfs wekelijks transporten vanuit Oostende en via tussenkanalen. Ik blijf het hier moeilijk mee hebben, maar u blijktbaar ook.

Ik sluit me aan bij de vraag van de heer Hostekint om heel waakzaam te blijven. Misschien moet er met het federale vlak worden overlegd over hoe men firma's die een zetel hebben in Oostende maar vanuit andere landen opereren eventueel uit België kan weren. Op die manier krijgen we niet elk jaar opnieuw een blaam in dat rapport.

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

**Mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche** : Ik weet weinig af van deze materie. Ik heb wel de resultaten van dat onderzoek gelezen. Ik was eigenlijk niet zo ongerust. Ik heb nog steeds vertrouwen in de onderzoeken in ons land. Ik ken ook een aantal directie- en personeelsleden van de luchthaven in Oostende. Ik kom met overtuiging voor die mensen op. Ik ken ook de nieuwe commandant. Hij maakt van zijn beroep een echte opdracht die hem heel na aan het hart ligt. Ik heb met hem een gesprek gehad over dat rapport. Ik wil er u op wijzen dat die mensen gedemotiveerd dreigen te worden als men telkens opnieuw beschuldigingen uit aan het adres van de luchthaven.

Ik hoor dat er hypothesen, veronderstellingen en getuigen zijn, maar men kan het nooit bewijzen. Ik herinner me de vraag van vorig jaar en het antwoord van de minister. Er werd toen net hetzelfde gezegd. Ik kan me niet voorstellen dat men die zaken hier met gesloten ogen bekijkt. Men zegt dat het misschien in Spanje gebeurt. Misschien zijn er andere vliegtuigen die vanuit andere luchthavens hetzelfde doen. We weten dat niet.

Waarom fixeert men altijd het odium op Oostende ? Dat stoort me enorm. Dat komt ook het imago van Vlaanderen niet ten goede. Oostende is een van de beste Vlaamse luchthavens, en is in volle ontwikkeling. Neem me niet kwalijk, maar ik ben heel gevoelig voor die materie. Ik zal u uitleggen waarom. Stelselmatig ondervinden we dat men vanuit verschillende hoeken acties onderneemt om de ontwikkeling van de luchthaven af te remmen. Iedereen heeft een goede reden, maar we moeten waakzaam zijn en bepaalde zaken goed in het oog houden.

We moeten vooral iets doen aan het imago van Vlaanderen en dat van het personeel van de luchthaven. Die mensen houden elkaar voortdurend in het oog door middel van sociale controle. Ik heb in al die jaren heel wat mensen gekend die bij de luchthaven hebben gewerkt, maar ik heb er ook heel wat zien weggaan uit ontgoocheling. Ik vind het enorm jammer dat we in het buitenland telkens opnieuw het stigma krijgen dat de luchthaven van Oostende louche is, alle rapporten, getuigen en officiële onderzoeken ten spijt. Er zijn zelfs gerechtelijke onderzoeken en spuurwerk geweest.

We mogen het gezag niet ondermijnen. Als Vlaams volksvertegenwoordiger hebben we niet de taak

onrust te zaaien. Ik ben enorm blij met het antwoord van de minister. Als vertegenwoordiger van die streek ben ik het personeel verplicht om het imago van de luchthaven in Oostende in het oog te houden.

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

**De heer Patrick Hostekint** : Het was niet mijn bedoeling om bepaalde mensen te betichten. Human Rights Watch is een organisatie die internationaal wordt gerespecteerd door de Verenigde Naties. Ik twijfel dan ook geen moment aan wat ze beweren.

Mevrouw Tyberghien, u bent burgemeester van Houthulst. U zegt dat het gezag niet mag worden ondermijnd. In Houthulst is er een munitiedepot waar in december paletten met vlammenwerpers zijn gestolen.

**Mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche** : Dat was in september.

**De heer Patrick Hostekint** : Het is pas aan het licht gekomen in december.

**Mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche** : We waren daarvan al op de hoogte.

**De heer Patrick Hostekint** : De minister van Landsverdediging was in elk geval niet op de hoogte. Ik heb hem vorige week geïnterpelleerd in de Senaat en hij wist nergens van.

Ik ben erg wantrouwig tegenover elke vorm van gezag. Ik geloof de mensen niet meer.

**De voorzitter** : Na deze bijzonder anarchistische opmerking heeft minister Baldewijns het woord.

**Minister Eddy Baldewijns** : Ik dank de interpellanten en zeker mevrouw Tyberghien voor de manier waarop ze dit probleem benadert. Het spreekt vanzelf dat we waakzaam moeten blijven. Ik durf zeggen dat onze mensen dat ook zijn. We moeten opereren vanuit onze bevoegdheid, meer dan dat kunnen we niet doen. Ik ben me er ook van bewust dat het moeilijk is voor het personeel om controle uit te oefenen.

Zolang we geen andere onderzoeksresultaten krijgen, moeten we de zaak niet ten top drijven. Mevrouw Verwimp-Sillis heeft verwezen naar het gerechtelijk onderzoek. Dit onderzoek moet in alle correctheid kunnen verlopen. We moeten ook



**Baldewijns**

bekijken hoe de feiten zich in de tijd situeren. Ik vraag daar enig begrip voor.

Naar aanleiding van de bewering dat bepaalde bedrijven opereren vanuit Oostende, deel ik nog mee dat een aantal bedrijven waarvan een vermoeden van betrokkenheid bestaat, hun activiteiten op de luchthaven hebben stopgezet, omwille van een strengere interpretatie van de regels.

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

**Interpellatie van de heer Ward Beysen tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de moeilijkheden en de behandelingstermijn bij de afhandeling van bouw dossiers**

**De voorzitter** : Aan de orde is de interpellatie van de heer Beysen tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de moeilijkheden en de behandelingstermijn bij de afhandeling van bouw dossiers.

De heer Beysen heeft het woord.

**De heer Ward Beysen** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de Vlaamse regering nam in november 1997 de beslissing om vanaf 1 januari de samenstelling van de bouw dossiers te vereenvoudigen. Gelet op mijn eerdere interpellatie tot de minister in deze commissie op 20 maart 1997 en gelet op de daaropvolgende met redenen omklede motie die op 16 april 1997 met unanimitéit door het Vlaams Parlement is aangenomen, kan ik deze maatregel alleen maar toejuichen.

Anderzijds krijgt minister Baldewijns ook extra steun van minister Van Rompuy. Dat hoort ook zo in een goed draaiende coalitie. In de Financieel Economische Tijd van 6 januari laatstleden las ik hoe de minister van Economie in zijn beleidsbrief met zijn politieke intenties voor 1998, voor rechtszekerheid pleitte bij de procedures met betrekking tot ruimtelijke ordening. Ik vind het trouwens merkwaardig dat ministers nu ook al beleidsbrieven de wereld in sturen met intenties voor 1998. Ze zouden die beleidsintenties hier ook wel ter sprake kunnen brengen. Maar dat terzijde.

De Vlaamse regering zou reeds op 24 juli van vorig jaar een doorlichting van de ruimtelijke ordening hebben besteld bij een consultantsbureau. Hierbij is een analyse vooropgesteld van de organisatorische processen en procedures bij het verlenen van onder meer bouwvergunningen voor ondernemingen. Mijnheer de minister, u kunt ons misschien vandaag al inlichten over de wijze waarop de aangekondigde vereenvoudiging van de afhandeling van bouwaanvragen concreet verder zal worden uitgewerkt.

Naar verluidt zou men voortaan in vier categorieën werken : aanvragen waarvoor een eenvoudige dossiersamenstelling volstaat, aanvragen voor technische werken, aanvragen voor de aanleg van een terrein en aanvragen waarvoor een uitgebreide dossiersamenstelling vereist is. Daarnaast stel ik vast dat de regering ook de uitvaardiging van een vereenvoudigde aanstiplijst heeft aangekondigd en daarmee komt ze gedeeltelijk tegemoet aan de met redenen omklede motie waarover ik het daarnet had.

Als ik dit alles lees, stel ik me de vraag of het gevaar niet bestaat dat het ingevoerde onderscheid tussen de bouw dossiers opnieuw tot een overreglementering zal leiden.

Anderzijds zie ik op het terrein niet veel beweging. Vooral de lokale besturen zien zich geconfronteerd met wat ik abnormale vertragingen durf noemen. Wie tegenwoordig wil bouwen, ziet geen droom in vervulling gaan, maar krijgt te maken met een nachtmerrie of verschrikking. Het indienen van een bouwaanvraag betekent in vele gevallen de start van een leven vol onzekerheden. Het zou een goed beleid sieren indien in de mate van het mogelijke aan dit probleem verholpen wordt.

Sta mij toe twee voorbeelden uit de recente praktijk te geven. Het eerste betreft een Antwerpse antiquair die in mei 1995 drie panden kocht in de Antwerpse Burggracht – om een nieuwe zaak op te starten. In april 1997 – twee jaar later – kreeg hij eindelijk zijn bouwvergunning. Maar nu komt pas de aap uit de mouw : enkele weken geleden kreeg hij van de Antwerpse stadsontvanger een brief waarin van hem voor die periode van twee jaar voor die drie panden een krotbelasting van 150.000 frank wordt geëist. Zoiets kan toch niet meer door de beugel.

Ik vrees trouwens dat dit geen eenmalig feit is. Ik denk dat er zo tientallen voorbeelden te vinden zijn. Men moet daar niet alleen tegen protesteren,

## Beysen

zoals ik nu doe, men moet daar vooral aan verhelpen. Het kan toch niet dat men te goeder trouw een aankoop doet en dat men door allerlei administratieve rompslomp pas twee jaar later een bouwvergunning krijgt. Bovendien moet men dan op de koop toe een belasting betalen voor iets waar men zelf niets aan kan doen.

Mijn tweede voorbeeld komt ook uit Antwerpen. Twee maanden geleden heb ik in de Antwerpse gemeenteraad samen met de heer Van Peel mijn grote verwondering geuit over het feit dat het dossier met betrekking tot de beperking van de bouwhoogte op Het Eilandje tot maximaal vier bouwlagen, nog steeds niet rond is. Er werd bij de gewestelijke overheid een afwijking gevraagd en de minister leek daartoe bereid. Die afwijking kwam er, maar sloeg dan niet op de BPA-toestand en we kunnen dus alleen maar vaststellen dat het lange aandringen niets heeft opgeleverd. Dit is daardoor niet langer een zaak van maanden, maar van jaren geworden.

Mijnheer de minister, tien jaar geleden, toen ik uw bevoegdheid uitoefende, was dit reeds aan de orde. Ik heb dus stellig de indruk dat u maar al te vaak ten onrechte denkt dat alles in orde is. Toen de heer Van Peel en ik dit van de Antwerpse schepen van Ruimtelijke Ordening vernamen, viel onze mond open van verbazing.

Verwijzend naar het tweede punt van de met redenen omklede motie van het parlement, zou ik de minister ook willen vragen welke stappen reeds werden ondernomen om de lokale besturen bij de behandeling van bouw dossiers meer mogelijkheden te geven voor doelmatig overleg met de administratie Ruimtelijke Ordening. Ik denk dat ik in mijn voorbeelden duidelijk heb aangetoond dat op dit vlak absoluut iets moet worden geforceerd.

Ik wil mijn betoog afsluiten met een centrale vraag. Kan de minister voor de eigenaars en de bouwheren sluitende garanties uitwerken voor een correcte en tijdige afhandeling van hun bouw dossiers? Mits goede afspraken moet een strikte timing tot de mogelijkheden behoren. Langdurige onzekerheid voor de aanvragers kan niet langer worden verantwoord. Ik verwijs hierbij nogmaals naar het schrijnend voorbeeld waarbij een kandidaat-bouwer werd verplicht een krotbelasting te betalen omdat hij niet tijdig over een bouwvergunning beschikte.

Beide voorbeelden tonen aan dat er aan het beleid moet worden gesleuteld. Verder wordt ook aangetoond dat de minister een aantal afspraken zou moeten maken met zijn collega van Binnenlandse Aangelegenheden, onder meer over die krotbelastingen. Ook denk ik dat er een aantal richtlijnen moeten worden uitgevaardigd, zodat de mensen geen belastingaangiften krijgen waarmee ze nooit rekening hebben gehouden, waar mijns inziens overigens niet op moet worden ingegaan.

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

**Mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, in grote lijnen ga ik akkoord met het betoog van de heer Beysen. De bekommernissen waarover hij het had, leven vooral sterk bij de gemeentebesturen.

Wat de afwerkingstermijnen betreft hebben we in West-Vlaanderen erg weinig problemen. Het is zelfs een feit dat bij de indiening van een dossier de aanvragers en de gemeente een brief ontvangen waarin de datum staat vermeld wanneer de bouwvergunning zou kunnen worden toegekend. Dat is een zeer grote vooruitgang in vergelijking met vroeger. Als die datum is overschreden, neemt het gemeentebestuur zelf contact op met Stedenbouw, als Stedenbouw zelf al niet contact heeft opgenomen. In West-Vlaanderen functioneert dat systeem dus vrij goed.

Mij bekommert iets anders. Na de wijziging en de coördinatie van de wetgeving zijn de omzendbrieven herzien. Bepaalde van die omzendbrieven zijn afgeschaft. Ondanks de verbetering van de gunningsprocedure voor geringe en kleine werken blijven we nog altijd geconfronteerd met de zogenaamde aanstiplijst. De procedure inzake vergunningen die de gemeenten zelf kunnen afleveren, is sterk verbeterd. Maar we blijven met de aanstiplijst geplaagd. Nog deze week heb ik daarmee twee negatieve ervaringen opgedaan. Voor elk klein werk moet de hele aanstiplijst worden afgewerkt. Onze technische dienst doet dat zeer consequent. Ik kan die mensen dat niet kwalijk nemen. Voor hen is de bouwaanvraag slechts volledig als alle omgevingsfactoren erin zijn verwerkt, en nadat de architect er opnieuw is bijgehaald. Wegens dat bijkomend werk moet men soms de prijs herzien. Ik kan mijn ambtenaren natuurlijk niet zeggen dat ze dat niet moeten of mogen doen. Dat alles behoort nu eenmaal tot hun opdracht.

**Tyberghien-Vandenbussche**

Het zou ons niet vooruithelpen als ze dat toch niet zouden doen, want het dossier moet worden bezorgd aan Stedenbouw, en daar eist men een volledig dossier. Sommige dossiers voor een klein werk zijn geschorst omdat niet alle omgevingsfactoren in rekening waren gebracht. Ik denk dan aan het voorbeeld van een aanvraag voor de installatie van een kant-en-klare carport, waarbij geen rekening was gehouden met de elektriciteitspalen en de hoogte van de kerk die in de omgeving stonden. De mogelijke consequenties van deze lacune voor de ruimtelijke ordening zijn werkelijk belachelijk klein. Dergelijke gebeurtenissen wekken enorm veel ergernis op, en zijn niet van aard om het vertrouwen van de bevolking te bevorderen. De gemeentebesturen wordt dan veel verweten, maar de grond van het probleem wortelt in de aanstiplijst.

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

**De heer Patrick Lachaert** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik wil aansluiten bij wat mevrouw Tyberghien heeft gezegd. Een overdreven formalisme garandeert niet meteen een goede werking. In andere domeinen, zoals dat van justitie, is dat ook het geval. Vanmorgen heeft men een volledig dossier teruggestuurd, omdat er het cijfer '100' niet was op vermeld. De meeste griffies vullen dat zelf wel in, maar deze griffie deed dat niet. Ik geef dit voorbeeld, als illustratie van het feit dat een tot in de puntjes formeel goed uitgevoerde aanpak niet garandeert dat de zaken goed worden afgehandeld. Meestal is dat formalisme een vijgenblad voor diegenen die geen zin hebben om iets te doen.

Ik ben bekommerd om twee zaken. Een : wat betreft het respect van termijnen werd veel gesproken over het laagste niveau. Men had het dan over de lange duurtijd vooraleer de gemachtigde ambtenaar zijn advies verleent. Het tussenniveau – dat van de provincie – valt over het algemeen nogal mee. Maar de beroepsprocedure bij de minister valt, wat de duurtijd betreft, niet altijd mee. Ik wil dat hier toch even vermelden. Soms duurt dat erg lang. Ik zal een voorbeeld geven. Een beroep werd ingesteld in februari, de uitspraak viel in december. Dat beroep heeft dus bijna een jaar aangeslept.

Ik weet ook niet hoe dat komt. Heeft dat te maken met de werking van het hoofdbestuur ? Ik weet het echt niet. In elk geval duurt dat te lang. Het probleem situeert zich dus niet uitsluitend op het niveau van de gemachtigde ambtenaar. Dus ook op

het niveau waarbij u rechtstreeks bent betrokken, mijnheer de minister, zijn er problemen.

Ten tweede : de loketfunctie die u nochtans hebt beloofd, bestaat nog steeds niet. De gemeenten zijn zeer voorzichtig geworden indien iemand die van plan is te bouwen in een moeilijke zone, maar zelf niet weet dat het om een moeilijke zone gaat, komt vragen wat hij in de bewuste zone mag doen. In grootsteden is dit niet zo een groot probleem als in kleinere gemeenten. De gemeenten zijn voorzichtig omdat ze weten dat op de diensten van Stedenbouw een verbodsmentaliteit heerst. Daarom verwijzen de gemeenten de aanvragers meestal door naar Stedenbouw, maar daar wil niemand naar hen luisteren, zelfs niet telefonisch. Dit is een bestaand fenomeen, waarop ik namen kan plakken indien u mij niet zou geloven. Ik heb het hier trouwens reeds tijdens een individueel gesprek met u over gehad. Men kan van geen enkele dienst de waarheid vernemen. Ik vraag mij af wat u hier aan zult doen.

**De voorzitter** : Ik wil mij aansluiten bij wat de heer Beysen heeft gezegd over de belasting op de niet-bewoonde woningen. Toen de gemeenten hiervoor bevoegd waren en er reeds jaren een reglement over hadden, was de provincie bereid om ieder bezwaarschrift waarbij reeds een procedure van start was gegaan om een vergunning te krijgen, als ontvankelijk en gegrond te verklaren. De provincie was met andere woorden bereid de belasting te laten vallen.

Ik stel vast dat minister Demeester deze methode niet langer hanteert. De mensen krijgen allemaal hun aanslagbiljet in de bus en worden niet ontheven van het betalen van deze belasting. Ik weet dat dit niet in de eerste plaats een kwestie van ruimtelijke ordening is, maar misschien is het nuttig dit even aan te kaarten. De heer Beysen heeft het hierover reeds gehad. Sinds jaren tracht men iets te doen aan de verkrotting, maar omwille van ambtelijke beslommeringen raakt men niet verder. Dit kan echter geen reden zijn om de personen te belasten die hun goede wil hebben getoond. Volgens mij zal men onrechtvaardige toestanden in het leven roepen indien men die mensen niet vrijstelt van belastingen.

Mevrouw Tyberghien heeft het woord.

**Mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche** : Mijnheer de voorzitter, ik denk dat de fout bij de gemeente ligt, want de gemeente stelt de lijst van de leegstaande panden samen. Er worden wel steekproeven gedaan, maar de gemeenten beslis-

### Tyberghien-Vandenbussche

sen over de lijst. Uit het voorbeeld over Antwerpen moet worden besloten dat deze gemeente, ondanks de bouwvergunningaanvragen, bepaalde woningen opnieuw op de lijst heeft geplaatst.

**De voorzitter** : Dit klopt niet helemaal. We kunnen hier nog lang over discussiëren, maar dit valt niet onder de bevoegdheid van de minister en behoort niet tot het besproken thema. Ik kan u wel zeggen dat er in aanvulling van de lijst die werd opgesteld en goedgekeurd door de gemeente, wel degelijk inspecties gebeuren in de gemeente, waardoor nieuwe panden aan de lijst worden toegevoegd. Deze panden kwamen niet op de lijsten van de gemeenten. Dit valt onder de bevoegdheid van minister Demeester, maar ik herhaal dat in mijn gemeente bij een procedure steeds werd uitgegaan van het provinciaal gegeven : we laten de belasting vallen, indien men al aan het werken is. In mijn gemeente ken ik nu minstens drie panden die werden toegevoegd aan onze lijst. Het betreft heel ernstige gevallen.

De heer Lachaert heeft het woord.

**De heer Patrick Lachaert** : Mijnheer de voorzitter, ik kan dit volledig beamen. Er komt inderdaad een ambtenaar naar de dienst Bevolking aan wie men geval per geval moet uitleggen waarom iets op de lijst staat. De ambtenaar gaat daarna in de gemeente kijken en voegt gevallen toe die niet door de gemeente werden gesignaleerd. Indien u dit niet weet, dan moet u dit eens op uw dienst Bevolking vragen.

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

**Minister Eddy Baldewijns** : Mijnheer de voorzitter, we bespreken deze aangelegenheid niet voor de eerste maal. We hebben ook al veel inspanningen gedaan om een en het ander in de richting te sturen die het parlement wenst. Ik zal het nu niet opnieuw hebben over fiscale maatregelen, maar zal proberen te antwoorden op de fundamentele vragen van de heer Beysen, mevrouw Tyberghien en de heer Lachaert.

Ik herinner me dat tot besluit van een vorige interpellatie een motie werd ingediend door de heren Lachaert en Beysen. Ik dacht dat dit in maart 1997 gebeurde. Uit de motie heb ik een drietal belangrijke gegevens onthouden. Een eerste was dat in afwachting van een nieuw decreet op ruimtelijke ordening waarin de problematiek definitief moet

worden geregeld, er een grotere administratieve doorzichtigheid moest komen inzake de toepassing van de bestaande regels over de bouwdoossiers. Dit moet de administratie toelaten zich te concentreren op de ruimtelijke inschatting van het dossier.

Een tweede belangrijk element, dat de heer Lachaert ook vandaag heeft benadrukt, is dat inzake de behandeling van bouwdoossiers meer mogelijkheden tot doelmatig overleg en communicatie met de administratie van Ruimtelijke Ordening moeten bestaan.

Een derde belangrijk punt is dat de hervorming van de aanstiplijsten in samenspraak met de gebruikers zo spoedig mogelijk moest worden doorgevoerd.

In het eerste deel van mijn antwoord zal ik deze drie punten trachten te verduidelijken. Van bij mijn aantreden heb ik de administratie Arohm opdracht gegeven voorstellen te formuleren om de bestaande wet- en regelgeving inzake ruimtelijke ordening te actualiseren, doorzichtiger te maken en op de punten waar ze verouderd of voorbijgestreefd overkwam, alternatieven voor te stellen. Dit heeft geleid tot een reeks initiatieven. Mevrouw Tyberghien heeft naar deze initiatieven verwezen. Ik kan verwijzen naar de coördinatie van de wet van 29 maart 1962, waardoor de wettekst overzichtelijker werd. Ik kan het voorbeeld geven van de nieuwe regeling voor de zogenaamde kleine werken. Ik kan verwijzen naar de afschaffing van een groot deel van de verouderde omzendbrieven.

Recent kunnen we aan deze lijst het besluit over de dossiersamenstelling van bouwaanvragen en het besluit over de medewerking van de architect worden toegevoegd. Voor de dossiersamenstelling van bouwaanvragen bestonden vóór het besluit van de Vlaamse regering van 4 november 1997 drie verschillende besluiten. Er bestond een besluit voor gewone werken, een voor technische werken en een voor infrastructuurwerken en werken van burgerlijke bouwkunde. Het eerste omvatte zeven categorieën. Voor elk van de negen verschillende soorten aanvragen bestond er een aparte aanstiplijst.

We beklagen ons over de huidige manier van werken, maar we mogen toch niet vergeten uit welke tijd we komen. Thans is met het nieuwe besluit het aantal categorieën van aanvragen waarvoor een andere dossiersamenstelling wordt voorgesteld, herleid tot vier. Bovendien stemt de basissamenstelling voor elk ervan grotendeels overeen. Dit was in het verleden helaas niet het geval. Na het

## Baldewijns

besluit van de Vlaamse regering van 4 november 1997 werden door de administratie een handleiding en nieuwe aanstiplijsten voorbereid. Deze documenten zal ik eerstdaags aan de regering voorleggen. Ik zal trachten die zo spoedig mogelijk te laten publiceren. Eerstdaags betekent voor het einde van deze maand.

De vroegere aanstiplijsten konden de indruk wekken dat de nadruk eerder op de vormvereiste lag dan op de inhoud van de aanvraag. Met het nieuwe besluit, de toelichting en de bijbehorende aanstiplijsten is duidelijk dat nu veel meer de nadruk wordt gelegd op de inhoud. Dit laat de overheid toe een betere ruimtelijke inschatting van de aanvraag te maken. Dit verleggen van de klemtoon past mee in de sensibilisering en responsabilisering van de aanvrager. De aanvrager moet de overheid aantonen waarom zijn project op die plaats leefbaar en aanvaardbaar is. Het eerste punt van de motie heeft dus al resultaten opgeleverd.

De administratie Arohm heeft het streven naar goede en frequente contacten met lokale overheden en derden steeds hoog in haar vaandel gevoerd. De indruk dat ze dat de laatste tijd minder zou doen is vooral te wijten aan het meermaals gesignaleerde gebrek aan mensen en middelen. Recent werd bovendien meer nadruk gelegd op de afhandeling van dossiers binnen de gestelde termijn. Een grotere eenvoud en uniformiteit in de afdeling dossiers kan die indruk hebben gevoerd. Deze klemtoon past in het streven naar een grotere klantvriendelijkheid, wat me even belangrijk lijkt als een grotere doorzichtigheid.

Ik blijf er evenwel van overtuigd dat de lokale besturen voldoende mogelijkheden hebben voor doelmatig overleg en communicatie met de administratie Arohm. Bij sommige afdelingen is dat overleg weliswaar op een andere wijze gestructureerd dan vroeger. Ik heb vorige week nog een bezoek gebracht aan een buitenafdeling waar men iemand belast heeft met het opvolgen van een subregio. Deze persoon vraagt de gemeente de aanvragen te bundelen en gaat te gepasten tijde naar deze gemeente om de begeleiding te verzorgen. Het is dus een kwestie van organisatie en in bepaalde gevallen van mensen en middelen.

Ik besef dat de zaak nog beter en efficiënter kan verlopen. Ik weet ook dat het er soms niet zo positief uitziet. Elke buitendienst heeft voor een eigen vorm van organisatie gekozen. Sommige centraliseren alles bij één persoon, andere kanaliseren alles

naar de gemeente en trachten meer systematisch te werken. Ik kan echter akkoord gaan met u allen dat lokale besturen nog meer mogelijkheden tot overleg en communicatie moeten krijgen. Zoals reeds gezegd, hangt dat nauw samen met de grootte van het personeelcontingent en de toegekende middelen.

Met betrekking tot het derde punt van de motie kan ik bevestigen dat de aanstiplijsten en het besluit over de dossiersamenstelling waarop ze betrekking hebben, in samenspraak met de gebruikers werden hervormd. Dit kon pas in november 1997 tot een definitief besluit leiden. Dat komt omdat ik na de principiële goedkeuring van het besluit nogmaals overleg heb gepleegd met de ambtelijke werkgroep die deze zaken heeft voorbereid. Ik wilde immers dat alle plooiën bij de administratieve diensten werden gladgestreken en dat het besluit door een zo groot mogelijke groep werd gedragen. Naast deze ambtelijke werkgroep werd ook een beroep gedaan op architectenverenigingen.

Mijnheer de voorzitter, ik kom terug op het interpellatieverzoek. De vertragingen waarover de heer Beysen het had, zijn volgens mij enkel te wijten aan het reeds eerder gesignaleerde gebrek aan mensen en middelen bij de administratie Arohm. Dat dit personeel er desondanks toch in slaagt het overgrote deel van de dossiers binnen de in de regelgeving vastgelegde termijnen te behandelen, kan mij enkel verheugen. Alle recente ontwikkelingen en vereenvoudigingen en het verleggen van de klemtonen moeten ertoe bijdragen dat alle dossiers binnen een zo kort mogelijke termijn worden behandeld. Deze overgang vraagt echter tijd.

Wat de vereenvoudiging van de afhandeling van bouwaanvragen betreft, plan ik momenteel, behoudens de recent doorgevoerde wijzigingen in de dossiersamenstelling, geen ingrijpende initiatieven. Het nieuwe decreet op de ruimtelijke ordening zal wel aanleiding geven tot een nieuwe benadering van bouwaanvragen. Kleine initiatieven kunnen ondertussen wel leiden tot een evaluatie en eventuele bijsturing van bestaande besluiten en omzendbrieven. In dat verband kan ik erop wijzen dat de gemeente autonoom over bouwaanvragen kan beslissen als de grond binnen de begrenzingen van een bijzonder plan van aanleg ligt. Dat is heel belangrijk in het kader van een van de concrete vragen. De gemeenten beschikken dus over een adequaat middel om de bouwaanvraagprocedure voor grote delen van hun grondgebied sterk te vereenvoudigen. In dergelijke gevallen is het advies

## Baldewijns

van de gemachtigde ambtenaar immers niet vereist.

In een tweede vraag suggereert de heer Beysen dat het onderscheid in de dossiersamenstelling zou leiden tot een overreglementering. Zoals ik eerder heb gezegd, leidt het nieuwe besluit evenwel tot een vereenvoudiging ten opzichte van vroeger, en wordt de nadruk veeleer op het inhoudelijke gelegd en niet op het vormelijke. Er valt dus minder te regelen dan voorheen.

Uw derde en uw vierde vraag heb ik naar ik meen reeds beantwoord in mijn uitspraak naar aanleiding van de behandeling van de motie.

Tot slot, mijnheer de voorzitter, kan ik u over de tijdige behandeling van stedenbouwkundige documenten, een aantal cijfers meedelen. Inzake Vlaams-Brabant kan ik in detail treden, en heb ik de zekerheid dat de cijfers juist zijn. Ik zal ook kort op de andere provincies ingaan.

In het totaal moesten in 1997 16.288 stedenbouwkundige documenten worden behandeld. Hiervan werd 78,78 percent, dus bijna 80 percent, binnen de tijd behandeld. Als het goed gaat, moeten we dat ook zeggen. Ik ben me ervan bewust dat dit percentage in andere provincies niet altijd wordt gehaald. Daarom wordt er in bijkomende prioritaire wervingen voorzien in Antwerpen en in tweede orde in Oost-Vlaanderen.

In Vlaams-Brabant slagen de behandelaars er dus in om ongeveer 80 percent van de dossiers op tijd af te handelen. De gemiddelde scores per ambtenaar liggen rond de grens van 80 percent. Een behandelaar krijgt in normale omstandigheden slechts 40 percent van het geheel binnen de tijd afgehandeld. U ziet dat we dat verschil moeten bijsturen.

Een vlotte doorstroming van de informatie vanuit de gemeente – binnen de dertig dagen – staat echter ook borg voor een vlotte afhandeling. Ik heb in de buitenafdeling van Vlaams-Brabant duidelijk kunnen zien hoe men de statistieken bijhoudt, zelfs per gemeente. De dossiers van bijvoorbeeld de gemeente Hoegaarden zijn voor 90 percent tijdig afgehandeld. Begijnendijk haalt slechts 44 percent. Dat betekent dat nog bijstellingen moeten gebeuren.

Er werden enkele punctuele vragen gesteld over de achterstand van het hoofdbestuur. De achterstand

van het hoofdbestuur bedroeg acht maanden. Deze is teruggebracht tot zes maanden. Er is dus een zekere vooruitgang merkbaar.

Ik heb daarstraks al gezegd dat ik over de fiscale aangelegenheden niets zou zeggen. Ik wil wel nog antwoorden op een aantal concrete vragen van de heer Beysen over de problematiek in Antwerpen. Wat het Eilandje betreft, moet ik hetzelfde antwoord geven als altijd. Er is een gewestplanwijziging en het is mogelijk om via een BPA deze aangelegenheid te regelen. Ik zal erop aandringen dat zo snel mogelijk een initiatief wordt genomen.

Inzake de beleidsbrief van minister Van Rompuy is de Vlaamse regering van oordeel dat er inspanningen moeten worden geleverd om processen en procedures zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. Daarom kreeg het consultantsbureau Arthur Andersen de opdracht om een onderzoek te doen naar een manier om deze procedures beter, adequater en sneller op elkaar af te stemmen. Er kwamen nogal wat klachten, zeker uit het bedrijfsleven. Dit verklaart ook de betrokkenheid van minister Van Rompuy. De opdracht voor deze studie gaat niet enkel over processen en procedures inzake ruimtelijke ordening, maar ook inzake leefmilieu, uitrusting industrieterreinen, enzovoort.

Ik hoop dat ik zo heb geantwoord op de verschillende vragen.

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

**De heer Ward Beysen** : Ik hoop dat we de gelegenheid krijgen om de resultaten van deze studie te bespreken. Ik ben er niet van overtuigd dat vermaard studiebureau zal inspelen op de bezorgdheden die leven. Ik vrees ervoor dat het om een vrij theoretische benadering zal gaan, waar men in de praktijk niet veel aan heeft.

Ten tweede wens ik even terug te komen op het voorbeeld van Vlaams-Brabant. Dat klinkt wel spectaculair, maar in de praktijk betekent dit dat nog altijd 20 percent – dat is één op vijf – van de aanvragen niet op tijd wordt behandeld. Men mag zich in deze aangelegenheden niet te snel tevreden stellen. Integendeel, men moet het resultaat proberen te maximaliseren.

Ten derde is er het probleem van de publiekgerichtheid van Arohm. Al jaren dringen we erop aan dat de Arohm iets aan haar public relations doet, en zich meer openstelt voor het grote publiek. Er is volgens mij geen enkele administratie die zo ontogankelijk is als Arohm. Dat was vroeger zo en dat

**Beysen**

is – ondanks misschien enkele lichte verbeteringen – nog steeds zo. We moeten dit nog steeds stuitend noemen. De Arohm-medewerkers zouden beter dan wie ook moeten beseffen dat zij een publieksvriendelijk karakter moeten hebben. Mensen die een bouwaanvraag indienen, zitten met veel vragen. Als men hun dan geen goed aanspreekpunt geeft, dan zal dit zich politiek wreken. Daar gaan we dan allemaal onder gebukt.

Ten slotte wou ik even reageren op het tekort aan mensen en middelen. Dat verhaal horen we al jaren. Als men vaststelt dat men daar – om welke reden ook – niets aan kan doen, dan betekent dit dat men organisatorisch een aantal ingrepen moet doen die het percentage gevoelig opdrijven. Men moet de moed hebben te garanderen om binnen een bepaalde termijn een antwoord te kunnen geven aan iedereen die een aanvraag indient. Zolang dit niet het geval is, zult u niet de nodige incentives geven aan uw administratie om van 78 naar 100 percent te gaan.

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

**Minister Eddy Baldewijns** : Mijnheer Beysen, men kan de cijfers inderdaad vanuit verschillende invalshoeken bekijken. Wanneer men 80 percent behaalt, kan men inderdaad zeggen dat een vijfde nog niet werd verwezenlijkt. Maar men moet ook

de evolutie bekijken, en zien van waar men komt. Vroeger bereikte men niet eens de helft, nu komen we in bepaalde gevallen aan 80 percent. De betrokken administraties verdienen daarvoor toch een bemoedigend woord.

Inzake de studie en de timing daarvan, kan ik u meedelen dat de eerste vergadering heeft plaatsgevonden op 7 januari. De eerste fase moet afgerond zijn op 9 april. Dan zal ik u de eerste resultaten kunnen meedelen. U zult het wel met mij eens zijn dat dit alles, gezien de verschillende regelgevingen, geen gemakkelijke oefening wordt.

**Met redenen omklede motie**

**De voorzitter** : Door de heer Beysen 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 vergadering uitspreken.

Het incident is gesloten.

[...]

– *De vergadering wordt gesloten om 16.30 uur.*

---