

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2000-2001

17 mei 2001

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN RUIMTELIJKE ORDENING

Vraag om uitleg van de heer André Van Nieuwkerke tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de opmaak van een stedenbouwkundige verordening in verband met activiteiten en constructies op het strand

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de opmaak van het provinciaal structuurplan Antwerpen

Vraag om uitleg van de heer Jos Bex tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de herwaardering van de voetwegen in het kader van de ruimtelijke structuurplanning van de gemeenten

Vraag om uitleg van de heer Jos Bex tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de problematiek van vliegtuiglawaai en woningisolatie

Vraag om uitleg van de heer Dirk De Cock tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de gemeentelijke structuurplannen Vlaanderen

Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening

Donderdag 17 mei 2001

VOORZITTER : De heer Jacques Timmermans

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.01 uur.*

Vraag om uitleg van de heer André Van Nieuwkerke tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de opmaak van een stedenbouwkundige verordening in verband met activiteiten en constructies op het strand

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Van Nieuwkerke tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de opmaak van een stedenbouwkundige verordening in verband met activiteiten en constructies op het strand.

De heer Van Nieuwkerke heeft het woord.

De heer André Van Nieuwkerke : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, naar aanleiding van mijn schriftelijke vraag nummer 69 van 4 november 1998 over de noodzaak van de opmaak van een stedenbouwkundige verordening betreffende activiteiten en constructies op het strand, werd door de administratie Waterwegen en Zeewezen, afdeling Waterwegen Kust van het Vlaamse Gewest een studie opgesteld in samenwerking met het provinciebestuur van West-Vlaanderen en in het kader van het project Geïntegreerd Kustzonebeheer. Deze studie ligt momenteel ter kennisgeving bij de Vlaamse regering.

In het ontwerp van provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen, voorlopig vastgesteld door de provincieraad op 29 juni 2000, wordt reeds een beleidskader inzake strandconstructies geformuleerd. De dringende nood aan een juridisch kader staat buiten kijf. Het Noordzeestrand, als laatste min of meer ongeschonden open ruimte langs onze kust, wordt immers bedreigd door

steeds meer grootschalige en vaste constructies ten behoeve van allerlei sporten en andere recreatieve activiteiten. Vroeger was er enkel het fenomeen van de badkarretjes, maar nu ziet men ook houten constructies met een betonnen fundament opduiken. Deze constructies staan soms dicht bij waardevolle duingebieden. Dat geldt voor het hele gebied tussen Het Zoute en Knokke enerzijds en De Panne anderzijds. Er is geen eenduidig beleid terzake. Hier en daar worden er concessies verleend. De burgemeesters van onze kustgemeenten doen aan lobbywerk. Uiteraard is het strandgebeuren ook een toeristische troef, maar dat neemt niet weg dat er dringend een zekere mate van ordening nodig is.

Het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen bevindt zich momenteel in de fase van de finale opmaak. De provinciale planologische dienst kreeg de opdracht te werken aan een stedenbouwkundige verordening terzake, in nauw overleg met de betrokken Vlaamse administraties en de kustgemeenten. Het is echter momenteel niet duidelijk welk bovenlokaal beleidsniveau deze taak op zich neemt. Gaat het hier over de provincie, die bereid is deze taak op zich te nemen, of het gewest ? Welke zijn de inzichten van de minister ?

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer de voorzitter, geachte leden, in het richtinggevend gedeelte van het ontwerp van provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen, dat inmiddels voorlopig werd vastgesteld door de provincieraad en waarover het openbaar onderzoek vrijwel helemaal is verricht, is een vrij gedetailleerd beleidskader uitgewerkt met betrekking tot strandconstructies.

Doel van het beleidskader is het formuleren van een eenvormige aanpak voor het al dan niet toelaten van bebouwing op het strand. Inzake functio-

Van Mechelen

nele categorisering worden een aantal soorten onderscheid gemaakt. Zo is er een onderscheid tussen tijdelijke constructies – dus in de periode van april tot oktober – en permanente constructies. Er is een onderscheid tussen commercieel recreatieve voorzieningen en openbaar toegankelijke nutsvoorzieningen. Wat daarmee wordt bedoeld, is expliciet gemaakt in een vrij gedetailleerde lijst, die ik u zal bezorgen. Er wordt eveneens een onderscheid gemaakt naargelang schaalgrootte. Er wordt gestipuleerd dat het verschil tussen kleinschalige en groot-schalige constructies in overleg met de betrokken gemeenten moet worden geoperationaliseerd op basis van de ruimtelijke draagkracht. Daarbij moet rekening worden gehouden met criteria zoals ruimtelijke impact, omgevingsimpact en verkeersimpact.

Qua zonering onderscheidt het ontwerp van provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen vier zonecategorieën met betrekking tot nieuwe, tijdelijke en permanente constructies en te regulariseren constructies. Daarbij spelen een aantal ruimtelijke elementen een rol. Zone A behelst het strand ter hoogte van een dijk met aanpalende aaneengesloten bebouwing. Men legt een aantal beperkingen op en formuleert voorstellen over wat kan in deze zone. In deze zone kunnen commercieel-recreatieve voorzieningen voor een ruimer publiek en openbaar toegankelijke voorzieningen voorkomen, op voorwaarde dat ze kleinschalig zijn en geen verkeer genereren. Bovendien moeten permanente constructies in zone A worden geïntegreerd in de dijk. Zone B behelst het strand ter hoogte van een dijk met aanpalende niet-aaneengesloten bebouwing. In deze zone kunnen tijdelijke en permanente constructies voor commercieel-recreatieve voorzieningen ten dienste van specifieke doelgroepen voorkomen.

Zone C beslaat het strand ter hoogte van aanpalende niet-aaneengesloten bebouwing, waaronder toeristisch-recreatieve verblijfsaccommodatie, zonder dijk. Er wordt bekeken of zone C aan zone A of zone B grenst. Op basis van die verhouding gelden zeer specifieke maatregelen. Zone D is een strand ter hoogte van gebieden met weinig of geen bebouwing. Het spreekt vanzelf dat in deze zone enkel nog tijdelijke constructies kunnen ten behoeve van reddingsdiensten, en een beperkt aantal tijdelijke gezinscabines. Dit is de meest kwetsbare zone. De regelgeving die in dit verband wordt voorgesteld, is vrij streng.

Voormeld ruimtelijk beleid voor strandconstructies, zoals opgenomen in het structuurplan, voorziet in één uitzondering. Voor het strand van Bredene tot Vosseslag, dat deel uitmaakt van De Haan, wordt voorgesteld een bijkomende beleidsvisie te ontwikkelen. Dit gezien het specifieke karakter ervan, dat wordt bepaald door het duinencomplex en de afwezigheid van een dijk. De indeling in vier zones is hier dus niet van toepassing.

Verder wordt voorgesteld dat de strandconstructies ook een aantal normen opgelegd zouden krijgen. Qua architectuur zouden ze moeten voldoen aan kwaliteitsnormen op het vlak van constructie, materiaal en esthetica. Ook permanente constructies moeten zo worden geïntegreerd dat ze visueel zo weinig mogelijk belastend zijn. Qua verankering en opbouw moeten deze permanente constructies als niet-definitief worden geconcipieerd. Er mag dus geen sprake zijn van beton van meters dik : ze moeten zo gebouwd zijn dat ze vlot te verwijderen zijn.

Het ontwerp van provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen komt er aan. Ik heb net een brief ontvangen van de bevoegde bestendig afgevaardigde. Er wordt echt aan doorgewerkt en men staat al heel ver. De vraag rijst hoe deze beleidsvisie nu moet worden vertaald. In overleg met de administratie stellen we resoluut dat de afbakening van deze zones juridisch moet worden vertaald in provinciale uitvoeringsplannen. Dit gebeurt nu ook al op het vlak van het kampeerbeleid. We zien hierin een taak voor de provincie. We verwachten dan ook dat de provincie West-Vlaanderen een provinciaal uitvoeringsplan opmaakt voor de bezetting van deze strandzones.

Aan de noodzaak van een beleidskader met betrekking tot de strandconstructies wordt niet getwijfeld. Dit wordt trouwens ook bevestigd in het bindende gedeelte van het ontwerp, op bladzijde 13. We hebben er alle belang bij daar zo snel mogelijk mee door te gaan. Mijn administratie Arohm heeft in haar advies van 13 december 2000 geen enkele opmerking geformuleerd met betrekking tot deze opties. Dus zowel Arohm als ARP hebben het licht op groen gezet. Ik had de bestendig afgevaardigde vorige week uitgenodigd, maar hij heeft zich ter elfder ure moeten laten verontschuldigen. Het is onze bedoeling met alle bestendig afgevaardigden te bekijken hoe ver de zaken nu staan. We willen hen vragen te anticiperen op de goedkeuring van het structuurplan door het voorbereiden van een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan.

De voorzitter : De heer Van Nieuwkerke heeft het woord.

De heer André Van Nieuwkerke : Ik ben tevreden met dit antwoord. Hieruit blijkt de wil om het strand te vrijwaren van allerlei soorten constructies, of er althans een ordening in te brengen. Dat is positief. Verder is er nu duidelijkheid over wie de verantwoordelijkheid neemt voor de uitvoering. Zowel provincie als gewest zeggen dat er iets moet gebeuren. Nu kan dat worden vertaald in een goed, gezond, open ruimtelijk beleid.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de opmaak van het provinciaal structuurplan Antwerpen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de opmaak van het provinciaal structuurplan Antwerpen.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, geachte leden, mijnheer de minister, u moet binnenkort een eindoordeel uitspreken over het voorstel van provinciaal structuurplan van de provincie Antwerpen. Aan de opmaak van dit plan en de goedkeuring ervan in de Antwerpse provincieraad is een ruime inspraakprocedure vooraf gegaan, waarbij een groot aantal burgers, verenigingen en gemeenten hebben gebruikgemaakt van de mogelijkheden die ze hadden om bezwaren in te dienen bij de voorstellen van het structuurplan. Toch is niet alles even open en eerlijk verlopen. Mensen of gemeentebesturen kunnen immers maar reageren tegen geplande infrastructuurprojecten die een zware inbreuk betekenen op de leefbaarheid van hun woonomgeving of zelfs hun hele streek als deze projecten op voorhand zijn opgenomen in het ontwerp van plan. Als grote projecten pas opduiken in de fase van de bezwaarstelling bij de regionale adviescommissie is er iets grondig mis.

Dit feit heeft zich nu precies voorgedaan in verband met het doortrekken van de expresweg N171 tussen Kontich en Boom. Dit is toch geen klein

project. Dat blijkt afdoende uit het feit dat het de gemeederen in de Rupelstreek al jaren verhit, met comités voor en tegen de aanleg van deze missing link. Recent bleek bovendien dat, naast enkele Rupelgemeenten, ook gemeenten zoals Edegem, Mortsel en Kontich grote bezwaren hebben bij het doortrekken en vrezan voor het aanzuigeffect en meer verkeer in hun reeds oververzadigde kernen. Wat blijkt nu ? Deze belangrijke wegverbinding werd niet opgenomen in het oorspronkelijke ontwerp van plan, en dat ondanks het feit dat deze verbinding expliciet als aanbeveling was opgenomen in het mobiliteitsplan van de Rupelstreek. Iedereen wist dat dit een van de heikele punten was in de infrastructuurdiscussie in de hele Rupelregio. Gevolg : gezien er geen project was opgenomen in het ontwerp van structuurplan, konden noch burgers noch verenigingen of gemeentebesturen hier tegen bezwaar aantekenen. Misschien was dit een bewuste strategie om een openbare procedureslag te ontwijken. In de fase van de bezwaarschriften werd de N171 dan plots wel weer opgevisst, op basis van amper vier bezwaarschriften, waaronder één van de gemeente Boom. De vele tegenstanders, waaronder een reeks van gemeentebesturen, hebben hiertegen geen enkel verhaal meer. Dat is toch wel een staaltje van manipulatie, en dat terwijl zowat alle andere voorstellen om op soortgelijke wijze ter elfder ure nog grote infrastructuurprojecten binnen te sluizen in het structuurplan, werden tegengehouden. Het mobiliteitsplan van de Rupelstreek geldt als excuus. Daarbij moet dan toch duidelijk worden aangestipt dat een aantal buurgemeenten die niet in de Rupelstreek liggen – Edegem, Kontich, Mortsel – helemaal niet betrokken waren bij de opmaak van dit plan. Er bestaan voorsnog geen provinciale mobiliteitsplannen, dus was de beraadslaging over een provinciaal structuurplan eigenlijk de enige officiële kans op inspraak.

Mijnheer de minister, vindt u de gevolgde werkwijze eerlijk ? Wordt daarmee geen afbreuk gedaan aan het recht op een volwaardige inbreng van alle burgers, verenigingen en gemeentebesturen ? Is het niet nodig dit project uit het structuurplan te lichten en hierover een volwaardige consultatieronde te houden, waarbij iedereen wordt gehoord en dat tegelijkertijd, met dezelfde rechten ? Wanneer zult u zich uitspreken over het provinciaal structuurplan Antwerpen ?

De voorzitter : De heer van den Abeelen heeft het woord.

De heer Marc van den Abeelen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb bewondering

van den Abeelen

voor de wijze waarop de heer Malcorps de indruk wil wekken dat er over deze problematiek geen inspraak is geweest en dat men niet de kans heeft gekregen om zich erover uit te spreken. Ik was nog maar pas burgemeester – en dat is al jaren geleden – toen de mobiliteitsstudie van de Rupelstreek al werd aangevat. De gemeente Aartselaar was daar op dat ogenblik zelfs niet bij betrokken. Dat is pas in een tweede fase gebeurd, omdat men het geld van Aartselaar nodig had om het te financieren. We hebben toen voldoende geconsulteerd. Het studie-bureau dat toen de studie uitvoerde, ging eerst zelfs uit van de premisse dat die weg niet noodzakelijk zou zijn. Gaandeweg hebben de wetenschapslui en de ingenieurs vastgesteld dat de overlast van die aard was dat die weg er zeker moest komen. Het gaat hier niet over een autosnelweg, zoals men soms beweert. Het gaat slechts over een tweevaksbaan, waarbij men de uitgraving gebruikt om bermen te maken tegen het geluid.

Er is een probleem met één burgemeester, die zelf met zijn familie zeer dicht bij deze weg woont en niet gespeend is van enig eigenbelang. Die man is op een bepaald ogenblik gaan dwarsliggen. Tot voor de laatste gemeenteraadsverkiezingen waren alle gemeenten unaniem voorstander van de weg. Men heeft vijf jaar lang telkens opnieuw enquêtes verricht. Op een bepaald ogenblik is Schelle van kamp veranderd, bij de coalitiewissel. Er was daar sprake van een partijpolitieke overeenkomst, waarbij twee burgemeesters elkaar wensden te steunen.

Als de heer Malcorps het heeft over Mortsel, dan denk ik dat hij het plan niet heeft bekeken. Volgens mij is Mortsel helemaal niet betrokken bij heel deze problematiek. De gemeente zal er ook geen last van hebben. Het is alleen zo dat de burgemeester van Mortsel tot de partij van de heer Malcorps behoort. Kontich heeft terecht een opmerking gemaakt. Ik zou hetzelfde doen, mocht ik daar aan het roer staan. Er is inderdaad een gedeelte dat voor overlast kan zorgen. Daarvoor is evenwel een oplossing voorhanden. Dat kan allemaal worden geregeld binnen dat plan. Had men nog eens een bevraging moeten doen, dan denk ik dat de uitkomst hetzelfde zou zijn. Bij het ruimtelijke uitvoeringsplan hebt u echter nog elke kans om alle mogelijke bewaren te opperen. Dan gaat het wel over diegenen die er een onmiddellijk belang bij hebben.

Dit lijkt me een vertragingsmanoeuvre dat men moeilijk kan verkopen aan de mensen die in de streek wonen waar deze weg zou komen. Ik denk

dat daar een grote consensus bestaat. Volgens mij wil 90 percent van de mensen deze weg wel. Trouwens, de weg was gepland. Men was gestopt midden in een wei en dat laatste stuk zou dan niet meer mogen. Zo neemt men echter een loopje met de historische waarheid en de economische wekelijkheid van vandaag.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer de voorzitter, ik zal me niet meteen uitspreken over de vraag of de gevolgde werkwijze eerlijk is, maar wel over de vraag is of deze werkwijze wettig is. Onder meer daartoe ben ik door het parlement aangesteld. De vraag rijst dus of met de wijze waarop de problematiek van de N171 is opgenomen in het provinciaal structuurplan Antwerpen al dan niet afbreuk werd gedaan aan het recht op een volwaardige inbreng van alle burgers, verenigingen en gemeentebesturen.

Het decreet houdende de ruimtelijke ordening heeft voorzien in een duidelijke en openbare procedure voor de goedkeuring van een provinciaal ruimtelijk structuurplan. Ik verwijs in dat verband naar de artikelen 24 tot 29. In principe moet een volwaardige inbreng van alle betrokken partijen dus kunnen worden gegarandeerd. Conform het subsidiariteitsbeginsel behoort het volledig tot de verantwoordelijkheid van het provinciebestuur – dus de bestendige deputatie en de provincieraad – om te voorzien in een degelijke en democratische inbreng bij de opstelling en goedkeuring van een provinciaal ruimtelijk structuurplan als eigen ruimtelijk beleidsplan. Het decreet creëert hier dus een juridisch kader. De concrete invulling komt vanzelfsprekend toe aan de betrokken overheid, dus het provinciebestuur.

Ik kom nu tot de kern van de zaak. Als gevolg van bezwaren, geuit tijdens het openbaar onderzoek kunnen er steeds wijzigingen, aanvullingen of weglatingen gebeuren. Het is niet verplicht om deze wijzigingen steeds opnieuw aan een openbaar onderzoek te onderwerpen. De procedures zouden daardoor immers te lang aanslepen, wat niet zou getuigen van behoorlijk bestuur.

Aan het bestaande dossier werd een infrastructuurwerk toegevoegd door de provincie als gevolg van het openbaar onderzoek. Ook het tegengestelde is mogelijk : een infrastructuurwerk kan ook worden geschrapt ten gevolge van het valideren van bezwaren tijdens het openbaar onderzoek. Ook in dat geval krijgen de voorstanders van het

Van Mechelen

niet aangehouden infrastructuurwerk niet opnieuw de kans om tegen de beslissing beroep aan te tekenen. Het mes snijdt dus aan twee kanten.

In het besproken geval heeft de provincie volgens mijn administratie met alle mogelijke kennis van zaken een beslissing genomen. Vermits het de bedoeling is van het decreet dat elk van de drie niveaus de volle verantwoordelijkheid draagt voor de eigen bevoegdheden, wil het hoger niveau niet betuttelend optreden. De genomen beslissingen worden gerespecteerd, op voorwaarde dat ze op een wettelijke basis berusten. In dit dossier is dat kennelijk het geval.

Mijnheer Malcorps, ik geloof niet dat er sprake was van opgezet spel. Mijnheer van den Abeelen hield een pleidooi pro domo en stelde dat de zaak reeds jaren aansleepte en de plannen reeds bekend waren. Ik ben van mening dat we moeten proberen te vermijden dat dergelijke infrastructuurwerken na een openbaar onderzoek worden toegevoegd aan een structuurplan. Bij dit soort dossiers moeten we proberen om rekening te houden met alle inspraakprocedures. Het is wenselijk om ze allemaal te kennen ten tijde van het openbaar onderzoek.

Ik ben echter niet van mening dat de provincie moet worden teruggefloten. De meeste nota's van de administratie dateren van vóór uw vraag. Ze werden met andere woorden geformuleerd in alle onafhankelijkheid. De administratie Ruimtelijke Ordening stelt in de nota's dat met de omvangrijke en gedetailleerde adviezen van de administratie rekening werd gehouden. Een aantal aanbevelingen van de administratie werden trouwens overgenomen in het voorstel van definitief besluit.

Mijnheer Malcorps, u vraagt of het nodig is om het project uit het provinciaal structuurplan te lichten en er een volwaardige consultatieronde over te organiseren. Ik meen dat we moeten teruggevallen op het subsidiariteitsbeginsel. Tijdens besprekingen met de bestendige gedeputeerden komt dit onderwerp ook aan de orde. Ik heb de indruk dat zij niet voldoende beseffen wat de gevolgen zijn van een provinciaal structuurplan en dat ze evenmin weten welke bevoegdheden ze met volle draagkracht zullen overnemen van het Vlaams Gewest. Het gewest zal zich immers voor 100 percent terugtrekken uit een aantal dossiers. De provincie zal bijgevolg terzake de volledige verantwoordelijkheid op zich moeten nemen.

De N171 tussen de A1/E19 en de A12 werd in de besluitvorming niet geselecteerd als een primaire weg. Dat biedt de provincie de mogelijkheid om de weg te onderzoeken op zijn bovenlokale betekenis. Dat houdt in dat niet het gewest, noch de gemeente een beslissing neemt, maar de provincie. Het provinciebestuur heeft op basis van de bezwaren, van het uitdrukkelijke advies van de Regionale Commissie voor Advies en van de opgemaakte relevante studies, waaronder het Mobiliteitsplan Ruppelstreek, geoordeeld dat de weg een bovenlokale functie vervult. De weg werd daarom geselecteerd als een secundaire verbinding van het type-1 met het hoofdwegennet.

In het licht van mijn goedkeuringsbevoegdheid komt het me enkel toe om na te gaan of het Provinciaal Structuurplan Antwerpen werd opgemaakt conform de principes van het RSV. Ik kan niets toevoegen aan een provinciaal structuurplan.

In het ontwerp van ministerieel besluit dat werd klaargemaakt door de administratie ter goedkeuring van het provinciaal structuurplan staat: 'Bij de uitwerking van de streefbeelden voor de N19 als secundaire weg type-1 tussen de E313 te Geel en de grens met de provincie Vlaams-Brabant, en voor de N171 als secundaire weg type-1 tussen de E19 te Kontich en de A12 te Aartselaar, moet een weerstand- of filtereffect worden ingebouwd om te voorkomen dat beide secundaire wegen type-1 de facto als een primaire weg 1 tussen de twee hoofd- en primaire wegen zullen functioneren'. Met dit bindend besluit wordt met andere woorden benadrukt dat de verbindingsweg N171 tussen de E19 en de A12 een bovenlokaal karakter moet hebben en geen primair karakter mag krijgen. De facto wordt bepaald dat geen 2x2-baansweg mag worden aangelegd. Het moet een beperkte ontsluitingsweg worden.

Een Provinciaal Structuurplan is een visievorming. Daarbij wordt rekening gehouden met alle mogelijke imperatieven. Het is slechts een eerste richtinggevende stap. Om de plannen uit te voeren, moet de weg uiteraard worden ingetekend in een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan. Vanzelfsprekend moet daarbij de procedure van het openbaar onderzoek opnieuw volledig worden gevolgd, zodat alle betrokkenen opnieuw hun mening en hun eventuele bezwaren kenbaar kunnen maken. Het dossier wordt dus vervolgd.

Uw derde vraag is onheus, maar ik kan u antwoorden dat ik zal proberen om het plan nog vóór de zomer goed te keuren.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik ben blij dat nogmaals wordt bevestigd dat het om een secundaire weg gaat en dat met andere woorden het nodige zal worden gedaan om te verhinderen dat het een primaire weg wordt. Niemand gelooft echter dat de weg niet zal worden gebruikt als sluipteggen tussen de twee autosnelwegen. De mensen ter plekke staan er nogal sceptisch tegenover.

Mijnheer de minister, de mobiliteitsplanning blijft een groot probleem. Misschien moet die worden besproken met minister Stevaert. Ik ben het met u eens dat voor de Rupelstreek het nodige overleg werd gevoerd en er voldoende inspraak was van de betrokkenen. Toch zijn er ook gemeenten die vlakbij de Rupelstreek liggen en ook gevolgen ondergaan van het mobiliteitsplan. De schaal van de plannen vormt dus het probleem.

Ik geef u een voorbeeld uit mijn regio. Wommelgem, Wijnegem en Ranst zullen een mobiliteitsplan opmaken. Zo'n plan zal natuurlijk ook impact hebben op de gemeenten die vlak naast die streek liggen, zoals Zandhoven. Ik herhaal dat de schaal van de mobiliteitsplanning eens moet worden bekeken. We kennen nog niet dezelfde gefaseerde opbouw als voor de ruimtelijke structuurplannen.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer Malcorps, het klopt dat de schaal een probleem kan vormen. Het probleem kwam drie weken geleden ter sprake tijdens een werkvergadering. Het was een vergadering met de gemeentebesturen en met minister Stevaert. Er werd uitdrukkelijk gevraagd om het mobiliteitsplan uit te breiden en Wommelgem, Wijnegem en Ranst minstens Zandhoven toe te voegen. We willen immers niet te kampen krijgen met problemen zoals bij de ontsluiting van de industriezones te Geel-Herentals. Daar is de omvattende visie volledig verloren gegaan, omdat werd gewerkt door het aaneenplakken van allemaal kleine puzzelstukjes. De schaal van een goed mobiliteitsplan moet voldoende groot zijn. Het plan moet echter ook werkbaar zijn en begrensd blijven.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jos Bex tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de herwaardering van de voetwegen in het kader van de ruimtelijke structuurplanning van de gemeenten

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bex tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de herwaardering van de voetwegen in het kader van de ruimtelijke structuurplanning van de gemeenten.

De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, in feite heb ik een beetje geluk gehad omdat deze vraag een paar weken werd uitgesteld, want ondertussen heeft de pers veel aandacht besteed aan dit onderwerp. Ik hoop dat ik met deze vraag ook uw aandacht kan trekken, want dat zou me veel plezier doen.

De gemeente Holsbeek werd onlangs in hoger beroep veroordeeld tot het vrijmaken van een vijftal voetwegen in de gemeente, tenzij voor deze wegen een procedure tot afschaffing werd ingezet of binnen een redelijke termijn de afschaffings- of verleggingsprocedure wordt ingezet en afgerond met overmaking van het dossier aan de provinciale overheid. Deze beslissing van de rechtbank is bijzonder merkwaardig in vergelijking met vroegere vonnissen.

Het vonnis moet worden gevoegd bij de vele procedures die in meerdere gemeenten door particulieren of verenigingen werden opgestart voor het behoud van het historisch wegenpatrimonium dat is weergegeven in de Atlas der voetwegen. In de ene gemeente neemt de lokale overheid het op voor de particuliere belangen van aangelanden die op onrechtmatige wijze wegen afsloten en toe-eigenden. In andere gemeenten verdedigt de lokale overheid het recht op doorgang voor haar burgers langs deze zogenaamde kerk- of veldwegen. Sinds mijn vraag in de pers is gekomen, heb ik reacties gekregen uit heel Vlaanderen. Het valt echt op dat een aantal gemeenten pro voetwegen is en een aantal andere contra. Soms wisselt het standpunt tegenover voetwegen naargelang de coalitie wijzigt. Het is dan ook aangewezen om één duidelijke lijn te bepalen.

Bex

Het is juist dat de voetwegen gaandeweg werden verwaarloosd. Het klopt dat ze niet altijd en overal door de gemeenten werden onderhouden zodat de toegankelijkheid voor iedereen kon worden gewaarborgd. Bijna alle voetwegen werden en worden geregeld gebruikt door wandelaars, natuurliefhebbers en recreanten. Zij dienden daartoe vaak de wederrechtelijk aangebrachte hindernissen te overwinnen. Dat had heel wat discussies tot gevolg over schadeloosstelling, vermeende onrechtmatige vernietiging van afsluitingen, enzovoort. Ik verwijs even naar de studie die professor Draye heeft gemaakt in opdracht van de Koning Bouwdewijnstichting. Zij legt in de studie de nadruk op het casuarrest dat bepaalt dat een weg open moet worden gehouden indien die in de voorbije dertig jaar minstens éénmaal werd gebruikt.

Niet alle in de Atlas voorkomende voetwegen hebben momenteel een duidelijke functie. In veel gevallen is er helemaal geen verband met de functie die aanleiding heeft gegeven tot het historisch ontstaan van de voetwegen. Voor sommige voetwegen kan men er makkelijk van uitgaan dat een afschaffing of verlegging is aangewezen. Daarvoor bestaan procedures die de rechten van alle betrokkenen vrijwaren. Zolang deze evenwel niet worden opgestart, is het wenselijk dat de betreffende voetwegen ten eerste open blijven, ten tweede worden aangeduid zodat de ligging ervan publiek bekend is, en ten derde worden opgenomen in een inventaris waarin nieuwe en hedendaagse bestemmingen worden aangeduid.

De opmaak van de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen vormt een unieke gelegenheid om de Atlas der voetwegen, die dateert van 1841, te actualiseren en om na te gaan welke functies aan de voetwegen kunnen worden gegeven in het licht van de toekomstige ruimtelijke invulling van het gemeentelijk grondgebied.

De voetwegen kunnen in de bebouwde kom als alternatieve voet- en fietspaden worden ingericht. Ze kunnen worden gepromoot voor kortafstandsverplaatsingen naar school of naar de lokale winkel. Ze kunnen bepaalde trajecten verkorten en dus de mobiliteit van de trage weggebruiker verbeteren.

In sommige gevallen kunnen de voetwegen worden aangelegd als een nuttig fietspad tussen de dorpen. Andere kunnen als bovengemeentelijke fietsverbindingen dienst doen. Dat zou ons alleszins de onteigeningsprocedures besparen die nodig zijn om een fietsnetwerk aan te leggen. In vele gevallen

lopen de voetwegen immers parallel met grote verkeersassen waarlangs degelijke vrijliggende fietspaden ontbreken.

Onder de bevolking leeft een grote vraag naar recreatieve fietspaden, wandelwegen, ruitersparcours en andere recreatieve toepassingen van de wegen. In veel gevallen zal de eenvoudige openstelling en bewegwijzering volstaan om meer en effectief gebruik ervan te waarborgen. Het openstellen van de voetwegen zal in grote mate bijdragen tot een grotere natuurbeleving. Ik vermoed dat de minister van Leefmilieu daarmee alleen maar gelukkig kan zijn.

Joggers, wandelaars, fietsers en ruiters kunnen van de voetwegen hun gedroomde parcours maken om aan actieve sportbeoefening te doen. Hiervoor zijn geen grote infrastructuurwerken nodig. Bovendien zullen de sporters hun geliefkoosde sport dicht bij huis kunnen beoefenen. Ik vermoed dat de minister van Sport daarmee alleen maar gelukkig kan zijn.

Ik heb er reeds op gewezen dat de lokale, maar ook de bovengemeentelijke fietsmobiliteit tegen een relatief lage kostprijs sterk kan worden bevorderd door de herinrichting van de zeer goed gelegen voetwegen. Gisteren vond in dit parlement een vergadering plaats van Langzaam Verkeer. De minister van Mobiliteit was aanwezig en heeft reeds beaamd dat hij met dit voorstel alleen maar gelukkig is.

Uiteraard hebben de voetwegen ook voor de minister van Toerisme een grote meerwaarde.

Ik heb reeds gewezen op de voordelen voor de schoolgaande jeugd. Gezonde ontspannings- en ontmoetingsgelegenheid in de eigen buurt, is bevorderlijk voor het sociaal weefsel. Ik kan zo nog een hele reeks voorbeelden geven en argumenten opsommen om het pleidooi voor een gefundeerde benadering en het geven van duurzame oplossingen voor het voetwegendossier te ondersteunen.

Een dergelijke benadering is te verkiezen boven het dure en omslachtige procederen. In mijn gemeente wordt al tien jaar geprocedeerd voor het recht op doorgang op één voetweg. Een procedureslag is steeds omslachtig en duur, maar dient eigenlijk alleen om te laten bevestigen dat een voetweg die is opgenomen in de Atlas een openbare weg is, en als die weg in privé-bezit is, om te bevestigen dat het recht op doorgang moet worden verleend.

Bex

Mijnheer de minister, bent u bereid om naar aanleiding van de opmaak van de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen de herwaardering van de voetwegen te stimuleren omwille van de vele opgesomde en andere motieven ? Kunnen uw collega-ministers vanuit hun diverse bevoegdheden niet meewerken om het particulier belang van enkelen – degenen die de wegen afsluiten – ondergeschikt te maken aan de algemene maatschappelijke verzoeken van een grote meerderheid van de bevolking ?

Ik verwees al even naar de vergadering van Langzaam Verkeer die gisteren in dit gebouw plaatsvond. Een van de sprekers was Paul Maes. Hij is een zelfstandig journalist. Zijn interesse gaat uit naar wandel- en fietsrecreatie. Onlangs schreef hij hierover een boek. Zijn referaat gisteren kreeg de titel 'Naar een Vlaams netwerk voor trage wegen'. Minister Stevaert heeft diverse keren opgemerkt dat de herwaardering van de voetwegen oplossingen kan bieden voor heel wat lokale mobiliteitsproblemen en een meerwaarde heeft op het vlak van het toerisme. Een afgevaardigde van de minister voor Toerisme bevestigde dit. De spreker gaf ons een lijst met 14 aanbevelingen voor het behoud van het buurtwegennet. We kunnen die zeker overnemen. Hij stelde onder meer dat de wet van 10 juni 1841, toen de Atlas werd opgemaakt, moet worden verfijnd en moet worden aangepast aan de nieuwe noden. Naast het stimuleren van het hertekenen van de Atlas der voetwegen en het actualiseren ervan, is het ook aangewezen om het juridisch statuut van de trage wegen op gewestelijk niveau opnieuw te bekijken. Eventueel moet de wet van 1841 worden herschreven.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer Bex, ik voel me een beetje tekortgedaan, want de ministers van Sport, van Mobiliteit, van Leefmilieu en van Toerisme mogen allemaal gelukkig zijn. Laat er echter geen twijfel over bestaan : uw warm pleidooi voor het openstellen en instandhouden van lokale voetwegen maakt ook de minister van Ruimtelijke Ordening heel gelukkig.

Toen ik nog schepen was van een kleine gemeente in het noorden van Antwerpen, hebben we een bitse strijd gevoerd om een aantal voetwegen open te krijgen. U had het over een strijd van tien jaar in uw gemeente. De weerstand van sommige eige-

naars kan in een aantal gevallen draconisch worden genoemd en staat in schril contrast met het maatschappelijk nut van het openstellen van bepaalde voetwegen.

Ik ben het eens met uw laatste opmerking over de nood aan het herschrijven van de wet. Een dergelijke actualisering van ons Wetboek, lijkt me een uitgelezen taak voor de Senaat.

Wat kunnen we doen vanuit Ruimtelijke Ordening ? U hebt reeds verwezen naar de gemeentelijke structuurplannen. Die vormen een goed instrument om iets te doen voor de voetwegen. De aandacht voor voetwegen past trouwens heel goed in de principes van het RSV. Ik verwijs naar de passage over de gewenste ruimtelijke structuur van het RSV. In verband met de ontwikkelingsperspectieven voor toeristisch-recreatieve infrastructuur in het buitengebied staat er : 'Ten einde de toeristisch-recreatieve aanbodelementen in het buitengebied en in de stedelijke gebieden met elkaar te verbinden en op elkaar af te stemmen, wordt netwerkvorming vooropgesteld. Pad en routes worden met elkaar verbonden en uitgerust als een samenhangend toeristisch-recreatief product. Het publieke karakter en de toegankelijkheid van deze paden moeten maximaal gegarandeerd blijven.'

Hoewel dit citaat niet specifiek betrekking heeft op netwerken van voetwegen met een louter gemeentelijk belang, maar eerder slaat op paden en routes langs waterlopen en spoorwegverbindingen met een bovenlokaal karakter, spreekt het vanzelf dat het enten van een meer fijnmazig netwerk van zuiver lokaal belang op een netwerk van bovenlokaal belang, de aantrekkelijkheid van het laatste netwerk in sterke mate zal verhogen.

Een tijd geleden ondernam mevrouw Vogels als schepen van Ruimtelijk Ordening in Antwerpen een actie waarbij fietsroutes die de normale hoofdroutes niet volgden, werden bewegwijzerd. Dat heeft een hele nieuwe dynamiek tot stand gebracht.

We zouden ook een stap verder kunnen gaan. Behalve een gemeentelijk, zou hier ook een provinciaal belang aangetoond kunnen worden. De bindingsstructuren, die juist de meerwaarde uitmaken van het openstellen en verbinden van deze voetwegen, kunnen van onschatbare waarde zijn voor de bewoners van onze steden en dorpen.

Volgens het principe van de subsidiariteit zijn de gemeenten het best geplaatst om hun bestaande

Van Mechelen

voetwegen in kaart te brengen, en om daarmee een actief ruimtelijk beleid te voeren. Wij van onze kant willen dat maximaal ondersteunen. Inmiddels hebben we niet nagelaten de administratie Arohm te verzoeken om de problematiek van de voetwegen op de agenda te plaatsen van het vooroverleg dat zij met de gemeenten heeft over de opmaak van deze plannen. Initiatieven van de gemeenten terzake zullen in het beleid van de Vlaamse overheid worden ondersteund.

Indien nodig kan de visie op de gemeentelijke voetwegen in de ruimtelijke uitvoeringsplannen worden uitgewerkt, waarna dan vanzelfsprekend onteigeningsplannen kunnen worden opgemaakt om de vroegere voetwegen in ere te herstellen. Een uitvoeringsplan kan een juridische basis zijn voor een onteigening, zodat u opnieuw bij ons terecht komt, en we sneller kunnen werken dan via de klassieke procedures voor de burgerlijke rechtbanken.

Alle instrumenten zijn voorhanden om op het geëigende niveau een efficiënt beleid te voeren. Ik deel uw mening dat het herstel van de voetwegen een belangrijke maatschappelijke meerwaarde kan hebben voor de ontwikkeling van sommige gebieden. We zijn en blijven bereid om er waar mogelijk onze schouders onder te zetten.

Het zou ook interessant zijn dat er op provinciaal niveau acties worden ondernomen, ter stimulering van de gemeentelijke netwerken van voetwegen. De provincie kan een belangrijke bijdrage leveren, in toepassing van het principe van de subsidiariteit, eventueel via het herinventariseren van de voetwegen. Het zijn immers ook de provincies die de atlassen bijhouden van de provinciale waterlopen. Waarom zouden ze ook geen atlassen opstellen van provinciale voetwegen, en waar mogelijk proberen een echt netwerk tot stand te brengen.

Ik heb veel sympathie voor uw campagne. Waar mogelijk zullen we de administratie er positief op laten inspelen.

De voorzitter : De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, en ik ben bijzonder verheugd dat ook u gelukkig bent met deze campagne. U suggereert om de wetgeving van 1841 eventueel te laten bijschaven door de Senaat. Ik vraag me echter af of dat ook niet hier kan gebeuren. Alle

wegen vallen immers onder de bevoegdheid van het Vlaams Gewest.

Waar dan ook, er moet in elk geval iets gebeuren. Het fundamentele probleem is dat de procedures die gevolgd moeten worden om het recht op doorgang af te dwingen voor een weg die eigenlijk openbaar is, zo lang duren dat veel mensen ontmoedigd raken en afhaken. Ook de gemeentebesturen hebben de moed niet om de procedures te blijven volgen. Als we het echt goed menen met de voetwegen, moet een einde gesteld worden aan die procedureslagen. Waar we dat moeten doen, laat ik voorlopig in het midden. Ik wil er met collega's in de Senaat over spreken.

Minister Dirk Van Mechelen : Ik zal daarover een bijkomend advies vragen van AJD, de juridische dienst van mijn administratie, om met zekerheid te weten te komen of we een decretaal initiatief moeten nemen, dan wel of het op een andere manier moet gebeuren. Heel wat van die dingen staan in het veldwetboek. Ik weet uit ervaring dat de AJD op een maximale interpretatie van onze decretale bevoegdheden staat. Als ze een opening kunnen vinden, dan zullen ze die zeker suggereren.

De heer Jos Bex : Ik heb teruggevonden dat een liberale senator geprobeerd heeft om de wetgeving van 1841 te wijzigen, toen de basis werd gelegd van de staatshervorming. Toen werd echter gezegd dat men niet met die materie moest bezig zijn, omdat ze ergens anders thuishoorde. Het is dus inderdaad nuttig bijkomend advies te vragen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jos Bex tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de problematiek van vliegtuiglawaai en woningisolatie

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bex tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de problematiek van vliegtuiglawaai en woningisolatie.

De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de federale regering heeft beslist tot een project om premies toe te kennen aan

Bex

de bewoners van woningen die gestoord worden door het lawaai van de luchthaven. De federale overheid heeft die opdracht doorgeschoven naar BIAC. Kwade tongen beweren dat dat gebeurde om te voorkomen dat andere mensen die ook last hebben van lawaai, maar niet van vliegtuigen, zich juridisch zouden kunnen beroepen op de procedure om ook isolatiepremies te krijgen. Het kan bijvoorbeeld gaan om huizen die gelegen zijn in de buurt van snelwegen. BIAC heeft nu op zijn beurt de firma RA uit Antwerpen belast met een onderzoek bij de burgemeesters van Vlaams-Brabant.

Is dat normaal ? Heeft de Vlaamse regering hier mee over kunnen beslissen ? Is het niet zo dat het ruimtelijk uitvoeringsplan voor de luchthaven uiteindelijk toch determinerend zal zijn voor de luchtcorridors en voor het in kaart brengen van de gebieden die door lawaai zullen worden gestoord ?

Federaal premier Verhofstadt heeft gezegd dat de normen die van toepassing zijn in Vlaanderen, niet in strijd mogen zijn met de normen voor Brussel. Hoe zal dat concreet worden toegepast op de kaart ? Naar verluidt heeft de federale minister van Mobiliteit gezegd dat er geen nieuwe hindergebieden zullen bijkomen. In hoeverre is de Vlaamse overheid daar bij betrokken ? Wordt er rekening gehouden met het ruimtelijk uitvoeringsplan waar de administratie Ruimtelijke Ordening vermoedelijk aan werkt ?

Intussen heb ik de hand kunnen leggen op de vragen die RA aan de burgemeesters stelt. Ik heb de indruk dat de vragenlijst tot doel heeft om hooguit één of twee van de twintig aangeschreven gemeenten over te houden. De vragen zijn gesteld in de zin van : 'Vindt u het goed dat dit gebeurt ? Neem u zelf geen maatregelen ? Is het niet overbodig ?'

Ik vraag me af of dat de gangbare procedure is. Moet er niet gewacht worden op het ruimtelijk uitvoeringsplan, om dan te definiëren welke gebieden in aanmerking komen en welke niet, en vervolgens voor iedere burger op gelijke wijze dezelfde premies voor woningisolatie toe te kennen ? Nu gebeurt het naar mijn gevoel à la carte.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer de voorzitter, collega's, we kennen inderdaad de federale beslissing van 12 februari 2000 over de nota die bedoeld is om eindelijk de knoop door te hakken in

de problematiek van de luchthaven van Zaventem en vooral inzake de geluidsoverlast. Wij hebben echter bij het opstellen van deze nota de pen niet mogen vasthouden.

Gezien vanuit het federale standpunt gaat de nota bijzonder ver. Er wordt een aantal zaken naar voren gebracht, waaronder planologische maatregelen. De inhoud van de nota is u ongetwijfeld bekend. Het betreft een beleid van industriële lintbebouwing als geluidsscherm, en een aangepaste ruimtelijke ordening. Er werd voorzien in een aantal maatregelen op basis van af te bakenen decibelcontouren.

Op initiatief van het studiebureau Resource Analysis werd mijn administratie gecontacteerd voor een verkennend vraaggesprek. Arohm had nogal wat vragen over de precieze machtiging van het studiebureau om dit onderzoek te voeren. Een welingelichte bron heeft me echter verzekerd dat er wordt gewerkt aan de juiste juridische regeling om de opdracht aan BIAC de nodige draagkracht te geven.

Het vraaggesprek met Arohm vond plaats op 7 mei 2001 om 11.00 uur. Resource Analysis verricht de studie in opdracht van BIAC. Het bureau heeft als opdracht voorstellen te formuleren over de concrete toepassing van de subsidie van geluidswerende isolatie in een aantal geluidscontourengebieden rond de luchthaven, op basis van de nachtcontouren, die in kaart gebracht zijn door de KUL.

Het bureau heeft zich blijkbaar tevens laten inspireren door de Nederlandse aanpak van Schiphol, die neerkomt op een actieve aanpak in plaats van een passieve subsidieregeling. Het bureau stelt ook dat, voorafgaand aan een subsidieregeling, eerst moet worden voorkomen dat er nog woningen worden gebouwd in de meest belaste zones rond de luchthaven. Daarvoor ontbreekt echter vooralsnog het juridisch kader. Er zal dus nog overleg nodig zijn.

In antwoord op de vragen werden door mijn administratie uiteraard geen standpunten ingenomen, maar veeleer denksporen aangegeven. Er werd vooral geprobeerd het bureau diets te maken binnen welke planningscontext we in Vlaanderen opereren. Er werd onder meer gevraagd om te onderzoeken in hoeverre de toepassing van de subsidiegebieden gebiedsgericht kon worden bekeken, in plaats van louter op basis van wetenschappelijk vast te stellen geluidscontouren die hele woninggroepen doorsnijden.

Van Mechelen

Mogelijk kunnen ook andere aspecten een rol spelen, bijvoorbeeld de ontsluitingsmogelijkheden, de geïsoleerde ligging van woonclusters, enzovoort. We pleiten dus voor een planologische visie die niet op één parameter, namelijk geluid, is gebaseerd, maar waarin aandacht wordt geschonken aan een veel bredere aanpak van de problematiek.

De rol van mijn administratie werd uitgeklaard in functie van de geluidsproblematiek. Ruimtelijke Ordening zou mogelijk een uitvoerende taak hebben in het laten opmaken van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan dat maatregelen tegen geluidshinder kan bevatten, indien dat nodig zou blijken. Welke maatregelen dat concreet kunnen zijn, werd buiten beschouwing gelaten. Wel werd gesteld dat er in een RUP enkel ruimtelijke maatregelen mogelijk zijn, en dus bijvoorbeeld geen milieuhygiënische. We moeten weten wie welk instrument waarvoor mag inzetten.

Er is ook gewezen op de maatregelen die reeds vroeger in dit verband zijn genomen in een gewestplanwijziging voor Halle-Vilvoorde-Asse. Er is bijvoorbeeld een wijziging doorgevoerd om de aanleg mogelijk te maken van geluidswallen en de bouw van geluidwerende gebouwen tegen grondlawaai. Tevens is verwezen naar bestaande studies, zoals de verkeersstructuurschets van de zone Zaventem, en naar lopende initiatieven, waaronder het masterplan van BIAC.

Mogelijk heeft Resource Analysis al vele administraties en besturen bevraagd omtrent de problematiek. Arohm heeft op 7 mei onze denksporen en invalshoeken aan het bureau meegedeeld.

Uw tweede vraag was of het RUP voor de luchthaven niet determinerend is. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen legt inderdaad op dat er een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan wordt opge maakt voor de luchthaven van Zaventem en de omgeving ervan. Daarin kunnen verschillende opties van Vlaams niveau worden vastgesteld, zoals de bijkomende ontsluitingen van de luchthaven. Daarover gaat een belangrijk debat, dat onder meer ook wordt gevoerd in het interministerieel comité onder leiding van federaal minister Durant. Het gaat dan vooral over de integratie van het spoorverkeer in de luchthaven.

Dat is allemaal bezig, zodat ik het voorbarig acht om daarover met een RUP te beginnen. Ook naar de impact van de luchthaven in de lawaai corridors is er nogal wat onderzoek aan de gang. Een ruimte-

lijk uitvoeringsplan is volgens ons slechts een van de instrumenten om het doel te bereiken. Op het moment dat er voldoende informatie beschikbaar is, zal dat instrument dan ook worden aangewend. Het spreekt voor zich dat daar heel wat voorbereidend onderzoekswerk voor nodig is. Dat gebeurt onder leiding van BIAC.

De derde vraag luidde in hoeverre de inzichten van BIAC en de opdrachthoudende firma getoetst werden aan de mobiliteitsplannen en geluidsnormen-regeling van de ministers Stevaert en Dua. Er werden inmiddels drie voorbereidende vergaderingen gehouden met BIAC, Belgocontrol, de afdeling Ruimtelijke Planning van Arohm, de kabinetten van federaal minister Daems, en van minister Stevaert en mezelf. Momenteel wordt door alle partijen een inventaris gemaakt van de knelpunten, inclusief die van de AWV en de NMBS.

Een plenaire vergadering met alle partijen en met de betrokken gemeentebesturen zou gepland zijn voor 4 juli aanstaande, met de bedoeling vast te stellen hoever iedereen staat, en hoe de informatie kan worden geïntegreerd. Daaruit zal stilaan duidelijk worden wie welke initiatieven zal nemen. Voor Ruimtelijke Ordening zal dat het opstellen zijn van een ruimtelijk uitvoeringsplan of van een soort van stappenplan om tot dat ruimtelijk uitvoeringsplan te komen.

De voorzitter : De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord, waaruit ik ook een en ander heb geleerd. Toch blijft er nog een vraag. Toen we gediscussieerd hebben over de HST-ontsluiting van Zaventem, waarvoor ik ook heb gepleit, had ik contact met de mensen van de NMBS op topniveau. Daar werd me gezegd dat omtrent het probleem van de ontsluiting van de luchthaven van Zaventem via de HST eigenlijk geen vooruitgang kon worden geboekt, omdat de Vlaamse overheid gevraagd had dat niet de NMBS zich zou bezighouden met het uittekenen ervan, en dat zou worden gewacht op een ruimtelijk uitvoeringsplan voor de luchthaven dat in opmaak was. Ik zie niet in hoe dit rijmt met het antwoord dat u mij nu als minister hebt gegeven over de opmaak van dat ruimtelijk uitvoeringsplan.

Er wordt gediscussieerd over de denksporen die omtrent de luchthaven zullen worden gevolgd. Er wordt gezegd dat die nog kunnen wijzigen, en dat men zoekt naar mogelijkheden die een goed compromis vormen tussen de aanpak van de problematiek van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de

Bex

optie om geen nieuwe gebieden aan te snijden. Aan de andere kant zegt u dat er geprobeerd wordt om niet meer te bouwen waar vliegtuigen lawaai veroorzaken. Daarvoor is uiteraard een ruimtelijk uitvoeringsplan nodig, en moet er gedefinieerd worden waar die vliegtuigen in de toekomst nog gaan landen.

Ik ben de laatste om te beweren dat het probleem bij Ruimtelijke Ordening zit, maar ik heb de indruk dat we, al naargelang van de benadering van de problematiek van de luchthaven, antwoorden krijgen die niet altijd met elkaar overeenstemmen. We draaien dus in rondjes.

Ik heb er gisteren over gesproken met de gouverneur van de provincie Vlaams-Brabant. Ik blijf bij mijn vrees dat de luchthaven, internationaal gezien, langzaam wordt doodgeknepen. Ik zal daarop later nog terugkomen. Ik pleit dus voor een geïntegreerde aanpak, zodat de leefbaarheid, zowel economisch als ecologisch, ook voor de buurt van de luchthaven, gevrijwaard kan blijven.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : We moeten ons er inderdaad voor hoeden om niet terecht te komen in het verhaal van de kip en het ei. Sommige beleidsinitiatieven die men federaal neemt, of vooral niet neemt, maken ons ongerust. Alles hangt met alles samen. U kent de discussie over de aanvliegers en de opstartroutes, en de maatregelen die zijn genomen door de Brusselse minister van Leefmilieu, de heer Gosuin, met alle gevolgen van dien voor Vlaanderen. Men moet beginnen met daarvoor oplossingen te vinden. Dat zal onder meer gebeuren in het masterplan van BIAC. Men moet duidelijk eens definitief die routes gaan bepalen. Het heeft immers geen enkele zin om in een ruimtelijk uitvoeringsplan vast te leggen welke de nachtcontouren zijn waarbinnen de 70-decibelgrens wordt overschreden, zodat men er beter niet bouwt, als morgen die aanvliegroutes kunnen worden gewijzigd. Dat is al te gek. Wat wij bij Arohm doen, is ons voorbereiden. We zorgen er voor dat we de procedures onder controle hebben. We zijn evenwel afhankelijk van belangrijke informatie, die onder meer door het masterplan moet worden aangereikt.

Wat de spoorontsluiting betreft, weet u dat er een gigantische discussie bezig is. Die heeft niet alleen te maken met Zaventem, maar ook, in de Franstalige

ge hoek, met de rol die Schaarbeek zal moeten spelen in dat plan. Die knoop is op federaal niveau nog niet doorgehakt, dus hoe zou ik in godsnaam een uitvoeringsplan moeten maken als men niet aangeeft wat waar moet komen ?

Ik hoor zeer mooie plannen, waar we allemaal volledig achter kunnen staan. Zo zouden we bij wijze van spreken morgen in Antwerpen onze bagage kunnen afgeven, waarna die in het juiste vliegtuig terecht komt en ons wordt afgeleverd bij onze aankomst in de VS. Ik wil dat alles nog wel zien. Waar het moet, zullen we onze bijdrage leveren. Als minister van Ruimtelijke Ordening ben ik geen gangmaker in dit dossier. We zullen volgen en onze verantwoordelijkheid opnemen op het ogenblik dat men dat van ons kan en mag verwachten. In elk geval is er een intense samenwerking en communicatie tussen de twee kabinetten op Vlaams niveau die hierbij heel nauw betrokken zijn, en ook met het kabinet van Leefmilieu, wanneer het gaat over lawaaihinder. Deze kabinetten nemen ook gezamenlijke standpunten in op de interministeriële conferentie. Als ik me niet vergis, is nu besloten om op 12 juni ook eens de ministers om de tafel samen te brengen, zodat we daar met de vuist op tafel kunnen slaan. Men zegt wel dat de gewesten dit of dat moeten doen, maar wij kunnen maar beginnen als we de duidelijke afspraken kennen die daarover bestaan.

De heer Jos Bex : Ik kan hier nog uren over door gaan. Er is ook de vraag over de aanwezigheid van de Vlaamse overheid bij het bepalen van de nieuwe luchtroutes. Er werd een organisatie opgericht die dit mee gaat bepalen. Welke rol spelen wij hierin ? Die luchthaven ligt immers in Vlaanderen. Die vraag zal ik nog eens stellen op een ander ogenblik.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk De Cock tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de gemeentelijke structuurplannen Vlaanderen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Cock tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de gemeentelijke structuurplannen Vlaanderen.

Voorzitter

De heer De Cock heeft het woord.

De heer Dirk De Cock : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, voor een aantal gemeenten vordert de opmaak van het Gemeentelijk Structuurplan Vlaanderen goed. Zo zijn volgens onze gegevens reeds een beperkt aantal Vlaamse gemeenten klaar met deze toch wel omvangrijke taak. De gemeenten hebben gewerkt zoals het een goede huisvader- of -moeder betaamt. Het zou jammer zijn, mocht deze daad van behoorlijk bestuur een beetje worden overschaduwd doordat men moet wachten op de gemeenten die hiermee nog niet klaar zijn.

Opdat de gemeenten die dit plan hebben voltooid in aanmerking zouden kunnen komen voor een herziening van zonevreemd naar zone-eigen, wordt er gewerkt met een aantal termen zoals woonkorrel, woonpunt en woonlint. Die termen staan ook in de brochure van de Vlaamse regering hierover. We kunnen de betekenis van die termen wel inschatten, maar vrezen dat elke gemeente er een eigen aanvulling aan zou kunnen geven. We pleiten dan ook voor een eenduidige definiëring van die begrippen. Daarom stel ik deze vragen.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de invulling door de gemeenten van dit gemeentelijk structuurplan wat hun grondgebied betreft ? Hoeveel gemeenten hebben deze klus reeds geklaard ? Welke termijnen gelden voor de gemeenten die dit nog niet hebben gedaan ? Legt de Vlaamse Gemeenschap, in het kader van een herziening van zonevreemde naar zone-eigen woningen, een definiëring op ? Hoe luidt die dan voor de begrippen woonkorrel, woonpunt en woonlint ?

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Momenteel beschikken elf Vlaamse gemeenten over een goedgekeurd gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Vier gemeenten hebben hun gemeentelijk ruimtelijk structuurplan definitief vastgesteld in de gemeenteraad en wachten op de ministeriële beslissing voor de goedkeuring van hun document. Ik wacht op mijn beurt op het advies van Arohm. Acht gemeenten zijn begonnen met de officiële goedkeuringsprocedure, dus de plenaire vergadering of de voorlopige vaststelling in de gemeenteraad. Met andere woorden, vijftien gemeenten zijn zeker klaar voor de zomer. Ze zullen op korte termijn worden ver-

voegd door acht andere gemeenten. De eerste kopgroep is dus aan het binnenrijden.

Uit indicatief onderzoek, zo meldt de administratie me, blijkt dat in twee derde van de Vlaamse gemeenten de procedure van het gemeentelijke structuurplanningsproces is opgestart. Twee derde is dus bezig, een derde niet. Het is de bedoeling in september van dit jaar een officieel schrijven te richten aan alle gemeenten, waarin hun een precieze stand van zaken zal worden gevraagd. Zo zullen we dit regelmatig kunnen evalueren en volgen. Dat moet me ook in de mogelijkheid stellen om de gouverneurs en de bestendig afgevaardigde verantwoordelijk voor ruimtelijke ordening te vragen gemeenten te stimuleren om aan die klus te beginnen. Dat is ook zo met hen afgesproken. Ik zou willen dat alle Vlaamse gemeenten tegen het einde van dit jaar begonnen zijn met het structuurplanningsproces. Er kan dan ook worden verwacht dat in 2002 reeds heel wat gemeenten hun documenten zullen voorleggen voor advies of definitieve goedkeuring. Vandaag en gisteren waren er verscheidene vergaderingen over de bespreking van de startnota's en de goedkeuring ervan. Ik denk dus dat dit op kruissnelheid komt.

De goedkeuringsprocedure is, zoals u weet, bepaald in artikel 33 van het decreet van 18 mei 1999. U kent ongetwijfeld de diverse procedurestappen die hierin zijn opgenomen : de plenaire vergadering, de goedkeuring door de gemeentelijke of regionale adviescommissie, de voorlopige vaststelling in de gemeenteraad, het openbaar onderzoek, de verwerking van bezwaren en adviezen door de gemeentelijke commissie voor Ruimtelijke Ordening, de definitieve vaststelling door de gemeenteraad en de goedkeuring door de bevoegde overheid. Dat laatste is trouwens ook een van de taken waarop ik de bestendig afgevaardigden wijs. Vandaag doet de Vlaamse regering dat, maar vanaf de dag dat een provinciaal ruimtelijk structuurplan is goedgekeurd, moet de provincie klaar zijn om de taak van het goedkeuren van de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen over te nemen. Zo ligt het provinciaal ruimtelijk structuurplan Antwerpen klaar voor goedkeuring. Ook het goedkeuren van woonbehoeftestudies en uitvoeringsplannen zal dan definitief een bevoegdheid worden van de provincie. Ik heb de indruk dat ze niet steeds beseffen dat dit op hen afkomt.

Over de einddatum voor een goedgekeurd gemeentelijk structuurplan voerde ik enkele weken geleden een leuke discussie met de heer Decaluwe. Het ging over de draagwijdte van artikel 193, paragraaf 3 van het decreet. Laat me duidelijk zijn : dat

Van Mechelen

ruimtelijk structuurplan moet klaar zijn voor het einde van het vijfde jaar – dus voor 1 mei 2005 –, zo niet gaat de vergunningsbevoegdheid automatisch over van de gemeente naar de bestendige deputatie van de provincie. Geen burgemeester wil dit enkele maanden voor de verkiezingen meemaken.

Over de herziening van zonevreemde naar zone-eigen woningen zullen we in deze commissie op basis van de ingediende voorstellen van decreet een ernstige bespreking kunnen voeren. U weet dat ik een voorontwerp van decreet heb laten goedkeuren door de Vlaamse regering. Het was de afspraak dat de SERV daarover op 7 mei een advies zou uitbrengen. De SERV heeft ons echter laten weten dit niet te kunnen, omdat de raad die dag niet vergaderde. De datum is verplaatst naar 7 of 8 juni. Dit heeft ertoe geleid dat een aantal parlementsleden een voorstel van decreet hebben ingediend. We kunnen het samen bespreken met het voorstel van decreet van de heer Coens en met dat van de Vlaams-Blokfractie. Op basis van deze voorstellen van decreet kunnen we het debat grondig voeren.

Op verzoek van de commissie voor Ruimtelijke Ordening hebben we het initiatief genomen om de fameuze brochure over zonevreemde woningen uit te werken. Het is een handleiding voor de gemeenten. De brochure wordt nu massaal verspreid. Vorige week moest ik de minister-president vervangen op de Trefdag voor gemeenten. Vierduizend gemeentelijke mandatarissen waren er aanwezig. Ik ben eens langsgeweest bij de stand van de Ahrom en de brochures gingen als zoete broodjes over de toonbank.

De brochure is geen einddocument. Het is een handleiding voor gemeenten. Het is de bedoeling om via de brochure gemeentebesturen en planologen te helpen bij de voorbereiding van de uitvoeringsplannen. Aan de brochure hebben we de visie van de Vlaamse regering van 6 oktober 2000 als bijlage toegevoegd. Daarin staat ook welke bepalingen we uitwerken voor een definitieve aanpak van de problemen.

In de handleiding werd geen definitie gegeven van begrippen. Die begrippen moeten immers deel uitmaken van de eigen gemeentelijke benadering. Ze kunnen een invulling krijgen binnen de algemene beleidslijnen van de Vlaamse Regering. Ik pleit met andere woorden voor maatwerk. Op pagina 23 wordt wel het voorbeeld gegeven van de invulling van het begrip ‘woonkorrel’ uit het gemeentelijk

structuurplan van Staden. De gemeente Staden heeft een omschrijving gegeven van wat in die gemeente wordt begrepen onder de term ‘woonkorrel’. Een ‘woonkorrel’ kan echter volledig anders worden ingevuld in Sint-Martens-Latem of Riemst. Dit is precies de kracht van de subsidiariteit van de aanpak.

Er zal geen definitie worden opgesteld op Vlaams niveau, want die zou voor de ene gemeente veel te ruim zijn en voor de andere veel te eng. Het instrument zou er onbruikbaar door worden. Hetzelfde geldt voor de andere begrippen. De term ‘woonstip’ werd volgens mij nog nergens gebruikt. De term heeft trouwens geen enkele planologische meerwaarde, want er zou moeten worden gewerkt met bijzondere bestemmingsvoorschriften. Het begrip ‘woonlint’ lijkt me wel een aanvaardbaar planologisch criterium. Het zou waarschijnlijk slaan op een geheel van woningen die op een beperkte afstand van elkaar, langs een weg staan.

U weet dat ik om de twee maanden overleg pleeg met de Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning, de VRP. We praten continu over het nieuwe planologische instrumentarium. We onderzoeken de toepassing ervan. We vragen ons af of een mammoetdecreet van gewestplannen nodig is. Bij elke gewestplan werden immers nieuwe gewestplanbestemmingen uitgevonden en ingekleurd. Die werden trouwens niet allemaal op voorhand voor advies aan de Raad van State voorgelegd, wat heel wat vernietigingen achteraf tot gevolg had. We hebben met de VRP afgesproken om samen een gefaseerde codex van goede praktijken op te stellen. De administratie, de VRP, de VVSG en mijn kabinet zullen samenwerken. Dankzij de ervaring op het terrein zal dit tot een goed instrumentarium leiden. De handleiding voor gemeenten zal dan ook minstens éénmaal per jaar herwerkt, herdrukt en verspreid moeten worden.

De administratie Ruimtelijke Ordening heeft meer dan puik werk verricht om een leesbare brochure samen te stellen op mensenmaat. Ik heb in mijn leven al heel wat minder kwalitatieve brochures in handen gehad.

De voorzitter : De heer De Cock heeft het woord.

De heer Dirk De Cock : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, bedankt voor het uitgebreide antwoord. Waarschijnlijk hebben de leden van deze commissie de brochure ontvangen. Ik zou toch durven vragen of de brochure ter beschikking kan worden gesteld van alle leden van het Vlaams Par-

De Cock

lement. Het lijkt immers een interessant werkdocument.

Ik dank u ook voor uw visie op de definiëring van de begrippen. U laat de invulling ervan over aan de plaatselijke besturen om – zoals u het zo mooi uitdrukt – de kracht van de subsidiariteit volledig gestalte te geven. Dat houdt in dat gemeenten die reeds klaar zijn met hun ruimtelijk structuurplan, vanaf nu de herziening kunnen vragen voor zonevrije woningen. Ik weet dat een aantal gemeenten dit uitstellen, omdat ze wachten op instructies inzake de definiëring. Als ze zelf een definitie mogen opstellen die ze ter goedkeuring moeten voorleggen, dan kunnen ze van wal steken.

Minister Dirk Van Mechelen : We hebben ook afgesproken om per provincie een pilootgemeente aan te duiden waarmee we zullen samenwerken. De administratie zal daardoor aan den lijve ondervinden welke problemen op het terrein bestaan. De gemeente, de planologische ambtenaar op de buitendienst en de ARP moeten samen een beleidskader uitwerken dat als een soort passe-partout dienst kan doen, mits aanpassingen op basis van maatwerk.

In de discussie naar aanleiding van het voorstel van decreet over zonevrije woningen, zal de belangrijkste vraag zijn : 'Hoe ver gaan we bij het geven van rechtszekerheid ?'. In het voorstel van decreet wordt wel al een maximale rechtszekerheid geboden, maar dat gebeurt op een juridisch-technische manier met de bepaling dat onderhouds- en instandhoudingswerken ook met constructieve ingrepen mogelijk worden gemaakt. Die bepaling houdt in dat ongeacht de ligging van de woning, alle werken mogen worden uitgevoerd, mits de woning behoorlijk vergund was. Het voorstel van decreet biedt dus een grote rechtszekerheid, maar dat komt niet duidelijk over. Misschien is het nodig om er een zinnetje aan toe te voegen in de aard van 'Zonevrije woningen zijn rechtszeker, maar ...'. Daarna kunnen de uitzonderingsmaatregelen worden opgesomd. Zo kan worden vermeld dat de overheid aan de hand van het natuurdecreet of van een andere bepaling, over de mogelijkheid tot opkopen moet beschikken.

Ik vat samen. Ten eerste ben ik ervan overtuigd dat het Vlaams Parlement de algemene rechtszekerheid zal moeten creëren. Het debat hierover zullen we voeren. Ten tweede moet de planologische zekerheid waarbij beperkende of verruimende moge-

lijkheden worden aangeboden, zoals voor afbreken en heropbouwen, ook worden verankerd.

De voorzitter : De heer De Cock heeft het woord.

De heer Dirk De Cock : Mijnheer de voorzitter, ik kan u melden dat het ruimtelijk structuurplan van mijn gemeente af is. Het werd reeds goedgekeurd in december. Onze gemeente bestaat uit ongeveer 7.000 woningen. Achthonderd daarvan zijn zonevrij. Dat aantal is hoog, maar het gaat over een landelijke gemeente.

De gemeente is volop bezig met de inventarisatie van die zonevrije woningen. Daaruit blijkt dat 89 tot 99 percent van die woningen in landbouwgebied staan. De situatie is specifiek, maar ik denk dat nog heel wat gemeenten in Vlaanderen een gelijkaardige situatie kennen.

Ik vind het een heel positief voorstel om per provincie een modelgemeente aan te duiden zodat de administratie lessen kan trekken uit de begeleiding van die gemeente. Dit moet leiden tot een goede oplossing voor de gehele problematiek.

De voorzitter : De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u stelt dat de gemeenten zelf de begrippen kunnen invullen. Ik neem aan dat de interpretatie kan verschillen van gemeente tot gemeente, maar moet binnen één gemeente dezelfde invulling gelden voor het gehele grondgebied ? Op een bepaalde plaats worden woonkorrels toegestaan op basis van bepaalde criteria. Moeten die dan gelden voor het hele grondgebied ?

Minister Dirk Van Mechelen : Men kan werken met bestemmingsvoorschriften. Dat is het knappe van het nu ontwikkelde systeem. Natuurlijk is het nu voor iedereen nog een kwestie van uitzoeken. Er zijn immers nog geen voorbeelden, want we zijn met iets totaal nieuws bezig. Dat hebben ook de planologen duidelijk gemaakt. Het goede van het instrumentarium is dat men niet meer afhankelijk is van de quasi administratieve grenzen die we altijd gekend hebben. Daardoor is een gebiedsgerichte benadering mogelijk.

Zo kan voor het ene gehucht een andere norm worden bepaald dan voor het andere. Er is maatwerk mogelijk. Sommige dingen zouden gereguleerd moeten kunnen worden in een planologische omschrijving. Zo zal in sommige gebieden gestreefd worden naar opvulling, en zal in andere gebieden juist gepoogd worden om dat tegen te gaan.

Van Mechelen

Door de opvulregel werden in landbouwgebied woningen gezet met telkens weer braakliggende stukken ertussen. Die zijn allemaal zonevreemd, zodat er een planologische oplossing nodig is. Het kon al met een BPA, en nu kan het met een uitvoeringsplan. In dit voorbeeld kan er een woonlint van worden gemaakt, waarin opvulling mogelijk is. In andere gevallen, in de open ruimte, zal men alles doen om die lintverdichting tegen te gaan. Dan kan bijvoorbeeld wel verbouwing of herbouw toegestaan worden, maar geen verdichting. Dat is het knappe van het systeem. De planologen komen tot de conclusie dat dit ongelooflijke mogelijkheden biedt voor echte ruimtelijke oplossingen.

We mogen echter niet in de verleiding komen om gemakkelijheidshalve de minister definities te laten formuleren, want dan zijn we weer bij af. Dan zal een goed bedoelde definitie, zoals de opvulregel, weer misbruikt worden om alles toe te laten. Met de opvulregel werd het mogelijk een villa te bouwen tussen twee hoeven. Dat kan niet de bedoeling zijn.

De voorzitter : De heer De Cock heeft het woord.

De heer Dirk De Cock : Dat leidt inderdaad tot discussies. Mensen die gebruik gemaakt hebben van de opvulregel zoals in uw voorbeeld, zullen erop wijzen dat het huis dat er zo gekomen is, niet zonevreemd is, maar de twee oorspronkelijke huizen wel.

De voorzitter : Het is wel zonevreemd. Er is weliswaar wettig gebouwd, omdat er een vergunning was, maar in een verkeerde zone.

De heer Dirk De Cock : Kan een gemeente zich kandidaat stellen als modelgemeente ? Waar kan ze dat doen ?

De voorzitter : Bij de minister of zijn medewerkers.

De heer Van Looy heeft het woord.

De heer Jef Van Looy : Mijnheer de minister, krijgen we hiermee geen juridische problemen ? Noch woonkorrel, noch woonstip, noch woonlijn staan in een wet. De enen komen in een woonkorrel terecht, en de anderen blijven zonevreemd. Die laatste stappen natuurlijk naar de Raad van State.

Minister Dirk Van Mechelen : Dat is juist de kracht van het mechanisme. Voor de inschrijving in een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan bestaat een decretale basis. Door de goedkeuring van het besluit ontstaat dus een juridische onderbouw. Het kan dus. Uiteraard zal ik op het moment dat de eerste ruimtelijke uitvoeringsplannen komen – en dat van Aalst is nu klaar – met bijzonder veel aandacht kennis nemen van het advies van de Raad van State.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident is gesloten om 15.26 uur.*
