

C70 – WON5

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2007-2008

29 november 2007

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR WONEN, STEDELIJK BELEID, INBURGERING EN GELIJKE KANSEN

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het zogenaamde rolstoelrapport van de krant Het Nieuwsblad en de werking van het Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid (VECT of vzw Enter)	1
Interpellatie van de heer Joris Vandenbroucke tot de heer Marino Keulen, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Wonen en Inburgering, over de moeilijke realisatie van woonwagenterreinen	4
Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Marino Keulen, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Wonen en Inburgering, over de slechte toegankelijkheid van de kantoren van socialehuisvestingsmaatschappijen voor gehandicapten	9

Voorzitter: de heer Jan Penris

Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het zogenaamde rolstoelrapport van de krant Het Nieuwsblad en de werking van het Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid (VECT of vzw Enter)

De voorzitter: Het antwoord wordt gegeven door minister Keulen.

Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, eind oktober verscheen in Het Nieuwsblad het zogenaamde rolstoelrapport. De krant ging in zestien centrumsteden op pad met een rolstoelgebruiker om te onderzoeken hoe toegankelijk Vlaanderen is voor rolstoelgebruikers. Ze bezochten tien locaties en maakten aan de hand daarvan een beoordeling en rangschikking op.

Het rapport wijst ook op andere toegankelijkheidsproblemen, dus niet alleen in gemeentehuizen maar ook in banken en kantoren van socialehuisvestingsmaatschappijen, zonder verdere details over het eigen onderzoek te geven.

De afgelopen jaren werd de structurele onderbouw van het toegankelijkheidsbeleid gewijzigd. Op 28 juni 2006 ging het Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid (VECT) als vzw Enter, officieel van start. Het VECT stelt zich als aanspreekpunt op voor alles wat met toegankelijkheid te maken heeft.

Volgens de minister zou de rondetafel elk jaar plaatsvinden en worden aan de hand daarvan de beleidsprioriteiten voor het volgende werkjaar vastgelegd. Er werden ook tal van initiatieven aangekondigd, waarover later zou worden gerapporteerd.

Mijnheer de minister, was er enige betrokkenheid van overheidswege bij het rapport van de krant? Komen de bevindingen van de krant overeen met de bevindingen en aanbevelingen van het VECT? Wie vroeg het afgelopen jaar welke adviezen aan het VECT? Welke adviezen werden er door het VECT gegeven? Bestaan er objectieve maatstaven en standaarden om toegankelijkheid te meten? Zal het aangekondigde handboek op deze vraag een antwoord bieden? Wanneer heeft de rondetafel plaatsgevonden? Welke beleidsopties zijn daar vastgelegd? Welke rol speelt het VECT in het minderhinderbeleid? Ik heb ook minister Crevits daarover aangespro-

ken. Normaal gezien heeft minder hinder vooral te maken met de bereikbaarheid van bijvoorbeeld winkels. Ik dring erop aan dat ook aandacht wordt besteed aan minder hinder voor minder mobiele mensen.

De voorzitter: Minister Keulen heeft het woord.

Minister Marino Keulen: Mevrouw Franssen, de Vlaamse overheid was op geen enkele wijze betrokken bij de uitwerking van het toegankelijkheidsrapport van deze krant. De dag voor de publicatie van het artikel werd het kabinet van minister Van Brempt gecontacteerd met de vraag naar de maatregelen die de Vlaamse overheid neemt om de toegankelijkheid van de Vlaamse steden en gemeenten te verhogen. De toelichting werd echter maar summier weergegeven in de gepubliceerde artikelen.

Het is vooral belangrijk erop te wijzen dat de methodiek die de onderzoekers van Het Nieuwsblad hebben toegepast niet overeenstemt met de uniforme methodiek die door Enter werd uitgewerkt in het kader van de databank Toegankelijk Vlaanderen.

Er zijn een aantal verschillen in de methodiek van het rolstoelrapport en de screenings in het kader van de databank Toegankelijk Vlaanderen. Bij de toegankelijkheidsscreenings die worden uitgevoerd in het kader van de databank Toegankelijk Vlaanderen wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de noden van andere doelgroepen zoals personen met visuele beperkingen, auditieve beperkingen en personen met ademhalingsproblemen of allergieën. Het rolstoelrapport daarentegen gaat uit van de noden van de rolstoelgebruiker. Wanneer men spreekt van toegankelijkheid, doet men dat doorgaans vanuit de positie van een rolstoelgebruiker terwijl ook personen met visuele of auditieve handicaps daarmee worden geconfronteerd.

Het rolstoelrapport vertrekt vanuit de ervaring van de rolstoelgebruiker. Toegankelijk Vlaanderen meet de toestand op en beoordeelt die aan de hand van eenduidige objectieve normen. Het rolstoelrapport beoordeelt gebouwen enkel in hun globaliteit. Toegankelijk Vlaanderen formuleert een oordeel voor elk functioneel onderdeel van het gebouw zoals de toegang, het sanitair, de vergaderruimte enzovoort.

Op zich kan dus geen vergelijking worden gemaakt tussen de bevindingen uit het rapport van Het Nieuwsblad en de bevindingen van het Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid Enter en de technische adviesbureaus.

Ter illustratie geef ik een voorbeeld dat verband houdt met het stadhuis van Halle. Ter informatie vooraf geef

ik u mee dat het rolstoelrapport gebruik maakt van een 0 en een 1 voor de beoordeling van de toegankelijkheid. Voor de databank Toegankelijk Vlaanderen wordt gewerkt met een min, een plusminus of een plus als beoordeling. Wij werken genuanceerder.

De parking van het stadhuis van Halle krijgt een 1 in het rolstoelrapport van Het Nieuwsblad. Dat heeft te maken van de aanwezigheid van parkeerplaatsen voor personen met een handicap. In de databank Toegankelijk Vlaanderen krijgt deze aangepaste parkeerplaats een min. Dat heeft te maken met de afmetingen, die 3,50 op 4,80 meter zijn in plaats van de vereiste 3,50 op 5 meter, en het niet-aangeduid zijn op de ondergrond.

Het toegangspad scoort in het rolstoelrapport een 1 omwille van de aanwezige helling, maar scoort een opnieuw een min in de databank Toegankelijk Vlaanderen omwille van de te steile hellingsgraad en de te grote dwarshelling. Het is niet omdat het er is dat het er ook goed bijligt. Toen ik in 1987 met politiek begon, was zoiets geen item. Vandaag is het gelukkig wel een item. Intussen is het besef gegroeid. In eerste instantie deed men dingen omdat men wist dat men iets moest doen. Er werd dan een helling geplaatst, maar als je geen motor hebt op je rolstoel of niemand om je te duwen, moest je over de biceps van een worstelaar beschikken om boven te geraken. Op het eerste gezicht was alles in orde, maar in de praktijk was het allesbehalve bruikbaar.

Bij het stadhuis van Halle scoren de versmallingen op de routes in het rolstoelenrapport een 1, terwijl in de databank van Toegankelijk Vlaanderen een plusminusbeoordeling wordt toegekend omwille van de te smalle en te zware deuren. De verticale circulatie scoort in het rolstoelenrapport een 1 en in de databank Toegankelijk Vlaanderen een plusminus omwille van de oppervlakte van de lift. De lift meet 1 op 1,40 meter, terwijl bepaald is dat dat 1,10 op 1,40 meter moet zijn.

Het is niet de bedoeling om in het kader van de databank Toegankelijk Vlaanderen extra moeilijk te doen over toegankelijkheid, want die indruk kan natuurlijk ontstaan. Het is wel de bedoeling om de potentiële gebruiker van infrastructuur objectieve, gedetailleerde en op haar juistheid gecontroleerde informatie te bezorgen over de toegankelijkheid.

Het Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid Enter staat zelf niet in voor het uitvoeren van toegankelijkheidsadviezen en screenings. Naast haar ondersteunende functie ten aanzien van het gelijkheidsbeleid heeft Enter een coördinerende taak ten aanzien van de technische adviesbureaus toegankelijkheid. In samenspraak met deze technische adviesbureaus en de gebruikersvereniging Toegankelijkheidsoverleg Vlaanderen werkt Enter eenduidige richtlijnen uit. De concrete adviesverlening op basis van de richtlijnen gebeurt door de ad-

viesbureaus waar architecten actief zijn die gespecialiseerd zijn in de toegankelijkheidsproblematiek.

Ik geef u zo meteen een overzicht van de adviezen die het afgelopen jaar werden gevraagd aan de vier adviesbureaus waar ik vanuit het gelijkheidsbeleid structureel mee samenwerk. Ik denk echter dat het nuttig is om eerst even stil te staan bij het onderscheid tussen een screening enerzijds en een advies anderzijds. Een screening is een doorlichting van een bestaande infrastructuur op haar toegankelijkheid. Zoals daarnet al aangehaald, gebeuren die aan de hand van eenvormige checklijsten. Deze screenings hebben tot doel gegevens te bekomen die kunnen worden opgenomen in de databank Toegankelijk Vlaanderen. De screenings dienen dan ook vooral om gebruikers te informeren over het al dan niet toegankelijk zijn van infrastructuur.

Een toegankelijkheidsadvies gaat daarentegen veel verder dan een screening. Een advies is bedoeld om de eigenaar te begeleiden en een toegankelijke infrastructuur te realiseren. Een dergelijke advisering kan zowel gebeuren bij bestaande infrastructuur als in de ontwerpfasen bij nieuwe infrastructuur. De opdrachtgever wordt begeleid zowel tijdens het ontwerp als de uitvoering. Het doel van een advies is de concrete realisatie van een integraal toegankelijke infrastructuur. Daar wil men toe komen.

In de loop van 2007 werden in totaal 333 dergelijke adviezen aangevraagd. Hiervan werden er 147 aangevraagd door steden, gemeenten en OCMW-besturen, 60 door provinciebesturen, 53 door welzijnsinstellingen, 6 door de Vlaamse vervoersmaatschappijen, 9 door de Vlaamse overheid en 58 door private opdrachtgevers. Dit zijn enkel nominale cijfers. Deze adviezen kunnen onderling sterk in omvang verschillen. Wat het totale aantal tot nog toe uitgevoerde screenings betreft, zijn intussen 1470 accommodaties opgenomen in de databank Toegankelijk Vlaanderen. Het gaat hoofdzakelijk om infrastructuur van lokale besturen en OCMW's, zoals gemeentehuizen, bibliotheken, hotels, cultuurcentra, sportinfrastructuur en handelszaken, maar evengoed zijn ook park- en groengebieden en wandelpaden in de databank opgenomen.

Zoals hierboven uiteengezet, geeft Enter geen rechtstreekse adviezen aan eigenaars of beheerders van infrastructuur, dat is de taak van de provinciale adviesbureaus toegankelijkheid. Alle aanvragen voor een toegankelijkheidsadvies die bij een provinciaal adviesbureau toegankelijkheid worden ingediend, worden ook behandeld. Alle adviesaanvragen van het afgelopen werkjaar werden reeds uitgevoerd, zijn nog in uitvoering of worden heel binnenkort aangevat.

Er bestaan zeker objectieve maatstaven en standaarden om toegankelijkheid te meten. Het zijn deze die ge-

bruikt worden bij een screening in het kader van een databank Toegankelijk Vlaanderen. Ook voor de toegankelijkheidsadviezen worden door Enter, en dit in nauw overleg met adviesbureaus, eenduidige normen en richtlijnen uitgewerkt. Het zijn deze normen die hun neerslag zullen krijgen in de nieuwe verordening die momenteel wordt uitgewerkt in het Vlaams Handboek Toegankelijkheid. In de verordening zullen alle toegankelijkheidseisen worden opgenomen die relevant zijn in het kader van het bekomen van een bouwvergunning. Flankerend aan deze dwingende regelgeving zal een handboek inzake toegankelijkheid worden uitgewerkt met daarin alle elementen die nodig zijn voor een integraal toegankelijke omgeving.

Op 28 maart 2007 werd op initiatief van minister Kathleen Van Brempt voor de tweede maal een rondetafel Toegankelijkheid georganiseerd, en dat met alle betrokken actoren op het Vlaamse niveau. Op deze manier wordt voor alle belanghebbenden een forum gecreëerd waarbij ze geïnformeerd worden over de stand van zaken van de lopende toegankelijkheidsdossiers, en waar anderzijds ook ruimte wordt gecreëerd voor overleg en het vastleggen van gezamenlijke prioriteiten en afspraken. De beleidsopties die op de afgelopen rondetafel werden vastgelegd, werden geformuleerd in de vorm van een aantal uitdagingen voor het werkjaar 2007.

Een eerste uitdaging ligt in de verdere versterking van het toegankelijkheidswerkveld door het optimaliseren van de werking van de provinciale adviesbureaus toegankelijkheid. Daar waar Enter nu de taken op het Vlaamse niveau voor zijn rekening neemt, kunnen de adviesbureaus zich concentreren op hun eigenlijke kerntaken: het concreet toepassen van de eenvormige normen en methodieken in het werkveld. Via een meer gerichte structurele financiering wil minister Van Brempt vanuit het Vlaamse gelijkheidskansenbeleid voorzien in de nodige werkmiddelen om hun organisatie dermate professioneel uit te bouwen dat ze in de toekomst minder afhankelijk worden van de subsidies vanuit Gelijke Kansen. De opdracht voor het gelijkheidskansenbeleid zal dan vooral liggen in het versterken van de bureaus door het creëren van meer rendabele opdrachten, rechtstreeks vanuit het gelijkheidskansenbeleid of indirect vanuit andere beleidsdomeinen. Bij het versterken van het toegankelijkheidswerkveld ligt de uitdaging bovendien niet enkel in de optimalisatie van de werking van de technische adviesbureaus, maar is de inbreng van ervaringsdeskundigheid eveneens een must. In die zin zullen verdere inspanningen worden geleverd om de samenwerking met het Toegankelijkheidsoverleg Vlaanderen (TOV) – de partner die op Vlaams niveau de visie van de gebruikers vertegenwoordigt – te versterken. Ze zullen zoveel mogelijk worden ingeschakeld bij projecten die vanuit het Vlaamse gelijkheidskansenbeleid worden gerealiseerd.

Een tweede en zeer belangrijke uitdaging die op de rondetafel Toegankelijkheid werd geformuleerd, ligt in de

uitwerking van een degelijke toegankelijkheidsregelgeving. Hiertoe wordt zoals bekend in samenspraak met de minister van Ruimtelijke Ordening, de heer Van Mechelen, gewerkt aan een verordening die zal worden ingeschreven in het kader van de bestaande wetgeving op de ruimtelijke ordening. Om in de toekomst nog een bouwvergunning te verkrijgen voor infrastructuur die voor een publiek toegankelijk is, zal moeten worden voldaan aan de nodige toegankelijkheidsvereisten. Om tot een integraal toegankelijke samenleving te komen, is het van cruciaal belang dat architecten en andere ontwerpers doordrongen worden van de principes van 'universal design'. Alles start immers bij de ontwerpfase. Daarom werd op de rondetafel ook besloten om de eerste stappen te zetten om het ontwerpconcept 'universal design' beter geïntegreerd te krijgen in de Vlaamse architectuuropleidingen. Tot slot werd ook een blijvende uitdaging gevonden in het verder activeren van de werking rond toegankelijkheid binnen de andere beleidsdomeinen. Dit wordt concreet gerealiseerd via de opencoördinatiemethode. Er werd beslist om hierbij bijzondere aandacht te hebben voor cultuur, maar ook voor sport. In samenspraak met de Vlaamse minister van Sport, de heer Anciaux, zal het sportactieplan dat Enter het voorbije jaar uitwerkte, worden herwerkt tot een informatiebrochure voor lokale beleidsverantwoordelijken en beheerders van sportaccommodaties.

Op uw laatste vraag over de rol van Enter in het minderhinderbeleid, kan ik u meegeven dat noch Enter noch het gelijkheidskansenbeleid hier een rol in spelen. Het begrip 'toegankelijkheid' zoals het wordt aangehaald in de betreffende regelgeving slaat immers enkel op het feit dat handelszaken gedurende openbare werken zo weinig mogelijk hinder mogen ondervinden en zoveel als mogelijk bereikbaar moeten zijn in de periode van de uitvoering van de openbare werken. Hiermee wordt wel geïllustreerd dat er heel wat begripsverwarring bestaat over het begrip 'toegankelijkheid'. Ook dat onderstreept nogmaals de grote uitdagingen van het Vlaamse toegankelijkheidsbeleid en de ongetwijfeld uitermate belangrijke rol van het werkveld toegankelijkheid in het algemeen en van Enter in het bijzonder, en dat in de komende jaren.

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Mijnheer de minister, het klopt dat toegankelijkheid meer is dan alleen maar toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers. Wat het begrip toegankelijkheid in het minderhinderbeleid betreft, ben ik mij er terdege van bewust dat het om een andere vorm van toegankelijkheid gaat. Ik pleit er echt voor om het begrip te verruimen. Ik heb die vraag ook aan minister Crevits gesteld.

Ik wil ook nog vragen – maar misschien doe ik dat beter schriftelijk – wanneer we het aangekondigde handboek mogen verwachten.

Minister Marino Keulen: Ik vind het geen gekke gedachte om bij minder hinder ook te denken aan de toegankelijkheid van bijvoorbeeld rolstoelgebruikers. We werken nu in de eerste plaats aan de bereikbaarheid van de handelszaken, maar tijdens de begrotingsbespreking in de plenaire vergadering kunt u dit zeker nog onder de aandacht brengen. De beleidsbrief werd als eerste in de commissie besproken, ik meen wegens de zwangerschap van minister Van Brempt.

In verband met uw vraag over het handboek zal ik u het telefoonnummer bezorgen van iemand op het kabinet die uw vraag zeker kan beantwoorden.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Joris Vandenbroucke tot de heer Marino Keulen, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Wonen en Inburgering, over de moeilijke realisatie van woonwagenterreinen

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik interpelleer u graag over een kwestie die nog even actueel is als op het moment van de indiening van mijn interpellatieverzoek op 4 oktober, bijna twee maanden geleden. In de politiek is dat een eeuwigheid.

Ik wil het hebben over de situatie waarin de woonwagengewoners in Vlaanderen verzeild zijn geraakt. Het gaat om 850 gezinnen en 2500 mensen. Hun woonvorm werd in 2001 door de Vlaamse Regering erkend als een volwaardige vorm van wonen en de woonwagen werd als woonvorm opgenomen in de Vlaamse Wooncode. De Vlaamse Regering zei ook dat ze initiatieven zou nemen om de woonsituatie van de woonwagengewoners te verbeteren.

Het beleid komt erop neer dat de Vlaamse overheid van mening is dat het in de eerste plaats aan de gemeenten toekomt om een locatie aan te duiden en in te richten als een residentieel woonwagenterrein. De Vlaamse overheid neemt zelfs 90 procent van de inrichtingskosten voor de bouw van een woonwagenterrein op zich. Dat is zeker niet niets, maar we stellen vast dat de gemeenten niet geweldig geïnteresseerd zijn. Tussen 2003 en 2007 zijn er amper 10 standplaatsen bijgekomen. De teller staat op 426 plaatsen voor 850 gezinnen.

Hoe komt dat eigenlijk? Ik heb de situatie bekeken in de provincie Limburg. Onze provincie probeert in dezen, net als in andere beleidsdomeinen, een voortrekkerrol te spelen, maar zelfs daar lukt het niet erg goed. De provin-

cie Limburg heeft beslist dat gemeenten in kleinstedelijk gebied pas een goedkeuring krijgen voor een ruimtelijk structuurplan als ze in een locatie voor een woonwagenterrein voorzien. De theoretische opname van een woonwagenterrein in een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan in Limburg loopt relatief vlot, maar de realisatie ervan wordt vaak op de lange baan geschoven.

Dat is vooral te wijten aan weerstand bij de lokale bevolking. Ik heb dat zelf ondervonden. Ik ben naar een ontmoetingsavond geweest, georganiseerd door de vzw Vroem. De vzw wou in mijn gemeente de woonwagengewoners in contact brengen met hun eventueel toekomstige bureaus. Het gesprek had bij momenten meer weg van een scheldpartij. Blijkbaar leven er bij de Vlaamse bevolking ongelooflijke vooroordelen ten aanzien van deze groep mensen. Het is nodig om de inspanningen te versterken die de dialoog met woonwagengewoners op gang brengen.

De inplanting van woonwagenterreinen wordt op de lange baan geschoven of de woonwagenterreinen komen terecht op plaatsen die geïsoleerd en nauwelijks leefbaar zijn. Ook hierover heb ik een aantal interessante cijfers. In 2003 lagen 280 van de 416 standplaatsen buiten de bebouwde kom, waarvan 166 zelfs niet in de omgeving van een woongebied en 67 standplaatsen situeerden zich op een voormalige vuilnisbelt.

Ik moet wel toegeven dat deze situatie vooral te wijten is aan de historische erfenis van voor 2001, maar ik vrees dat hetzelfde kan gebeuren met de nieuwe woonwagenterreinen. Ik illustreer dit aan de hand van de situatie in de stad Beringen, waar ik inwoner ben. De stad Beringen, kleinstedelijk gebied, is verplicht om een locatie aan te duiden. Daartoe werden al meerdere pogingen ondernomen.

In een eerste poging werd een terrein voorgesteld in de buurt van een wijk die sowieso gekenmerkt wordt door een sociaal kwetsbare groep inwoners. Er was protest tegen.

In een tweede poging koos men voor een andere wijk. Ook daar was er hevig protest van de buurtbewoners. Ik citeer de woordvoerder van het actiecomité: "Ze hebben zich bij het stadsbestuur te pletter gezocht naar een locatie die zo ver mogelijk uit de buurt ligt van hun eigen woning". Dit geeft aan op welke manier de mensen deze problematiek benaderen. De burgemeester heeft daarop gereageerd. Hij zei: "Er is geen maatschappelijk draagvlak, waarschijnlijk is nergens in Beringen nog een inplanting van een woonwagenterrein mogelijk of bespreekbaar."

Toch ondernam de gemeente een derde poging. Ze duidde een locatie aan op een wel heel vreemde plaats: pal naast een hondenpension voor 200 honden. Dit is

een heel vreemde zaak, want de mensen die deze zomer het hondenspion hebben gebouwd, kregen pas een vergunning op voorwaarde dat het werd ingeplant op minstens 200 meter van de dichtstbijzijnde woonwijk. De gemeente beslist nu om naast het hondenspion 22 standplaatsen te creëren voor woonwagenbewoners. Ik stel dus vast dat er twee soorten mensen zijn: er zijn mensen die gestoord worden door hondengeblaf en zij wonen in gewone huizen, en er zijn de woonwagenbewoners. De woonwagenbewoners zijn natuurlijk niet opgezet met dit voorstel, de uitbaters van het hondenspion evenmin.

Mevrouw Sonja Claes, de burgemeester van Heusden-Zolder, zegt dat ze daar niets van wist. En ze voegde eraan toe: “Als het de bedoeling was om het park zo dicht mogelijk tegen de grens van Heusden-Zolder te leggen, dan zijn ze daar in Beringen met glans in geslaagd.” In Limburg probeert men wel iets te doen, maar het komt niet echt van de grond.

Wat moeten we doen? Er zijn verschillende mogelijkheden, en niet alleen u maar ook de minister van Ruimtelijke Ordening heeft hiermee te maken. Er zijn een aantal woonwagenfamilies die niet echt in een groot woonwagenvak willen wonen. Ze bezitten zelf een lapje grond en willen daar graag in een woonwagen wonen. Ik heb een aantal woonwagenbewoners bezocht. Wel, het verschil met een prefabwoning is niet altijd duidelijk: dikwijls is het enige verschil nog dat onder een woonwagen wielen staan. De stedenbouwkundige diensten maken het die mensen bijzonder moeilijk om een woonwagen op hun eigen lapje grond te plaatsen. Nochtans zou dat een hefboom kunnen zijn om inzake het probleem van de kortdurende residentiële standplaatsen veel druk van de ketel te nemen.

Het Vlaams Minderhedencentrum maakt dezelfde vaststellingen als ik. Het VMC pleit voor een dwingend beleid en een betere coördinatie tussen de verschillende beleidsniveaus. Met dat standpunt staat het VMC niet alleen. Onlangs bezorgde men u een memorandum van de provincie Antwerpen en van negen Antwerpse steden en gemeenten: Antwerpen, Mortsel, Grobbendonk, Oud-Turnhout, Heist-op-den-Berg, Puurs, Herentals, Sint-Katelijne-Waver en Mechelen. Het zijn de enige gemeenten in de provincie, op een totaal van zeventig gemeenten, die beschikken over een residentiële woonwagenterrein. Ze pleiten voor een integrale aanpak. Ze zeggen: “De vaststelling dat de bovenstaande sporen” – ze bedoelen het huidige beleid – “al jaren zonder resultaat blijven, brengt ons ertoe veel harder te pleiten voor een dwingend optie: een Vlaams spreidingsbeleid waarbij de Vlaamse overheid haar voorgedij gebruikt om bepaalde gemeenten te dwingen om residentiële terrein op hun grondgebied aan te leggen. Want het Vlaamse stimuleringsbeleid blijft zonder resultaat. Vrijwilligheid werkt in de praktijk niet.” Over de financiële kwesties

zeggen ze: “De Vlaamse overheid moet de kosten verbonden aan een woonwagenterrein erkennen, herverdelen en/of subsidiëren.” Ze suggereren om via een verdeelsleutel alle gemeenten te laten bijdragen in de kosten van de Vlaamse woonwagenterreinen en om gemeenten met een woonwagenterrein extra te ondersteunen via het Steden- en Gemeentefonds.”

Tot zover mijn illustratie van de toestand. Dit zijn mijn vragen. Klopt het dat het aantal residentiële standplaatsen amper toeneemt? Wat zeggen de recentste cijfers? Wat zijn de vooruitzichten op korte termijn? Welke initiatieven zal de minister nemen om het maatschappelijke draagvlak voor de creatie van ruimte voor woonwagenbewoners te vergroten? Kan de minister de steun aan de vzw Vroem vergroten, zodat zijn deskundigheid en expertise op een structurele manier kan worden aangewend?

Welke bijkomende initiatieven zal de minister nemen om de lokale besturen aan te zetten om hun taken in het Vlaamse woonwagenbeleid waar te maken? Wat is de reactie van de minister op de suggestie van het VMC, de provincie Antwerpen en enkele gemeenten om een meer centraal aangestuurd en dwingend beleid te voeren? Voorziet de minister in ingrepen in de bestaande financiële instrumenten? Welke? Hoe kan de leefbaarheid van de locatie van toekomstige woonwagenterreinen worden verbeterd? Wat is de visie van de minister over de toekomst van de kleine privéterreinen? En kan de minister op dat vlak samen met zijn collega verantwoordelijk voor ruimtelijke ordening initiatieven nemen?

De voorzitter: Mevrouw Guns heeft het woord.

Mevrouw Dominique Guns: Ik wil niet in de plaats van de minister antwoorden, maar Ruimtelijke Ordening onderzoekt of het mogelijk is om op privéterreinen woonwagens toe te laten. Het antwoord van de minister zal positief zijn, want hij verhoogt de budgetten.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft zijn interpellatieverzoek begin oktober ingediend. Ik vond het toen gepast om op zijn verzoek in te gaan, want hij peilt naar de fundamente van het regeringsbeleid ten aanzien van de woonwagenbewoners. De heer Vandenbroucke kon een aantal keren niet aanwezig zijn, wegens verplichtingen elders, onder meer een studiereis naar Canada. Nadien kwamen de begrotingsbesprekingen eraan, wat verklaart waarom deze interpellatie pas vandaag is geagendeerd. Het kan geen kwaad om vandaag nog eens de puntjes op de i te zetten.

De voorzitter: De heer Van Dijk heeft het woord.

De heer Wim Van Dijk: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, de heer

Vandenbroucke heeft de onwil bij de lokale overheden, en dan vooral in de provincie Limburg, geschetst. Ik kan alleen maar voor mijn regio en provincie spreken. Het feit dat de lokale overheid wat stuurs optreedt, heeft wellicht ook te maken met de structuurplanning, zeker op provinciaal niveau. Ik weet hoe het bij ons is gegaan: de gemeenten zijn daar weinig of niet bij betrokken geweest. Het resultaat was een provinciaal structuurplan waarin een aantal staanplaatsen zijn vastgelegd. In onze regio liggen de steden Tienen, Diest, Aarschot en Landen. Men heeft gecontroleerd of het een beetje evenwichtig was gebeurd, en dat was het dan. De gemeenten zijn dus enigszins uit de lucht komen vallen.

Dan is er natuurlijk ook het genoegzaam bekende probleem van het maatschappelijke draagvlak. De lokale overheden stuiten op bewonersprotest, en dat protest komt er uiteraard niet zomaar. Er bestaan inderdaad een aantal onterechte vooroordelen, maar er zijn ook een aantal praktische overlastproblemen, zoals die zich in het verleden onder meer in Leuven hebben voorgedaan.

Ik kan me scharen achter de denkpiste van de privéterreinen. Dat kan een deel van de oplossing zijn, maar dat valt onder de bevoegdheid Ruimtelijke Ordening. Dan komen we bijna in een gelijkaardige problematiek terecht als die van de weekendverblijven. Maar als er uit die richting een oplossing kan komen, des te beter.

De voorzitter: Minister Keulen heeft het woord.

Minister Marino Keulen: Mijnheer de voorzitter, collega's, het is goed dat deze thematiek nog eens apart besproken wordt. Iedereen is zich bewust van het probleem, maar doordat het over een heel kleine groep mensen gaat, komt dit zelden in de aandacht.

Voor mij bestaan er geen twee verschillende soorten mensen. De opdeling tussen woonwagengewoners en andere inwoners van steden en gemeenten bestaat voor mij niet. Overigens ben ik door de vzw Vroem onderscheiden met een Gouden Woonwagen. Bij de overhandiging van die Gouden Woonwagen voelde ik heel veel sympathie bij die mensen, omdat zij vonden dat ik als minister opensta voor hun noden en een hart heb voor hun problematiek.

Soms worden vooroordelen duidelijk gevoed door reële problemen. Er is soms sprake van overlast, doordat de bewoners er een puinhoop van maken. Aan de andere kant heb ik vastgesteld dat veel problemen opgelost kunnen worden als mensen elkaar beter leren kennen. Het is belangrijk dat er goede afspraken gemaakt worden en dat daar toezicht op gehouden wordt. Men spreekt bijvoorbeeld af dat er geen ijzerhandel begint op het terrein. En dan verloopt dat vaak heel vlot. Het komt er gewoon op aan

om op te treden als er iets fout loopt en de mensen tijdig op hun verantwoordelijkheid te wijzen.

Op mijn werkbezoeken heb ik bovendien vastgesteld dat al die gemeenschappen echte matriarchaten zijn. Het zijn gemeenschappen met heel sterke vrouwen, en mannen die weinig zeggen en altijd begripvol knikken. De vrouwen voeren daar het woord, en zij doen dat zeer goed. Zij hebben intussen ook goed begrepen dat zij, als zij bepaalde eisen stellen, moeten aanvaarden dat zich dat binnen een bepaald kader afspeelt en dat ze zich daar moeten aan houden. Het contact is in elk geval altijd zeer goed verlopen.

Wij hebben het wonen op wielen intussen wettelijk erkend. Dat is een onderdeel geworden van de erkende wooncultuur, en is ook zo opgenomen in de Vlaamse Wooncode.

Intussen is er alweer wat schot in de zaak gekomen. Vandaag zijn er in Vlaanderen 435 openbare residentiële standplaatsen op 31 gemeentelijke residentiële woonwagenterreinen in Vlaanderen en in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. De vooruitzichten zijn positief. In verschillende gemeenten zijn nieuwe projecten voor de aanleg van nieuwe woonwagenterreinen ingediend en goedgekeurd. We zitten op dat vlak in een transitiefase. In totaal zullen er 66 nieuwe standplaatsen bijkomen. Nog nooit zijn er op zo'n korte termijn zoveel aanvragen ingediend en goedgekeurd.

Naast de realisatie van 66 nieuwe standplaatsen komt er bovendien een grondige renovatie van de bestaande woonwagenterreinen. In Hasselt krijgen we zo een renovatie van het bestaande terrein, met de uitbreiding van acht standplaatsen daarbovenop. Acht nieuwe standplaatsen lijkt weinig, maar daarnaast heb je dus die enorme inspanning om het bestaande terrein in een nieuw kleedje te steken. Dat is een gigantische operatie, want al die mensen moeten tijdelijk verhuisd worden. Zoals u weet, staan veel woonwagens daar al zodanig lang dat ze zowat uit elkaar vallen als ze verplaatst worden. Die woonwagens zijn als het ware vergroeid met het terrein, zelfs met mooie tuintjes eromheen.

In Gent is er een uitbreiding met 15 nieuwe standplaatsen. In Herentals krijgen we twee gloednieuwe residentiële woonwagenterreinen, met respectievelijk 17 en 20 nieuwe standplaatsen. In Bilzen komen er 13 nieuwe standplaatsen. Dat betekent dat er binnenkort bijna dubbel zo veel residentiële woonwagenterreinen als in de loop van de voorbije tien jaar zullen bijkomen. Dit is overigens een van de redenen waarom ik de Gouden Woonwagen heb gekregen. Deze toename zal het totaal op 501 openbare residentiële standplaatsen brengen.

De gemeenten Sint-Gillis-Waas, Temse, Lommel en de stad Bree hebben nog geen concreet dossier met

betrekking tot de inrichting van een residentieel woonwagenterrein ingediend, maar hebben wel al voorbereidende stappen gezet. Ik merk op dat het hier om twee Limburgse lokale besturen gaat.

Om de lokale besturen verder te stimuleren om woonwagenterreinen in te richten, zal de brochure 'Wonen op Wielen' in 2008 worden geactualiseerd. Mevrouw Heeren is op dit terrein overigens ook zeer actief en stelt me hier geregeld vragen over. Dit initiatief zou de lokale besturen moeten stimuleren om hun verantwoordelijkheid op te nemen en om de nodige stappen te zetten. De communicatie over woonwagenterreinen vormt hierbij een belangrijk aandachtspunt. De integratiesector tracht de lokale besturen te sensibiliseren en te motiveren om woonwagenterreinen aan te leggen. In dit verband worden onder meer convenants met de lokale besturen gesloten. De bij de provinciale integratiecentra tewerkgestelde woonwagenwerkers trachten op het terrein de plooiën glad te strijken. In Limburg zijn hiervoor een aantal mensen voltijds aangesteld.

Ik heb niet in structurele subsidies voor vzw Vroem voorzien. In het kader van de oproep 'Managers van Diversiteit' heb ik de vzw wel een projectsubsidie toegekend. Deze subsidie stelt de organisatie in staat de inplanting van woonwagenterreinen in overleg met de buurtbewoners en de gemeentebesturen te begeleiden. Deze belangrijke sensibiliseringsmethode kan tot een verhoging van het draagvlak leiden. Onbekend is onbemand. Zodra de afspraken worden opgevolgd en alles goed verloopt, wordt het woonwagenterrein een deel van de plaatselijke werkelijkheid die een wijk vorm heeft gegeven.

Zoals mevrouw Guns al heeft opgemerkt, is de begroting fors gestegen. Ik denk niet dat veel begrotingsposten zijn verviervoudigd. Gezien het grote aantal subsidieaanvragen heb ik besloten het budget voor de aanleg en de renovatie van woonwagenterreinen van 1.011.000 euro in 2006 tot 4.200.000 euro in 2007 op te trekken. In 2008 zal dit bedrag nog tot 4.337.000 euro worden opgetrokken. Provincies, gemeenten en OCMW's kunnen een subsidie aanvragen voor de verwerving van grond of voor de inrichting, renovatie of uitbreiding van bestaande woonwagenterreinen. De Vlaamse overheid financiert 90 percent van de kostprijs. In Limburg betaalt het provinciebestuur de resterende 10 percent terug.

Eigenlijk moeten we beseffen dat we die mensen gratis een stuk bouwgrond geven. We voeren dit beleid om de inplanting van standplaatsen te ordenen. We leveren hiervoor grote inspanningen. Het beleid moet billijk en rechtvaardig ten overstaan van de andere belastingbetalers blijven. Ik draag die sector alvast een warm hart toe. De betrokkenen weten dat. We vertellen hen ook duidelijk dat we hen gratis een stuk bouwgrond ter beschikking stellen.

Een meer centraal aangestuurd en dwingender spreidingsbeleid is geen optie voor de Vlaamse overheid. Het

respect voor de lokale autonomie is een belangrijke beleidskeuze van de Vlaamse Regering. Het beleid van de Vlaamse Regering moet stimuleren, kansen creëren en in de vereiste randvoorwaarden voorzien. Een goed beleid kan enkel slagen indien het lokaal wordt gedragen. Ons financieel ondersteuningsbeleid is een aanbod aan de lokale besturen. We willen hen niet dwingen of iets opleggen. De partij van de heer Vandenbroucke staat trouwens zelf achter het principe van de lokale autonomie. We moeten dit kernelement van het Vlaams beleid allemaal respecteren en in de praktijk brengen. De lokale besturen zijn onze partners en geen ondergeschikte besturen.

Ik erken dat het nimbysyndroom hierbij soms de kop opsteekt. Als een woonwagenterrein er eenmaal is en als de regels worden gehandhaafd, is dat binnen de kortste keren in orde. Geen mens ziet daar dan nog pijnpunten. Er groeit zelfs bekommernis om de woonwagenbewoners. Het gaat hier dan ook om dynamische gemeenschappen met veel kinderen. Zij vormen snel een deel van het geheel. Niets creëert zo snel bruggen tussen bevolkingsgroepen en gemeenschappen als kinderen.

Geen enkele andere begrotingspost wordt verviervoudigd. We willen een inhaalbeweging maken. Alle gemeentelijke aanvragen worden gehonoreerd. Bovendien is een betere spreiding van de woonwagenterreinen een gedeelde verantwoordelijkheid van de Vlaamse overheid en van de provinciale en de lokale besturen. Dit staat tevens te lezen in de consolidatienota die de werkgroep Welzijn & Gezondheid in het kader van het kerntakendebat heeft opgesteld.

De Vlaamse overheid heeft de budgetten ten opzichte van 2006 verviervoudigd. In 2008 wordt dat bedrag nog eens verhoogd tot 4.337.000 euro. De Vlaamse overheid blijft ook stimulansen geven en voorwaarden scheppen zodat er op het terrein meer doortrekkers- en residentiële woonwagenterreinen worden aangelegd. Vandaag gaat het vooral over residentiële terreinen. Als mensen zich ergens hebben gevestigd, blijven ze daar doorgaans ook.

Het is de verantwoordelijkheid van de provincie een zicht te hebben op de blinde vlekken in het woonwagengebied. Zij moet zich engageren om de betrokken steden en gemeente te stimuleren en te begeleiden om hun woonwagenterrein te verwerven en in te richten. Het lokale bestuur draagt de verantwoordelijkheid om een dossier in te dienen tot het verwerven, inrichten en uitbreiden van de woonwagenterreinen.

U vraagt of er nog ingrepen zullen plaatsvinden in de bestaande financiële instrumenten. We zitten nu al aan 90 percent, en in Limburg aan 100 percent. Ik denk dat in de hele Vlaamse begroting geen enkele sector op die manier wordt betoelaagd. Het is trouwens geen kwestie van geld.

periode het eerste woonwagengerproject in gebruik is genomen in mijn stad Sint-Truiden. Ik heb daar de beste herinneringen aan. Tot op vandaag, tien jaar later, is dat een knappe infrastructuur.

Volgens mij knelt daar het schoentje niet. Vlaanderen doet wat het moet doen. De problematiek van ruimtelijke ordening is aangekaart. Ik hoop nog altijd dat we ons ei kunnen leggen met de wijziging van het decreet Ruimtelijke Ordening. Er is afgesproken in de Vlaamse Regering dat, als er een wijziging komt van het decreet Ruimtelijke Ordening, er in één beweging een regeling moet komen voor de woonwagenterreinen. Op zich is dat een goed signaal aan de bevolking, maar ik moet wel toegeven dat het mij ook wat te lang duurt. We zijn al twee jaar bezig. Dat komt omdat de kar zo overladen is met van alles en nog wat. In een tripartite is er altijd wel één dossier waarin we van mening verschillen. Als er iets is waar de gevoeligheden zeer groot zijn en waar er ideologische verschillen zijn, is het zeker op het vlak van de ruimtelijke ordening. Ik hoop dat we daarin de volgende maanden bondgenoten kunnen zijn. Ik hoop dat een en ander in een eindfase kan geraken en dat we ervoor zorgen dat een regeling mee opgenomen wordt.

Er ligt een enorme verantwoordelijkheid bij de gemeenten zelf. Ik ken de problematiek van Beringen niet. Ik ben fier Limburger te zijn en dat we in Limburg vanuit het provinciale niveau het kader hebben gecreëerd. Het blijft wel ontzettend moeilijk afdwingbaar. Woonwagenterreinen zijn iets heel specifiek. We hebben eenzelfde debat gehad bij de socialewoningbouw. Er zijn heel veel gemeenten in Limburg en in Vlaanderen die heel trouw hun verantwoordelijkheid opnemen, maar er zijn er ook andere, van welke kleur dan ook, die de boot laten passeren.

Voor woonwagenterreinen is dat ook zo. Ik heb begin dit jaar in de plenaire vergadering een actuele vraag gesteld omdat in mijn eigen fractie een burgemeester zit die me al twee jaar beloofde dat hij iets zou doen voor de woonwagengebwoners. Het ging over een gezin, bij wie ik een weekend heb verbleven, dat op een industrie-terrein moest gaan staan. Ik heb me toen niet laten doen. Ondertussen is de goedkeuring er, en het terrein komt er. Als de druk maar hoog genoeg is, gebeurt er wel iets. Verhoog ook de druk bij uw eigen collega's van uw eigen partijen in de gemeenten om hun verantwoordelijkheid te nemen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Op de Dag van de woonwagengebwoener zijn we met de commissie voor Economie vertrokken voor een werkbezoek aan Canada. Ik heb me uitgebreid laten verontschuldigen. Maar maak u geen zorgen, ik bezoek ook wel eens de woonwagengebwoners die ik ken, en ik heb in mijn gemeente deelgenomen aan ontmoetingsavonden met woonwagengebwoners.

Mijn bezorgdheid komt niet voort uit getheoretiseer, maar het is een authentieke bezorgdheid, die ik ook op het terrein heb aangevoeld.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Marino Keulen, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Wonen en Inburgering, over de slechte toegankelijkheid van de kantoren van socialehuisvestingsmaatschappijen voor gehandicapten

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de minister, mevrouw Franssen heeft daarnet in haar vraag om uitleg gewezen op het probleem van de toegankelijkheid in het algemeen naar aanleiding van het overigens bijzonder interessante en verdienstelijke artikel van 25 oktober in Het Nieuwsblad.

Wat me in dat artikel verbaasde maar ook stoorde, was de melding dat een aantal kantoren van de socialehuisvestingsmaatschappijen niet aan de basisnormen inzake toegankelijkheid voldoen. Dat stoort me omdat de sector niet onverdienstelijk is op het vlak van toegankelijkheid. Zeker bij renovatie- of nieuwbouwprojecten wordt rekening gehouden met het toegankelijkheidselement. Binnenkort zullen we de Silvertopgebouwen kunnen bezoeken. Bepaalde appartementen zijn specifiek ingericht voor rolstoelgebruikers. Dat is onder andere te zien aan de badkamerinfrastructuur en aan de speciale systemen voor deuren. De sector levert inspanningen, en het is dan ook jammer en storend dat de plaatsen waar ze de mensen in eerste instantie moeten ontvangen, niet aan de toegankelijkheidsvoorwaarden voldoen. Ik ben zelf naar een aantal kantoren geweest, en in Antwerpen is het zeker een probleem.

We moeten de autonomie van de socialehuisvestingsmaatschappijen uiteraard respecteren, en we kunnen hen niet dwingen hun kantoorruimtes in te richten op de manier die wij het meest wenselijk vinden. Anderzijds heeft de overheid een voorbeeldfunctie en moeten de socialehuisvestingsmaatschappijen een maatschappelijk voorbeeld stellen.

Mijnheer de minister, kent u het probleem van de toegankelijkheid van de kantoren van de socialehuisvestingsmaatschappijen? Wat kunt u binnen het beleid doen om hieraan te verhelpen?

De voorzitter: Mevrouw Heeren heeft het woord.

Mevrouw Veerle Heeren: Mijnheer Penris, ik onderschrijf uw vraag. In de socialewoningbouw worden er

voorzetten gegeven. Mijnheer de minister, ik hoop nog altijd dat u een convenant afsluit met Enter of het Toegankelijkheidsbureau om dit te kunnen realiseren. Op het vlak van toegankelijkheid hebben we heel goede ervaringen in de provincie Limburg met het Rollend Woonfonds. Er is toen afgesproken dat alle dossiers eerst een advies op die vlak moeten krijgen. Ik krijg vanuit de sector complimenten omdat dit een goede suggestie is geweest. Er zijn bepaalde dingen duidelijk geworden, en dat komt projecten ten goede.

Als we dit doen voor de socialewoningbouw, moeten we het ook doen voor gebouwen met een publieke functie. Er is de wet van 1975 betreffende toegankelijkheid. Op dit ogenblik staan we zo ver dat het materiaal klaar ligt om dit aspect via een verordening te implementeren in het decreet Ruimtelijke Ordening. Ik ben ervan overtuigd dat dit zijn beslag zal vinden tijdens deze legislatuur. Dat wil niet zeggen dat er steeds wetgeving moet zijn om iets te kunnen realiseren.

De voorzitter: Mevrouw Guns heeft het woord.

Mevrouw Dominique Guns: Mijnheer Penris, ik sluit me aan bij uw vraag. Mevrouw Heeren heeft gelijk dat de overheid altijd het voorbeeld moet geven. Ik denk dat alle partijen zich kunnen scharen achter uw vraag.

De voorzitter: Minister Keulen heeft het woord.

Minister Marino Keulen: Mijnheer de voorzitter, in Nederland zou men dit een kamerbreed gedragen initiatief noemen.

In het antwoord van minister Van Brempt op de vraag van mevrouw Franssen kwam het voorbeeld van het stadhuis van Halle. Dat kreeg in de enquête van Het Nieuwsblad goede cijfers, maar als we de criteria erop toepassen die gelden inzake toegankelijkheid en de wetgeving ter zake, dan schieten ze tekort.

Dat is spijtig. Er zijn heel wat inspanningen gedaan naar eigen goeddunken, maar bijvoorbeeld de helling voor een rolstoelgebruiker is veel te steil. De mensen van de krant zagen echter een helling en vonden dit al goed. Eigenlijk is het spijtig omdat de investering gebeurd is. Voor hetzelfde geld kon iets worden gecreëerd dat in orde is.

Er is ook een lift voor personen met een handicap, maar die zou tien centimeter breder moeten zijn. Voor mensen die volledig mobiel zijn, is het al lastig als een trap bijvoorbeeld enkele centimeters korter is dan een andere, want dan vertrappt men zich gemakkelijk. Als een lift voor rolstoelgebruikers tien centimeter te smal is, dan kunnen die mensen helemaal niet uit de voeten, als ik die beeldtaal mag gebruiken. Dat is jammer en godgeklagd, want de investering in de lift is gebeurd, en een

lift wordt maar eens om de dertig jaar geplaatst. Een keer dat een lift werd geplaatst, wordt er niets meer aan gedaan. Een trap is al heel moeilijk, bij een lift nemen gedane zaken geen keer.

Mevrouw Heeren, we zullen het convenant zeker meenemen, want goedkoop is duurkoop en omgekeerd. In dit geval beschikken de mensen ondertussen over voldoende expertise. Het gaat niet om getheoretiseer. Het gaat om heel praktische tips waarmee elke bouwheer ontzettend gediend is. De mensen beschikken over voldoende expertise.

Ze merken het meteen of een tussenstuk van een helling te steil is of een lift te klein. Het zwakke punt was – dat bleek ook uit de enquête – dat de zaak alleen bekeken werd vanuit het standpunt van de rolstoelgebruikers. We worden echter ook met andere soorten handicaps geconfronteerd. Er zijn mensen met een visuele handicap, mensen met een auditieve handicap, mensen die slecht uit de voeten kunnen maar niet in een rolstoel zitten, mensen die minder mobiel en iets trager zijn, mensen die minder gemakkelijk bepaalde bewegingen maken.

Soms zijn de oplossingen heel eenvoudig en zijn er slechts heel beperkte ingrepen nodig. We nemen het convenant zeker mee.

De situatie in de sociale huisvesting is in het algemeen wel goed. Het probleem stelt zich bij gebouwen van huisvestingsmaatschappijen die dateren van voor 1977. De wet dateert van 1975, het KB om de wet uit te voeren van 1977. De problemen zijn trouwens relatief. Iedereen is kind van zijn tijd. Dijledal, de huisvestingsmaatschappij van Leuven, betrok een nieuw kantoorgebouw in 1974. De ingang is met trapjes en is zelfs heel mooi. In 1974 was dit geen thema. De huisvestingsmaatschappij zal een nieuw kantoorgebouw betrekken en er wordt voor gezorgd dat de toegang voor de minder mobiele mens, zeker in de publieke ruimte, maximaal wordt verzekerd.

De toegang van mensen met een handicap tot gebouwen toegankelijk voor het publiek, wordt geregeld door de wet van 17 juli 1975 en haar KB van 9 mei 1977. Deze regelgeving is geregionaliseerd en alles wat te maken heeft met toegankelijkheid, valt momenteel onder de bevoegdheid van de minister voor Gelijke Kansen, mevrouw Van Brempt. De Vlaamse overheid is bezig met de actualisering van deze regeling, waardoor de bepalingen van de desbetreffende wet en het KB nog van toepassing zijn.

De kantoren van de socialehuisvestingsmaatschappijen worden ingedeeld onder categorie 10 van artikel 2: de kantoorgebouwen, gerechtshoven en gemeentehuizen. Concreet komt het erop neer dat voor de nieuw

opgerichte kantoren van de socialehuisvestingsmaatschappijen de toegankelijkheid voor personen met een motorische handicap sowieso moet worden verzekerd. De bevoegde overheid verleent een stedenbouwkundige vergunning als “voor minstens één verdieping of 10 percent van de voor het publiek toegankelijke oppervlakte en de bijbehorende toegangswegen de toegankelijkheid verzekerd is”. Dit vindt u terug in artikel 1 van de wet en artikel 3, paragraaf 2 van het KB.

In de bestaande kantoren van de huisvestingsmaatschappijen moet de toegankelijkheid eveneens verzekerd worden als die kantoren belangrijke verbouwingen moeten ondergaan: wanneer het werken betreft die de inrichting van het gebouw grondig veranderen en waarvoor een bouwvergunning nodig is. Bij een grondige renovatie wordt de toegankelijkheid vandaag dus al verzekerd voor alle potentiële gebruikers. De huisvestingsmaatschappijen die in het recente verleden, vanaf 1977 dus, hun kantoorgebouwen grondig gerenoveerd hebben of die nieuwe publieke kantoorgebouwen hebben gebouwd, hebben dus rekening gehouden met de wettelijke bepalingen ter zake.

Uiteraard zijn nog een aantal maatschappijen gehuisvest in oudere kantoorgebouwen. In deze kantoorgebouwen is de toegankelijkheid tot op vandaag relatief beperkt. De toegankelijkheid hangt in deze gevallen vaak af van plaatselijke omstandigheden of van de fysieke eigenheid van de kantoorgebouwen.

Toch dient te worden vastgesteld dat de meeste socialehuisvestingsmaatschappijen oog hebben voor deze problematiek. Ze leveren dan ook ernstige inspanningen om de algemene toegankelijkheid te verbeteren, zowel voor wat het gebouw betreft als voor de omgevende infrastructuur.

Opgemerkt dient te worden dat de normen die in het KB worden opgelegd, voor een deel verouderd zijn en minder voldoen aan de eisen van een integrale toegankelijkheid – dat is het nieuwe begrip. Zo zijn ze bijvoorbeeld enkel gericht op rolstoelgebruikers en houden ze geen rekening met behoeften van mensen met andere fysieke gebreken of van ouderlingen. Daarenboven blijkt dat er in het verleden gemotiveerde afwijkingen op de wet werden toegestaan.

In opdracht van de minister bevoegd voor gelijke kansen, wordt gewerkt aan een voorstel dat door de betrokken sector wordt gedragen, en waarbij een integrale toegankelijkheid wordt nagestreefd. Het is de bedoeling om in 2008 inzake de toegankelijkheidsproblematiek tot een consensusvoorstel te komen. Dit kan dan als basis gehanteerd worden voor een aangepaste regelgeving. Hierbij kan tevens worden vermeld dat vanuit het beleidsveld Ruimtelijke Ordening gedacht wordt aan een gewestelijke verordening.

Ten slotte dient de verwijzing in uw vraag naar het gebrek aan voorzieningen voor personen met een handicap in vele sociale woningen genuanceerd te worden. We zijn voortrekkers. Op dit vlak bestaat vandaag, via verscheidene samenwerkingsverbanden tussen Wonen en Welzijn, reeds een specifiek aanbod aan sociale woningen. U kent de ADL-woningen en er zijn ook aangepaste woningen, veelal op de gelijkvloerse verdieping, voor mensen die minder mobiel zijn. In die woningen wordt voorzien op strategische en toegankelijke locaties.

De heer Jan Penris: Mijnheer de minister, uw antwoord was uitvoerig en voldoende en kan wellicht door iedereen gedragen worden.

De voorzitter: Mevrouw Heeren heeft het woord.

Mevrouw Veerle Heeren: Ik wil toch enkele opmerkingen maken. De toegankelijkheid staat misschien wel in de titel van het werkstuk van minister Van Brempt, maar toch moet worden gezegd dat dit een horizontale bevoegdheid is. Zeker als het over infrastructuur gaat, moet dat in elk beleidsdomein worden toegepast. De wetgeving is er, maar we slagen er niet in om ze af te dwingen. We moeten dus tools van ruimtelijke ordening vinden. Het Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid Enter is in het Limburgplan verankerd. Enter stelt vandaag zijn expertise voor heel Vlaanderen ter beschikking. De tips van Enter zijn zeer goed gefundeerd. Ze zijn zeer nuttig voor de bouwheer – voor de overheid, als het gaat over sociale woningen, maar ook voor de burger.

In het verhaal van het levenslang wonen en het aanpasbaar bouwen van de komende jaren zal dit belangrijker en belangrijker worden en zorgen voor een omwenteling in het woonbeleid. We moeten zorgen voor een zo laagdrempelig mogelijke aanpak, zodat Jan Modaal over de nodige tools kan beschikken om zijn woning aan te passen.

Ik ben graag bereid om mee te werken aan de totstandkoming van een convenant van de socialewoningsector. Ik ben daar zeer bij betrokken en hoop dat we vooruitgang kunnen boeken.

De voorzitter: Minister Keulen heeft het woord.

Minister Marino Keulen: Ik ben een grote voorstander van de totstandkoming van een dergelijk convenant. Ik ben echt overtuigd van de toegevoegde waarde ervan. Iedereen die daarin is geïnteresseerd, mag daaraan meewerken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

