



40-41-42-43
Handelingen 44-45-46-47

VLAAMSE RAAD

ZITTING
1990-1991

Vergaderingen van maart 1991

ACTUELE INTERPELLATIES
ACTUELE VRAGEN
AUTO- EN MOTOSPORT
BEGROTINGEN
BPA'S EN HET GEBRUIK VAN OPEN RUIMTEN
DOPINGBESTRIJDING EN ALGEMENE GEZONDHEIDSASPECTEN
BIJ SPORTBEOEFENING
INTERPELLATIES
INVESTERINGSFONDS
LEERACHTERSTAND VAN MIGRANTENKINDEREN
MEDISCH VERANTWOORDE SPORTBEOEFENING
RECHTSPOSITIE ONDERWIJSPERSONEEL
REGIONALE LUCHTHAVENS VLAANDEREN
RUIMTELIJKE ORDENING EN STEDEBOUW
STATUUT BRT
TOEKOMST LIMBURGSE MIJNGEBOUWEN

Inhoud

Nr. 40 **Dinsdag 5 maart 1991**
Morgenvergadering

Berichten van verhindering, blz. 1357

Ontwerpen van decreet

Indiening en verwijzing, blz. 1357

Voorstel van decreet

Indiening en verwijzing, blz. 1357

Samenwerkingsakkoord

Indiening en verwijzing, blz. 1357

Verslagen

Indiening, blz. 1357

In eerste lezing aangenomen artikelen

Indiening en verwijzing, blz. 1358

Aanvullende verslagen

Indiening, blz. 1358

Kennisgeving van het Arbitragehof

Indiening, blz. 1358

Schriftelijke vragen

Indiening, blz. 1358

Beideidsbrief Regionale luchthavens Vlaanderen — Aanzet tot een Vlaams luchtvaartbeleid

— 341 (1989-1990) — Nrs. 1 en 2

Bespreking, blz. 1358

Spreker : de heer H. Candries

Regeling van de werkzaamheden, blz. 1359

Beideidsbrief Regionale luchthavens Vlaanderen — Aanzet tot een Vlaams luchtvaartbeleid

— 341 (1989-1990) — Nrs. 1 en 2

Bespreking (Voortzetting), blz. 1359

Sprekers : de heer H. De Croo, W. Content

Interpellaties (Regl. art. 76)

Interpellatie van mevrouw M. Vogels tot de heer G. Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, de heer N. De Batselier, Vice-Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie, en de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de bijzondere plannen van aanleg en het beleid tot behoud van open ruimten, blz. 1363

Sprekers : Mevrouw M. Vogels, Minister G. Geens

Motie van aanbeveling, blz. 1368

Interpellatie van de heer A. Denys tot de heer N. De Batselier, Vice-Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie, over de actualisering van het eertijds gesloten zogenaamde Toekomstcontract, blz. 1368

Ingetrokken

Interpellatie van de heer H. Van Dienderen tot de heer L. Waltmiel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, en de heer P. Dewael, Gemeenschapsminister van Cultuur, over de toekomst van de Limburgse mijngebouwen, blz. 1368

Sprekers : de heer H. Van Dienderen, mevrouw F. Brepoels, Minister L. Waltmiel

Motie van aanbeveling, blz. 1373

Interpellatie van de heer J. Cuyvers tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de toekenningen van vergunningen voor het organiseren van oefenritten en wedstrijden voor de auto- en motosport, blz. 1373

Sprekers : de heren J. Cuyvers, J. Timmermans, J. Caudron, Minister T. Kelchtermans

Motie van aanbeveling, blz. 1379

Regeling van de werkzaamheden, blz. 1379

Nr. 41 **Dinsdag 5 maart 1991**
Middagvergadering

Berichten van verhindering, blz. 1381

Interpellaties (Regl. art. 76) (Voortzetting)

Interpellatie van de heer F. Vermeiren tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over het niet-verlengen van exploitatievergunningen van lang bestaande KMO-bedrijven, blz. 1381

Verdaagd

Beideidsbrief Regionale luchthavens Vlaanderen — Aanzet tot een Vlaams luchtvaartbeleid

— 341 (1989-1990) — Nrs. 1 en 2

Bespreking (Voortzetting), blz. 1381

Sprekers : de heer H. Van Dienderen, mevrouw M. Tyberghien-vandenbusche, de heren W. Verreycken, H. Candries, P. Dumez, mevrouw M. Vogels, de heren L. Hancké, M. Schoeters, Minister J. Sauwens, A. Denys

Motie van aanbeveling, blz. 1406

Regeling van de werkzaamheden, blz. 1406

Nr. 42 **Woensdag 6 maart 1991**

Berichten van verhindering, blz. 1407

Actuele vragen (Regl. art. 75)

Actuele vraag van de heer F. Aerts tot de heer D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs, over de recentelijk georganiseerde Studie-informatiedagen SID-IN Limburg in Genk, blz. 1407

Actuele vraag van de heer H. Lauwers tot de heer D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs, over de financiële toestand van de centra voor basiseducatie, blz. 1407

Actuele vraag van de heer L. Peeters tot de heer D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs, over de toekenning van maaltijdcheques als eindejaarspremie in het onderwijs, blz. 1408

Actuele vraag van de heer H. Suykerbuyk tot de heer L. Van den Bossche, Gemeenschapsminister van Binnenlandse Aangelegenheden en Openbaar Ambt, over de verplichtingen van de gemeenten inzake de sociale zekerheid met betrekking tot de volkstelling, blz. 1409

Actuele vraag van de heer E. Gryp tot de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, over het storten van slib uit de Beneden-Schelde op de Linkerschelde-oever, blz. 1409

Actuele vraag van de heer H. Van Dienderen tot de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, over de vaste oeververbinding over de Westerschelde, blz. 1411

Actuele vraag van mevrouw M. De Meyer tot de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, over het uitblijven van beslissingen inzake de brug in Temse, blz. 1412

Actuele vraag van de heer H. De Loor tot de heer L. Waltmiel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, over de gevolgen van de deconcentratie van de administratie voor de Huisvesting, blz. 1412

Actuele vraag van de heer E. Gryp tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over lozingen van een bedrijf uit Zelzate in het kanaal Gent-Terneuzen, blz. 1413

Actuele vraag van de heer J. Geysels tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de milieuheffing op de uitvoer van afvalstoffen, blz. 1414

Ontwerp van decreet betreffende het Investeringsfonds ter verdeling van de subsidies voor bepaalde onroerende investeringen die in het Vlaamse Gewest door of op het initiatief van de provincies of de gemeenten worden gedaan — 400 (1990-1991) — Nrs. 1 tot 6 (+ Errata) en 7 tot 10

Tweede lezing, blz. 1415

Spreker : de heer J. Pede

Hoofdelijke stemming, blz. 1416

Voorstel van decreet van de heren P. Chevalier en E. Van Rompuy houdende het

statuut van de Belgische Radio en Televisie, Omroep van de Vlaamse Gemeenschap — 349 (1989-1990) — Nrs. 1 tot 18
Tweede lezing, blz. 1417
Hoofdelijke stemming, blz. 1423

Regeling van de werkzaamheden, blz. 1426

Bijlage

Vraag om uitleg
Commissie voor Welzijn en Gezondheid
Vraag om uitleg van de heer E. Van Varenbergh aan de heer J. Lenssens, Gemeenschapsminister van Welzijn en Gezondheid, over het taalgebruik door particuliere opvanggezinnen, blz. 1427

Nr. 43 **Dinsdag 19 maart 1991**
Morgenvergadering

Berichten van verhindering, blz. 1431

Ontwerpen van decreet
Indiening en verwijzing, blz. 1431

Voorstellen van decreet
Indiening en verwijzing, blz. 1431

Voorstellen van resolutie
Indiening en verwijzing, blz. 1432

Voorstel tot wijziging van het Reglement
Indiening en verwijzing, blz. 1432

Verslagen
Indiening, blz. 1432

Resolutie van de Vlaamse Gemeenschapscommissie
Indiening en verwijzing, blz. 1432

Arrest van het Arbitragehof
Indiening, blz. 1432

Kennisgevingen van het Arbitragehof
Indiening, blz. 1432

Schriftelijke vragen
Indiening, blz. 1432

Samenstelling van een Commissie
Wijziging onder de vaste leden, blz. 1433

Voorstel van decreet van de heren P. Chevalier en E. Van Rompuy houdende het statuut van de Belgische Radio en Televisie, Omroep van de Vlaamse Gemeenschap — 349 (1989-1990) — Nrs. 1 tot 18
Hoofdelijke stemming, blz. 1433

Ontwerp van decreet houdende eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van Instellingen van Openbaar Nut voor het begrotingsjaar 1983

— 12-B (1989-1990) — Nrs. 1 en 2
— 16-B (1989-1990) — Nr. 1 (Rapport van het Rekenhof)
Algemene bespreking, blz. 1435

Motie van orde

Verdaging van een agendapunt, blz. 1435
Spreker : de heer G. Janzegers

Ontwerp van decreet houdende eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van Instellingen van Openbaar Nut voor het begrotingsjaar 1983 — 12-B (1989-1990) — Nrs. 1 en 2
— 16-B (1989-1990) — Nr. 1 (Rapport van het Rekenhof)
Algemene bespreking (Voortzetting), blz. 1435
Spreker : de heer H. Candries, verslaggever
Artikelsgewijze bespreking, blz. 1436

Ontwerp van decreet inzake medisch verantwoorde sportbeoefening — 448 (1990-1991) — Nrs. 1 tot 5
Voorstel van decreet van de heer R. Garcia C.S. houdende regeling van de dopingbestrijding en de algemene gezondheidsaspecten bij sportbeoefening — 455 (1990-1991) — Nrs. 1 en 2
Algemene bespreking, blz. 1440

Sprekers : mevrouw T. Merckx-Van Goq, verslaggever, Minister H. Weckx, de heren A. Denys, W. Peeters, J. Devolder, R. Garcia, J. Van Hecke, mevrouw L. Maximus, de heren J. Caudron, J. Van der Sande

Regeling van de werkzaamheden, blz. 1458

Nr. 44 **Dinsdag 19 maart 1991**
Middagvergadering

Berichten van verhindering, blz. 1459

Ontwerp van decreet inzake medisch verantwoorde sportbeoefening — 448 (1990-1991) — Nrs. 1 tot 5
Algemene bespreking (Voortzetting), blz. 1459

Sprekers : de heer W. Peeters, Minister H. Weckx
Artikelsgewijze bespreking, blz. 1464
Sprekers : de heer A. Denys, Minister H. Weckx, de heren W. Peeters, L. Dierickx

Ontwerp van decreet tot aanvulling van artikel 44 van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw — 454 (1990-1991) — Nrs. 1 en 2
Algemene bespreking, blz. 1477
Sprekers : de heer J. Van Eetvelt, verslaggever, Minister L. Waltmiel, de heer R. Van Hooland
Artikelsgewijze bespreking, blz. 1478

Interpellaties (Regl. art. 76)

Interpellatie van de heer L. Bril tot de heer G. Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, over politieke benoemingen in de Vlaamse administratie, blz. 1479

Sprekers : de heren L. Bril, R. Van Hooland, Minister G. Geens, de heer A. Denys

Interpellatie van mevrouw M. De Meyer tot de heer J. Lenssens, Gemeenschapsminister van Welzijn en Gezin, over de opvang van de schoolgaande kinderen buiten de lesuren, blz. 1486

Sprekers : mevrouw M. De Meyer, mevrouw T. Merckx-Van Goey, Minister J. Lenssens, de heer W. Seeuws

Motie van aanbeveling, blz. 1492

Interpellatie van de heer F. Vermeiren tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over het niet-verlengen van exploitatievergunningen van lang bestaande KMO-bedrijven, blz. 1492

Sprekers : de heren F. Vermeiren, M. Capoen, Minister T. Kelchtermans

Regeling van de werkzaamheden, blz. 1497

Bijlagen

Vragen om uitleg
Commissie voor Openbare Werken en Vervoer
Vraag om uitleg van de heer C. Marchand tot de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, over de afwerking van de autosnelweg A18 tot en met de Franse grens en de door de Gemeenschapsminister aangekondigde beslissing ter zake in januari 1991, blz. 1500

Commissie voor Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting

Vraag om uitleg van mevrouw F. Brepoels aan de heer L. Waltmiel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, in verband met de initiatieven die door de Minister werden genomen ter versterking van het Vlaams karakter van Voeren, blz. 1502

Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud

Vraag om uitleg van de heer W. De Vlieghe aan de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de vestiging van een verbrandingsoven voor huishoudelijk afval in Vlaams Brabant en de mogelijke alternatieven hiervoor, blz. 1506

Nr. 45 **Woensdag 20 maart 1991**
Morgenvergadering

Berichten van verhindering, blz. 1509

Interpellaties (Regl. art. 76) (Voortzetting)

Interpellatie van de heer J. Laverge tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de vergunning tot het gebruik van grondwater in de textielsector, blz. 1509

Sprekers : de heren J. Laverge, M. Capoen, S. De Clerck, J. Cuyvers, Minister T. Kelchtermans, de heer R. Van Hooland

Moties van aanbeveling, blz. 1517

Interpellatie van mevrouw M. Vogels tot de heer H. Weckx, Gemeenschapsminister van Volksgezondheid en Brusselse Aangelegenheden, en de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de loodvergiftiging in de omgeving van de Metallurgie Hoboken, blz. 1517

Sprekers : mevrouw M. Vogels, de heer F. Cauwenberghs, Minister H. Weckx, Minister T. Kelchtermans, de heer L. Hancké

Motie van aanbeveling, blz. 1526

Interpellatie van de heer E. Van Rompuy tot de heer P. Dewael, Gemeenschapsminister van Cultuur, over de houding van de Vlaamse Executieve ten aanzien van de bemerkingen van de Europese Commissie met betrekking tot het Kabeldecreet van 28 januari 1987 en de mogelijke machtiging van RTL 4 om toegang te krijgen tot de Vlaamse kabel, blz. 1526

Sprekers : de heren E. Van Rompuy, A. Denys, P. Chevalier, Minister P. Dewael, de heer A. De Beul

Regeling van de werkzaamheden, b l z . 1536

Nr. 46 **Woensdag 20 maart 1991**
Middagvergadering

Berichten van verhindering, blz. 1537

Ontwerp van decreet betreffende de rechtspositie van bepaalde personeelsleden van het gemeenschapsonderwijs — 470 (1990-1991) — Nrs. 1 tot 8

Ontwerp van decreet betreffende de rechtspositie van sommige personeelsleden van het gesubsidieerd onderwijs en de gesubsidieerde sycho-medische centra — 471 (1990-1991) — Nrs. 1 tot 6
Algemene bespreking, blz. 1537

Sprekers : de heer E. Baldewijns, verslaggever, de heer F. Sarens, verslaggever, Minister D. Coens, de heren W. Taelman, G. Janzegers, mevrouw A. Leysen, de heren R. Van Hooland, C. Moors

Ontwerp van decreet betreffende de rechtspositie van bepaalde personeelsleden van het gemeenschapsonderwijs — 470 (1990-1991) — Nrs. 1 tot 8

Artikelsgewijze bespreking, blz. 1554

Sprekers : de heer A. Laridon, Minister D. Coens, de heren G. Janzegers, E. Beysen, mevrouw A.-M. Neyts-Uyttebroeck, de heer E. Baldewijns

Ontwerp van decreet betreffende de rechtspositie van sommige personeelsleden van het gesubsidieerd onderwijs en de gesubsidieerde psyche-medisch-sociale centra — 471 (1990-1991) — Nrs. 1 tot 6

Artikelsgewijze bespreking, blz. 1579

Sprekers : de heer G. Janzegers, Minister D. Coens

Voorstel van resolutie van mevrouw A. Leysen, mevrouw M. De Meyer, de heren E. Beysen en H. Lauwers en mevrouw M. Vogels betreffende het wegwerken van de leerachterstand van migrantenkinderen — 476 (1990-1991) — Nr. 1

Bespreking, blz. 1599

Regeling van de werkzaamheden, blz. 1599

Nr. 47 **Donderdag 21 maart 1991**

Berichten van verhindering, blz. 1601

Samenstelling van Commissies, blz. 1601

Actuele vragen (Regl. art. 75)

Actuele vraag van de heer R. Van Hooland tot de heer L. Van den Bossche, Gemeenschapsminister van Binnenlandse Aangelegenheden en Openbaar Ambt, over de benoemingen in de Vlaamse administratie, blz. 1601

Actuele vraag van de heer S. De Clerck tot de heer N. De Batselier, Vice-Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie, over het vastleggen van modaliteiten voor het Fonds voor Midden- en Oost-Europa, blz. 1603

Actuele vraag van de heer J. Geysels tot de heer N. De Batselier, Vice-Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie, over de cumulatie van de fiscale voordelen voor coördinatiecentra met expansiesteun voor bedrijven, blz. 1604

Actuele vraag van de heer E. Van Vaerenbergh tot de heer J. Lenssens, Ge-

meenschapsminister van Welzijn en Gezin, over de gevolgen van de sluiting van bepaalde rusthuizen, blz. 1605

Actuele vraag van de heer J. Cuyvers tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de ecologische aspecten van het ERC-centrum in Limburg, blz. 1606

Actuele vraag van de heer A. De Beul tot de heer P. Dewael, Gemeenschapsminister van Cultuur, over de weigering van de BRT om twee onuitgezonden programma's betreffende de repressie aan de Mediacommissie voor te leggen, blz. 1607

Actuele interpellatie (Regl. art. 77)

Actuele interpellatie van de heer M. Desutter tot de heer D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs, over een mogelijke vakantiespreiding in het onderwijs, blz. 1608

Sprekers : de heren M. Desutter, E. Van Vaerenbergh, Minister D. Coens

Ontwerp van decreet houdende eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van Instellingen van Openbaar Nut voor het begrotingsjaar 1983 — 12-B (1989-1990) — Nrs. 1 en 2

16-B(1989-1990) — Nr. 1 (Rapport van het Rekenhof)

Hoofdelijke stemming, blz. 1610

Ontwerp van decreet inzake medisch verantwoorde sportbeoefening

— 448 (1990-1991) — Nrs. 1 tot 5

Aangehouden stemmen, blz. 1611

Spreker : de heer J. Devolder

Hoofdelijke stemming, blz. 1614

Sprekers : Minister H. Weckx, de heren A. Denys, W. Peeters, R. Garcia

Ontwerp van decreet tot aanvulling van artikel 44 van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw — 454 (1990-1991) — Nrs. 1 en 2

Hoofdelijke stemming, blz. 1616

Sprekers : de heren W. Van Durme, J. Timmermans

Ontwerp van decreet betreffende de rechtspositie van bepaalde personeelsleden van het gemeenschapsonderwijs — 470 (1990-1991) — Nrs. 1 tot 8

Aangehouden stemmen, blz. 1617

Spreker : de heer G. Janzegers

Hoofdelijke stemming, blz. 1631

Sprekers : de heren G. Annemans, W. Taelman, R. Van Hooland, A. Laridon, G. Janzegers, E. Baldewijns, C. Moors

Ontwerp van decreet betreffende de rechtspositie van sommige personeelsleden van het gesubsidieerd onderwijs en de gesubsidieerde psyche-medisch-sociale centra — 471 (1990-1991) — Nrs. 1 tot 6

Aangehouden stemmen, blz. 1634

Hoofdelijke stemming, blz. 1636

Voorstel van resolutie van mevrouw A. Leysen, mevrouw M. De Meyer, de heren E. Beysen en H. Lauwers en mevrouw M. Vogels betreffende het wegwerken van de leerachterstand van migrantenkinderen — 476 (1990-1991) — Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 1637

Sprekers : de heren M. Didden, F. Dewinter, H. Lauwers, mevrouw M. Vogels, mevrouw M. De Meyer, de heer E. Beysen

Motie van aanbeveling van de heer H. De Croo tot besluit van de op 5 maart 1991 behandelde beleidsbrief Regionale lucht-havens Vlaanderen — Aanzet tot een Vlaams luchtvaartbeleid — 341 (1990-1991) — Nr. 3

Hoofdelijke stemming, blz. 1640

Sprekers : de heren H. De Croo, W. Verreycken, L. Hancké, H. Van Dienderen

Motie van orde

Persoonlijk feit, blz. 1642

Motie van aanbeveling van de heer H. De Croo tot besluit van de op 5 maart 1991 behandelde beleidsbrief Regionale lucht-havens Vlaanderen — Aanzet tot een Vlaams luchtvaartbeleid — 341 (1990-1991) — Nr. 3

Hoofdelijke stemming (Voortzetting), blz. 1642

Spreker : de heer F. Vermeiren

Motie van aanbeveling van de heer J. Cuyvers tot besluit van de op 5 maart 1991 door de heer J. Cuyvers gehouden interpellatie tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de tokenningen van vergunningen voor het

organiseren van oefenritten en wedstrijden voor de auto- en motosport — 463 (1990-1991) — Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 1643

Sprekers : de heren J. Cuyvers, J. Timmermans, A. Denys

Motie van aanbeveling van mevrouw M. Vogels c.s. tot besluit van de op 5 maart 1991 door mevrouw M. Vogels gehouden interpellatie tot de heer G. Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, de heer N. De Batselier, Vice-Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie, en de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de bijzondere plannen van aanleg en het beleid tot behoud van open ruimten — 464 (1990-1991) — Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 1644

Motie van aanbeveling van de heer H. Van Dienderen en mevrouw F. Brepoels tot besluit van de op 5 maart 1991 door de heer H. Van Dienderen gehouden interpellatie tot de heer L. Waltniel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, en de heer P. Dewael, Gemeenschapsminister van Cultuur, over de toekomst van de Limburgse mijngebouwen — 467 (1990-1991) — Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 1645

Sprekers : de heer H. Van Dienderen, mevrouw F. Brepoels

Actuele interpellaties (Regl. art. 77) (Voortzetting)

Actuele interpellatie van mevrouw M.

Vogels tot de heer R. De Wulf, Gemeenschapsminister van Tewerkstelling, over recente verklaringen van de Minister over de werklozen en de sociale zekerheid Actuele interpellatie van de heer D. Van Mechelen tot de heer R. De Wulf, Gemeenschapsminister van Tewerkstelling, over recente verklaringen van de Minister betreffende het probleem van de langdurige werkloosheid, blz. 1647

Sprekers : mevrouw M. Vogels, de heer D. Van Mechelen, mevrouw M. De Meyer, Minister R. De Wulf

Actuele interpellatie van de heer H. Lauwers tot de heer H. Weckx, Gemeenschapsminister van Volksgezondheid en Brusselse Aangelegenheden, over het voeren van een preventiebeleid inzake drugs- en alcoholmisbruik, blz. 1656

Sprekers : de heer H. Lauwers, Minister H. Weckx

Regeling van de werkzaamheden, blz. 1660

Bijlagen

Vragen om uitleg

Commissie voor Onderwijs en Vorming Vraag om uitleg van de heer R. Garcia aan de heer D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs, over het Hoger Rijksinstituut voor Paramedische Beroepen (HRIPB) van Jette, blz. 1664

Vraag om uitleg van de heer R. Deswaene aan de heer D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs, over de salarisschalen en de uurregeling van het paramedisch personeel in het buitengewoon onderwijs, blz. 1666

VOORZITTER : de heer L. Vanvelthoven

— *De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.*

— *De vergadering wordt geopend om 10 uur.*

De Voorzitter : Dames en heren, de vergadering is geopend.

BERICHTEN VAN VERHINDERING

0. Van den Broeck, L. Vanhorenbeek ; gezondheidsredenen.

P. Berben, E. Beysen, H. Coveliers, A.-M. Neyts-Uyttebroeck, A. Van Aperen, F. Verberckmoes ; ambtsverplichtingen.

ONTWERPEN VAN DECREET

Indiening en verwijzing

De Voorzitter : De volgende ontwerpen van decreet werden ingediend :

- Ontwerp van decreet tot aanvulling van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw wat de thermische isolatie en de ventilatievoorzieningen van gebouwen betreft

— 460 (1990-1991) — Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Economie, Energie en Tewerkstelling en voor Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting.

- Ontwerp van decreet betreffende het Vlaams Provinciefonds
— 462 (1990-1991) — Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden en Openbaar Ambt.

VOORSTEL VAN DECREET

Indiening en verwijzing

De Voorzitter : Het volgende voorstel van decreet werd ingediend :

- Voorstel van decreet van de heer A. Laridon houdende opheffing van artikel 33 van de wet van 29 mei 1959 tot wijziging van de wetgeving betreffende het bewaarschoolonderwijs, het lager, middelbaar, normaal, technisch en kunstonderwijs
— 458 (1990-1991) — Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Onderwijs en Vorming.

SAMENWERKINGSAKKOORD

Indiening en verwijzing

De Voorzitter : Het volgende samenwerkingsakkoord werd ingediend :

- Samenwerkingsakkoord tussen de Vlaamse Gemeenschap, de Franse Gemeenschap, de Duitstalige Gemeenschap en de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie van Brussel-Hoofdstad betreffende de oprichting, samenstelling en werking van de intergemeenschapscommissie voor de filmkeuring
— 461 (1990-1991) — Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Welzijn en Gezondheid.

VERSLAGEN

Indiening

De Voorzitter : De volgende verslagen werden ingediend :

- door de heer H. Candries namens de Commissie voor Openbare Werken en Vervoer over de beleidsbrief Regionale luchthavens Vlaanderen — Aanzet tot een Vlaams luchtvaartbeleid
— 341 (1989-1990) — Nr. 2.
- door de heer J. Van Eetvelt namens de Commissie voor Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting over het ontwerp van decreet tot aanvulling van artikel 44 van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de

Voorzitter

- ruimtelijke ordening en van de stedenbouw
— 454 (1990-1991) — Nr. 2.
- door de heer E. Vandebosch namens de Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud over de overeenkomst tussen het Vlaamse Gewest en de NV Aquafin
— 459 (1990-1991) — Nr. 1.

IN EERSTE LEZING AANGENOMEN ARTIKELEN

Indiening en verwijzing

De Voorzitter : De volgende artikelen werden in eerste lezing aangenomen :

- In eerste lezing aangenomen artikelen van het ontwerp van decreet betreffende het Investeringsfonds ter verdeling van de subsidies voor bepaalde onroerende investeringen die in het Vlaamse Gewest door of op initiatief van de provincies of de gemeenten worden gedaan
— 400 (1990-1991) — Nr. 9.
- Verwezen naar de Commissie voor de Algemene Zaken, het Reglement en de Verzoekschriften.

AANVULLENDE VERSLAGEN

Indiening

De Voorzitter : De volgende aanvullende verslagen werden ingediend :

- door mevrouw A. Leysen en de heer D. Van Mechelen namens de Commissie voor de Media over het voorstel van decreet van de heren P. Chevalier en E. Van Rompuy c.s. houdende het statuut van de Belgische Radio en Televisie, Omroep van de Vlaamse Gemeenschap

— 349 (1989-1990) — Nr. 18.

- door de heer M. Olivier namens de Commissie voor de Algemene Zaken, het Reglement en de Verzoekschriften over het ontwerp van decreet betreffende het Investeringsfonds ter verdeling van de subsidies voor bepaalde onroerende investeringen die in het Vlaamse Gewest door of op initiatief van de provincies of de gemeenten worden gedaan
— 400 (1990-1991) — Nr. 10.

KENNISGEVING VAN HET ARBITRAGEHOF

Indiening

De Voorzitter : De volgende kennisgeving van het Arbitragehof betreffende een beroep tot gedeeltelijke vernietiging ligt ter inzage bij het Secretariaat van de Raad, Afdeling Openbare Vergadering :

— Rolnummer 265.

SCHRIFTELIJKE VRAGEN (Regl. art. 74)

Indiening

De Voorzitter : Schriftelijke vragen werden ingediend door :

- de heren F. Aerts, J. Ansoms, G. Beerden, P. Breyne, H. Candries, J. Caudron, J. De Bremaeker, E. De Groot, H. De Loor, J. De Roo, M. Desutter, J. Devolder, F. Dewinter, J. Geysels, A. Kempinaire, W. Kuijpers, A. Laridon, C. Marchand, L. Peeters, M. Schoeters, H. Suykerbuyk, J. Valkeniers, F. Vandenbroucke, J. Van Eetvelt, P. Van Grembergen, R. Van Hooland, E. Vankeirsbilck, E. Van Vaerenbergh.

BELEIDSBRIEF Regionale luchthavens Vlaanderen — Aanzet tot een Vlaams luchtvaartbeleid — 341 (1989-1990) — Nrs. 1 - 2

Bespreking

De Voorzitter : Aan de orde is de beleidsbrief Regionale luchthavens Vlaanderen — Aanzet tot een Vlaams luchtvaartbeleid, ingediend door de heer Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer.

De bespreking is geopend.

De heer Candries, verslaggever, heeft het woord.

De heer H. Candries, verslaggever (*op de tribune*) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, geachte collega's, alvorens verslag uit te brengen wens ik een woord van dank tot het secretariaat te richten.

De Commissie voor Openbare Werken en Vervoer vergaderde op 12 juni 1990 en 22 januari 1991 om de beleidsbrief van de Executieve aangaande de regionale luchthavens in Vlaanderen te bespreken. In zijn toelichting had de Minister van Openbare Werken en Vervoer het over de uitvoering van de staatshervorming van 8 augustus 1988 waarbij de uitrusting en de uitbating van de regionale luchthavens aan de Gewesten werden overgedragen. De Minister situeerde dit in het kader van een aantal vervoertrends en van de Europese liberaliseringspolitiek ter zake.

De beslissingsmarge biedt twee keuzemogelijkheden : de regionale vliegvelden afschaffen of ze behouden. In geval van behoud moet worden gekozen tussen een passieve instandhouding of een dynamische exploitatie. De beïnvloedende factoren werden op een rijtje gezet en geanalyseerd. Men kwam tot het besluit dat de regionale luchthavens voor Vlaanderen veeleer een troef betekenen dan een blok aan het been.

Het meest delicate probleem ter zake is de integratie van het luchtvervoer in de omgeving. De Minister zette uiteen welke maatregelen hij zou treffen. Hierbij horen de vereiste aanpassingen om te voldoen aan de

Candries

Europese geluidsnormen. Ook de vluchtprocedures zullen worden aangepast indien de geluidshinder hierdoor kan worden beperkt. Er zal eveneens aandacht worden besteed aan de relatie met de federale overheid. Hierbij hoort de afbouw van de bijdragen van die overheid en de overdracht van het betrokken personeel.

Bij de bepaling van dit beleid werden twee studieopdrachten gegeven, waarvan de ene gericht is op de economische dimensie en de andere op de omgevingsproblematiek. De integratie van de daaruit te trekken besluiten zou toelaten een beleid uit te stippelen dat tegen 1995 een positieve balans moet garanderen.

Vervolgens ging de aandacht meer specifiek naar de vliegvelden van Deurne, Oostende, Grimbergen en Wevelgem. Het verslag bevat statistisch materiaal. Per luchthaven wordt een specifiek beleidsplan uitgetekend.

Tot daar beperkt zich de toelichting van de Minister.

In de bespreking die daarop volgde werd veel aandacht besteed aan de functie van het luchtverkeer in de globale mobiliteitsproblematiek. Er werd ook zeer specifiek gediscussieerd over de lawaaihinder. In dat verband werden argumenten tegen het luchtvervoer aangebracht. Ook werd gewezen op de mogelijkheden om tegen deze trend in te gaan. Zo had men het bijvoorbeeld over het nieuw technologisch aanbod ter zake zoals de fluitsterjets en dergelijke.

Ook de SST-invloed kwam ter sprake. De vraag werd gesteld of het opstarten van de SST de voortzetting van een regionaal luchthavenbeleid niet in de weg zal staan. Ook op dat vlak werden tegenargumenten aangebracht. Tenslotte werd gediscussieerd over de exploitatiekosten, de samenwerkingsmogelijkheden met de Regie der Luchtwegen en de invloed van de Europese deregulering.

Uiteindelijk kwamen de kansenprognoses voor de regionale luchthavens aan bod. Wel werd betreurd dat ter

zake geen duidelijke beheersstructuur werd voorzien. Hierop antwoordde de Minister dat met de GIMV een gesprek aan de gang is, dat de basis moet vormen voor indicaties aangaande een structurele aanpak.

De personeelsproblematiek werd eveneens onder de loep genomen. De economische betekenis en de impact op het geheel van de mobiliteitsproblematiek voor de regionale vliegvelden werden gerelativeerd, maar er werd ook gesteld dat er levens- en groeikansen zijn.

Daarna werd de situatie luchthaven per luchthaven besproken. Wat Deurne betreft werd betreurd dat er in het verleden steeds rond de pot werd gedraaid. Verschillende specifieke aspecten met betrekking tot Deurne werden behandeld, wat tenslotte uitmondde in een verklaring van één van de leden dat hij bij de bespreking in deze Vlaamse Raad een motie zou indienen, ertoe strekkende dat de luchthaven van Deurne tegen 1995 zou worden gesloten. De Minister gaf een aantal elementen ter ondersteuning van een positief beleid ten opzichte van Deurne.

Nadien werd er gediscussieerd over het vliegveld van Oostende. De problematiek in Oostende is wel verschillend van die van Deurne. Er werd voor gepleit Oostende kansen te bieden. Tevens werd er aandacht besteed aan het feit dat Oostende een belangrijke economische betekenis kan hebben. Er werd wel gewezen op het feit dat de chunnel ongetwijfeld een invloed zal hebben op de mobiliteitsproblematiek van ons continent. De Minister was ervan overtuigd dat Oostende een rol moet kunnen blijven spelen.

Daarna werd ook nog gehandeld over Grimbergen en Kortrijk.

Tot besluit werd gesteld dat het luchthavenbeleid een positieve inzet verantwoordt. Uiteindelijk werd het verslag eenparig goedgekeurd. **(Aplaus bij de VU)**

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De Voorzitter : Dames en heren, de Minister heeft mij verzocht de bespreking van deze beleidsbrief te onderbreken, nadat de sprekers die vanmorgen absoluut wensten te worden gehoord, aan bod zijn gekomen. Wij zullen dan verder gaan met de interpellaties en wij zullen de bespreking van de beleidsbrief deze namiddag voortzetten. Wij horen dus nog de heer De Croo en daarna de heer Content.

De heer H. De Croo : Mijnheer de Voorzitter, ik heb de kabinetschef van de Minister medegedeeld dat ik enkel vanmorgen aanwezig kon zijn voor de bespreking van deze beleidsbrief. Het was toch de bedoeling dit debat in een teug in de voormiddag af te ronden. Ik begrijp helaas dat de Gemeenschapsminister deze namiddag zal antwoorden op mijn betoog. Het is vervelend een debat te onderbreken dat in één keer zou moeten worden afgehandeld.

De Voorzitter : Is er unanimitieit in verband met mijn voorstel ? **(Ja)** Dan zal de agenda aldus worden aangepast.

De heer De Croo heeft het woord.

BELEIDSBRIEF Regionale luchthavens Vlaanderen — Aanzet tot een Vlaams luchtvaartbeleid — 341 (1989-1990) — Nrs. 1-2

Bespreking (Voortzetting)

De heer H. De Croo (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, dames en heren, het is toch enigszins interessant dat de beleidsbrief van 16 mei 1990 pas nu wordt behandeld. De feiten, nog meer dan de analyse van het document zelf, bewijzen de zwakheden van deze beleidsbrief. Bij het herlezen van de documenten die wij, zoals de verslaggever heeft vermeld, een eerste maal hebben besproken in juni 1990 en een tweede maal in januari 1991, stellen wij vast dat een aantal punten totaal zijn voorbijgestreefd en dat, naast de inherente zwakheden van deze beleidsbrief, de prognoses voor een be-

De Croo

paalde politiek nog brozer dan ooit zijn.

Ik citeer enkele voorbeelden. De situatie van SABENA is totaal veranderd. De beleidsbrief verwees nog naar SABENA World Airlines. Deze zaak is voorbij, afgeschaft. De toestand van de nationale luchtvaartmaatschappij is ronduit dramatisch, wat zijn impact zal hebben op een aantal beschouwingen die hier geformuleerd zijn.

Een tweede element, dat uiteraard niet kon worden voorzien, maar dat bijkomend aantoont hoe broos prognoses zijn, is de enorme impact die de oorlogsevenementen van de jongste weken en maanden op het luchtverkeer hebben gehad. Dit brengt met zich dat een aantal plannen zowel voor de luchtvaartmaatschappijen als voor de luchthavens aan een kritisch onderzoek moeten worden onderworpen en dat in de toekomst een grotere voorzichtigheid geboden is. De wet op de overheidsbedrijven die men in mei 1990 eens te meer aankondigde met de oprichting van de parastatale E en het herzien naar een n.v.-vorm van de Regie der Luchtwegen is nog altijd niet goedgekeurd in de Senaat. Het zal misschien nog weken of maanden duren alvorens deze wet zal kunnen worden toegepast. Wat nog erger is, het rapport zelf staat mijns inziens vol met onjuistheden.

Dit rapport doet bijvoorbeeld alsof Zaventem — een luchthaven ongeveer 50 maal zo druk dan de Vlaamse luchthavens tesamen — niet zou bestaan. In het algemeen beschouwend deel van dit verslag wordt nochtans onderstreept dat een luchthaven en een luchtvaartbeleid voor gelijk welk Gewest uiterst belangrijk zijn. De grootste luchthaven die wij in Vlaanderen, in België en in een zekere mate in dit deel van Europa hebben, is Zaventem. Wij zijn hiervoor weliswaar niet bevoegd, maar deze luchthaven is zich aan het verdrievoudigen. Het aantal passagiers stijgt dermate dat wij, niettegenstaande de lichte vertraging die zich aftekende tijdens de jongste maanden, over minder dan vijf jaar tot 12 miljoen

passagiers per jaar zullen komen. De invloed van deze luchthaven zal zich uitstrekken over de regionale luchthavens zoals Deurne en Oostende. In het verslag wordt daarover niet gesproken. Eigenaardig genoeg worden in de beleidsbrief alle verbeteringen aangehaald van eender welke Europese regionale luchthaven, van Kastrup in Denemarken tot Eindhoven in Nederland, er wordt evenwel geen woord gerept over de enorme uitbouw van de nationale luchthaven en de invloed daarop op het luchtvaartgebeuren.

De luchthaven van Oostende kende goede tijden toen er bloeiend toeristisch verkeer was, meer bepaald toen men vlieggreizen maakte van Londen naar Oostende met daaraan gekoppeld busreizen doorheen Europa. Zoals de heer Content zo juist heeft aangehaald waren er op een bepaald moment zelfs een half miljoen toeristen die op die manier reisden. Deze periode is evenwel lang voorbij. Op een bepaald ogenblik gaat men voor conjuncturele verschijnselen structurele aanpassingen doen, die tenslotte heel zwaar doorwegen. De luchthaven van Oostende kent amper 2 ten honderd van het passagiersvervoer van Zaventem. Na de expansie van de luchthaven van Zaventem zal dit nog slechts 1 ten honderd zijn.

De luchthaven van Deurne ligt misschien wat beter in de markt, maar ook zij heeft slechts 2 ten honderd van het passagiersvervoer van Zaventem. Mijnheer Dhoore, na de uitbreiding van Zaventem zal Deurne waarschijnlijk nog slechts 1,5 ten honderd van het passagiersvervoer vertegenwoordigen.

Ook inzake het vrachtverkeer vertegenwoordigt de luchthaven van Oostende slechts 2 ten honderd van de Zaventemse luchthaven, waar Brucargo trouwens in volle expansie is. Het vrachtvervoer van de luchthaven van Deurne behelst slechts 0,2 per duizend van dat van de nationale luchthaven.

De luchthavens van Oostende en Deurne zijn bescheiden luchtvaarthavens, pro rata de passagiers, in vergelijking met de toekomstige expansie van Zaventem. Wij moeten er ons goed van bewust zijn welke instru-

menten wij in handen hebben, zelfs indien er een zekere vorm van liberalisering tot stand zou komen. Ook dat komt echter niet tot uiting in de beleidsbrief.

Bovendien staan zwakheden in de beleidsbrief die mij enigszins onthutsen. In het verslag wordt onder meer gesproken van de invloed van de SST op de verbinding Antwerpen-Londen. Dit is één van de belangrijkste verbindingen voor de Antwerpse luchthaven. In het verslag staat enerzijds dat er een daling van 70 ten honderd van de passagiers wordt verwacht en anderzijds wordt in het commissieverslag gesproken over een lichte invloed op de expansie van de luchthaven.

In de beleidsbrief staat eveneens dat een reis per vliegtuig — van Antwerpen naar Londen — driemaal sneller gaat dan een reis per trein. Een trein rijdt evenwel van station tot station. Degenen die, zoals ik, meerdere malen per jaar naar Londen vliegen, weten heel goed dat de duur van de vliegreis, die normaal vijftig minuten bedraagt, van tijd tot tijd anderhalf uur kan zijn. Ook het invullen van de inschepingsformulieren en het passeren van de veiligheidscontroles — die ook in de regionale luchthavens belangrijk zijn — nemen veel tijd in beslag. Komt dan nog het bereiken van Londen-centrum. Al deze zaken kunnen moeilijk in een verslag worden vergeleken.

Mijnheer de Minister, de financiële analyse in het verslag is onbegrijpelijk. De cijfers van het jaar 1988, vermeld in de beleidsbrief, kloppen niet met de cijfers, vermeld voor hetzelfde jaar in bijlage Ia van het verslag. De cijfers van de deficiten zijn verschillend. Bijvoorbeeld voor de luchthaven van Grimbergen lopen de cijfers van 17 miljoen tot 22 miljoen ; voor Antwerpen-Deurne van 20 tot 35 miljoen en voor de luchthaven van Oostende van 59 tot 82 miljoen ! Dit is totaal onbegrijpelijk, vooral omdat de deficiten van deze luchthavens met of zonder de kosten voor veiligheid, een zekere allure blijken aan te nemen die in de beleidsbrief niet naar voren kunnen komen.

Voor de luchthaven van Deurne

De Croo

voorziet men bijvoorbeeld in 12 miljoen meeruitgaven maar desondanks de indexstijging blijven de ontvangsten evenwel dezelfde over de jongste jaren, nochtans zou het deficit fors verminderd zijn. Van de luchthaven van Grimbergen beweert men dat ze 4 miljoen minder uitgaven heeft met dezelfde inkomsten en dat het deficit wordt afgebouwd. De luchthaven van Oostende heeft 40 miljoen minder uitgaven, waaronder 33 miljoen voor het personeel, maar de inkomsten blijven vrijwel gelijk; nochtans wordt het deficit met ongeveer 200 miljoen verminderd. Deze cijfers zijn voor mij onbegrijpelijk.

Mijnheer de Minister, ik vraag u dan ook de bijlagen la en lb te detailleren, want uit de vergelijking tussen uw cijfers, vermeld in de bijlagen van het verslag, en de cijfers van de beleidsbrief, blijkt geen duidelijkheid. Dit is belangrijk omdat de viatique die de nationale Regering heeft toevertrouwd aan de Gewestregering teneinde deze luchthavens te spijzen op een bepaald ogenblik wordt beëindigd en de ambitie blijkt te bestaan om self-supporting te zijn.

Ik wil ook nog een opmerking maken in verband met Grimbergen. Grimbergen was belangrijk omwille van de luchtvaartschool die door het Ministerie van Verkeerswezen gedurende lange tijd in stand werd gehouden. Deze burgerlijke luchtvaarschool is nu in handen van SABENA overgedragen. Tenzij ik mij vergis, is er in de beleidsbrief geen woord terug te vinden van deze verandering, evenmin over de taak al dan niet in Grimbergen kan worden uitgevoerd.

Mijnheer de Voorzitter, het rapport is zwak en wanneer men een jaar later dit rapport toetst aan een aantal prognoses treden deze zwakheden nog veel duidelijker op het voorplan. Het rapport houdt geen rekening met het belangrijkste element in het luchtvaartbeleid in ons land, met name Zaventem en zijn expansie, zelfs indien dit een vreemde luchthaven is voor het Vlaamse luchtvaartbeleid. Het rapport heeft ook geen rekening gehouden of misschien kunnen hou-

den met wat SABENA en de internationale luchtvaartactiviteit kenmerkt. In het rapport staan fouten waarvoor geen enkele uitleg bestaat. Ik geef slechts één voorbeeld, maar ik kan er tientallen aanhalen, met name op bladzijde 26 van de beleidsbrief. Vanuit België zouden wij met 21 luchtvaartmaatschappijen in 1989 277.000 passagiers hebben vervoerd. Dat is geen realistisch cijfer.

Na deze mijns inziens broze wijze waarop het rapport werd opgesteld, dat zich meer heeft gericht op geluidshinder, wat weliswaar belangrijk is, en op de materiële uitbouw van de luchthaven en dat bijna geen rekening heeft gehouden met de contacten die onder meer met Wevelgem moeten bestaan, meen ik dat het niet de moeite loont om hieruit enige ernstige conclusies te trekken met betrekking tot het luchtvaartbeleid. Ik heb het gevoel dat men het geheel heeft opgeblazen en dat men niet de juiste mogelijkheden heeft ingeschat.

Intussen zijn ook veranderingen opgetreden die voor Oostende zeer belangrijk zijn. In de beleidsbrief spreekt men over nieuwe mogelijkheden van onderhoud van vliegtuigen. De herstellingen van de boeiingen van SABENA die in Noord-Amerika gebeuren, zouden worden verplaatst naar Oostende, maar dat is tot op heden niet het geval. Dat heeft niets te maken met afstand maar wel met infrastructuur.

Dat Oostende een uitwijkhaven zou zijn, heeft niets te maken met de ligging. De commandant van het vliegtuig beslist over de uitwijkhaven en houdt daarbij rekening met de transit van zijn passagiers. Hij zal veeleer landen op Schiphol, Parijs of Londen maar niet op Oostende omdat men van daaruit de passagiers per bus alleen naar Zaventem kan brengen. Die luchthaven is echter gesloten want anders zou de uitwijking niet noodzakelijk zijn geweest. Al deze elementen omvatten de luchtvaartpolitiek en beperken zich niet tot het verlengen van een landingsbaan, het rooien van bomen of het verminderen van geluidshinder. Nieuw sinds het totstandkomen van het rapport is het koninklijk besluit dat de geluids-

rijke vliegtuigen in de luchthaven van Oostende verhindert. U weet dat de luchthaven van Oostende nu meer wordt aangevlogen dan vroeger sinds haar opening 's nachts. Er wordt weliswaar meer tussen 23 en 24 uur gevlogen dan gedurende de andere uren van de nacht maar er worden helaas goedkopere tweede- en derdehands vliegtuigen gebruikt die men ook terugvindt in de privé- of openbare maatschappijen vanuit Afrika. Dit gebeurt ondanks de reglementen van de EG. Ons land is hiervoor trouwens op de vingers getikt. Deze elementen tonen een absoluut onderkomen analyse aan waarop men geen beleid, die naam en de toekomst van onze luchthavens waardig, kan uitbouwen.

Ik zal de drie luchthavens éven bonding toelichten.

In Oostende is er een asset, een kapitaal aan infrastructuur die is uitgebouwd in een soort folie. Men meende toen dat er altijd veel passagiers uit Groot-Brittannië Oostende zouden blijven aandoen maar de vliegtuigen vliegen nu door naar andere bestemmingen. De luchthaven van Oostende bestaat en kan niet zo maar ophouden te bestaan. Het zal veel geld kosten om de luchthaven te rentabiliseren maar er zijn misschien wel mogelijkheden. We mogen niet vergeten dat er zelfs geen regelmatige lijnvluchten Oostende aandoen. Er zijn chartervluchten en er is wat vrachtvluchten. Sporadisch zijn er oefen-

Deurne-Antwerpen is een speciaal geval. Ofwel sluit men de luchthaven van Deurne, ofwel bouwt men er een minimum aan bij komende beveiliging uit. Men zal een duidelijke beslissing moeten nemen. Ik ben steeds voor het behoud van de luchthaven van Deurne geweest. U weet dit. Er waren archaïsche toestanden. Wij hebben orde op zaken gebracht en de luchthaven beter beveiligd, onder meer inzake brandbescherming. Indien men de landingsbanen nog beter zou beveiligen, maakt deze luchthaven een kansje als een subregionale luchthaven. De liberalisering van het luchtvaartverkeer in Europa en in de rest van de wereld vereist de noodza-

De Croo

kelijke technologie en het centraliseren van de vluchten naar een luchthaven en de daarmee samenhangende uitbouw van de transportmogelijkheden. Ik verwijs naar de luchthavens van Chicago en Atlanta. Zaventem wenst iets dergelijks uit te bouwen en hierdoor zou de luchthaven van Deurne misschien een expansiemogelijkheid krijgen. Toch moet ik ervoor waarschuwen dat de SST op één van de belangrijkste lijnen, van Deurne naar Londen, een negatieve invloed zou kunnen hebben.

In Grimbergen betreft het vooral oefenvluchten en leervluchten. Voor zover men met SABENA tot een akkoord kan komen is er voor de luchtvaartschool nog enige kans.

Wevelgem is dicht gelegen bij Lille-Lesquin ; hierbij mag niet worden vergeten dat die afstanden in feite niet zo groot zijn. Hierbij kan ik u een anecdoten vertellen : de heer Godfroid, de nieuwe baas van SABENA, woont in Rijsel, omdat hij zich destijds als belangrijke vertegenwoordiger en kopman van La Redoute daar heeft gevestigd. Er zijn geen afstanden meer ! Men kan dus gemakkelijk SABENA leiden vanop de korte rijafstand die ons van Rijsel scheidt. Dit geldt ook voor een aantal mogelijke klanten in het toch dynamische gedeelte van ons land dat West-Vlaanderen is en waar Wevelgem ook een plaats moet krijgen.

Mijnheer de Voorzitter, ik heb veel tijd gespendeerd aan een problematiek die, in de toekomst en volgens de prognoses, meer aandacht zou moeten krijgen. De beleidsbrief is echter zó zwak, het verslag is zo onvolledig, de fouten ter zake zijn zó groot, dat het mijns inziens niet kan — tenminste met enige kans op slagen — daar een toekomstig Vlaams luchthavenbeleid op te stoelen.

Daarom zullen wij te gepasten tijde een motie van aanbeveling indienen, die minstens een ernstiger onderzoek van deze aangelegenheid tot stand kan brengen, zodat wij de ons geboden kans maximaal zouden kunnen benutten. **(Applaus bij de PVV)**

De Voorzitter : De heer Content heeft het woord.

De heer W. Content : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, collega's, het is begrijpelijk dat in het kader van het Vlaams luchtvaartbeleid de SP haar volle aandacht schenkt aan het algemeen beleidsprogramma en, wat mij persoonlijk als kustbewoner betreft, aan het impulsprogramma van de regio Oostende in het bijzonder.

Ik zal noch over cijfers uitweiden, noch over gegevens, die altijd in de loop van de jaren veranderen, gezien de grote uitgaven die daarmee gepaard gaan.

Voor wat Oostende betreft, bent u, mijnheer de Minister, grotendeels tegemoet gekomen aan de verzuchtingen, geuit door de SP-fracties uit de omliggende en betrokken gemeenten ; samen met het ABVV werd een alternatief programma uitgewerkt en voorgesteld aan uw collega, Minister De Batselier. Dit bewijst dat er ter zake een innige samenwerking mogelijk is geweest.

In het kader van het voorstel worden de circuitvluchten sterk verminderd of op zijn minst niet meer toelaatbaar boven de dichtbebouwde woonzones. Dit zal het toerisme en de omgeving ten goede komen. Tevens hoop ik dat de vrijetijdsvliegerij en de reclamevliegerij in tijd en ruimte zullen worden beperkt.

Mijnheer de Minister, de luchthaven van Oostende is de tweede luchthaven van het land. Ze is goed uitgerust en goed gelegen aan de kust, in een aantrekkelijke regio. Oostende heeft dus troeven die thans slechts matig uitgespeeld worden. Mijns inziens is dit niet alleen de fout van de opeenvolgende Ministers, maar het is ook te wijten aan een gebrek aan belangstelling voor de luchthaven, niet alleen voor Oostende, maar voor gans de kust. Hiervoor trachten wij, als kustbewoners, een oplossing te vinden. De middelen moeten echter op velerlei vlakken worden ingezet. Investerings zijn nodig om de lengte van de hoofdstartbaan 08/26 maximaal te benutten, met behoud en zelfs verbetering van de veiligheid

door een aangepaste ISL-naderingsapparatuur.

Mijnheer de Minister, ik suggereer u om ook te onderzoeken of het aanleggen van een dwarspiste, die over de polder in de richting van de zee loopt, niet goedkoper en veiliger zou zijn en minder geluidshinder zou veroorzaken dan een verlenging van de 08/26-piste. De betrokken mensen uit het kustgebied zijn hiervan alleszins overtuigd.

Via een doelmatige marketing dienen ook trafieken, zowel voor passagiers- als goederenvervoer, te worden aangevraagd. Hiervoor is een zekere creativiteit vanwege de Minister én vanwege de omliggende gemeenten rond Oostende vereist.

Luchtvaartactiviteit brengt echter onvermijdelijk last en hinder voor de omwonenden teweeg. Om die tot een minimum te beperken moet een uitgebreid milieueffectenrapport worden opgemaakt, voordat het luchtvaartpatroon wordt gewijzigd. Wij vertrouwen erop dat het zal gebeuren en dat de bevolking die het meest van de milieu- en geluidshinder te lijden heeft, de nodige ruime inspraak zal krijgen.

Voor de SP kan alleen een geïntegreerde aanpak van de sociaal-economische aspecten, voornamelijk de tewerkstelling, en de milieu-aspecten, samen met inspraak van alle betrokkenen, tot de noodzakelijke bundeling en mobilisatie van de vitale krachten van de regio leiden.

Naast de marketingsinspanningen en de ontwikkeling van de luchthaven als basis voor onderhoud en up-grading van grote vliegtuigtypes moet er werk worden gemaakt van het Sea-Airconcept dat het vrachtvervoer moet bevorderen en het vervoer langs de overvolle autowegen ontlasten.

Hierbij aansluitend moet het aanpassingsvervoer via marketing en aangepaste installaties in de luchthaven zelf in het belang van het kusttoerisme worden geactiveerd.

Ziedaar, mijnheer de Minister, in vogelvlucht of misschien beter in vlieg-

Content

vlucht, hoe de SP tot een meer ge-coördineerd en efficiënt luchtvaart-beleid in Vlaanderen wil komen en hoe wij als kustbewoners het belang van de ontwikkeling van de luchthavens van Oostende inschatten.

Tenslotte werd mij het volgende in het oor gefluisterd : indien bepaalde investeringen in andere luchthavens om één of andere reden niet kunnen doorgaan, worden de financiële middelen daarvan best naar de luchthavens van Oostende overgeheveld. (Applaus)

De Voorzitter : Dames en heren, zoals we om tien uur afgesproken hebben schorsen we nu deze bespreking.

Is de vergadering het daarmee eens ? (*Instemming*)

INTERPELLATIES (Regl. art. 76)

Interpellatie van mevrouw M. Vogels tot de heer G. Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, de heer N. De Batselier, Vice-voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie, en de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de bijzondere plannen van aanleg en het beleid tot behoud van open ruimten

De Voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van mevrouw Vogels tot de heer Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, de heer De Batselier, Vice-Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie, en de heer Theo Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de bijzondere plannen van aanleg en het beleid tot behoud van open ruimten.

Minister Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, heeft meege-

deeld dat hij namens de andere leden van de Executieve zal antwoorden.

Mevrouw Vogels heeft het woord.

Mevrouw M. Vogels (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, ik betreur het dat onze agenda op het laatste nippertje werd veranderd, niet zozeer voor mijzelf dan wel voor andere leden van de Vlaamse Raad die het woord hadden willen voeren in deze interpellatie, maar dat nu niet kunnen omdat zij hun dag anders hebben georganiseerd.

Minister G. Geens : Dat geldt ook voor mij.

Mevrouw M. Vogels : Ook voor mij trouwens. Wij zijn allemaal erg soepel, te soepel misschien.

Ik begin mijn interpellatie met een moderne variatie op een oud gezegde : waar men gaat langs Vlaamse wegen, komt men wel een Shoepost tegen, of een Superconfex, een Maxi-GB, een Carpet Land . . . Wij zien een zich uitbreidende olievlek van KMO-vestigingen langs de uitvalswegen en de ringwegen, terwijl de leegstaande bedrijfsruimten in het stadscentrum angstaanjagend toenemen.

De tweede maal op dertig jaar ondergaan onze steden een verkrottingsgolf. Elk bedrijf dat zichzelf respecteerde wilde in de jaren 1960 een vestiging in het stadscentrum. Hiertoe werden hele wijken vernietigd, werd de trend om buiten de stad te gaan wonen versneld en zwol de verkeersstroom meer en meer aan zodat het stadscentrum vaak werd omgetoverd tot een grote verkeerschaos.

Nu, dertig jaar later, op het moment dat de meeste investeringen zijn afgeschreven, ontstaat een nieuwe trend. Bedrijven en winkelcentra sluiten hun vestigingen in de stad en wijken uit naar de rand, de ringgebieden of de boorden van de invalswegen waar grote ruimteverslindende laagbouwunits met parkeerplaats rondom worden geplaatst. Deze evolutie kwam eind van de jaren tachtig bovenop een economische opbloei met als gevolg een explosie van vragen naar nieuwe KMO- en industriezones. Daar waar elke gemeente die

zich zelf respecteerde in de jaren zestig een cultureel centrum oprichtte, blijkt de trend nu zo te zijn dat elke gemeente die zich au sérieux neemt minstens één of twee KMO- of industriezones inricht.

De gevolgen hiervan voor onze open ruimten en steden, die een tweede keer in dertig jaar tijd een golf van leegstand te verwerken krijgen, zijn nefast en worden door andere plannen van uw Executieve doorkruist, onder meer in verband met de stads-herwaardering, die aldus tot een soort dweilen met open kraan werd gereduceerd.

Welke zin heeft het grote studiedagen te organiseren over het mobiliteitsvraagstuk, de promotie van het openbaar vervoer en car-pooling, terwijl ondertussen nieuwe mobiliteitsstromen worden gecreëerd en men de verschillende functies blijft scheiden.

In deze tijd woont de moderne mens landelijk, maakt gebruik van de winkels aan de in- en uitvalswegen, brengt zijn kinderen naar een school in de stad en komt op zaterdagavond naar de stad om zich te ontspannen, met vele nieuwe verkeersstromen en een ruimtelijke orderingschaos als gevolg.

Ondertussen woekert de kwaal verder en is het beleid van deze Executieve één grote illustratie van onmacht en onkunde.

Reeds van bij de aanvang van deze legislatuur is het duidelijk dat er in de Executieve twee strekkingen leven. Minister Waltniel, bevoegd voor ruimtelijke ordening, had vooral oog voor de economische aspecten bij de vraag naar nieuwe terreinen voor KMO- en industriezones. Hierbij bouwde hij voort op de omzendbrief die de heer Beysen in 1988 aan alle gemeenten heeft gestuurd. Op die manier werd bij de gemeenten een gevoel gecreëerd dat alles mogelijk was. Daarentegen had Gemeenschapsminister De Batselier, bevoegd voor economie, oog voor de ruimtelijke aspecten. Vanuit zijn subsidiërsbevoegdheid voor industrie- en KMO-zones drong hij destijds aan op een globale visie over vraag en aanbod met betrekking tot

Vogels

de ruimtelijke impact. Hiervoor werd aanvankelijk een commissie ad hoc opgericht en nadien een interkabinettenwerkgroep, die in een eindverslag een aantal aanbevelingen voor de Executieve formuleerde. Wat met deze conclusies gebeurde is niet duidelijk. Wij weten wel dat de stroom aanvragen tot wijziging van de gewestplannen via BPA's bleef toenemen.

Op politiek vlak trok de Executieve tijdens de maand maart van vorig jaar het delegatierecht van Minister Walt Niel op deze BPA's in en besliste dat de Executieve voortaan de BPA's zelf zou behandelen. De hoop dat het tij hiermee zal keren en dat de gewestplannen in hun functie worden hersteld en er eindelijk een beleid inzake ruimtelijke ordening en open ruimten zou mogelijk worden, was echter ijdel.

Wat heeft de Executieve eigenlijk sedert de maand maart vorig jaar beslist? Ten eerste, dat het principe om de gewestplannen te wijzigen via BPA's wordt behouden.

Ten tweede, dat de hoopvolle gemeentebesturen, die reeds BPA's hadden opgesteld, niet zomaar konden worden teleurgesteld. Bijgevolg werd besloten de toestand bij de gemeenten na te gaan om op die manier een overzicht te hebben van het aantal BPA's, die een wijziging van het gewestplan inhielden, nog aanhangig waren en waarvoor in feite reeds een algemene vergadering had plaats gevonden.

Ten derde, dat op basis van het onderzoek van een aantal BPA's, die van het gewestplan afwijken, door een werkgroep ad hoc een soort gedragscode zou worden opgesteld, die na goedkeuring van de Executieve als een soort richtlijn vanwege de Executieve bij het wijzigen van de gewestplannen via BPA's, naar de gemeente zou worden verzonden.

Na het nemen van deze drie beslissingen werd herhaaldelijk getracht een overzicht te krijgen van de stand van zaken, onder meer via schriftelijke vragen, die vooral tot uw Minister

van Ruimtelijke Ordening werden gericht. Uit de antwoorden, die wij op die schriftelijke vragen hebben gekregen, kunnen wij vooral een verhaal ophangen van politieke onwil, dwarsliggerij en inconsequent handelen.

Wat het eerste punt betreft, werden sinds 21 maart 1990, op het ogenblik waarop de beslissingsbevoegdheid bij de totale Executieve behoorde, voor zover ik weet, 62 BPA's, die van de gewestplannen afweken, goedgekeurd. Slechts twee goedkeuringen werden geweigerd. Welke normen hierbij werden gehanteerd, is niet duidelijk. In antwoord op de schriftelijke vraag van de heer Cuyvers stelde Minister Walt Niel nog onlangs: „Het onderzoek en de behandeling van de eerste reeks 51 dossiers heeft uitgewezen dat het bij 90 ten honderd van de afwijkende BPA's gaat om detailcorrecties, rechtzettingen van schoonheidsfoutjes. Nochtans blijkt uit een eerste door ons ingesteld onderzoek van de 62 goedgekeurde BPA's dat er geen rekening werd gehouden met de conclusies van de interkabinettenwerkgroep Ambachtelijke Zones en Industrierreinen, noch met het advies van de Raad van State van 20 december 1983 dat als voorwaarde voor de wijziging van een gewestplan via een BPA bepaalt dat niet mag worden afgeweken van de algehele economie van het gewestplan, noch met de vroegere voornemens van opeenvolgende Ministers om afwijkingen van BPA's enkel toe te staan voor een maximum oppervlakte van 10 hectare die als norm werd gehanteerd voor het niet-gemeenteoverschrijdend karakter van de voorstellen.

Ik kan dit illustreren aan de hand van enkele voorbeelden. Het BPA Spiere-Helkijn gaat om 27,7 hectare omvorming van landbouwgebied in industriegrond en kwam niet voor in de nota De Batselier. Het BPA Assenede betreft 29 hectare landbouwgrond die wordt omgezet in industrieterrein. In het BPA Willebroek wordt 432 hectare landbouwgrond gewijzigd voor een industriezone, wat evenmin voorkwam in de nota De Batselier. Het BPA Turnhout slaat op 30 hectare. Zo zou ik nog een tijdje kunnen voortgaan.

De geplande rondvraag bij de gemeenten met betrekking tot de hangende BPA's waartoe de Executieve had beslist werd eindelijk in oktober 1990 verstuurd. Merkwaardig is dat Minister Walt Niel hier onderscheid maakt tussen BPA's voor gebieden groter dan 10 hectare en voor gebieden kleiner dan 10 hectare. Deze gedragsregel wordt nu geformaliseerd. Vroeger waren BPA's voor terreinen groter dan 10 hectare per definitie onmogelijk terwijl BPA's voor gebieden kleiner dan 10 hectare, mits bepaalde voorwaarden werden vervuld, eventueel werden aanvaard. Nu geeft men de indruk dat BPA's voor gebieden kleiner dan 10 hectare om gewestplannen te wijzigen, de normale zaak zijn en per definitie worden goedgekeurd terwijl BPA's voor terreinen groter dan 10 hectare eventueel toch nog kunnen worden goedgekeurd.

Het enorme gevaar van deze redenering wordt geïllustreerd door de gemeente Zonnebeke. Voor deze gemeente werd vóór de afkondiging van de collectieve beslissingsbevoegdheid van de Executieve van maart 1990 een BPA industriezone goedgekeurd, een omzetting van een oorspronkelijk landbouwgebied van kleiner dan 10 hectare. De gemeente brengt opnieuw een procedure op gang voor de wijziging van een landbouwgebied in industrieterrein dat kleiner is dan 10 hectare. Mocht men de regel definitief maken, dan kan feitelijk elke gemeente werken met kleine BPA's van 10 hectare. 10 hectare vermenigvuldigd met 300 gemeenten, maakt nog altijd 3.000 hectare.

De rondvraag bij de gemeenten werd dus verstuurd, zij het onder suggestieve vorm. Op de vraag naar de stand van zaken na de rondvraag herhaalt de Minister van Ruimtelijke Ordening dat, wegens personeelsgebrek, de resultaten nog niet bekend zijn. Les excuses sont faites pour s'en servir.

Uit pure miserie zijn wij dan zelf op zoek gegaan naar de waarheid. Dankzij een bescheiden studiedienst slaagden wij erin voor de provincie Antwerpen een inventaris in kaart te

Vogels

brengen. Daaruit blijkt dat 53 van de 70 Antwerpse gemeenten één of meer nieuwe bedrijfsterreinen plannen, in totaal 123 voorstellen goed voor 1.800 hectaren waarvan de helft gaat om bedrijfsterreinen van meer dan 10 hectaren, dus die normaal slechts kunnen worden gerealiseerd via een wijziging van het gewestplan en niet via het BPA. Twee derden betreft aanvragen voor KMO-zones, wat milieuvriendelijker klinkt dan industriezone. Dit alles gaat ten koste van landbouwgebied voor 775 hectare, van bosgebied voor 25 hectare, van natuurgebied voor 17 hectare en van bufferzone voor 20 hectare.

Het is opvallend dat vooral de landbouw enorm moet inleveren. Ook de natuurgebieden waren niet gespaard. Immers, naast de cijfers in Antwerpen, die ik daarnet citeerde, kan ik ook verwijzen naar het BPA Doobie te Wielsbeke-Zulte waarbij een eiland tussen twee Leie-armen tot industriezone wordt omgebouwd. Dit leidde op 17 februari 1991 tot massaal protest van de BBL, de Belgische Natuur- en Vogelreservaten en het Forum voor Ruimtelijke Ordening. Dit Forum voor Ruimtelijke Ordening berichtte onlangs nog dat de conclusie van een studie die door het Studiebureau Mens en Ruimte werd gehouden is, dat de behoefte aan bedrijfsterreinen perfect in de huidige gewestplannen kan worden ingelost. Er is op dit moment door openbare instanties snel onteigenbaar of te verwerven in Vlaanderen nog 6.435 hectaren beschikbaar zonder dat daarvoor gewestplannen worden gewijzigd of zonder dat daarvoor landbouw- of natuurgebied moet verdwijnen.

Ik ben dan ook zeer benieuwd voor de reactie van de Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting die hier toch wel in eerste instantie bedreigd is.

Wat tenslotte het derde besluit van de Executieve betreft, blijkt de op te stellen gedragscode te bestaan, althans in voorlopige vorm. Ze werd opgesteld door een werkgroep ad hoc. Deze blijkbaar nog voorlopige code werd, volgens het antwoord van

Minister Walt Niel, opnieuw aan het bestuur voor Ruimtelijke Ordening ter kennisgeving overgemaakt. De gemeentebesturen kregen nog steeds geen omzendbrief niettegenstaande de beslissing van de Executieve. De Minister zegt dat het om een voorlopige code gaat, gesteund op het onderzoek van een reeks BPA's om, en dat is logisch, een ruim inzicht te hebben in de mogelijke afwijkingen van het gewestplan alvorens een definitieve gedragscode op te stellen. De werkgroep zet haar werkzaamheden verder. Is dit het standpunt van Minister Walt Niel of van heel de Executieve? Wat was de bedoeling destijds van de beslissing om een gedragscode op te stellen? Waarom neemt de Executieve niet zelf het initiatief om deze code te verzenden als de Minister van Ruimtelijke Ordening dit al te lang uitstelt of niet doet?

Mijnheer de Voorzitter van de Executieve, uiteindelijk zitten wij toch in een ongelooflijke situatie. Men laat een wettelijke situatie ontstaan. Men laat BPA's gewestplannen wijzigen, wat onwettelijk is, maar men wil dat niet afkeuren omdat men schrik heeft om tegen de kar van de gemeenten te rijden. Men wil dat wel een beetje in handen houden en via een gedragscode kanaliseren, maar die gedragscode wordt opgesteld op basis van illegale situaties en niet op basis van principes. Intussen gaat men voort met het goedkeuren à la carte van BPA's. Vandaag werden er reeds 62 goedgekeurd en, zo zegt men mij, er liggen er nog 400 te wachten zonder dat men een overzicht heeft van wat er nog moet komen en wat hiervan uiteindelijk het ruimtelijk impact zal zijn. Minister Walt Niel heeft de gegevens opgevraagd maar kan of wil ze niet verwerken. Dit lijkt wel de waanzin.

Het resultaat is alvast dat de Ministers in de Executieve die een ondernemingsmilieuvriendelijk standpunt innemen, wellicht met de stille steun van andere communalisten, nog steeds aan het langste eind trekken met alle nefaste gevolgen voor de open ruimten en voor de ruimtelijke ordening.

Ik hoop dat uw antwoord, mijnheer

de Voorzitter van de Executieve, het licht in de duisternis zal laten schijnen zodat wij eindelijk een duidelijk beeld zullen krijgen over het wat, het waarom en het hoe van het beleid van de Executieve inzake ruimtelijke ordening.

Tot besluit zet ik mijn vragen even op een rijtje. Mijnheer de Voorzitter van de Executieve, ik vraag u het volgende. Waarom, vanuit welke beleidsvisie werd het delegatierecht van Minister Walt Niel omtrent de BPA's ingetrokken en overgedragen aan de ganse Executieve? Welk is het statuut van de huidige voorlopige gedragscode? Wordt die nu gehanteerd door de Executieve bij de beoordeling van de BPA's die thans voorliggen? Waarom is de gedragscode nog steeds niet definitief? Wanneer zullen er eindelijk omzendingen met richtlijnen naar de gemeente gaan? Waarom laat de Executieve dit over aan de Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en maakt ze hier geen gebruik van haar evocatierecht? Hoe rijmt de Voorzitter van de Executieve de huidige gang van zaken met het principe behoud open ruimte en natuurbehoud uit het regeerakkoord? Is het waar dat de Executieve bezig is met de goedkeuring van nog eens 400 BPA's? Zo nee, hoeveel dan wel en is er een analyse gemaakt van de weerslag op de ruimtelijke implicaties? Zijn er BPA's in voorbereiding die beogen illegale bouwwerken te regulariseren en welk is de houding van de Executieve dienaangaande?

Kan de Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie mij antwoorden op volgende vragen: Waarom werden de aanbevelingen, gedistilleerd uit de interkabinettennota, industrieterreinen-ambachtelijke zones niet hard gemaakt? Hoeveel BPA's die een wijziging van de gewestplannen ten voordele van KMO- en industriezones inhouden, werden reeds goedgekeurd? Gebeurde dit conform het bovengenoemd eindverslag? Hoeveel BPA's met als doel het creëren van bijkomende KMO- en industriezones zijn nog hangend en welke houding zal

Vogels

de Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie dienaangaande tijdens de bespreking in de Executieve aannemen ?

Kan de Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting mij antwoorden op de volgende vragen : Stroken de huidige gang van zaken en de voorlopige gedragscode met een beleid gericht op het behoud van de open ruimten ? Hoeveel BPA's die de gewestplannen wijzigen, werden goedgekeurd ten nadele van natuurgebied enerzijds en van landbouwzone anderzijds ? Hoeveel BPA's ten nadele van natuurgebied en/of landbouwzones zijn nog hangende en welke beleidsprincipes zal de Minister tijdens de bespreking in de Executieve hanteren ? (**Applaus**)

De Voorzitter : Minister Geens heeft het woord.

Minister G. Geens (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, zoals u daarstraks heeft aangekondigd, zal ik globaal antwoorden op de vragen die de interpellant aan verschillende Ministers van de Vlaamse Executieve heeft gesteld. Ik zal de duidelijkheid verstreken waarop mevrouw Vogels heeft aangedrongen.

In de eerste plaats wil ik u herinneren aan het Vlaams regeerprogramma van 1 februari 1989 dat over het probleem waarover hier wordt geïnterpelleerd, met name de globale regeling op het vlak van ruimtelijke ordening, het volgende bepaalt : De gewestplannen moeten geëerbiedigd blijven, onder meer via een strikte controle op de naleving van de voorschriften en een strenge beteugeling van de inbreuken. De goedkeuring van Bijzondere Plannen van Aanleg zal kaderen binnen de bestemmingen vastgelegd in de gewestplannen. Voor zover de BPA's afwijken van de gewestplannen zal de beslissing genomen worden door de Vlaamse Regering.

Dit wil zeggen dat voor BPA's die afwijken van het gewestplan geen delegatie geldt. BPA's die de stedenbouwkundige aanleg vastleggen bin-

nen de daartoe aangeduide zones, conform het gewestplan, worden door de betrokken Gemeenschapsminister, in casu Minister Walt Niel, op voorstel van zijn administratie bekrachtigd. De delegatie blijft dus behouden voor BPA's die niet afwijken van de gewestplannen.

Wanneer wijkt een BPA af van het gewestplan ? In dit verband verwijzen wij steeds naar het advies van de Raad van State van 20 december 1983 — waarnaar mevrouw Vogels trouwens ook heeft gerefereerd — waarin wordt bepaald dat een BPA desnoods kan afwijken van het gewestplan onder drie voorwaarden : ten eerste, wanneer wordt aangegevoerd dat de bestemming van het gewestplan is achterhaald ; ten tweede, wanneer de in het BPA voorgestelde bestemming beantwoordt aan de op dat ogenblik bestaande planologische noden en mogelijkheden ; ten derde, wanneer deze planologische redenen duidelijk zijn en goed kunnen worden gelokaliseerd. Natuurlijk zijn deze criteria zo opgesteld dat toetsing vanuit verschillende invalshoeken noodzakelijk is. De beoordeling mag niet alleen door de Minister van Ruimtelijke Ordening gebeuren, maar moet voorgelegd worden aan de hele Executieve.

Uitgaande van deze drie criteria van de Raad van State hebben wij een werkgroep opgericht met als opdracht deze criteria te verfijnen en aan te vullen om tot toepasbare regels te komen. Eind oktober van vorig jaar hebben wij via Minister Walt Niel informatie gevraagd aan alle 308 Vlaamse gemeenten, zodat wij een inventaris zouden kunnen opstellen van de BPA's die in opmaak zijn en die afwijken van de gewestplannen. Wij hebben antwoord gekregen van 248 gemeenten of ongeveer 80 ten honderd. Die 248 gemeenten hebben in totaal 314 Bijzondere Plannen van Aanleg opgemaakt die afwijken van de gewestplannen. Uit dit globale cijfer kunnen wij niet afleiden in welke mate er wordt afgeweken van de gewestplannen, noch of het om regularisaties van bouwvoertredingen gaat. Voor die 248 gemeenten weten wij dus alleen welke BPA's in afwijking van de gewestplannen worden voorbereid.

Mevrouw Vogels heeft ook vragen gesteld omtrent de werkgroep. Die werkgroep heeft een aantal richtlijnen uitgeschreven die wij toepassen. Binnenkort zullen de werkzaamheden van de werkgroep worden afgerond en nadien zullen wij een definitieve gedragscode die de richtlijnen bevat als omzendbrief overmaken aan de gemeenten zodanig dat die kunnen nagaan of hun intenties wel vallen binnen de perken bepaald door de Raad van State.

De voorlopige gedragscode voor de beoordeling van de BPA's die wij thans hanteren voorziet nu al in een maximaal behoud van de open ruimte en van de natuur, zoals het regeerakkoord dat voorschrijft, regel die wij overigens zoveel mogelijk proberen te respecteren bij het nemen van beslissingen. Daaruit blijkt ook dat nieuwe lintbebouwing maximaal is afgeremd.

Het is niet juist dat wij momenteel gevat zijn door 400 BPA's. Er zijn in totaal 101 gevallen meegedeeld aan de Vlaamse Executieve waarvan er 65 het voorwerp zijn geweest van een beslissing. Ik kom daar straks op terug. In deze gevallen werd wel degelijk rekening gehouden met de aanbevelingen van de **interkabinettennota** die door de Vlaamse Executieve werd goedgekeurd op 7 maart 1990. Er rijst wel een probleem van procedure eigen aan BPA's die lang voordien waren opgestart door de gemeentebesturen en waarover de gehele adviesgeving was afgewerkt, zowel door de gemeenteraden, door de adviescommissies, door de bestendige deputaties als door de administraties. Het zou ten opzichte van deze gemeentebesturen niet redelijk zijn geweest de beleidsnota met retroactieve kracht toe te passen, te meer daar deze beleidsnota een intern document is voor de Executieve. Wanneer daaromtrent volledige duidelijkheid bestaat en de werkzaamheden volledig zijn afgerond, zullen wij ze verwerken in een omzendbrief aan de gemeentebesturen, zodat zij op dat stuk voldoende duidelijk ingelicht zijn. Ik herhaal, het gaat hier over een aantal BPA's die lang vóór deze beslissing waren ingediend en waarvoor de nodige consultaties hadden

Geens

plaats gevonden. Dit belet echter niet dat de BPA's wel degelijk ernstig worden getoetst op hun inhoud wanneer daarover in de Executieve beslissingen worden genomen. Deze criteria passen trouwens in het globale kader van een goede ruimtelijke ordening en daarom hebben wij sommige BPA's, zelfs uit lang geleden ingediende dossiers, slechts gedeeltelijk goedgekeurd.

Zoals ik heb gezegd zijn 65 dossiers het voorwerp geweest van een beslissing; ik zal ze even opdelen. Zodoende kom ik meteen op de vragen, gesteld aan mijn collega's van Economie en van Leefmilieu. Bij 46 dossiers ging het om detailkwesties, verfiningen en correcties waarbij, rekening houdend met kadastrale perceelsgrenzen en bestaande toestanden, verschillende bestemmingen, eigen aan de gewestplannen, werden gewijzigd. Ik herhaal dat het hier om detailkwesties gaat, die hoofdzakelijk verband houden met kleine wijzigingen aan grenzen.

Een ander pakket houdt verband met BPA's waarbij wordt voorzien in de aanleg van KMO- of industriezones. Het betreft hier in totaal 13 gevallen. In 4 van deze gevallen ging het om grote afwijkingen. De vraag is wat men verstaat onder grote afwijkingen. Welnu, voor ons situeren zij zich tussen 20 en 30 hectaren.

In 6 gevallen ging het om middelgrote afwijkingen, tussen 3 en 6 hectaren. Dan zijn er nog drie dossiers die handelen over compensaties of herschikkingen met een nul-operatie inzake oppervlakte, waarbij bijvoorbeeld KMO-zones werden omgezet in landbouwzones, of omgekeerd.

Uit de bevraging van de gemeentebesturen kan onmogelijk exact worden afgeleid in welke mate en in welke orde van grootte bijkomende KMO- en industriezones zouden worden gecreëerd, noch kent men de exacte inzichten van de gemeentebesturen. Het spreekt vanzelf dat bij de behandeling van deze dossiers de beleidsnota, in combinatie met de gedragscode, als leidraad voor de beoordeling zal dienen.

Een volgend punt betreft de wijzigingen of goedkeuringen van BPA's in relatie tot het behoud van open ruimte en groen. De Vlaamse Executieve heeft BPA's goedgekeurd die harde bestemmingen — in de definitie dat zij inbreuk maken op de open ruimte en op de groenvoorziening — omzetten naar het behoud van open ruimte en groen. Voorbeelden daarvan zijn Gent, Willebroek en Riemst. Het is de bedoeling via de gedragscode, eens deze definitief is, de gemeenten duidelijk te maken dat slechts in uitzonderlijke gevallen de open ruimte door BPA's kan worden aangetast.

Hiermee heb ik de 65 dossiers volledig afgehandeld. 46 dossiers gingen over detailkwesties, 13 dossiers hadden betrekking op industrie- of KMO-zones en 6 dossiers tenslotte hielden rechtstreeks verband met het behoud van de open ruimte en de groenvoorzieningen. Ik specificeer de 6 dossiers die het voorwerp van een beslissing hebben uitgemaakt.

Bij één dossier ging het om een herschikking van ontginningsgebied met een compensatie voor natuur- en landbouwgebied. In een ander dossier werd 60 hectare industriegebied omgezet in groengebied, namelijk natuur, park, bos en bufferzone. Bij twee dossiers werd 5 à 6 hectare woonzone omgezet naar respectievelijk groengebied en land- en tuinbouwgebied. Voor twee andere dossiers werd de goedkeuring onthouden omwille van verdere lintbebouwing. Ziedaar wat vanuit deze optiek werd beslist.

Deze zes beslissingen werden genomen vanuit een zeer grote bezorgdheid voor de open ruimte en de groenvoorzieningen en het resultaat ervan is positief voor het behoud van de open ruimte en de groenvoorzieningen.

Uit de bevragingen met de gemeentebesturen kan onmogelijk afgeleid worden in welke mate BPA's nadelige invloed kunnen hebben op natuurgebieden of landbouwgebieden. Uit de definitieve gedragscode zal duidelijk blijken dat het behoud van natuurgebieden van primordiaal belang is en de vrije ruimten in het algemeen maximaal behouden moeten worden.

Aan de hand van de richtlijn waarmee wij werken werd een maximale inspanning geleverd om de bestaande gewestplannen te behouden. Het niet verantwoord beroep op de open ruimte en groenvoorzieningen ten gunste van industriezones, ambachtelijke zones of het niet respecteren van de groenvoorzieningen zal worden bekampt. Uit dit overzicht blijkt dat dit steeds heeft vooropgestaan. Binnenkort zal deze gedragscode definitief op punt worden gesteld, wat met een omzendbrief aan de gemeentebesturen zal worden medegedeeld zodat zij zullen weten in welk kader zij kunnen opereren. Het heeft geen zin de gemeentebesturen honderden BPA's te laten opmaken. Het jaagt ze enkel op kosten, het wekt verwachtingen en het veroorzaakt reacties. Dit alles kan worden verhinderd met een duidelijke gedragscode.

Minister Waltiel zal ermee akkoord gaan dat wij een strikte regeling moeten uitvaardigen om dit te verhinderen. Zo kunnen de beslissingen die bij de Executieve moeten worden ingediend inderdaad worden gereduceerd tot wat strikt noodzakelijk is om te kunnen ingaan op de voorstellen van de gemeentebesturen zelf. Het mag niet zijn dat gemeentebesturen alle mogelijke en onmogelijke wijzigingen langs een BPA voorstellen buiten het algemeen kader dat wordt aangegeven door het advies van de Raad van State en dat zijn neerslag vindt in de gedragscode. Ook daar moeten wij een duidelijke lijn kunnen trekken conform de uitvoering van het regeerakkoord.

Mevrouw Vogels, ik had gezegd dat ik duidelijk zou antwoorden en ik geloof dat ik daarin wel ben geslaagd. Zo is ook de Vlaamse Raad zeer nauwkeurig ingelicht over de intenties van de Vlaamse Regering, maar ook over de houding die zij op dit vlak tot nog toe heeft aangenomen bij het treffen van beslissingen.

De Voorzitter : Mevrouw Vogels heeft het woord.

Mevrouw M. Vogels : Mijnheer de Voorzitter, in mijn repliek wil ik kort drie punten aanhalen, maar allereerst kondig ik aan dat ik op basis van het antwoord van de Voorzitter van de

Vogels

Executieve een motie van aanbeveling zal indienen.

Mijnheer de Voorzitter van de Executieve, u hebt hier een tipje van de sluier opgelicht in verband met de omzendbrief die naar de gemeenten werd gestuurd. Nu wordt het eigenlijk helemaal een vaudeville. Minister Waltiel heeft steeds geantwoord op schriftelijke vragen en tijdens de bespreking van de begroting, dat de gegevens nog niet verwerkt waren. Hij verwees daarbij onder meer naar een tekort aan personeel. U zegt nu dat u gegevens hebt over het aantal gemeenten dat heeft geantwoord, namelijk 80 ten honderd, en dat er nog 340 BPA's in opmaak zijn. Verder kan u echter niets mededelen. Betekent dit dat de gegevens toch verwerkt zijn? U beweert dat u niet kan opmaken over hoeveel hectaren het gaat en of het gaat over landbouwzone of natuurgebied. Naar ik heb vernomen was het precies de bedoeling van de omzendbrief een overzicht te krijgen van de ruimtelijke implicatie van de BPA's voor heel Vlaanderen, met andere woorden een overzicht over de macro-consequenties. Ofwel is de omzendbrief dus slecht opgesteld en dan kan men zich afvragen wie daarvoor verantwoordelijk is, ofwel zijn nog niet alle gegevens echt verwerkt. Als men een omzendbrief naar de gemeenten moet sturen om slechts de beperkte gegevens te krijgen waarover men nu beschikt, dan had men het beter niet gedaan.

Mijnheer de Voorzitter van de Executieve, u blijft de gedragscode beschrijven als een essentieel element voor de manier waarop de Executieve de BPA's voortaan zal behandelen. U zegt dat er binnenkort een definitieve gedragscode wordt opgesteld en dat er daarover een omzendbrief naar de gemeenten zal worden gestuurd. Binnenkort is echter een relatief begrip. Er wordt al een aantal maanden beweerd dat er binnenkort een definitieve gedragscode komt. Ik had de indruk dat men de zaak zo lang mogelijk uitstelt om de gemeenten een excuus te geven om niet te weten wat mag en niet mag. Deze indruk is door u niet weggewerkt.

Heel concreet heb ik de volgende vragen. Wanneer de gedragscode en de omzendbrief definitief zijn opgesteld, is het dan mogelijk om in de Commissie voor Ruimtelijke Ordening eerst een debat te voeren alvorens de omzendbrief naar de gemeenten wordt gestuurd? Wanneer men immers in de omzendbrief zou zetten dat het de regel is dat men een gewestplan kan wijzigen via een BPA, indien het gaat om minder dan 10 hectaren, kan dit een stroom van allemaal kleine BPA's voor KMO's en industriezones teweegbrengen. Ik heb verwezen naar het voorbeeld Zonnebeke. Dit zou een nefast gevolg hebben voor de open ruimten. Ik ben dus van mening dat zulks zeer omzichtig moet worden geformuleerd.

Tenslotte beweert de heer Geens dat de Executieve veel belang hecht aan het behoud van de open ruimten. Hij illustreerde dit aan de hand van een aantal BPA's die nieuwe landbouwzones en natuurgebieden moeten bekrachtigen. Nochtans merk ik dat de open ruimten in Vlaanderen meer en meer worden verloederd. In dat verband denk ik aan het Antwerpse waar de bestaande bufferzones tussen de grootstad en Kontich bijvoorbeeld geleidelijk aan worden dichtgebouwd. Waar, langs de Boomsesteenweg en de Bredalaan, afschuwelijke laagbouw-KMO's en industriegebouwen als paddestoelen uit de grond rijzen. Ons land, dat al veel van zijn charme heeft verloren, wordt steeds lelijker. De Minister van Ruimtelijke Ordening gaf zelf toe dat het, vanuit een helikopter gezien, verbazend is te moeten vaststellen hoe dichtbebouwd ons land wel is. Ik moet nochtans niet in een helikopter zitten om dat te merken.

Men kan niet ontkennen dat ons land langzamerhand wordt volgebouwd, dat de steden een tweede verkrotting zullen ondergaan en dat de bedrijven uit de steden wegtrekken. Het is dus duidelijk dat op het vlak van de ruimtelijke ordening een nefast beleid wordt gevoerd. Hiervan zullen wij in de toekomst nog veel spijt hebben.

Minister G. Geens : Mevrouw Vogels, vanuit een helikopter heeft men

een vogelperspectief, maar vanop de grond heeft men een kikvorsperspectief. Dat is de reden waarom de Minister zijn bezoek per helikopter deed.

Motie van aanbeveling

De Voorzitter : Door mevrouw Vogels werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie van aanbeveling ingediend. Ze zal worden gedrukt en rondgedeeld.

De Raad zal zich daarover tijdens een Openbare Vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer A. Denys tot de heer N. De Batselier, Vice-Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie, over de actualisering van het eertijds gesloten zogenaamde Toekomstcontract

De Voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Denys tot de heer De Batselier, Vice-Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie, over de actualisering van het eertijds gesloten zogenaamde Toekomstcontract.

Dames en heren, de interpellatie van de heer Denys werd door de interpellant ingetrokken.

Interpellatie van de heer H. Van Dienderen tot de heer L. Waltiel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, en de heer P. Dewael, Gemeenschapsminister van Cultuur, over de toekomst van de Limburgse mijngebouwen

De Voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Van Dienderen tot de heer Waltniel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, en de heer Dewael, Gemeenschapsminister van Cultuur, over de toekomst van de Limburgse mijngebouwen.

Minister Dewael heeft mij laten weten dat Minister Waltniel in zijn naam zal antwoorden.

De heer Van Dienderen heeft het woord.

De heer H. Van Dienderen (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, collega's, ik zal een onderwerp aanhalen dat niet alleen belangrijk is voor de reconversie in Limburg, maar ook een fundamenteel bestanddeel uitmaakt van de toekomst van de ruimtelijke ordening voor heel Vlaanderen. Ik zal het met name hebben over het bewaren en opnieuw gebruiken van de mijngebouwen in de Limburgse mijnstreek.

Limburg heeft gedurende de laatste honderd jaar met veel moeite een industriële traditie kunnen opbouwen. Daarvoor zorgden zeven ondernemingen. Zij bouwden indrukwekkende mijncités met onder meer prestigieuze mijngebouwen.

In de periode 1987-1989 werd echter besloten de mijnen te sluiten en een versnelde reconversie door te voeren waardoor de mijngebouwen en -installaties hun functie verloren. Van toen af werd heel wat moeite gedaan, zowel vanuit Limburg als daarbuiten, om het tij te keren. Om historische en archeologische redenen trachtte men deze gebouwen te redden. Mogelijkheden werden onderzocht om hen een nieuwe bestemming te geven. In dat verband werden heel wat studies gemaakt en voorstellen gedaan. Tot nu toe kenden die voorstellen slechts een beperkt succes. Gelukkig wordt nu in Beringen en Genk niet meer over een volledige kaalslag gesproken, al is het nog niet precies duidelijk wat met het geheel van het mijnpatrimonium gaat gebeuren. Met de mijngebouwen in Houthalen, Zolder en vooral Eisden, is het veel droeviger gesteld. Blijkbaar zien de plannenmakers niet in dat deze mijn-

cités een geheel vormen van wijken, industriële gebouwen, kerken en dergelijke en dat het verdwijnen ervan de historische en organische eenheid onherroepelijk zal vervalsen en verminken.

Ik verneem dat de Kempense steenkoolmijnen een sloopvergunning hebben aangevraagd voor de mijngebouwen van Eisden en dat deze vergunning naar verluidt binnenkort zou worden toegekend. Zowel het gemeentebestuur van Maasmechelen als de KS-leiding hebben het licht op groen gezet voor de afbraak en op rood voor de mogelijke renovatie van de gebouwen en het zoeken naar een nieuwe bestemming. Volgens de krant Het Belang van Limburg van 27 februari zouden er in de plaats van de afgebroken gebouwen nu fabriekshallen worden opgericht. Toch zijn er in het verleden kandidaten geweest die belangstelling hadden voor deze monumentale gebouwen. Architecten uit Eindhoven bijvoorbeeld hebben zich bij de KS-directie gemeld en hebben voorstellen op tafel gelegd. Er dient echter geconstateerd dat zij nooit ernstig werden genomen en dat de verantwoordelijken deze gebouwen hebben laten verkrotten. Vooral na de herfststormen zijn de daken er nu inderdaad slecht aan toe.

Er wordt beweerd dat het bewaren, het geregeld herstellen, het onderhouden van dit patrimonium te veel geld zou kosten maar de Limburgse architectenvereniging schat dat de afbraak 280 miljoen frank zou bedragen. Ook dat is niet goedkoop.

Hetzelfde geldt voor de mijngebouwen van Zolder. Ook hier zal volgens het al geciteerde artikel in Het Belang van Limburg alles worden gesloopt. Toch werden ook voor deze gebouwen suggesties gedaan voor nieuwe bestemmingen, zelfs heel concrete. In het gebied volgen er ongeveer 2.000 personen avondlessen. Er werd voorgesteld het administratief gebouw van Zolder om te vormen tot een schoolgebouw. Deskundigen zijn van oordeel dat het gebouw in kwestie daarvoor uitstekend is geschikt. Uiteraard wordt weer aangehaald dat de bouwfysische toestand niet heel goed is, maar dit is natuurlijk het gevolg van het slecht

onderhouden van de gebouwen in afwachting van het vinden van een geschikte functie. Bovendien moet worden gesteld dat die mijngebouwen de reputatie hebben erg stevig te zijn. Ze kunnen tegen een stootje, zodat de renovatie beperkte kosten met zich zal brengen.

De schachttorens kunnen waarschijnlijk niet opnieuw worden gebruikt en lijken op het eerste gezicht dus waardeloos. Maar ze zijn heel typisch. Zij kunnen het imago van deze streken onderstrepen en op cultureel en toeristisch vlak een bijzondere waarde krijgen, ook een economische waarde als toerisme-aantrekkende polen. Dat geldt niet alleen voor de schachttorens, maar ook voor de eveneens typische koeltorens.

Naast dat economisch belang voor het toerisme is er het cultureel belang van het mijnpatrimonium. Het is misschien vreemd dat oude vuile koolmijnen in verband worden gebracht met cultuur, maar er moet toch worden onderstreept dat de invloed van deze koolmijnen op het culturele leven, in de brede zin van het woord, in Beringen, Heusden, Zolder, Houthalen, Genk, As, Maasmechelen, zeer groot is geweest. Het zijn de mijnactiviteiten die aanleiding hebben gegeven tot bijvoorbeeld het vormen van voetbalploegen, die verantwoordelijk zijn voor de multi-culturele aanwezigheid in de streek. In Waterschei en Winterslag waren er impulsen tot een muzikale expressie. Beide gemeenten hebben ooit een eigen symfonie-orkest gehad.

De mijngebouwen zijn van belang voor de historische ontwikkeling van de streek. Ze zijn een tastbare herinnering aan de industriële ontwikkeling, wat voor de Groenen een belangrijk motief is voor het pleiten van het behoud ervan. Wanneer ik kijk naar onze buurlanden stel ik vast dat het niet alleen gaat om een groene overweging. In Noord-Frankrijk, het Ruhrgebied, Groot-Brittannië en elders zijn er verschillende voorbeelden van reconversie. De jongste jaren hebben ook onze beleidsverantwoordelijken reizen georganiseerd naar de mijngebieden. Een alternatieve aanpak is dus mogelijk, maar

Van Dienderen

voor onze mijngebouwen worden blijkbaar geen besluiten getrokken. In het Duitse Noord-Rijn-Westfalen is het de nationale overheid die de inrichtingsinvesteringen doet en zorgen de gewestelijke en gemeentelijke besturen voor de werkingskosten. In Noord-Rijn-Westfalen worden oude mijngebouwen gebruikt voor culturele, medische en onderwijsinstellingen.

Mijnheer de Minister, ons land was het eerste Europees land dat zijn wetgeving op monumentenzorg heeft aangepast en dat heeft erkend dat ook gebouwen die niet dateren uit de middeleeuwen een historische waarde kunnen hebben. Dat was een belangrijk ke principiële beslissing, maar in vergelijking met de buurlanden wordt er van deze wetgeving nauwelijks gebruik gemaakt.

Sinds 1976, en de wetgever spreekt over het industriële archeologische belang van de mijngebouwen en installaties, is er in het mijngebied slechts één gebouw erkend, namelijk de mijnkerk van Beringen-Mijn. Ik vraag u of de Regering waarvan u deel uitmaakt, en u spreekt ook namens de Minister van Cultuur, dit trieste beleid wil voortzetten. Uitgerkend deze maand is er een uitgebreide wetenschappelijke studie aangekondigd van professor Loeckx van de KU Leuven, die werd opgemaakt in opdracht van de Koning Boudewijnstichting. Precies in dezelfde maand dreigt het doek te vallen over de sfeervolle mijngebouwen in Eisden. Wanneer wij deze twee gegevens naast elkaar plaatsen ontstaat toch de indruk dat hier serieus wordt aangemodderd. Moet er niet eerst ernstig worden nagedacht over de diverse mogelijkheden en pas nadien worden beslist? Moet er niet worden gewacht tot de resultaten van deze als belangrijk aangekondigde studie bekend zijn alvorens een beslissing wordt genomen?

Mijnheer de Minister, hoe wordt de behandeling van de mijngebouwen ingepast in het beleid ten opzichte van de herbesteding van de mijn-terreinen van de KS? Voor het saneren van deze terreinen en de omlig-

gende tuinwijken wordt door de Europese Gemeenschap het Recharfonds ter beschikking gesteld. Heeft de Vlaamse Executieve al dossiers ingediend om van dat Recharfonds gebruik te maken? Welk beleid voert de Minister van Cultuur ten opzichte van de mijnmusea? In Beringen is een groot mijnmuseum gepland. De vraag dient te worden gesteld of ook op dat vlak een decentralisatie niet aangewezen is en of het niet interessant is om in de andere mijnzetels ook kleinere en beperkte musea in te richten. Is dat geen troef in het kader van het toeristisch aanbod in de provincie Limburg?

Ik heb de indruk dat het beleid inzake mijngebouwen, -terreinen en aanverwante veel te veel een onderonsje is van KS en de mijn gemeenten die vaak om den brode niet verder mogen kijken dan op korte termijn.

In die kringen moet ook aan reconversie worden gedaan. KS is blijkbaar nog altijd de economische grootmacht in Limburg die weet wat het beste is voor iedereen. Er is geen inspraak. KS wil geen voorstellen in overweging nemen en wacht niet op de resultaten van ernstige studies. Hoe komt het bijvoorbeeld dat een wedstrijd voor architecten in verband met nieuwe functies van mijngebouwen alleen maar in Winterslag kan? Zouden zulke initiatieven ook voor de andere mijnzetels geen interessante ideeën hebben opgeleverd?

Dat zijn mijn vragen met betrekking tot de mijngebouwen. Ik hoop uit het antwoord te mogen vernemen dat de Vlaamse Regering geen kaalslag zal geven en de belangrijke gebouwen zoveel mogelijk zal behouden.

De Voorzitter: Mevrouw Brepoels heeft het woord.

Mevrouw F. Brepoels (op de tribune): Mijnheer de Voorzitter, ik sluit mij aan bij de interpellatie van de heer Van Dienderen omdat wij de voorbije week via de pers werden geconfronteerd met de plannen van KS in verband met de ontwikkeling van de mijn terreinen.

Het goede nieuws is dat er eindelijk plannen zijn met betrekking tot her-



AGALEV-Kamerlid H. Van Dienderen interpelleerde Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting L. Waltniel (PVV) over de toekomst van de Limburgse mijngebouwen

gebruik. Met het geval Zwartberg in het achterhoofd is dit beslist goed nieuws. Het droevige nieuws is dat bijna alle sporen van de mijnindustrie zullen verdwijnen. Deze historische beslissing kan slechts eenmaal worden genomen maar de gevolgen ervan zijn fundamenteel, eeuwigdurend en onherstelbaar.

Ondanks het feit dat er vele keuzemogelijkheden zijn voor hergebruik, ondanks het feit dat veel van de mijngebouwen uniek zijn tot in de kleinste details, denk maar aan deurklinken, meubelen en ramen die alle ontworpen en uitgevoerd zijn op de mijn, ondanks de vele mooie voorbeelden van conservering van het mijnpatrimonium in de ons omringende landen, ondanks de adviezen van de bestemmingscommissie, waarin alle belangengroepen vertegenwoordigd zijn, ondanks alle verzoeken van de Koninklijke en Provinciale Commissie voor Monumenten en Landschappen, ondanks alle onderzoeken door zowel universiteiten als de administratie van Monumenten en Landschappen, verenigingen en geïnteresseerden en uiteindelijk ondanks

Brepoels

de aankondiging door de Minister van een ontwerp van decreet tot bescherming van het archeologisch erfgoed, wordt door KS voorgesteld om bijna alle gebouwen en schachttorens te slopen omdat hergebruik niet interessant zou zijn.

Iedereen vindt dit jammer maar intussen heeft de slopershamer reeds veel werk verricht.

Wanneer zal de Vlaamse overheid ingrijpen om te beletten dat alle waardevolle gebouwen verdwijnen vooraleer een studie naar de mogelijkheden en de financiële, culturele en sociale consequenties van conservering en hergebruik uitgevoerd zal zijn ?

Vorig jaar heeft de herbestemmingscommissie van de mijnterreinen, in opdracht van de Permanente Werkgroep Limburg gewerkt aan een actieplan op korte termijn en aan een inventaris van alle knelpunten van de mijnterreinen in het oostelijk bekken. Welke zijn de resultaten hiervan en hoe kunnen ze in verband worden gebracht met deze plannen ? Welke toelatingen heeft de Minister reeds gegeven tot afbraak en op basis van welke adviezen of plannen ? Welke beslissingen werden er tot hiertoe genomen tot bescherming van sites ? Een ander probleem is dat van het roerend patrimonium. Een groot deel ervan werd reeds verkocht als schroot. Werd hiervan een inventaris opgemaakt ? Ook de archivalia vormen een probleem. Werd hiervoor reeds een oplossing gevonden en een inventaris opgemaakt ? Hoever staat het met de plannen voor een mijnmuseum, of moeten wij dulden dat het toerisme in Limburg in de toekomst volledig zal worden opgeslorpt door enorme pretparken en bijna in serie aangelegde Center Park-achtige toestanden ?

De Voorzitter : Minister Walt Niel heeft het woord.

Minister L. Walt Niel : Mijnheer de Voorzitter, Limburg is mijn provincie aan het worden. De drie interpellaties die ik hier de jongste tijd te verwerken kreeg hadden allen betrekking op toestanden in de provincie

Limburg. Ik begin zo stilaan op de hoogte te komen van het reilen en zeilen in Limburg.

Ik zal antwoorden mede in naam van Minister Dewael. Sedert 1 januari 1989 ressorteren Monumenten en Landschappen immers onder de bevoegdheid van de Minister van Ruimtelijke Ordening.

Mijnheer Van Dienderen, met uitzondering van één domein, meer bepaald het toerisme en eventueel de voetbalploegen waarover u het had of de zangkoren, heeft Minister Dewael daarmee nog weinig te zien. Het verband is evenwel ver te zoeken. De vraag is : op welke manier trekt men toeristen aan ? Is het enkel en alleen met mijngebouwen of is het ook met andere activiteiten ?

Dit is een domein — en Minister Dewael is ook Limburger — dat hem zeer nauw aan het hart ligt. Inderdaad, eind december 1988 werd omstandig gediscussieerd met de bevoegde overheden en met de betrokkenen, onder meer de leiding van KS. Trouwens werd, op zijn verzoek, een rapport opgesteld door het Studiebureau Swartenbroeckx. Dit studiebureau diende zijn rapport over de herbestemming van de mijnterreinen in in december 1987-januari 1988.

Voor de Limburgse mijngebouwen werden tot op heden slechts sloopvergunningen verleend voor de gedeelten van de op de mijnterreinen bestaande gebouwen te Genk-Waterschei in februari 1988, voor Genk-Winterslag in mei 1990 en voor Maasmechelen in februari 1988 voor Genk-Winterslag in mei 1990 en voor Maasmechelen-Eisden in januari 1990. Deze sloopvergunningen hadden enkel betrekking op constructies die in het rapport herbestemming mijnterreinen, opgesteld als af te breken werden aangeduid. Voor gebouwen die in ditzelfde rapport als te behouden werden aangegeven is tot nog toe geen sloopvergunning verleend. Voor de terreinen van Beringen en Zolder, werd tot op heden geen enkele sloopvergunning verleend.

De zaak is dus zeer eenvoudig. Ik heb vijf mijnen geciteerd. Voor Be-

ringen en Zolder : geen sloopvergunning ; voor Winterslag-Waterschei en Eisden : een sloopvergunning voor de gedeelten van gebouwen aangeduid in het deskundig rapport als af te breken ; voor het overige, het waardevolle en wat werd aangeduid als te behouden, werd geen sloopvergunning afgeleverd. Ik heb mij trouwens voorgenomen geen vergunningen af te leveren of te laten afleveren. Ik wijs er echter op dat ik waakzaam moet zijn, want de gemachtigde ambtenaar kan, wanneer de gemeentebesturen de sloopvergunning afleveren, deze bekrachtigen. In dit geval wordt de zaak mij niet eens voorgelegd ; ze is afgehandeld.

Ik heb mij echter voorgenomen geen sloopvergunningen af te leveren of te laten afleveren.

Mevrouw F. Brepoels : Mijnheer de Minister, ik meen dat voor Genk en Eisden door Minister Dewael een voorontwerp van lijst tot bescherming werd gemaakt. Dan moet men toch aan de Minister een vergunning vragen ?

Minister L. Walt Niel : Mevrouw, ik zal straks op dit cruciale punt, namelijk het probleem van de bescherming, ingaan. Sta mij echter toe mijn gedachtengang te beëindigen.

Ik herhaal het : ik heb mij voorgenomen geen sloopvergunningen af te leveren of te laten afleveren, zonder vooral kennis te hebben van de concrete projecten betreffende de herordening en herinrichting van de mijnterreinen. Dossiers van sloopvergunningen kunnen slechts grondig onderzocht worden op basis van concrete plannen voor de herbestemming van deze terreinen. Tot nog toe zijn noch mijn administratie, noch ikzelf gevat door dergelijke aanvragen.

In verband met de herbestemming van de mijnterreinen is tot op heden alleen op 21 maart 1990 een beslissing genomen om het gewestplan Hasselt-Genk gedeeltelijk in herziening te stellen in functie van de eventuele verwezenlijking van het ERC-project te Genk-Waterschei. Tot op heden is het ontwerp-plan, houdende voorlopige vaststelling van het in herziening gestelde gedeelte, nog niet goedgekeurd. Er kan inderdaad

Waltiel

slechts tot goedkeuring worden overgegaan wanneer concrete voorstellen ter zake bestaan. Wat de andere mijnterreinen betreft worden deze op het gewestplan aangeduid als industriezone. Indien men deze bestemming wil wijzigen moet het gewestplan worden aangepast. Voor de andere mijnterreinen is het gewestplan nog niet in herziening gesteld. Onder meer dient onderzocht of bij een eventueel hergebruik van de bestaande gebouwen rekening kan worden gehouden met de huidige bestemmingen, voorzien in het gewestplan.

Mevrouw Brepoels, wat de Limburgse mijnsites betreft, werden drie beschermingsprocedures opgestart. Een eerste procedure betreft Beringen - Koolmijnlaan - steenkoolmijn en koolhaven. Het beschermingsvoorstel houdende vastlegging van de voorontwerplijst wordt momenteel grondig onderzocht. Het beoogt een maximalistische bescherming van de mijnsite. Een eventuele functie als mijnmuseum zou reeds grotendeels het behoud van deze getuigenissen uit een ver en recent verleden garanderen. Naar ik heb vernomen zou het gemeentebestuur van Beringen een bedrag van 30 miljoen frank hebben gereserveerd voor de verwezenlijking van dit mijnmuseum. Op het ogenblik van de werkelijke inrichting van dit museum kan eventueel de Minister van Cultuur een bijdrage leveren, rekening houdend met de culturele weerslag van een dergelijk project.

Een tweede beschermingsprocedure is opgestart voor Genk-Waterschei, André Dumontlaan 67, steenkoolmijn. Het beschermingsvoorstel behelst enkel de bovengrondse gebouwen. De voorontwerplijst tot bescherming werd op 14 oktober 1988 ondertekend. Het onderzoek tot vaststelling van deze ontwerplijst is momenteel nog steeds lopende.

De site Genk-Winterslag, E. Copée-laan, steenkoolmijn werd eveneens op 14 oktober 1988 op de voorontwerplijst geplaatst en het onderzoek naar het vaststellen van deze ontwerplijst is ook nog steeds lopende.

Deze twee procedures worden gelijktijdig behandeld.

Een derde beschermingsprocedure betreft Maasmechelen-Eisden. Men is het er unaniem over eens dat de mijnsite-Eisden de meest waardevolle is van het oostelijk bekken. Deze site heeft echter het meest te lijden gehad van mijnverzakkingen en niet, mijnheer Van Dienderen, van de storm zoals u heeft aangehaald en ook niet door verwaarlozing. Deze mijnverzakking is de bouwfysische toestand van het complex helemaal niet ten goede gekomen. De bescherming van deze site stelt enorme technische en financiële problemen zodat het een open vraag blijft of de restauratie en het behoud ervan nog haalbaar zijn.

Het moet mogelijk zijn om na gedetailleerd en diepgaand onderzoek uiteindelijk de bescherming en het behoud van in omvang haalbare, redelijke en realistisch afgebakende mijnsites te bekomen. Het heeft geen zin gebouwen te beschermen alleen om ze te beschermen. Zeker in dit geval is het onontbeerlijk definitief te weten wat de nieuwe bestemming en een eventueel nuttig nieuw gebruik van dergelijke gebouwen kan zijn. Tot nu toe bestaat daarover niet de minste klaarheid, behalve dan over het geval Beringen, waar een concrete en zinvolle bestemming werd gevonden. Het zou echter zeker niet wenselijk zijn in ieder mijngebouw een museum onder te brengen, zodat er zes of zeven musea kort bij elkaar zouden komen. Er moeten andere zinvolle bestemmingen worden gevonden. Dat vereist een grote creativiteit van degenen die verantwoordelijk zullen zijn voor dat project of er invloed op uitoefenen.

Het beschermen van historisch waardevolle gebouwen en sites is één zaak, het behoud ervan een andere. Ik ben van oordeel dat het geen zin heeft ons onroerend erfgoed voor het nageslacht te bewaren zonder dat er voor deze relieken een passende bestemming wordt gevonden. Al te vaak resulteert een bescherming van een gebouw als monument, als stads- of dorpsgezicht, op lange termijn in een verkrotting van het ooit waarde-

volle complex en staat een monument er zelfs als een steen des aanstoets bij. Dit wil ik ten allen prijze vermijden met de Limburgse steenkoolmijnen. Ik wil voorkomen dat door het maximaal opleggen van de zware last, die een bescherming als monument toch meebrengt, er uiteindelijk nog slechts ruïnes en steenhopen van de steenkoolmijnen zouden overblijven.

Men kan niet aanwrijven dat ik geen belangstelling heb voor de industriële archeologie zoals men deze nieuwe tak van het monument- en landschapsbeheer noemt. Ik tracht in de mate van het mogelijke de moderne tendenzen te volgen, zoals art deco en dergelijke te beschermen en tegemoet te komen aan de vragen en wensen. Iedereen geve zich er rekenschap van dat dit veel geld kost. Ik beschik voor het beschermen en restaureren van privé-monumenten zoals hoeven, wind- en watermolens en dergelijke over een fonds van 105 miljoen. Ik ben bereid ook op dit vlak verder te gaan dan thans maar dan moet men mij daarvoor ook de nodige middelen ter hand stellen. Met de huidige begroting en met de middelen waarover de overheid en het Gewest nu beschikt is het onmogelijk om alles te doen wat men zou willen, zelfs wanneer men alleen dat beschermt waarvoor men een zinvolle bestemming heeft gevonden.

De Voorzitter : De heer Van Dienderen heeft het woord.

De heer H. Van Dienderen : Mijnheer de Voorzitter, ik signaleer dat ik overweeg een motie van aanbeveling in te dienen.

Ik hoor de Minister graag zeggen dat hij nog maar een beperkt aantal sloopvergunningen heeft afgeleverd. Hij zei ook dat hij dat alleen zal doen mits een volledige kennis van een concreet project voor hergebruik.

Mijnheer de Minister, ik vind dat een nogal passieve stellingname. U verwacht dat het allemaal op uw bureau wordt gebracht. Ik stel vast dat de Vlaamse Executieve geen eigen beleid ontwikkelt, geen eigen initiatieven neemt om die belangrijke gebou-

Van Dienderen

wen voor de toekomst te bewaren, om een blijvende herinnering te bewaren aan het toch belangrijke verleden van Limburg dat samenhangt met de exploitatie van de steenkool.

Moet de Vlaamse Regering niet zelf de mogelijkheden tot hergebruik stimuleren en daarvoor de kosten dragen ? Dat is bijvoorbeeld het geval in Noord-Rijn-Westfalen, waar de kosten voor de aanpassing van het gebouw worden gedragen door de deelstaat en de kosten voor de exploitatie door de gemeenten. Als de Vlaamse Regering passief blijft, vrees ik voor zeer veel kaalslag over afzienbare tijd en vrees ik dat die belangrijke herinnering aan het industrieel verleden voor een zeer groot deel zal verdwijnen.

Minister L. Walt Niel : Kan dat allemaal met 105 miljoen ?

De heer H. Van Dienderen : Mijnheer de Minister, ook afbraak kost ontzettend veel, meer dan een kwart miljard !

De Voorzitter : Mevrouw Brepoels heeft het woord.

Mevrouw F. Brepoels : Mijnheer de Minister, mag ik u nog een concrete vraag stellen ?

In het financiële gedeelte sprak u over de problemen in verband met de eventuele toelagen voor restauratiekosten. In de tweede fase van de actualisering van het toekomstcontract voor Limburg stel ik vast dat daar een bedrag van 150.000 miljoen frank voor de mijnterreinen werd goedgekeurd. Werden daarvoor reeds concrete dossiers ingediend ? Betreft dit specifiek de gebouwen of heeft dit een andere bestemming ?

De Voorzitter : Minister Walt Niel heeft het woord.

Minister L. Walt Niel : De bedragen voorzien voor toekomstcontracten in Limburg, bestemd voor de mijnterreinen, zijn alleszins, naar het mij voorkomt, niet bestemd voor monumenten en landschappen. Ik kan daar tussenkomen vanaf het ogenblik dat

er gebouwen worden beschermd en gerestaureerd.

Deze terreinen vallen evenwel onder de bevoegdheid van mijn collega van Economische Zaken, aangezien zij nog steeds tot het industriegebied behoren.

Motie van aanbeveling

De Voorzitter : Door de heer Van Dienderen werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie van aanbeveling ingediend. Ze zal worden gedrukt en rondgedeeld.

De Raad zal zich daarover tijdens een volgende Openbare Vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer J. Cuyvers tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de toekenningen van vergunningen voor het organiseren van oefenritten en wedstrijden voor de auto- en motorsport

De Voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Cuyvers tot de heer Theo Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de toekenningen van vergunningen voor het organiseren van oefenritten en wedstrijden voor de auto- en motorsport.

De heer Cuyvers heeft het woord.

De heer J. Cuyvers (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, dames en heren collega's, de laatste tijd kan men geregeld in de kranten voorstellen lezen van vele Ministers op regionaal en nationaal vlak om de gestegen automobilititeit terug te dringen. Over de nadelen die dit meebrengt voor de maatschappij en het leefmilieu is iedereen het verbaal eens. Ik zet ze nog eventjes op

een rij : een grote bijdrage aan het broeikas-effect ; een weinig rationeel gebruik van schaarser wordende petroleum ; een grote bijdrage tot de zure regen ; een verstoring van de dagelijkse leefomgeving en leefvoorwaarden omwille van het gevoel van onveiligheid van de zwakke weggebruiker, het ruimteverslindend karakter en de bijdrage tot de ziekteverwekking, via onder meer de uitstoot van kankerverwekkende polycyclische aromatische koolwaterstofverbindingen en asbestdeeltjes ; de verstoring van de rust via te frequente blootstelling aan te hoge dosissen lawaai.

Vanuit deze optiek mag men dus verwachten dat een Minister van leefmilieu zeer strenge voorwaarden zou opleggen aan de inrichters van oefenritten en wedstrijden voor auto's en moto's. Wanneer men het vergunningenbeleid eens kritisch onder de loupe neemt lijkt de Gemeenschapsminister zich eerder te gedragen als een Gemeenschapsminister voor sport en recreatie, dan wel als een Gemeenschapsminister voor leefmilieu. Te dikwijls worden in concrete vergunningen de belangen van de mensen uit de buurt en de flora en fauna van interessante gebieden verwaarloosd ten voordele van de auto- en motorsport.

Deze stelling wil ik hard maken aan de hand van twee gevallen, namelijk het vergunningenbeleid in verband met enerzijds de motorcross op de Meisberg in Meldert — Aalst — en anderzijds de omloop Ter Lamenzolder voor de autosport.

Momenteel loopt een petitie-actie te Aalst tegen de mogelijke organisaties van oefenritten en wedstrijden door de Belgische Verenigde Motorbond op respectievelijk 16 en 17 maart en 26 en 27 oktober 1991. De tekst van de petitie-actie is zo sprekend dat ik die graag volledig citeer : Petitie-actie tegen de organisatie van motorcross-wedstrijden op het terrein aan de Meisberg te Aalst : De traditioneel zeer rustige Faluintjesstreek werd tot onze grote verontwaardiging verstoord door het oorverdovend lawaai, veroorzaakt door een motorcross gedurende gans het weekend-

Cnyvers

van zaterdag 1 april en zondag 2 april 1989 op een perceel gelegen aan de Meisberg op de grens van Meldert en Baarddegem.

Deze feiten mogen zich niet meer herhalen gelet op de zeer grote geluidshinder. Het lawaai van de motoren en luidsprekers is zeer hinderlijk voor alle omwonenden tot meerdere kilometers in de omtrek. De aard van de ligging, met name op een heuvel, waardoor het geluid zeer ver in de omgeving wordt verspreid. De geluidshinder voor het nabijgelegen natuureservaat Kravaalbos, dat steeds nood heeft aan stilte, vooral in het broedseizoen. De Faluintjes, die een traditioneel zeer rustige en landelijke streek is en tijdens de weekends veel wandelaars aantrekt die niet op het lawaai van een motorcross gesteld zijn.

Een aantal deelnemers kunnen zich niet houden aan het uitgezette parcours en gaan ook langs het Kravaalbos oefenen. Omwille van de extra geluidshinder voor het bos en de veiligheid van de wandelaars is dit totaal onverantwoord.

Bovendien is er een unaniem ongunstig advies van alle natuur- en milieuverenigingen van Groot-Aalst in de adviesraad van leefmilieu, dat eveneens werd opgevolgd door het college van burgemeester en schepenen van de stad Aalst. Desondanks worden blijkbaar nog andere overheidsinstanties bereid gevonden hun steun te verlenen aan dergelijke milieuonvriendelijke initiatieven.

Uit het uittreksel uit de notulen van het schepencollege in vergadering van 21 januari 1991 blijkt dat ook het schepencollege zijn verzet tegen een eventuele vergunning voor de oefenritten en wedstrijden te Baarddegem-Aalst, Meisberg handhaaft.

De Leefmilieudienst van de stad blijft, zoals in het verleden, wijzen op de volgende punten. Volgens het westplan Aalst-Ninove-Geraardsbergen en Zottegem, goedgekeurd bij koninklijk besluit van 30 mei 1976, is de omloop gelegen in een landschappelijk waardevol landbouwgebied en

in een natuurgebied. Het terrein is gelegen in de nabijheid van een bij koninklijk besluit van 13 oktober 1980 gerangschikt landschap. Het lawaai van de motorcrosswedstrijden en de bijhorende oefenritten zullen een nadelige invloed hebben op het wild- en vogelbestand.

In het recente verleden heeft de stad Aalst zelfs haar toevlucht genomen tot een beroep op de Raad van State om overheidsbeslissingen die volgens haar ten onrechte werden genomen in het voordeel van de Belgische Verenigde Motorbond teniet te doen en dit niet zonder succes als we eens een klein rijtje aanleggen.

De auditeur van de Raad van State antwoordde op een klacht van de stad Aalst tegen de vergunning verleend op 16 april door de bestendige deputatie voor een niet-permanente omloop op 17 april 1989 : De bestreden beslissing moet bij ontstentenis van motieven geacht worden in strijd te zijn met het verbod van willekeur. Wij besluiten dan ook tot de gegrondheid van het middel.

Mijnheer de Minister, niet alleen de bestendige deputatie, maar ook uw voorganger heeft geblunderd nadat hij op 23 april 1987 een vergunning had afgeleverd in functie van de aanvraag van 1986 voor een permanente omloop, ging de stad Aalst op 22 juni 1987 in beroep. Op 17 april 1989 luidde het oordeel van de auditeur van de Raad van State : Het ministeriële besluit werd genomen met schending van de substantiële vormvereisten voorzien in artikel 10 koninklijk besluit van 10 juni 1976.

We komen nu aan de periode waarin de heer Theo Kelchtermans Minister van Leefmilieu is. Op 27 april keurde de inspecteur-generaal een kalenderwijziging goed voor oefenritten en wedstrijdritten waardoor een uitspraak in kortgeding werd omzeild. Het kortgeding van de stad Aalst tegen deze kalenderwijziging heeft de stad, terecht trouwens, opnieuw gehaald.

Dit overzicht van de voorgeschiedenis doet mij de volgende vragen stellen waarop ik hopelijk een bevredigend antwoord zal krijgen.

Ten eerste, staat de zorg voor het leefmilieu, voor landschappelijk waardevolle gebieden, natuurgebieden, gerangschikte landschappen niet haaks op de inspanningen van de administratie van leefmilieu die vergunningen verlenen ? Zo ja, welke sanctie heeft de Minister ondertussen genomen tegen de betrokken ambtenaar ?

Ten tweede, wat is de motivatie geweest van de administratie om een kalenderwijziging die manifest dient om een rechterlijk bevel te ontwijken, door te voeren ?

Ten derde, zullen in het milieuvergunningsdecreet met name in de uitvoeringsbesluiten, de vergunningsvoorwaarden voor motocrossen en autowedstrijden in het vervolg zo worden geregeld dat dergelijke onverkwikkelijke situaties onmogelijk worden ? Welke garanties heeft de Minister ter zake op basis van welke specifieke artikelen van het uitvoeringsbesluit voor milieuvergunningen ?

Ten vierde, waarom is de wens van een lager bestuur minder belangrijk in de besluitvorming van de administratie dan de goede relaties met de Belgische Verenigde Motorbond ? Wordt daardoor de correcte toepassing op gemeentelijk niveau voor de toekenning van vergunningen voor klasse 3 en klasse 2 niet gehypothekeerd door het voorbeeld van hogere hand dat ik met het gezegde, luister naar mijn woorden maar kijk niet teveel naar mijn daden, zou kunnen omschrijven.

Volgens de Groenen is de administratie, dus politiek gesproken de Minister, te inschikkelijk in het verlenen van vergunningen voor motosport, oefen- en wedstrijdritten. Ditzelfde punt van kritiek hebben we ook ten opzichte van het beleid inzake autowedstrijden.

Volgens AGALEV moeten de autowedstrijden op de openbare weg gewoonweg worden verboden. De argumentatie daarvoor heb ik ontwikkeld in mijn wetsvoorstel. Naast de bezwaren aangehaald in de inleiding van deze interpellatie wil ik nog een ander argument geven : men spoort

Cnyvers

een risicovol- en benzineverslindend rijgedrag aan maximale snelheid aan dat haaks staat op om het even welke actie van Via Secura.

Ik beperk me nog tot de problematiek van het lawaai afkomstig van auto-renbanen zoals Terlamen-Zolder, een omloop op een gedeeltelijke gesloten circuit dat echter een typevoorbeeld is van onnodige geluidshinder afkomstig van het autoverkeer als sport.

Mijnheer de Minister, in uw beleidsbrief, Milieubeleidsplan en natuurontwikkelingsplan voor Vlaanderen. Voorstellen voor 1990-1995, die wij nog altijd niet in de Vlaamse Raad hebben besproken, schrijft u op bladzijde 280 volgende veelzeggende tekstparagraaf : Het MINA-plan stelt dat inzake geluidshinder de richtwaarden van 60 dB (A) overdag en 50 dB (A) 's nachts in woongebieden geregeld overschreden worden. De aangroei van het verkeersvolume zal ook deze vorm van hinder doen toenemen.

Hierbij moet tevens worden aange-stipt dat algemeen ecologisch de geluidshinder toeneemt. Symptomatisch in dit verband is het rapport over de stiltegebieden waaruit blijkt dat slechts 10 ten honderd van de oppervlakte van Oost-Vlaanderen kan worden beschouwd als een stiltegebied, min of meer zonder motorgeluid. Nadien volgt dan een lijst van mogelijke beslissingen die door andere Gemeenschapsministers en andere nationale overheden moeten worden genomen om de nadelen van de gestegen mobiliteit in te dijken.

Tot mijn verbazing stel ik vast dat de Minister zelf niet zo consequent is om die tips in de sector waarvoor hij bevoegd is toe te passen. Zo zou ik graag de redenen vernemen waarom hij in de opeenvolgende vergunningen voor de omloop van Zolder-Terlamen steeds meer wedstrijden toelaat, verspreid over delicatere momenten van het jaar, onder meer de examenperiode, en de normen voor lawaai versoepelt, terwijl werd verwacht dat ze zouden worden verstrengd.

De Milieuraad Heusden-Zolder VZW heeft naar aanleiding van het ministerieel besluit van 22 december 1989 houdende de uitbating van de permanente auto- en motorenomloop Terlamen, haar bevindingen gepubliceerd in het rapport : Omloop Terlamen 1990-1999 . . . Om er stil bij te worden. Na vergelijking met de voorgaande ministeriële besluiten in verband met de exploitatie van de omloop Terlamen-Zolder komt de Milieuraad Heusden-Zolder tot het algemeen besluit dat de door Minister Kelchtermans toegekende exploitatievoorwaarden het leefmilieu benadelen ten voordele van de harde en lawaaierige motorsport.

De omloop Terlamen is gelegen op korte afstand van onder meer bebouwing, natuurgebieden en andere stiltebehoevende gebieden. Al deze verbodsbepalende elementen hebben in het verleden geleid tot een systeem waarbij de geluidsoverlast in de mate van het mogelijke aan banden werd gelegd. Zo werden er beperkingen gesteld aan de geluidsemisatie veroorzaakt door de wagens of motoren evenals aan het aantal toegelaten activiteiten, dit laatste door een systeem van open en gesloten dagen en weekends.

Het huidige ministerieel besluit, uitgevaardigd door Minister Kelchtermans, Gemeenschapsminister voor Leefmilieu, houdt met deze vroegere beperkingen weinig of geen rekening en verhoogt aldus de lawaai-overlast voor de omwonenden. De Milieuraad Heusden-Zolder en de natuurbeschermingsactie Limburg stellen onder meer vast dat de geluidsemisatie voor de B-activiteiten op 95 dB (A) behouden blijft, doch dat er nieuwe activiteiten toegelaten worden, C-activiteiten, ter vervanging van de vroegere gesloten dagen. Dit brengt een vermeerdering van het aantal activiteitsdagen met mogelijke lawaaihinder met 30 ten honderd mee.

De emissievoorwaarde voor de C-activiteiten is eveneens op 95 dB (A) vastgesteld, terwijl de uitbater zelf slechts — eigenaardig genoeg — 85 dB (A) aanvroege. Waarom die 10 dB extra ! De aansluitingsperiode half juni-half juli vervalt. Méér zelfs : er

worden twee weekends met onbeperkt lawaai toegelaten in juni, tijdens de examenperiode. Door zijn beslissing negeert de Minister de vaststelling van de KU Leuven Labo voor Warmtegeleiding en Akoestiek, waarin gesteld wordt dat : de activiteiten met een geluidsemisatie van 95 dB (A) slechts voor een bepaald aantal activiteiten aanvaardbaar zijn voor de buurt, en bijgevolg niet mogen uitgebreid worden.

De deskundige in de Consultatieve Commissie voor Motorsport stelt dat er minstens een gesloten dag per week moet behouden blijven en dat het immissieniveau voor de omgeving op 60 dB (A) gebracht wordt voor elke activiteit ! De uitbater stelde in zijn aanvraag slechts 55 dB (A) voor als immissienorm. De aanvrager krijgt meer dan hij gevraagd heeft ! Begrijp wie kan. Ik begrijp het dus niet. Daarenboven dient gesteld dat dit immissieniveau van 60 dB (A) voor de buurt alleszins een geluidsoverlast meebrengt, vermits het 5 à 10 dB (A) hoger ligt dan het achtergrondlawaai. Het toelaten van een 24-uren-race zonder geluidsbepaling is een andere wens van de uitbater die wordt ingewilligd. Voor elk zinnig mens is dergelijke manifestatie in een bebouwde kom onaanvaardbaar.

De controle op het huidige ministerieel besluit ligt in eerste instantie in handen van de VZW Terlamen. De overtreders moeten zichzelf in overtrekking nemen. AROL en de burgemeester van Heusden-Zolder krijgen pas na één maand inzage van de resultaten. De gemeentelijke commissie Terlamen moet slechts om de 3 maanden ingelicht worden. Sancties voor de overtreders worden nergens concreet vermeld.

De Milieuraad Heusden-Zolder evenals de Natuurbeschermingsactie Limburg menen dan ook terecht te mogen stellen dat u, Gemeenschapsminister voor Leefmilieu, in dit dossier het leefmilieu benadeelt ten voordele van de harde motorsport. De milieuverenigingen stellen dat de Minister in de eerste plaats de leefmilieubelangen dient te verdedigen en vragen met aandrang een herziening van dit ministerieel besluit.

Cnyvers

Tot slot wil ik nu mijn conclusie trekken uit de interpellatie. Ik heb voldoende aangetoond dat het huidige vergunningenbeleid — zeker op het vlak van de lawaaibestrijding — uw geloofwaardigheid als Leefmilieuminister sterk in het gedrang brengt. Het hypothekeert ook zeer sterk uw uitspraken over de noodzaak voor een offensief natuurontwikkelingsbeleid.

De Voorzitter : De heer Timmermans heeft het woord.

De heer J. Timmermans : Mijnheer de Voorzitter, ik sluit mij aan bij de interpellatie van collega Cuyvers, wat betreft het dossier inzake de vergunning die werd verleend voor het organiseren van een motorcrosswedstrijd te Aalst-Meldert.

Ik betreur ten eerste dat een schepcollege dat, ondanks de zeer sterke plaatselijke druk, toch beslist zijn verantwoordelijkheid op het gebied van leefmilieu op zich te nemen en een aanvraag tot inrichting van een motorsportwedstrijd weigert, door de hogere overheid in het ongelijk werd gesteld. Een dergelijke ondermijnende houding zet de geloofwaardigheid van ons milieubeleid op het spel.

Ik betreur dit voorval, mede namens het gemeentebestuur van de stad Aalst en hoop dat de Minister in de toekomst de gemeenten die hun verantwoordelijkheid op zich nemen, zal steunen. (*Applaus*)

De Voorzitter : De heer Caudron heeft het woord.

De heer J. Caudron (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, graag wil ik aansluiten bij de interpellatie van collega Cuyvers. Ik ga akkoord met zijn gegronde aanklacht. Het is inderdaad waar dat Oost-Vlaanderen de meest lawaaiërie provincie is van ons land en dat het er bijna nergens meer stil is.

Het stadsbestuur van Aalst levert reeds jaren een lovenswaardige strijd tegen het organiseren van oefenritten en wedstrijden voor motorvoertuigen aan de Meysberg te Baarddegem. Aangezien de organisatoren van de

motorcross ondanks alles een vergunning kregen van Minister Kelchtermans, heeft het stadsbestuur van Aalst een annulatieverzoek ingediend bij de Raad van State. In afwachting van de uitspraak heeft de stad Aalst in januari aan de Minister een nieuw negatief advies verstrekt. De Consultatieve Commissie voor Motorsport, die alle aanvragen uit het Vlaams Gewest moet bespreken, kon met dit negatief advies geen rekening houden omdat ze vergaderde voor ze kennis had gekregen van het advies. Ondertussen wordt door een aantal milieuverenigingen en -activisten een groots opgezette campagne gestart tegen de nieuwe aanvraag in de hoop dat de Minister deze keer zal weigeren.

Ik vind het onfatsoenlijk dat de beslissing van ons stadsbestuur ongedaan wordt gemaakt door de hogere overheid en hoop dat de Minister van nu af alle motorwedstrijden en -oefenritten op die plaats zal verbieden. De omwoners van de Meysberg beklagen zich niet alleen over lawaaihinder maar ook over stankhinder van uitlaatgassen en verhitte olie. In het naburige Kravaalbos, een uniek natuurgebied, bedreigden oefeningen de fauna, de flora, de wandelende mens en de rust en vrede die dat zeldzaam stuk natuur ons zou moeten waarborgen. Wanneer zal de Milieuminister hier eens optreden zoals van hem verwacht wordt ?

Ik wil van de gelegenheid ook gebruik maken om het enerverend lawaai aan te klagen van die motorrijders die de uitlaat van hun voertuig moedwillig doorboren met de enige bedoeling nog méér lawaai te maken en de snelheidsbeperkingen nog meer te kunnen overtreden. Wanneer zal de overheid deze wegterroristen eens doeltreffend beteugelen ?

En dan is er de moderne ziekte van de keteldooftheid als gevolg van het oorverdovend lawaai dat in de discobars aan onze jeugd worden opgedrongen. In wetenschappelijke medische tijdschriften staat het syndroom beschreven als een nieuwe aanslag op de volksgezondheid van onze kinderen.

Het wordt de hoogste tijd dat de

Vlaamse Regering zich met dit probleem ernstig bezig houdt en de maatregelen neemt die zich opdringen.

De Voorzitter : Minister Kelchtermans heeft het woord.

Minister T. Kelchtermans (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, alvorens in te gaan op de concrete dossiers waarnaar de heren Cuyvers, Timmermans en Caudron hebben verwezen, wil ik even stilstaan bij de reglementering met betrekking tot het inrichten van wedstrijden, testen en oefenritten met motorvoertuigen op terreinen die niet volledig op de openbare weg gelegen zijn, zoals die is bepaald in het koninklijk besluit van 10 juni 1976 waaraan hier trouwens ook werd gerefereerd.

Het wordt dikwijls voorgesteld alsof sport en recreatie enerzijds en milieubeleid anderzijds, tegenstrijdig zouden zijn. De heer Cuyvers heeft nogal sterk op deze tegenstelling gewezen. Ik heb altijd gezegd dat wij ook vanuit het milieubeleid een aantal evenwichten moeten respecteren.

De heer J. Cnyvers : Mijnheer de Minister, ik heb gezegd dat u met uw vergunningenbeleid de indruk wekt eerder een Minister van sport en recreatie te zijn dan een Minister van milieubeleid.

Minister T. Kelchtermans : Daar antwoord ik op dat ik in het milieubeleid ruimte wens te laten voor een zinvol recreatiebeleid, dat weliswaar een aantal normen moet respecteren. Ik wens geen ecologisch fundamentalisme te belijden waardoor een aantal zaken gewoon onmogelijk zouden worden. Het koninklijk besluit van 10 juni 1976 regelt de vergunningsprocedure waarbij geen enkele vorm van openbaar onderzoek of openbaarmaking, noch enig beroep mogelijk is. Het voorziet in de oprichting van een consultatieve commissie die tot taak heeft de gemeenschapsminister bevoegd inzake leefmilieu advies te verstrekken over de vergunningsaanvragen. De bepalingen hieromtrent werden voor het Vlaams Gewest vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Executieve van 16 maart 1983 houdende aanvulling van het

T. Kelchtermans

reeds geciteerde koninklijk besluit van 10 juni 1976. Daarenboven bevat dit koninklijk besluit een norm die bepaalt binnen welke zone de activiteiten verboden zijn. Deze verbodzone werd bij koninklijk besluit van 6 juli 1987 gewijzigd.

In het kader van het streven naar vereenvoudiging en eenvormigheid van de vergunningsreglementeringen heeft de Vlaamse Executieve op mijn initiatief op 6 februari jongstleden haar goedkeuring gehecht aan het Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunning, ook VLAREM genoemd. Volgens artikel 76 van dit VLAREM wordt de vergunning in toepassing van het koninklijk besluit van 10 juni 1976 vanaf 1 september aanstaande opgeheven en vervangen door de milieuvergunning. Deze milieuvergunning zal ook gelden voor wedstrijden, test- en oefenritten met motorvoertuigen.

De heer J. Cnyvers : Artikel 76 slaat alleen op de bescherming tegen oppervlakte waterverontreiniging en tegen grondwaterverontreiniging en geldt niet voor lawaaihinder.

Minister T. Kelchtermans : Deze milieuvergunning heeft betrekking op vijf soorten vergunningen en treedt onder meer in de plaats van het koninklijk besluit van 10 juni 1976 dat wordt opgeheven.

Overeenkomstig de VLAREM-inde-
lingslijst zullen de omlopen voor wedstrijden, test- en oefenritten met voertuigen vanaf 1 september aanstaande als hinderlijke inrichting, onder rubriek 32.9, beschouwd worden. Voor omlopen waarop hoogstens drie wedstrijden per jaar plaatsvinden, in de tweede klasse, beslist het college van burgemeester en schepenen in eerste aanleg. Verhaal is mogelijk bij de bestendige deputatie. Ik vind het essentieel dat voor dit soort wedstrijden van beperkte omvang in eerste instantie de beslissingsbevoegdheid van het gemeentelijk niveau wordt gerespecteerd.

De overige omlopen — onder meer de permanente — worden ingedeeld in de eerste klasse, waarvoor de be-

stendige deputatie van de provincie in eerste aanleg beslist, maar waarvoor eveneens een uitdrukkelijke appreciatiebevoegdheid van het gemeentebestuur is voorzien vooraleer de beslissing door de bestendige deputatie wordt genomen. Deze nieuwe reglementering zal voor gevolg hebben dat het exploiteren van bedoelde omlopen voortaan afhankelijk wordt gemaakt van het bekomen van een milieuvergunning. Dit betekent dat de vergunningsprocedure een openbaar onderzoek en een openbaarmaking omvat, wat nu niet het geval is. Vandaar de wijziging die wij aanbren-
gen. Tevens is een beroepsprocedure voorzien, die niet alleen door de aanvrager maar ook door bure-
n en milieuverenigingen kan worden ingeleid. Dit betekent ook dat de gemeentelijke overheden voortaan niet alleen procedureel worden betrokken bij dergelijke vergunningsaanvragen, maar dat zij er in eerste aanleg over beslissen wanneer het een tweede klasse inrichting betreft. Zij zijn op dat ogenblik dus volledig gewapend om te voorkomen wat zij niet wensen op hun grondgebied.

Inzake de concrete dossiers, die door de heren Timmermans en Caudron werden aangehaald, wens ik het volgende te zeggen. Wat de omloop op de Meysberg te Meldert-Aalst betreft, werd verwezen naar de vergunning die door mij zou afgeleverd zijn op 23 april 1987. Ik had toen geen enkele bevoegdheid. Ik meen dat de heer Cuyvers daaromtrent een bemerking heeft gemaakt. Ik heb wel op 9 februari 1989 een toelating verleend, geldig tot en met 31 december 1991, voor het inrichten van twee wedstrijden met bijhorende oefenritten per jaar. Deze vergunning werd verleend op basis van de gunstige adviezen die mij werden overgemaakt. Ik vind dat het onmiddellijk betrokken bestuur in eerste instantie zijn verantwoordelijkheid moet kunnen nemen. Een Minister is immers niet altijd in staat om ter plekke de toestand na te gaan alvorens een beslissing te nemen. Hij verlaat zich daarvoor op derden, op adviezen die hem worden verleend. Welnu, deze vergunning werd verleend op basis van de gunstige adviezen van de bevoegde administratie en van de meerder-

heid van de consultatieve commissie. Omtrent het functioneren van deze Commissie zijn inderdaad intern bedenkingen gerez.

Op 9 februari 1989 heb ik aan het stadsbestuur van Aalst medegedeeld dat de bedoelde omloop weliswaar binnen de verbodsnorm van 75 meter afstand van een vreemde woning valt, maar dat, conform artikel 4ter, paragraaf 2, van het koninklijk besluit, van deze minimum afstand kon worden afgeweken omwille van het feit dat deze omloop voordien reeds vergund was geweest op basis van het koninklijk besluit van 10 juni 1976. De administratie heeft, na het gunstig advies van de consultatieve commissie, gebruik gemaakt van de afwijkingmogelijkheid die in de reglementering is bepaald.

Wat de door de administratie toegestane wijziging van de wedstrijddata voor 1989 betreft, wil ik er op wijzen dat aanvankelijk 26 en 27 maart en 7 en 8 oktober 1989 was vermeld. Op basis van een gewijzigde wedstrijdkalender werd door de bevoegde administratie toegestaan de twee wedstrijden respectievelijk te organiseren op 1 en 2 april en 14 en 15 oktober 1989. Ik zie niet in welk effect voor milieu en natuur deze wijziging kan hebben gehad.

De heer J. Cnyvers : Men zegt dat het een beslissing is geweest van de inspecteur-generaal. Inderdaad, er werd een kalenderwijziging voorgesteld, maar die had eigenlijk als bedoeling het verbod voor de oorspronkelijke data, dus een gerechtelijke vonnis, te omzeilen. U stelt het gewoon voor als een soort gentleman's agreement, maar er zit meer achter. De stad Aalst is daar zeer ongelukkig om geweest en is tegen die kalenderwijziging in beroep gegaan. Uw uitleg lijkt mij zeer gunstig te zijn voor uw inspecteur-generaal.

Minister T. Kelchtermans : Ik kan de intenties van mijn inspecteur-generaal, wanneer hij zijn beslissing neemt, niet beoordelen. Ik neem aan dat hij zich gericht heeft naar de informatie die hem daaromtrent is verleend. Ik heb hem er op 8 juni 1989 op gewezen dat de wijziging van wedstrijddata dient te geschieden con-

T. Kelchtermans

form de bepalingen ter zake opgenomen in het koninklijk besluit van 10 juni 1976.

Ik kom tot een tweede punt, de omloop Terlamen te Heusden-Zolder. Ik wijs er op dat de jongste vergunning niet alleen de toegelaten activiteiten wijzigt, maar dat tevens bijkomende strengere voorwaarden werden opgelegd. Bij besluit van 22 december 1989 werd de omloop vergund tot en met 31 oktober 1999 — het betrof een wederzijdse overeenkomst waar ook een aantal verplichtingen door de uitbater werden aanvaard — onder meer de installatie van een vaste geluidsemissemeeetpost op de referentiemeetplaats in de omgeving van de omloop. De geluidsemismissie op deze plaats mag tijdens de B en C-activiteiten niet hoger zijn dan 60 decibel. Ik weet dat u verwijst naar 55 decibel, maar deskundigen hebben mij ervan overtuigd — de milieubeweging was bij de besprekingen aanwezig — dat 55 decibel niet de gangbare norm is, maar wel 60, zonietszins wij voortdurend met een discussie over het achtergrondgeluid en het echte geluid dat door de omloop wordt veroorzaakt. Ik spreek dus met klem tegen dat er meer soepele geluidsnormen voor deze omloop zijn toegekend. Het vergunningbesluit van 22 december 1989 voorziet tevens in de aanstelling van een geluidsofficier die tijdens de B-activiteiten gemachtigd is voertuigen met een hogere geluidsemismissie van de omloop te verwijderen, wat regelmatig is gebeurd. Men heeft er reeds een aantal TV-uitzendingen van Sportweekend aan gewijd. De gestrengheid waarmee de geluidsofficier optrad heeft ook weerklank gekregen in de media.

Ook is er de informatieplicht aan een gemeentelijke commissie, waarin de milieuraden zitting hebben en die onlangs werd aangepast op vraag van de Milieuadviesraad zelf. Deze commissie wordt geregeld geïnformeerd over de activiteit en de resultaten van de geluidsmetingen. Uit het evaluatieverslag van 18 februari 1991 van het bevoegde leefmilieubestuur blijkt dat door dit bestuur gedurende het

voorbijge jaar geen enkele overtreding wegens geluidsoverschrijding is vastgesteld. Ik leid hieruit af dat de strengere voorwaarden die bij besluit van 22 december 1989 aan de omloop Terlamen werden voorgesteld, geresulteerd hebben in een structurele verbetering van de situatie, op 10 jaar bepaald, om de uitbater de garantie te geven haalbare investeringen te doen. Ook hebben wij onlangs een gesprek gehad met een delegatie van de plaatselijke Adviesraad voor Milieu. Vermits een aantal elementen uit dit evaluatieverslag blijkbaar niet conform waren aan hun eigen bevindingen, is afgesproken dat een diepgaander onderzoek zou worden verricht over dit evaluatieverslag, waarvan ik u te gelegener tijd de weerslag kan geven.

Er is overleg gepleegd met de betrokkenen, het gemeentebestuur en de VZW. Tot op heden heeft niemand mij uitdrukkelijk gezegd dat deze omloop diende gesloten te worden. Integendeel, de economische leefbaarheid wordt door de streek altijd vooropgesteld. Het ene met het andere verzoenen is bijzonder moeilijk. Met het geheel van de regels die hier werden vastgelegd, die zowel mogelijkheden bieden inzake exploitatie en mits een stevige controle naar de consequenties die dit heeft inzake leefmilieu, met de geluidsofficier en met de informatieplicht, is op het terrein zelf een meer serene situatie ontstaan in vergelijking met vroeger. Ten overstaan van beide partijen is gezegd dat als de afspraken niet worden nagekomen — dit geldt zeker voor de uitbater van de omloop — het bestuur en ikzelf in ieder geval onmiddellijk de nodige maatregelen zullen treffen om de huidige uitbatingvergunning aan strengere voorwaarden te onderwerpen.

De heren Caudron en Timmermans hebben terecht opgemerkt dat het gaat om meer dan alleen lawaaioverlast bij oefenritten en wedstrijden met motorvoertuigen. De gemeenten beschikken over de geëigende instrumenten, onder meer de mogelijkheid van een sonometer, en hebben dus de mogelijkheid om op te treden. Alleen moeten ze de moed hebben dat ook werkelijk te doen. Iedereen wijst

er steeds op dat de **eerstelijns-milieu**zorg bij de gemeenten ligt en dan mag van hen ook worden verwacht dat zij inderdaad controle uitoefenen en de normen, die overigens zeer duidelijk zijn, doen respecteren.

De Voorzitter : De heer Cuyvers heeft het woord.

De heer J. Cnyvers : Mijnheer de Voorzitter, allereerst kondig ik aan dat ik naar aanleiding van deze interpellatie een motie van aanbeveling zal indienen, aangezien het antwoord van de Minister voor mij jammer genoeg niet volstaat. Ik bied deze motie ook ter ondertekening aan aan de andere politieke partijen.

Ik stel vast dat ik op een aantal vragen geen antwoord heb gekregen. De wijze waarop de Minister de vergunning van december 1989 en de effecten ervan op leefmilieu interpreteert, staat haaks op mijn interpellatie. De Minister schijnt te kunnen garanderen dat de uitbater geneigd is om zich te houden aan de vergunning en de normen te respecteren. Voor 1990 kan ik u echter een lijst geven van de overtredingen die wel degelijk zijn begaan.

Ik verschil ook van mening met de Minister over de interpretatie van artikel 76 van de VLAREM. Ik vrees dat daarin nog steeds geen **lawaainormen** zijn opgenomen. Als de Minister mij kan aantonen dat ik mij vergis, bied ik hem graag mijn verontschuldigingen aan.

Ik apprecieer wel dat de nieuwe VLAREM bepaalt dat het college van burgemeester en schepenen in eerste instantie een beslissing neemt. Ik hoop dat de hogere overheid in het vervolg inderdaad meer rekening zal houden met de beslissing van de gemeenten ten voordele van het milieu en ten nadele van de motorsport.

Mijnheer de Minister, ik heb nog één vraag. Dit is geen strikvraag, maar gewoon een vraag om inlichtingen, waarop ik het antwoord echt niet ken. Wat is het effect van de **afwijkingmogelijkheid** en het verworven recht voor bestaande omlopen? Ik heb de indruk dat u door middel van de VLAREM inderdaad de zaak aan

Cnyvers

banden tracht te leggen voor omlopen met ten hoogste drie wedstrijden per jaar. Kunnen de inrichters zich verschuilen achter het argument verworven recht en een beroep doen op de afwijkingmogelijkheid? U hebt verwezen naar een afwijkingmogelijkheid opgenomen in het koninklijk besluit van 1976. Hoe werkt dit concreet? Kan een organisator die kan bewijzen dat hij reeds wedstrijden organiseerde vóór de VLAREM van kracht werd, een beroep doen op de afwijkingmogelijkheid of niet?

De Voorzitter : De heer Timmermans heeft het woord.

De heer J. Timmermans : Mijnheer de Minister, over het dossier aangaande de omloop te Aalst zegt u terecht dat wij van 1 september af zullen beschikken over een vergunningssysteem dat de zaken zal rechtzetten voor het gemeentebestuur dat de eerstelijnszorg op gebied van het milieu moet waarmaken. Uw uiteindelijke beslissing wat de omloop te Aalst betreft bestond erin een vergunning toe te staan tot 31 december 1991. Daarbij steunt u zich op de adviezen van derden. In dezelfde geestesgesteldheid die u aan de dag legt wat het VLAREM betreft had u in feite meer specifiek het stadsbestuur van Aalst moeten volgen om uiteindelijk uw vergunning niet toe te kennen. Inderdaad, hadden dezelfde belangen in de beide dossiers gespeeld, dan zou u voor Aalst geen vergunning hebben toegekend. Hoe dan ook, gedane zaken nemen geen keer. U gaf toelating tot 31 december 1991. Dit betekent dat er waarschijnlijk in oktober van dit jaar op dezelfde omloop nog wedstrijden zullen plaatsvinden, terwijl het nieuwe milieuvergunningendecreet van kracht wordt van 1 september 1991 af. Zal dat dan opschortend werken voor de vergunning tot 31 december 1991 die u nu afleverde of zal deze zaak worden herzien?

De Voorzitter : De heer Caudron heeft het woord.

De heer J. Caudron : Mijnheer de Minister, ik kan begrijpen dat u zich niet overal ter plaatse kan begeven

om u van de situatie te vergewissen, maar dat u zich moet verlaten op de adviezen van uw administratie. Ik ben er echter van overtuigd dat u in dit geval slechte raad werd gegeven. Sommige collega's wonen echter ter plaatse en ikzelf ben reeds verscheidene malen naar de Meysberg geweest om een inzicht te hebben ter zake. Indien wij u, in onze hoedanigheid van Volksvertegenwoordigers, vragen om die toelating niet te geven omwille van verschillende redenen — nabijheid van het natuurgebied het Kravaalbos — en wanneer wij hierbij worden gesteund door een unaniem stadsbestuur, dan zou u toch meer belang moeten hechten aan onze adviezen dan aan hetgeen door derden in uw oren wordt gefluisterd.

Mijnheer de Minister, kan u nu nog niet overgaan tot het verbieden van de wedstrijden op de Meysberg in Baardegem?

De Voorzitter : Minister Kelchtermans heeft het woord.

Minister T. Kelchtermans : Mijnheer de Voorzitter, deze drie vragen hebben met elkaar gemeen dat zij al wat reeds is vergund binden aan het in werking treden van het VLAREM van 1 september 1991 af. Het spreekt voor zich dat de vergunningen van rechtswege gebaseerd zijn op de reglementering ter zake op het ogenblik van de vergunning.

De heer Cuyvers maakt zich node-loos zorgen wat de toekomst betreft vermits het nieuwe VLAREM-besluit ingang vindt van 1 september af. Vermits de huidige vergunning tot eind 1991 loopt zullen alle latere vergunningen moeten gebeuren volgens de regels van het VLAREM.

Vervolgens wens ik in te gaan op de suggestie om het dossier opnieuw te bestuderen teneinde na te gaan of de voorwaarden ter zake niet moeten worden verstrengd, rekening houdend met de suggesties die hier werden gedaan. Ik wens enkel te zeggen dat men wat dat betreft inderdaad verder kan gaan dan wat de huidige vergunning inhoudt. Ik zal dit overwegen.

Motie van aanbeveling

De Voorzitter : Door de heer Cuyvers werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie van aanbeveling ingediend. Ze zal worden gedrukt en rondgedeeld.

De Raad zal zich daarover tijdens een volgende Openbare Vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De Voorzitter : Hiermede zijn wij aan het einde gekomen van onze werkzaamheden van deze voormiddag.

Wij komen vannamiddag om 14 uur opnieuw bijeen en zullen de vergadering aanvangen met de interpellatie van de heer Vermeiren tot Gemeenschapsminister Kelchtermans.

De vergadering is gesloten.

— *De vergadering wordt gesloten om 12.50 uur.*