

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2001-2002

21 februari 2002

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN RUIMTELIJKE ORDENING

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de timing van de aanleg van de HSL ten noorden van Antwerpen

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de verdere besluitvorming rond de tweede spoorontsluiting voor de Antwerpse haven

Vraag om uitleg van de heer Bruno Tobback tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over het handhavingsbeleid in de ruimtelijke ordening

Vraag om uitleg van de heer Erik Matthijs tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de verantwoordelijkheid van de lokale besturen inzake de opvolging van de bouwmisdrijven

Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening

Donderdag 21 februari 2002

VOORZITTER : De heer Jacques Timmermans

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.17 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de timing van de aanleg van de HSL ten noorden van Antwerpen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de timing van de aanleg van de Hogesnelheidslijn (HSL) ten noorden van Antwerpen.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, half juli 2000 werd de bouwvergunning afgeleverd voor de HSL ten noorden van Antwerpen. Daarbij werden twee uitzonderingen gemaakt, de eerste voor werken aan waterlopen en waterafvoer ter hoogte van Merkssem en Brasschaat, en de tweede voor de werken ter hoogte van de bedrijvenzone in Meer op het grondgebied van Hoogstraten. Wat het laatste betreft moest verder onderhandeld worden met Nederland over de toegankelijkheid van de bedrijven terreinen in Meer in Vlaanderen en in Haseldonk in Nederland.

Impliciet was de restbouwvergunning ook een laatste stok achter de deur ten aanzien van de NMBS en ten aanzien van Nederland in andere aanslepende spoordossiers, waarvan er nog niet veel zijn opgelost, bijvoorbeeld dat van de IJzeren Rijn en de goederenspoorlijn 11. Daarbij wordt uitgegaan van het standpunt dat Nederland vragende partij was en is voor de HSL langs het E19-tracé in plaats van het Havenwegtracé.

Ook tegenover de NMBS hield de Vlaamse regering hiermee een slag om de arm. Ze wilde immers de zekerheid dat de NMBS de andere spoordossiers naar behoren zou behartigen en dat er ook energie zou worden gestoken in een Antwerps voorstadsnet. Daarbij werd overigens expliciet verwezen naar de medewerking van de NMBS aan het Masterplan Antwerpen. Die discussie is nog zeer actueel.

Volgens een verdrag tussen Nederland en België moet de HSL-verbinding tussen Antwerpen en de Nederlandse grens klaar zijn tegen 1 juni 2005. Zo niet hangt ons land een zware boete boven het hoofd. Daar is al herhaaldelijk in de regionale pers op gealludeerd. Op de genoemde restbouwvergunning na, zijn de andere bouwvergunningen, de basisvergunning en de deelvergunningen, stelselmatig afgeleverd en de werken zijn in uitvoering. De discussie over de twee stations Noorderkempen en Groenendaallaan, waar ik al schriftelijke vragen over heb gesteld, laat ik even buiten beschouwing.

Mijnheer de minister, kunt u meedelen wanneer ook de laatste bouwvergunningen zullen worden afgeleverd ? Zijn er daarvoor nog bijkomende garanties nodig en van wie dan ? Wat moet er gebeuren als we daardoor nog extra vertraging oplopen ? Wordt daardoor onze onderhandelingspositie niet juist verzwakt ?

De Nederlandse overheid, de spoorwegen en Verkeer en Waterstaat, geven uitgebreid informatie op het internet over de toestand van de HSL-zuid in Nederland. Tot mijn verbazing las ik daar dat de eerste HST op de HSL-zuid wellicht zal rijden in het najaar van 2006. Ik heb via e-mail meer informatie gevraagd en heb een bevestigend antwoord ontvangen. In de concessie-overeenkomst die High Speed Lines, de toekomstige vervoerder, met het consortium NS/KLM begin december van vorig jaar heeft gesloten, is de aanvang van de concessieperiode bepaald op 1 oktober 2006. Dan pas zou-

Malcorps

den er Nederlandse treinen rijden op de HSL-zuid. Ook dat houdt een zekere vertraging in.

Mijnheer de minister, hebt u een zicht op de timing van de afwerking van de HSL op Vlaams en op Nederlands grondgebied ? Wat betekent dat voor eventuele schadeclaims aan beide kanten ? Ik vermoed dat het een van het ander moet worden afgetrokken, en dat er dus een compenserend effect zal zijn. Hoe vroeger we klaar zijn, en hoe later de Nederlanders klaar zijn, hoe meer het opbrengt, en omgekeerd.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer de voorzitter, collega's, de vraagstelling geeft blijk van een zekere subjectieve Vlaamse koopmanszin. (*Gelach*)

Desondanks zal ik proberen de zaken op een rij te zetten.

We moeten vooreerst inderdaad verwijzen naar de beslissing van de Vlaamse regering van 17 juli 2000. Twee punten zijn heel belangrijk. Ik citeer punt 4 van de beslissing : '[...] de Vlaamse minister, bevoegd voor Openbare Werken, te belasten met het opstellen van ontwerpovereenkomsten met de NMBS inzake de ontsnipperingsmaatregelen, inzake de aanpassing van de zone voor nevenbedrijven te Hoogstraten-Minderhout en teneinde de overeenkomsten met betrekking tot het voorstadsverkeer en de goederenontsluiting van de Antwerpse haven aan te passen aan de beslissing van de Vlaamse regering van 23 juni 2000 over de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen.' Dat is in feite de verankering van deze dossiers.

Punt 5 van de beslissing luidt : '[...] de Vlaamse minister, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, te belasten met de verdere afhandeling van de bouw-aanvraag, met dien verstande dat voor wat betreft alle werken die verband houden met de waterhuishouding en voor alle werken in de zone 'Meer' de bouwvergunning wordt geweigerd. Hiervoor moeten afzonderlijke aanvullende bouwvoorvragen worden ingediend. De bouwvergunning voor de zone 'Meer' zal slechts worden verleend nadat de in punt 4 bedoelde overeenkomsten zijn afgesloten en nadat in verband met de tracékeuze en de aanleg van de goederenlijn 11 een protocol met Nederland werd afgesloten.'

Ik heb bijzonder gewaakt over de inschrijving van die laatste zin, omdat ik ervan overtuigd ben dat we lijn 12, de drukste spoorlijn van Vlaanderen, die Antwerpen via Kapellen verbindt met Essen en Roosendaal, moeten ontlasten door het goederenvervoer af te leiden naar lijn 11 en zo meer ruimte vrijmaken voor personenvervoer. We voelen ons daarin gesteund door alle partijen.

Conform het geciteerde punt 5 van de beslissing van de Vlaamse regering, heb ik op 11 augustus 2000 de stedenbouwkundige vergunning aan de NMBS toegekend. Bovendien de werken voor de waterhuishouding en voor de zone Meer, en naast wat expliciet door de regering werd opgelegd, werden ook volgende elementen uit de vergunning uitgesloten. Het gaat om de servicezone 'Minderhout', met het gedeelte ten laste van het Vlaams Gewest en de toekomstige concessiehouder. Het betreft een tankstation met bijbehorende tanks-hop, pompeneiland en luifel, bijbehorende ondergrondse constructies, alsook alle constructies of inrichtingen gelegen buiten de reservatiezone zoals die op het gewestplan staat. Het gaat ook om de – nog belangrijker – vier bruggen over het op- en afrittencomplex, de Kapelsesteenweg en de Bredabaan te Antwerpen en Schoten.

We hebben de plannen op het kabinet bestudeerd. We raakten er steeds meer van overtuigd dat het monstrueuze constructies waren, die getuigden van niet het minste architectonisch gevoel. Intussen heeft men zich uitgesloofd voor nieuwe plannen. De driedimensionale beelden daarvan hebben me ervan overtuigd dat in Vlaanderen de bouw van bruggen ook anders kan, als men het maar wil. Er was een werkvergadering op mijn kabinet met de betrokken partijen. De Gentse professor was daar aanwezig. Mijn opmerking dat er vergaderd werd over de lelijke bruggen, werd niet in dank afgenomen. De uiteindelijke oplossing lijkt me niettemin de goede te zijn.

Over de huidige stand van zaken van de benodigde stedenbouwkundige vergunningen kan ik het volgende meedelen. U weet dat we in die periode bijzonder gevoelig waren als het over de waterhuishouding in deze regio ging. 13 september 1998, toen heel de zone onder water kwam te staan, lag nog vers in het geheugen. Vooral Brasschaat-Vriesdonk had enorm geleden onder de driedaagse regenbui van 13 tot 15 september. Dat heeft ons tot voorzichtigheid gemaand.

Voor de zone van de Havanastraat tot de Laaglandlaan op het grondgebied van Antwerpen werd een aanvraag ingediend op 8 december 2000. Er

Van Mechelen

werd een stedenbouwkundige vergunning toegekend op 15 juni 2001. Dat betrof de waterhuishouding. Voor het vak Kleine Bareel op het grondgebied van Antwerpen, Brasschaat en Schoten werd een aanvraag ingediend op 26 april 2001. In die aanvraag is naast de waterhuishoudingswerken ook een nieuw ontwerp voor de vier spoorwegbruggen opgenomen. Dat heeft het voorwerp uitgemaakt van heel wat bilaterale onderhandelingen. De stedenbouwkundige vergunning werd toegekend op 23 januari 2002.

Voor het grondgebied Schoten, Brasschaat en Brecht tot en met de parking werd een aanvraag ingediend op 9 maart 2001. De stedenbouwkundige vergunning werd toegekend op 27 september 2001. Voor het grondgebied Brecht, Wuustwezel en Hoogstraten tot aan en exclusief de J. Lijsenstraat is een aanvraag ingediend op 17 augustus 2001 en werd een stedenbouwkundige vergunning verleend op 14 december 2001. De meeste van de vergunningen voor de waterhuishouding zijn daarmee afgeleverd.

De zone 'Meer' was de missing link in de bouwvergunningen, die al dan niet toevallig is ontstaan. De aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning werd ingediend op 17 oktober 2001. Het dossier is dus momenteel in onderzoek. Het gedetailleerd advies van de diensten van minister Stevaert moet nog worden ontvangen. De adviezen van de stad Hoogstraten en van de diensten van minister Dua werden inmiddels ontvangen.

Zoals u zonder twijfel weet, gaat de aanleg in die zone van de HSL gepaard met het verleggen van de autosnelweg E19 en het grondig aanpassen van het op- en afrittencomplex De Mosten. Daarbij vormt onder meer de goede bereikbaarheid van de bedrijvenzones in Meer in België en in Haseldonk in Nederland een belangrijk aandachtspunt. Ik heb me ooit met het afdelingshoofd van Antwerpen gebogen over de juiste wijze van concipiëren. Om te vermijden dat er veelvuldig op- en afritten na elkaar moesten worden gecreëerd, is dan geopteerd voor een oplossing zoals in Sint-Niklaas.

In elk geval moet het advies worden afgewacht van de diensten van minister Stevaert over de geplande heraanleg van de autosnelweg, het te verbouwen op- en afrittencomplex De Mosten, de overeenkomsten met de NMBS over enerzijds de heraanleg van de servicezones en anderzijds de ontsnipperingsmaatregelen, en het protocol tussen Neder-

land en België over de aanleg van goederenspoorlijn 11.

De tekst van het protocolakkoord tussen Nederland en België over goederenlijn 11 is ambtelijk voorbereid in een subwerkgroep van de Vlaams-Nederlandse Ambtelijke Werkgroep Spoorvervoer VNAWS. Aan dit overleg namen ook vertegenwoordigers van de Belgische federale overheid en van de NMBS deel. Nederland streeft naar een ondertekening van het protocol eind maart of begin april 2002. Ze zijn daar echter ook bekommerd om de goede overeenstemming over dit dossier met de Vlaamse overheid. Uit een gesprek met de diplomatieke vertegenwoordiging van Nederland heb ik begrepen dat ze goed op de hoogte zijn van onze intenties.

Volgens Arohm vereist de beperkte afwijking ter hoogte van de grensovergang van het tracé zoals op het gewestplan ingetekend geen opmaak van een gewestelijk RUP. Eventueel kan deze tracécorrectie worden opgenomen in een ander RUP dat betrekking heeft op hetzelfde gebied, meer bepaald het RUP voor het schrappen van de reservatiezone voor het Duwvaartkanaal.

Voor de timing van de verdere afhandeling van de bouwaanvraag, ongeacht de problematiek van spoorlijn 11, wacht de bevoegde stedenbouwkundige ambtenaar nog het advies af van IOK, wat een niet-bindend advies is, en het advies van de administratie AWW, dat wel bindend is. De andere adviezen en het resultaat van het openbaar onderzoek zijn gekend.

Aangaande de heraanleg van de autosnelweg en het bijbehorende te verbouwen op- en afrittencomplex De Mosten werd een gemeenschappelijk Nederlands-Vlaams voorstel voor de ontsluiting van de bedrijvenzones van Haseldonk en Meer uitgewerkt door een subwerkgroep van de bovenvermelde VNAWS. De betrokken gemeenten namen deel aan het overleg. Ze waren immers doodsbang geïsoleerd te raken. De betrokken bedrijven werden geconsulteerd en geïnformeerd. Op de vergadering van de VNAWS van 17 januari 2001 werd het voorstel officieel goedgekeurd. Nadien wou Nederland nog bijkomend overleg omdat aan Nederlandse kant het gemeenschappelijk voorstel nog werd geoptimaliseerd. In een schrijven van 31 januari 2002 heeft het Nederlands ministerie van Verkeer en Waterstaat nu ook officieel zijn akkoord gegeven, met de vermelding: 'onder de financiële randvoorwaarden zoals die in de Vlaams-Nederlandse Ambtelijke Werkgroep Spoorvervoer zijn opgesteld'. Dat laatste betekent dat ieder land de

Van Mechelen

kosten op het eigen grondgebied draagt. Voor België komen de kosten ten laste van het HSL-project. Dat stond in het protocol tussen het kabinet van minister Stevaert en de NMBS.

Ook de overeenkomsten met de NMBS over ont-snipperingsmaatregelen en over de servicezones werden ambtelijk voorbereid en door de NMBS goedgekeurd. De overeenkomsten liggen momenteel voor advies bij de Inspectie van Financiën, om vervolgens aan minister Stevaert ter goedkeuring te worden voorgelegd. Op basis van deze elementen kan het advies van de AWV over de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning van de NMBS van 17 oktober 2001 worden verleend.

Bij de totstandkoming van het HSL-verdrag van 21 december 1996 tussen België en Nederland en de daarin voorziene einddatum voor de uitvoering van de werken was het Vlaams Gewest niet betrokken. Federaal minister Dardenne is nogal eigenge-reid opgetreden. Volgens artikel 5 van het verdrag zullen beide landen zorg dragen – ik citeer – ‘voor een spoedige aanleg van de Hogesnelheidslijn ten einde deze in beide landen terzelfder tijd te vol-toeien met het oog op haar openstelling voor reizigersvervoer met hogesnelheidstreinen op 1 juni 2005.’ De Nederlandse overheid echter gaat er in haar vervoerscontract met NS/KLM inderdaad van uit dat de eerste treinen Amsterdam-Parijs pas in het najaar van 2006 zullen kunnen vertrekken. Dat staat dus niet alleen op haar website.

In datzelfde HSL-verdrag heeft Nederland ook zijn medewerking toegezegd om werk te maken van andere projecten, zoals de doortrekking van goederenlijn 11 naar de spoorlijn tussen Goes en Bergen-op-Zoom en de IJzeren Rijn. Wanneer in deze dossiers geen significante vooruitgang wordt gemaakt, ontstaat er een politiek probleem. We schieten in Vlaanderen bijzonder goed op. We hebben lang nagedacht alvorens eraan te beginnen, maar nu zijn we goed bezig. De weg naar Nederland is een aaneengesloten geheel van werven. Vlaanderen volgt dus vrij goed de timing voor het realiseren van de het tracé tegen 1 juni 2005.

Ik heb afgesproken met de secretaris-generaal dat we, vooraleer ik ooit een handtekening zet onder de bouwvergunning van 17 oktober 2001, een diepgaand gesprek zullen hebben over de afhandeling van de andere dossiers die Vlaanderen na aan het hart liggen. Veel andere wapens hebben we in de onderhandelingen niet meer. We zijn ons ook bewust van de mogelijke financiële consequenties,

maar we hebben nog wat tijd om daarop te anticiperen.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, ik kan besluiten dat we dus inderdaad nog een stok achter de deur hebben en dat dit ook nog wel noodzakelijk zou kunnen blijken. Wat de timing betreft, liggen we – zonder de politieke problemen – eigenlijk voor op Nederland. Als Nederland wat achter is komen te liggen, heeft dit misschien toch ook te maken met de werkwijze. Men heeft gekozen voor een PPS-project voor de HSL-Zuid. Ere wie ere toekomt : dit is een belangrijk experiment. We kunnen daaruit afleiden dat er door die manier van werken vertragingen kunnen optreden, maar misschien kan er op termijn veel tijd worden gewonnen. Dat is mogelijk.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de verdere besluitvorming rond de tweede spoorontsluiting voor de Antwerpse haven

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de verdere besluitvorming rond de tweede spoorontsluiting voor de Antwerpse haven.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op 7 februari van dit jaar vond een overleg plaats met ambtenaren en gemeentebesturen over het ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan, RUP, voor de tweede spoorontsluiting. Binnen 21 dagen moesten de gemeenten een standpunt indienen. In sommige gevallen ging het klaarblijkelijk om haastwerk. Nochtans heeft iedereen er alle belang bij om alle elementen in het dossier volledig ernstig te nemen.

Intussen is er onduidelijkheid over de verdere timing. Het openbaar onderzoek zou eerst plaatsvinden eind dit voorjaar, maar zou nu wellicht verschuiven naar het najaar. Er worden ook vragen

Malcorps

gesteld bij het feit dat de procedure voor het RUP en de opmaak van een milieueffectenrapport (MER) parallel verlopen. Door de reeds lange 'pre-MER-discussie' over mogelijke tracés, en lage of hoge oplossing, is het begrijpelijk dat men tijd tracht te winnen. Veel argumenten zijn immers al ruimschoots bekend.

Aan de andere kant is het niet logisch dat er al een kant-en-klaar RUP voorligt op het moment dat de resultaten van het MER nog niet bekend zijn, zeker als in het MER nog 'totaal-alternatieven' onderzocht worden zoals een tunnel ter hoogte van Lier. Het is nogal evident dat, als deze oplossing als beste uit het MER-onderzoek zou komen, de hele RUP-opmaak grondig overhoop wordt gegoooid, nog los van de vraag naar de financiering.

Bijzondere verwarring bestaat ook over de verhouding tussen het tracé voor de spoorweg en het te reserveren tracé voor de A102-autosnelweg Merksem-Wommelgem. In de beslissing van de Vlaamse regering is duidelijk opgenomen dat 'vandaag niet wordt geopteerd voor de aanleg van de A102, en dat bij de aanleg van de tweede spoorontsluiting geen investeringen worden toegelaten die uitgaan van de aanleg van de A102'. Dit laatste was een letterlijk citaat. Bij de teksten van het ontwerp-RUP, die nu aan de gemeentebesturen zijn voorgelegd, wordt echter wel voortdurend uitgegaan van de aanleg van de A102, waarbij men verdergaat dan een ontwerp, waarmee de eventuele latere aanleg van de A102 technisch steeds mogelijk blijft.

De besluitvorming over de milieumilderende maatregelen die nodig zijn voor een goede inbedding van het spoortracé, wordt zwaar gehypothekeerd door het feit dat nog altijd wordt uitgegaan van een gebundelde aanleg met een autostrade. Iedereen beseft wel dat het nagaan van de milieu-effecten van een spoorlijn met daarnaast een autostrade iets heel anders is dan het nagaan van de milieu-effecten van alleen maar een spoorlijn.

Zolang deze dubbelzinnigheid blijft bestaan, is een fatsoenlijke afweging van milderende maatregelen of compensaties zeer moeilijk tot onmogelijk. Ook banden die worden gelegd met andere investeringsdossiers, zoals de verbindingsweg Bredabaan-Bisschoppenhoflaan op het tracé van de A102 of de rotonde te Wommelgem, dreigen het dossier te bemoeilijken.

Ten slotte is er ook steeds meer te doen over het feit dat de aantasting van het Muizenbos te Ranst

een beroep op de habitatrichtlijn zou uitlokken. De keuze voor een lage oplossing – onder de E313 – omwille van de leefbaarheid in Wommelgem en Ranst, komt mogelijk in conflict met de vrijwaring van de natuur. In het regeringsbesluit van juni 2000 wordt duidelijk gesteld dat het Muizenbos en het Zevenbergenbos maximaal moeten worden gevrijwaard. Er moet worden gezorgd voor evenwaardige compensaties voor het verlies aan areaal en er moet worden gezorgd voor een maximale garantie voor het behoud van de waterhuishouding. Als de habitatbescherming van dit gebied te lichtzinnig wordt opgenomen, kunnen we makkelijk in een 'Deurganckdokscenario' verzeild raken : nog een reden om het MER volledig au sérieux te nemen.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende concrete vragen. Ten eerste, kunt u mij opheldering bieden inzake de timing van de verdere besluitvormingsprocedure over de tweede spoortoegang ? Ik denk dan vooral aan het openbaar onderzoek naar het RUP. Komt dat er in het voorjaar, het najaar of zal het nog later worden ? Wordt er al dan niet op het MER gewacht ? Ten tweede, wordt de beslissing om geen investeringen toe te staan die uitgaan van de aanleg van de A102, strikt toegepast ? Zult u daar effectief op toezien ? Ten derde, welke contacten zijn er al gelegd met de natuurbeweging om maximaal rekening te houden met de bezwaren inzake de aantasting van het vermelde habitatgebied, dus het Muizenbos ? Welke remedies ziet u terzake ?

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer de voorzitter, collega's, zoals u wel weet, is het hele systeem van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen een nieuw instrument sinds het decreet van 18 mei 1999 in werking is getreden. Op de administratie proberen we om daar in recordtempo werk van te maken. Naar mijn bescheiden mening wordt er echt wel sensationeel pionierswerk verricht door de afdeling Ruimtelijke Planning, om te proberen toch vrij consequent een nieuwe methodologie te ontwikkelen. U weet immers dat de werkwijze van een ruimtelijk uitvoeringsplan niet te vergelijken is met de klassieke gewestplanwijzigingen.

Uw eerste vraag ging over de procedure inzake het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de tweede spoortoegang van de zeehaven van Antwerpen. In het voorjaar 2000 is er in dit verband een regeringsbeslissing genomen. We hebben dan onmiddellijk de opdracht gegeven om daar werk van te maken. Dit is voor de Antwerpse haven im-

Van Mechelen

mers een cruciaal dossier. Er zal nu wel geen enkele politieke discussie meer over bestaan dat er een tweede spoortoeegang moet komen voor de haven van Antwerpen, zeker als we de impact zullen meten van de bijkomende containertoevoer op de nieuwe Waaslandhaven en de noodzaak om op de rechteroever maximaal tot een ontlasting te komen van de bestaande spoorinfrastructuur.

De vergadering van 7 februari 2002, waarnaar u verwijst, betreft de plenaire vergadering over het voorontwerp van dit ruimtelijk uitvoeringsplan. Deze vergadering werd georganiseerd conform de bepalingen van het decreet over de ruimtelijke ordening van 18 mei 1999 en het uitvoeringsbesluit van 11 mei 2001 tot aanwijzing van de instellingen en administraties die adviseren over voorontwerpen van ruimtelijke uitvoeringsplannen. U weet dat we daar in de regering lang over hebben gepraat. Wie moet daarbij zijn? Wie moet daar zeker advies over geven? Wie kan daar eventueel bij worden betrokken?

Naar aanleiding van de diverse mondelinge en schriftelijke bemerkingen wordt dit voorontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan thans aangepast om te komen tot een ontwerp van uitvoeringsplan. Dat wordt dan het best voorgelegd aan een tweede plenaire vergadering om voor feedback te zorgen. Dan kan het met alle betrokken partners worden besproken, voordat het officieel wordt voorgelegd aan de Vlaamse regering. Pas na bekrachtiging door de Vlaamse regering zal het openbaar onderzoek dan kunnen starten.

Het decreet over de ruimtelijke ordening bepaalt geen vastgestelde timing tussen enerzijds de plenaire vergadering en anderzijds de vaststelling van het ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan door de regering. Ik ben er mij wel van bewust dat we moeten opletten dat we niet in het verhaal van de kip en het ei terechtkomen. Wie wacht op wat, of wat wacht op wie? Tijdens de eerste plenaire vergadering van 7 februari is door verschillende aanwezigen nadrukkelijk gevraagd om het ruimtelijk uitvoeringsplan maximaal af te stemmen op het MER, in de wetenschap dat er door het pre-MER heel veel van de gegevens bekend zijn. Eigenlijk werd er dus voor gepleit om te wachten met het voortzetten van de goedkeuringsprocedure van het ruimtelijk uitvoeringsplan tot we een beter inzicht hebben in de resultaten van het MER-rapport.

De NMBS heeft ondertussen de opdracht gegeven om het project-MER op te maken, dat nodig is

voor de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning, dus van de bouwvergunning. Deze opdracht loopt van november 2001 tot november 2002. De startvergadering werd georganiseerd op 1 februari van dit jaar. Wellicht zullen voor de zomer van 2002 de eerste, richtinggevendende resultaten van het milieu-impactonderzoek bekend zijn, zodat op dat moment een afstemming kan plaatsvinden op het ruimtelijk uitvoeringsplan.

We zijn nu bezig met de aanpassingen op basis van de opmerkingen van de verschillende afdelingen, van de gemeentebesturen, enzovoort. Misschien is het nu het geschikte moment om enkele weken te temporiseren totdat we inzicht krijgen in het resultaat van het MER. We moeten proberen om daar maximaal rekening mee te houden.

We moeten natuurlijk weten wat we willen. Als de Vlaamse regering het ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan goedkeurt, start het openbaar onderzoek. Op basis daarvan kan men het definitieve tracé vastleggen. Dan volgt het indienen van de stedenbouwkundige bouw aanvraag, de stedenbouwkundige vergunning, samen met het MER. Dan krijgt men opnieuw een openbaar onderzoek. Ik ben natuurlijk bereid om alle regels inzake timing en transparantie na te leven, maar we moeten ook wel vooruitgaan.

De heer Johan Malcorps : Betekent dit dat het openbaar onderzoek er in het najaar komt?

Minister Dirk Van Mechelen : Dat volgt inderdaad in het najaar. Rekening houdend met de huidige timing, denk ik dat we zouden kunnen starten op 1 augustus, maar dat is natuurlijk nogal een ongelukkige datum. Ik denk dan ook dat we het best nu afspreken dat we mikken op 1 september. We maken het best meteen wereldkundig dat we dat openbaar onderzoek op 1 september starten. We weten welke twee knelpunten er nog overblijven. Daar is binnen de Vlaamse regering trouwens lang over gepraat. Daar kom ik straks nog op terug.

Dan kom ik nu bij uw tweede vraag over de aanleg van de A102. In mijn antwoord zal ik dit uiteraard beschouwen als een verbinding op het niveau van autosnelweg. Bij de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan is strikt uitgegaan van de beslissing van de Vlaamse regering van 23 juni 2000, waarin nadrukkelijk wordt gesteld geen elementen op te nemen met betrekking tot de A102. Er werden dan ook enkel voorzieningen getroffen die de aanleg van de spoorweginfrastructuur mogelijk maken. Met betrekking tot de tracering van de spoorweg is echter wel uitgegaan van de resultaten

Van Mechelen

van de voorstudie die aan de basis lag van de beslissing van de Vlaamse regering van 23 juni 2000. Daarin werd gesteld dat de spoorweg steeds ten oosten zou liggen van de eventuele A102. De Vlaamse regering heeft in haar beslissing niet gevraagd om van dit gegeven af te wijken. Met andere woorden, dat is het geplande tracé : de reservatiestrook op het gewestplan. Er is dus gesteld dat dit uitvoeringsplan is opgemaakt voor een spoorontsluiting.

U had ook nog een bijkomende vraag over de verbinding Bredabaan en Bisschoppenhoflaan. Die vraag stond niet in uw schriftelijk ingediende tekst. Ik heb dan ook niet de kans gehad om het antwoord voor te bereiden. In elk geval, in ons RUP hebben we daar geen rekening mee gehouden. Ik besef dat er een heel debat is over Merksem en over de heraanleg van de Bredabaan. Blijkbaar geraakt men daar niet uit. We zitten daar met het idee van de uitbouw. Vorige week hebben we Zwijndrecht feestelijk kunnen openen. Ook daar hebben we nogal wat moeilijkheden moeten overwinnen vooraleer die tram er uiteindelijk kwam. Als we het voorstadsnetwerk willen uitbouwen, zullen we vanzelfsprekend, op bepaalde momenten, keuzes moeten maken.

Wat uw vraag betreft, herhaal ik echter : op de administratie Ruimtelijke Ordening hebben we tot vandaag geen enkele vraag gehad om hiermee rekening te houden. Ik neem aan dat men in het kader van de mobiliteitsplannen een aantal zaken bestudeert. Die liggen vandaag echter bij ons niet voor. We hebben daar dus geen rekening mee gehouden. Persoonlijk was ik daar zelfs niet van op de hoogte. Hoe dan ook, inzake de Bredabaan zou er toch wel eens een beslissing mogen komen.

Uw derde vraag was welke contacten er al gelegd zijn met de natuurbeweging om maximaal rekening te houden met de bezwaren inzake de aantasting van het vermelde habitatgebied. Na wat we al hebben meegemaakt, kan ik u verzekeren dat er vanzelfsprekend nauwlettend wordt toegezien op het respecteren van de Europese regelgeving inzake de habitatrichtlijngebieden. Bij Arohm zal iedereen ondertussen wel al weten wat die gebieden precies inhouden. Ook onze mensen waken daar echt zeer zorgvuldig over.

Bij het opstellen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan werd eerst overleg gepleegd met de Vlaamse administraties, en dus niet met lokale besturen en organisaties. Het lijkt me logisch dat we

contact opnemen met de bevoegde afdelingen Natuur en andere. Zowel tijdens de voorstudies als tijdens de opmaak van het voorontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan werd steeds nauw overleg gevoerd met Aminal, hoofdzakelijk met de afdeling Natuur en de afdeling Bos en Groen. Dit was een overleg op ambtelijk niveau. Tijdens het planningsproces werd door Aminal permanent aandacht gevraagd voor de problematiek in verband met het doorsnijden van het habitatrichtlijngebied en de daarop betrekking hebbende Europese regelgeving.

Een aantal remedies kunnen naar voren worden geschoven en kunnen verder worden geconcretiseerd als we meer duidelijkheid krijgen over het MER-rapport. In dit verband denk ik in het bijzonder aan het Muizenbos. Ik heb deze week de moeite gedaan om daar eens langs te rijden. Ik denk dat er oplossingen mogelijk zijn. Van de discussies in de regering daarover herinner ik me dat het toen vooral ging over de grondwaterstanden. Vooral daarvoor moet een oplossing worden gezocht. Bij de werken aan het Centraal Station in Antwerpen heeft men ooit dezelfde vraag gesteld, met betrekking tot de Antwerpse Zoo. Toen is daar met enige spitsvondigheid naar oplossingen gezocht. In ieder geval, als men niet zou kiezen voor de lage oplossing, dan zullen er vanzelfsprekend problemen komen op het gebied van de leefbaarheid voor de wijk die er tegenover ligt. Dat kan niet worden ontkend.

Aan welke remedies denken we dan precies ? Ten eerste is het zo dat het compensatiegebied voor het aangetaste habitatrichtlijngebied vanzelfsprekend integraal deel uitmaakt van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Voor dit gebied moet ter versterking van de natuurkwaliteit een inrichtingsstudie worden gemaakt, en moeten maatregelen worden uitgevoerd conform artikel 6 van de habitatrichtlijn. Ten tweede is er de mogelijkheid tot het voeren van een onderzoek naar alternatieven in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan op basis van de elementen uit het milieu-onderzoek, met name op het vlak van de hoogteligging voor een aantal specifieke plaatsen, evenals mogelijke milieuderende maatregelen.

Door de NMBS werd op 26 juni 2001 reeds een informatiedossier via de geëigende weg overgemaakt aan de Europese Commissie. Met betrekking tot die problematiek heeft de NMBS dus via Aminal afdeling Europa en Milieu een dossier overgemaakt aan de Europese Commissie, zodat men daar bijzonder goed op de hoogte is van wat Vlaanderen in dit verband aan het uitvoeren is.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik heb nog een bijkomend vraagje. Het stadsbestuur van Lier verklaarde onlangs voorstander te zijn van een lage oplossing. Ik neem aan dat het daar een diepe tunnel mee bedoelt. Als voor die optie wordt gekozen, zou dat een enorm verschil maken, zowel op ecologisch als op financieel vlak.

Minister Dirk Van Mechelen : Als voor een lage oplossing wordt gekozen, ontstaan er weer heel andere problemen. Er moet dan bijvoorbeeld een deel van het kerkhof worden onteigend.

Een belangrijk argument van de NMBS wat de goederenlijn betreft is de veiligheid. Een tunnel zou niet alleen onder de Nete, maar ook onder het Netekanaal moeten lopen. Dat is een lang tracé. Ik ben onvoldoende deskundig om de gevolgen daarvan in te schatten, maar vergeet niet dat in dit dossier het aspect veiligheid van groot belang is. Het gaat om wagons gevuld met gevaarlijke producten. Een lang ondergronds tracé zal aanleiding geven tot dezelfde discussies als die naar aanleiding van de aanleg van de Liefkenshoektunnel. Er werd toen geen goederenspoortunnel aangelegd, omdat een dergelijke tunnel die voldoet aan de geijkte veiligheidsnormen ontzettend duur is.

We zullen de resultaten van het MER afwachten. De NMBS bestempelt een tunnel evenwel als onhaalbaar.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Bruno Tobback tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over het handhavingsbeleid in de ruimtelijke ordening

Vraag om uitleg van de heer Erik Matthijs tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de verantwoordelijkheid van de lokale besturen inzake de opvolging van de bouw misdrijven

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde vragen om uitleg van de heer Tobback tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en

Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over het handhavingsbeleid in de ruimtelijke ordening en van de heer Matthijs tot minister Van Mechelen, over de verantwoordelijkheid van de lokale besturen inzake de opvolging van de bouw misdrijven.

De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, enkele weken geleden raakte bekend dat de voorbije jaren het aantal processen-verbaal, vervolging, veroordelingen en uitvoeringen van vonnissen voor overtredingen op het vlak van ruimtelijke ordening sterk is gedaald.

Over de redenen daarvoor lopen de meningen uiteen. Een van de oorzaken is ongetwijfeld dat het bewustzijn over de reglementering en de naleving ervan is toegenomen. De Vlaamse regering heeft sensibilisatiecampagnes gevoerd. Wellicht komen er minder illegale toestanden voor dan vroeger.

Deze redenering gaat op voor nieuwe bouwwerken, maar niet voor de bestaande en al dan niet illegale gebouwen. Volgens een Gentse rechter werd er de voorbije jaren bij de Vlaamse administratie minder nadruk gelegd op het handhavingsbeleid. De dossiers werden minder scherp gecontroleerd en de personeelsbezetting verschaalde. Het personeel moest daarenboven veeleer vergunningen afleveren dan dossiers nakijken. Het logisch gevolg daarvan is een vermindering van het aantal herstellvorderingen.

Niettemin zijn er nog altijd heel wat oude bouw-overtredingen. De voorbije weken overspoelden verontwaardigde burgers mij met voorbeelden van wantoestanden waar de omwonenden al jaren een administratieve guerrilla tegen voeren. Een handhavingsbeleid is onprettig voor wie wordt gestraft, maar goed voor alle anderen. Laksheid brengt de waarde van de eigendommen en de levenskwaliteit van de burgers in het gedrang. De overheid heeft de plicht de regels die ze uitvaardigt, te doen naleven. Recent werd heel wat gedebatteerd over verjaringstermijnen. Als we de spons vegen over oude overtredingen, zetten we de mensen die erdoor worden benadeeld in de kou. De verjaring van oude bouw misdrijven is fundamenteel onrechtvaardig.

Mijnheer de minister, blijkt ook uit de meest recente cijfers dat het aantal vervolgingen daalt ? Hebt u een klare kijk op de inspanningen inzake handhaving van de verschillende bevoegde overheden ? In eerste instantie moet de gemeente optreden, maar

Tobback

vaak doet ze dat om uiteenlopende redenen liever niet. In dat geval is het de taak van de hogere overheid om maatregelen te nemen. Welke afspraken bestaan er terzake tussen de Vlaamse administratie en het gerecht ? Graag had ik vernomen hoe de personeelsformatie wordt ingevuld. Wat zijn de gebreken en knelpunten die een negatieve invloed hebben op het handhavingsbeleid ?

De voorzitter : De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, mijn vraag gaat over de opvolging van bouw misdrijven. Het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening legt in de artikelen 146 tot en met 159 de regels vast voor de opvolging van de stedenbouwkundige misdrijven. Deze vraag is ingediend nog voor we het decreet over de loskoppeling van het vergelijk en de regularisatievergunning hebben behandeld. Dat verklaart waarom hier en daar een foutje in mijn vraag kan voorkomen.

Als een bouw misdrijf wordt vastgesteld en er wordt een proces-verbaal opgemaakt, wordt de overtreder door het parket aangemaand om een regularisatieaanvraag in te dienen. Bij de behandeling van de regularisatieaanvraag moet steeds het advies van de gemachtigde ambtenaar worden ingewonnen. Als de uitgevoerde werken niet in strijd zijn met de stedenbouwkundige voorschriften en in aanmerking komen voor de afgifte van een vergunning, kan een vergunning bekomen worden. Daarna kan de stedenbouwkundige inspecteur, na overleg met het parket, een vergelijk voorstellen. Dit kan gepaard gaan met een transactiesom. Als de uitgevoerde werken niet in aanmerking komen voor regularisatie beveelt de rechtbank – op vordering van de stedenbouwkundige inspecteur of het schepencollege – ofwel het herstel van de plaats in de oorspronkelijke toestand, ofwel aanpassingswerken uit te voeren, ofwel een geldsom te betalen gelijk aan de meerwaarde die het goed door het misdrijf heeft verkregen, ofwel een combinatie van deze maatregelen.

Als de vorderingen van het schepencollege en de stedenbouwkundige inspecteur niet overeenstemmen, heeft de vordering van de inspecteur voorrang. Sinds midden 2001 ontvangen vele gemeentebesturen uit Oost-Vlaanderen brieven van de stedenbouwkundige inspecteur. Sommige gemeenten ontvangen brieven van de procureur des konings. In die brieven wordt hen gevraagd om deze dossiers van bouw misdrijven verder op te volgen. Dat

is nieuw. Een typische brief van de inspecteur luidt zo : 'Geachte College, Mijn bestuur heeft kennis genomen van het bouw misdrijf op de hierboven vermelde plaats. Aangezien u plaatselijk verantwoordelijk bent voor de goede ruimtelijke ordening en het misdrijf niet in een prioritaire zone is gelegen, stelt mijn bestuur voor dat u de zaak verder opvolgt. Gelieve ook de procureur des konings op de hoogte te brengen van het verder verloop van de zaak.'

In een brief schrijft de procureur des konings aan het college van burgemeester en schepenen het volgende : 'Ik heb de eer u hierbij gevoegd een afschrift toe te sturen van het dossier wegens inbreuken op het decreet ruimtelijke ordening ten laste van ... gepleegd te ... Ik vernam graag uw advies en een eventuele herstellvordering, gezien de stedenbouwkundig inspecteur mijn ambt meldde dat het desbetreffende bouw misdrijf niet in een prioritaire zone gelegen is.'

Concreet betekent dit dat de dienst bouw misdrijven van Arohm niet langer zal instaan voor het inleiden van vorderingen bij de rechtbank voor misdrijven die gelegen zijn buiten de prioritaire zones : groengebieden, natuurgebieden, natuurreservaten, bosgebieden, enzovoort. Er wordt wel verwacht dat de schepencolleges zelf hun verantwoordelijkheid opnemen. U zult begrijpen dat dit deontologisch geen eenvoudige zaak is.

Telefonisch contact met de dienst Bouw misdrijven van Arohm in Brussel leert me dat van deze werkwijze gebruik wordt gemaakt om de te hoge werkdruk van de dienst Bouw misdrijven te vermindere. Dit gebeurde zonder overleg met de VVSG, die erkent dat dit een kwalitatieve en kwantitatieve toename van de taken van de gemeentebesturen met zich mee zal brengen. Volgens het decreet is de verantwoordelijkheid van de stedenbouwkundig inspecteur gelijkwaardig aan deze van het schepencollege. Bovendien werden in het verleden alle bouw misdrijven steeds opgevolgd door de administratie, waardoor ze terzake een veel grotere kennis en ervaring in huis heeft dan de gemeentebesturen. Ze heeft ook een traditie van contacten met parketten. Dit alles onthefte de lokale besturen vanzelfsprekend niet van hun verantwoordelijkheden, maar het is wel hoogst ongebruikelijk dat verantwoordelijkheden worden doorgeschoven zonder voorafgaandelijk overleg met alle betrokken partijen.

Ik wil de minister enkele vragen voorleggen. Wat zijn de beleidsopties van de minister op dit vlak ? Wordt deze aanpak in alle provincies doorgevoerd ?

Matthijs

Gaat het om een tijdelijke regeling ? Zal er personeel worden aangeworven ? Zijn er richtlijnen van Arohm aan haar provinciale afdelingen en aan de stedenbouwkundige inspecteurs om in alle provincies dezelfde werkwijze toe te passen ?

De voorzitter : De heer Kindermans heeft het woord.

De heer Gerald Kindermans : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, velen hebben het gevoel dat er sinds het aantreden van deze regering geen echt handhavingsbeleid meer wordt gevoerd. Dat beeld leeft bij de publieke opinie en in de media. Ten dele heeft dat te maken met het feit dat er geen woningen meer zijn afgebroken. Ik pleit daar niet voor.

Men zegt me dat de centrale administratie of de minister in 1997 de buitendiensten heeft opgelegd om maandelijks een gedetailleerd rapport over de toestand op het terrein op te stellen : hoeveel vonnissen er zijn gevelde, hoeveel uitvoeringen er zijn, hoeveel vorderingen er zijn en hoeveel PV's zijn opgesteld. Er waren zelfs precieze data opgelegd waarop die rapporten in Brussel moesten toekomen.

Vandaag wordt gezegd dat sinds de vorming van de laatste regering dat soort van rapportering niet meer gewenst of alleszins niet meer verplicht is. Men zegt dat de minister niet meer wil weten hoe de vork aan de steel zit. Als er dan een incident in de media komt, moet de minister met dubieuze cijfers uitpakken die met kunst- en vliegwerk van de buitendiensten bijeen zijn geharkt. 's Anderendaags blijken die cijfers dan niet te kloppen of moeten ze anders worden geïnterpreteerd. De ambtenaren stellen zelf vragen bij die cijfers. Klopt het dat de minister en de administratie geen belang meer hechten aan de strikte rapportering die een van zijn voorgangers heeft ingevoerd ?

In 1997 is een prioriteitennota opgesteld die de administratie kon hanteren bij het handhavingsbeleid. Die prioriteitennota blijkt niet meer te worden gebruikt. Als ik met een procureur des konings spreek over zijn activiteiten inzake ruimtelijke ordening, dan zegt hij mij dat zijn beleid eigenlijk neerkomt op het vervullen van een brievenbusfunctie voor de administratie Ruimtelijke Ordening. Documenten worden over en weer gestuurd. Men kaatst de bal van het ene naar het andere kamp. Wat de heer Matthijs vertelt, illustreert dit. Ruimtelijke Ordening vraagt de gemeente contact

op te nemen met het parket, maar het parket gooit de bal terug naar de gemeente. Dat is het pingpongspel dat wordt gespeeld tussen de overheden die met handhaving bezig zijn.

Ik ben zelf burgemeester, en wil gerust de hand in eigen boezem steken. De voorbije decennia zijn de gemeentebesturen inzake het handhavingsbeleid in gebreke gebleven. Gezien de aard van ons politiek bestel kan ik dat grotendeels begrijpen. Wel heb ik het gevoel dat een bouw misdrijf de facto een klacht misdrijf is geworden, zoals dat destijds ook voor overspel gold. Het misdrijf wordt enkel vervolgd als iemand een klacht indient, zo niet wordt dat blauwblauw gelaten. Is die kleur in dit geval toepasselijk ?

Er wordt enkel een pv opgesteld als men niet anders kan, als een al dan niet anonieme brief of een andere boodschap bij het parket, de politie, de rijkswacht, de gemeente of de administratie terecht komt. Pas dan wordt er vervolgd. Dat leidt tot onbillijke situaties. Ik heb op de rechtbank dossiers ingekeken over futiliteiten die dertig jaar geleden zijn gebeurd. Toch vervolgt men. Maar driehonderd meter verder in die straat worden bijzonder zware bouwinbreuken ongemoeid gelaten omdat toevallig niemand zich daaraan heeft gestoord of omdat de overtreder belangrijk is. De goudaders voor de fiscus zijn burenruzies, echtscheidingen en erfeniskwesties. Bouwmisdrijven passen daarin. De administratie treedt enkel op als een van die goudaders hen op weg helpt. Soms zit de administratie er erg mee verveeld dat ze moet optreden. Het gebeurt dat, als men een regularisatiedossier wil bespreken, men aanraadt dat niet aan te vragen omdat men anders verplicht is er kennis van te nemen. Men neemt dus een Pontius Pilatushouding aan.

Deze regering geeft het signaal dat alles weer kan en mag. De bevolking stelt vast dat er geen huizen meer worden afgebroken. De mensen denken dat ze weer hun gang kunnen gaan. Ze beseffen niet dat er een zwaard van Damocles mogen hun hoofd hangt. Ze beseffen niet dat iemand anders de macht kan overnemen en in de andere richting kan overdrijven om heiliger te zijn dan de paus. Om werk te maken van de ook door ons gewenste verjaring van bouwmisdrijven is het hoog tijd dat er een degelijk handhavingsbeleid komt. Een verjaring van bouwmisdrijven kan niet als men niet zelfdertijd een degelijk handhavingsbeleid voert. Ik zou graag hierover de mening van de minister horen, zonder dat hij boos wordt of wegloopt.

De voorzitter : Mevrouw Vertriest heeft het woord.

Mevrouw Isabel Vertriest : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik sluit me groten-deels aan bij wat de heer Tobback heeft gezegd. Wat de prioriteitennota betreft, moet men erkennen dat er pietluttige en zware bouwmisdrijven zijn. Hoe moeten we dat beoordelen ? Ik was nogal ontgoocheld toen anderhalve maand geleden de minister in zijn antwoord op mijn schriftelijke vraag over de toestand in de kwetsbare gebieden weinig zeggende informatie gaf. Ik had gedacht dat men in de eerste plaats voor de kwetsbare gebieden een goed handhavingsbeleid zou voeren. Daar gebeuren immers de zware overtredingen. Hoe zit het met de prioriteiten ?

Mensen signaleren me dat tegen zware bouwmisdrijven die al vijf, zes, zeven of nog meer jaren geleden vastgesteld en ingeleid zijn, niet wordt opgetreden. Dat kan niet. Ik pleit ervoor op te treden op plaatsen waar duidelijk blijkt dat er een zwaar misdrijf is gepleegd.

Daarnaast zijn er ook belangrijke zaken buiten de kwetsbare gebieden. Vaak wordt gezegd dat het om burenruzies gaat, en soms is er inderdaad eerst de burenruzie en dan pas de klacht. In andere gevallen ondervinden mensen echter werkelijk last van het bouwmisdrijf van anderen. We mogen dat niet blauwblauw laten. Er moeten goede oplossingen worden geboden, zodat ook de verzuring in de buurt, die daar het gevolg van is, opgelost geraakt. Op sommige plaatsen hebben bouwmisdrijven immers aanleiding gegeven tot een scheiding in een straatgemeenschap. Dat wenst niemand.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik antwoord graag op uw specifieke vragen. Maak u geen zorgen, mijnheer Kindermans, na zestien jaar in het parlement weet ik zeker wanneer ik aanwezig moet zijn. Ik weet bovendien ook wat de normale attitude van een Vlaams parlementslid is.

Ik deel de mening van de verschillende sprekers dat de overheid de plicht heeft ervoor te zorgen dat de regels worden nageleefd in alle gevallen. Daar kan geen discussie over zijn. Ik heb campagnes opgezet, veel grootschaliger dan ooit in het verleden is gedaan, met de slogan 'Streng als het moet, soepel als het kan'. We wisten heel goed wat we met die slogan, en met de hele campagne, wilden bereiken. We wilden de Vlaming uitleggen dat ruimtelijke ordening duurzaam en kostbaar is, en dat we er bijzonder goed voor moeten zorgen.

Dat is geen kritiek op mijn voorgangers op dit departement. Ik heb al vaak gezegd dat het niet mogelijk is een duurzaam beleid van ruimtelijke ordening op te bouwen en uit te voeren als er geen transparante en uitvoerbare regelgeving is. We hebben daar dan ook heel wat energie in gestoken.

In een nota van 16 juni 1999 meldde de directeur-generaal van het departement Ruimtelijke Ordening me officieel dat het decreet dat in voege moest treden op 1 oktober, juridisch, technisch en operationeel niet uitvoerbaar was. Dat zijn niet mijn woorden, maar die van de mensen uit de administratie. Ik heb de eerste zes maanden van mijn beleid ongelooflijk veel energie gestoken in het operationaliseren en aanpassen van de regels die we moeten doen naleven, en ik doe dat nog steeds.

De tweede pijler van een beleid van ruimtelijke ordening is een ordentelijk vergunningsbeleid. Daarmee kunnen we vermijden opnieuw te vervallen in de fouten uit het verleden. Een vergunning moet kunnen worden afgeleverd binnen de wettelijke termijn.

In de provincie Antwerpen beliep de doorlooptijd van een vergunningsaanvraag alleen al bij stedenbouw Antwerpen 134 dagen. Dan heb ik het nog niet over de doorlooptijd in een stad als Antwerpen. De som van die twee doorlooptijden betekende dat het niet mogelijk was een stedenbouwkundige vergunning te krijgen in minder dan een jaar. Dat was voor mij onaanvaardbaar. De voltallige regering heeft tal van initiatieven ontwikkeld om die termijnen opnieuw onder controle te krijgen, zeker voor de vergunningen afgeleverd op basis van artikel 43.

We hebben in de filosofie van het decreet bewust gekozen voor een responsabilisering van de ondergeschikte besturen, of zo u wilt, collega-besturen. We hebben de gemeenten opnieuw de plaats gegeven die ze in elk geciviliseerd land van Europa hebben, en hen belast met het afleveren van vergunningen. We hebben dat gedaan onder strikte voorwaarden, waar we lang over hebben gedebatteerd naar aanleiding van de decreetswijziging van 26 april 2000.

Uit de feiten op het terrein blijkt dat het vrij goed verloopt, mede dankzij het feit dat de democratische controle van veel gemeenteraadsleden op het beleid van ruimtelijke ordening sterk is gestegen. De heer Joachim Coens noemde het een risico, maar het was een berekend risico. De baten van zo'n beleid zijn groter dan dat risico. We slagen dus stilaan in het realiseren van ons uitgangspunt. Het

Van Mechelen

evenwicht is evenwel heel precair. De administratie Ruimtelijke Ordening is, vooral op de buitendiensten, een van de meest belaste administraties. We kunnen niet om de vaststelling heen dat nogal wat ambtenaren het na een poosje laten afweten. Ze keren Ruimtelijke Ordening na een paar jaar de rug toe, en kiezen via interne mobiliteit voor een andere functie in de Vlaamse administratie. Dat verhoogt gevoelig de kwaliteit van hun leven. Het is een fundamenteel probleem.

De voorbeelden daarvan zijn legio. Ten tijde van de oprichting van de nieuwe administratie Leefmilieu veroorzaakte dat een massale drainage van ambtenaren, die jammer genoeg voortduurt tot op vandaag. Daardoor dreigen we voortdurend in een neerwaartse spiraal te komen. Op het moment dat we de andere kant van de berg zien, glijden we weer aan de verkeerde kant naar beneden, zoals een Vlaamse zanger het ooit verwoordde.

Het is dus voortdurend een aandachtspunt dat het vergunningenbeleid onder controle moet zijn. We moeten proactief werken, zodat mensen weten wat ze mogen, en vooral wat ze niet mogen. Als dat in orde is, kunnen we voor mijn part op het terrein uiterst streng optreden.

Gezien uw heel concrete vragen, en ook omdat via de pers heel wat insinuaties zijn verspreid, stel ik voor de cijfers voor zich te laten spreken. Ik geef u de personeelsevolutie van de handhavingscellen, zowel de aantallen die op papier staan, als de werklast op het terrein die blijkt uit het PIP/PEP-onderzoek. We moeten ons dan maar eens bezinnen over hoe we erdoor zullen geraken. Er is immers een verschil tussen wat er op papier staat, en wat er in feite gebeurt.

Het aantal personeelsleden van de handhavingscellen, uitgedrukt in voltijdse equivalenten van niveau A tot D, omvat vandaag 41 eenheden. Er wordt geïnsinueerd dat dit aantal gedaald is, dus geef ik ook op hoeveel het er in het verleden waren : in 1990 23,25 ; in 1994 26,75 ; in 1998 31,25 ; in 1999 34,25 ; in 2000 38,25 en in 2001 41. Op papier is het aantal personeelsleden dat zich bezighoudt met handhaving dus gekenmerkt door een stelselmatige stijging.

Wat levert een meting van de echte toestand nu op ? Wie ervaring heeft in een gemeente als schepen van Personeel, en personeelsbehoefteplannen heeft moeten opmaken in uitvoering van de beslissing van minister Kelchtermans, weet hoe dit

werkt. De werklast werd bijna met de chronometer gecontroleerd. We kunnen dat doen voor het proces van controleren en vorderen.

Daartoe delen we het proces op in deelprocessen. Ik som ze op : het behandelen van klachten, het behandelen van externe pv's, inspecties en onderzoeken op het terrein, opstellen van pv's, uitvaardigen van stakingsbevelen en leggen van zegels, controle op de naleving van stakingsbevelen, voeren van gerechtsgeschillen omtrent stakingsbevelen, opleggen van administratieve geldboetes, behandelen van beroepen tegen administratieve geldboetes, invorderen al dan niet na uitvaardiging van een dwangbevel van de administratieve geldboetes, onderzoek naar de mogelijkheden voor een vergelijk, innen van transactiesommen, formuleren van herstelvorderingen, behandelen van kantschriften van de parketten, administratieve ondersteuning en voorbereiding van de dossiers met betrekking tot het voeren van correspondentie.

Deze procesanalyse stelt ons in staat de objectieve gegevens over de personele middelen te nuanceren. Ze geeft weer wat de activiteiten zijn van de personeelsleden in Brussel en de buitendiensten. Zoals de heer Tobback opmerkte, staat niemand te trappelen om deze job te doen. Weinig ambtenaren willen stedenbouwkundig inspecteur worden.

De analyse werd voorbereid door een werkgroep waarin vertegenwoordigers waren opgenomen van de Bouwinspectie en van de handhavingscellen van de vijf ROHM-afdelingen. De stuurgroep die ze goedkeurde, bevatte een afvaardiging van de stedenbouwkundige inspecteurs en de afdelingshoofden van de Bouwinspectie en de ROHM-afdelingen. Iedereen die bij de studie betrokken moest zijn, was er ook bij betrokken.

De PIP/PEP-methode gaat uit van voltijdse equivalenten. Eén voltijdse equivalent vertegenwoordigt 200 werkdagen van 7 uur en 36 minuten. Op jaarbasis is dat 1.520 uur. Als 20 personen 5 percent van hun tijd besteden aan de zonet opgesomde processen, dan wordt dat als 1 VTE beschouwd.

Volgens de PIP/PEP-analyse omvat de effectieve personeelsinzet voor handhavingsprocessen 18,84 VTE's. De dossierbehandelaars, die de controle op het terrein doen, zijn goed voor ongeveer 11 VTE's. De rest gaat naar administratieve werkzaamheden.

Er werd ook berekend hoeveel VTE's nodig zijn om alle decretaal vastgelegde controle- en vooringsopdrachten uit te voeren. Daarbij werd ervan

Van Mechelen

uitgegaan dat de gemeenten drie vierde van de klachten en pv's voor hun rekening kunnen nemen. Er werd ook een normaal procesverloop verondersteld, en de onderzoekers maakten abstractie van de achterstand, waarvoor ze suggereerden een minicel met ervaren personeelsleden op te richten. Op basis van die uitgangspunten is er behoefte aan 47,5 VTE's. Dat geeft een idee van het personeelstekort.

Deze raming dient wel nog enigszins te worden genuanceerd. Door de ontkoppeling van de vergelijk- en de regularisatievergunningsprocedure willen we namelijk proberen de druk substantieel te verminderen. Die vraag komt ook uit het overleg met de stedenbouwkundige inspecteurs. De bevoegde persoon in Leuven heeft daarover het volgende gezegd. Als er geen achterstand was en als er voldoende personeel was, dan was dat eigenlijk een heel goede procedure. In de heersende situatie was het echter onmogelijk om erdoor te raken. Die boodschap kwam ook van de provincies Oost-Vlaanderen en Antwerpen. Om die reden hebben we een pragmatische inschatting gedaan, die dus niet mee verrekend is in deze behoeferaming. Dan kan natuurlijk wel nog de volgende logische vraag worden gesteld. Mijnheer de minister, als u dat weet, waarom doet u daar dan niets aan ?

Ik heb de door de stuurgroep gemaakte analyse in het PIP/PEP-rapport op 18 mei 2001 goedgekeurd. Ik heb dat dus onderschreven als zijnde een terecht behoefte.

Op dit ogenblik wordt de managementssamenvatting, vereist in de verdere goedkeuringsprocedure, afgerond. De mensen die daarmee bezig zijn, zoals onder meer de heer Goedertier van de afdeling Stedenbouwkundige Vergunningen, hebben daar al behoorlijk wat grijs haar van gekregen, maar ze werken daar gestaag aan verder. Kortom, inzake het procedureel verloop vervat in de PIP/PEP-analyse, zijn de deelaspecten één tot en met vijf inmiddels afgerond.

Het betreft hier in casu : één, de start van het project ; twee, het intern gevalideerd procesplan ; drie, de goedkeuring van het procesplan door de functioneel bevoegde minister ; vier, het voorstel van personeelsplan door de directieraad ; vijf, de principiële goedkeuring van het personeelsplan door de functioneel bevoegde minister.

Hoe zit het dan met het verdere procedureel verloop om dan over te kunnen gaan tot invulling ?

Het verdere procedureel verloop omvat : zes, de principiële goedkeuring van het personeelsplan door de minister van Ambtenarenzaken, met daaraan verbonden het advies van de Inspectie van Financiën en desgevallend het akkoord van de minister van Begroting en in dit geval – veronderstel ik – ook het akkoord van de functioneel bevoegde minister ; zeven, een syndicaal overleg ; acht, indien van toepassing, de aanpassing van het personeelsplan ingevolge dat syndicaal overleg ; negen, de definitieve goedkeuring van het personeelsplan door de functioneel bevoegde minister ; tien, de definitieve goedkeuring van het personeelsplan door de minister van Ambtenarenzaken ; elf, de implementatie van het personeelsplan, zijnde het extern werven van personeel – contractueel, vast benoemd, enzovoort – of het intern werven via mutaties.

De punten één tot en met vijf vormden een zeer zware opdracht. Die is achter de rug. We hebben ons daarvoor trouwens laten bijstaan door auditkantoren. De punten zes tot en met tien kunnen met wat goede wil van alle betrokken personen sneller verlopen.

Dan kom ik tot het punt van de personeelsinzet voor het uitvoeren van vonnissen en arresten. Hierover kan ik het volgende zeggen. Er werd nog geen PIP/PEP-analyse gemaakt van de processen 'uitvoeren vonnissen en arresten'. Deze processen zijn hoofdzakelijk gesitueerd op het niveau van de centrale beleidsafdeling Bouwinspectie. Deze afdeling Bouwinspectie bestaat op dit ogenblik uit een afdelingshoofd, de heer Bloemen, en vier ambtenaren van niveau A1. Op dit ogenblik besteden die mensen ongeveer 60 percent van hun tijd aan deze processen. Omgerekend komt dit neer op iets minder dan 2,5 voltijdse equivalenten. Daarnaast zijn ook nog drie ambtenaren van niveau C daarmee belast.

Er wordt dus zeker aan gewerkt. Mijns inziens levert dit systeem goede resultaten op. Het hangt natuurlijk wel af van de kwaliteiten en van de inzet van de stedenbouwkundig inspecteur op het terrein. Eerst werd er gewerkt met voorlopige aanstellingen. We hebben nu in vier van de vijf provincies een definitieve aanstelling gedaan. In de vijfde provincie was er enige twijfel. Daar is nu een bijkomend onderzoek lopende, in samenspraak tussen mij en de directeur-generaal. We moeten proberen om bijkomend gekwalificeerd personeel aan te werven. Er is trouwens nu al een aanwervingsprocedure gestart voor een drietal bijkomende juristen. Laten we echter duidelijk zijn : als dat PIP/PEP-plan wordt goedgekeurd, zullen we deze dienst hopelijk substantieel kunnen verstevigen.

Van Mechelen

Dan is er de kwestie van de cijfers met betrekking tot het aantal pv's, vorderingen en herstellvorderingen. Ik wil in dit verband geen welles-nietesspelletje spelen, maar ik vind toch dat we maar eens moeten vaststellen hoe het vandaag gebeurt. U weet dat het de bedoeling is dat alles gebeurt volgens het nieuwe Bredero-systeem inzake het beheer van de statistische gegevens. Enige tijd geleden ben ik naar Brugge geweest, waar ik een uiteenzetting heb gekregen over dat Bredero-systeem. Hoe werkt het ? Wat kunnen we ermee doen ? Wat moet er nog bij komen ?

Op dit moment beschikt enkel de afdeling West-Vlaanderen over een uitgewerkt en ingevuld Bredero-systeem. Momenteel wordt ook werk gemaakt van de implementatie ervan in de provincies Oost-Vlaanderen en Limburg. Met andere woorden, voor de overige twee provincies moet daar nog mee worden gestart. Die werken vandaag nog steeds volgens eigen methodes en met een eigen opgebouwde software.

Die verschillende systemen kunnen in generlei mate met elkaar worden vergeleken met betrekking tot dossierbehandeling, dossierstockage en kwalificatie van dossiers. Ze verschillen echt substantieel van elkaar. Ik ben bijvoorbeeld ook in Antwerpen geweest. Daar behandelen en classificeren ze de dossiers op een volledig andere manier dan in West-Vlaanderen. Daarbij komt dan nog het probleem dat er momenteel sprake is van zeer grote dossierachterstanden. De terughoudendheid om in dergelijke omstandigheden over te stappen op een volledig nieuw systeem is dan ook behoorlijk groot.

Het Bredero-programma van de ROHM-afdelingen bevat een onderdeel controleren en vorderen, waarin voornamelijk – wat handhaving betreft – informatie wordt opgeslagen over klachten, pv's, stilleggingen, vergelijken en herstellvorderingen. In het systeem zit er dus een dergelijke module. Op het moment dat de vijf buitendiensten met één, gestandaardiseerd systeem werken, moet het mogelijk zijn om met 'one press on the button' alle benodigde informatie op te roepen.

In het Bredero-systeem zit geen module 'uitvoeren van vonnissen en arresten'. In die zin heeft Arohm aan het ICT-management een uitbreiding van dat Bredero-pakket gevraagd. Het spreekt voor zich dat dit nu nog niet geïnstalleerd is. Zodra het beschikbaar is, zullen we het uiteraard implementeren. Vandaag de dag wordt deze informatie behan-

deld via het klassieke Access-bestand, dat we zelf opbouwen.

Wat de gegevensinvoer betreft, heeft elke ROHM-afdeling een eigen programma. De provincie West-Vlaanderen doet dat via Bredero, maar de andere provincies doen dat via Access. Wel is het zo dat er sedert 1998 een vast stramien van gegevens wordt opgelegd vanuit de afdeling Bouwinspectie. Daar wordt ook in de werkgroep van de stedenbouwkundige inspecteurs over gepraat. Door het hoofd van de afdeling Bouwinspectie, de heer Bloemen, wordt er met nadruk gewezen op het belang van deze cijfers. Vanuit Brussel wordt er dan ook gevraagd om deze cijfers zo accuraat mogelijk bij te houden en mee te delen, onder meer omdat ze gebruikt worden voor het beantwoorden van parlementaire vragen en dergelijke zaken meer. De cijfers werden bovendien ook gebruikt in de PIP/PEP-oefening om de werklust te meten.

De handhavingscellen moeten volgens de instructies maandelijks hun gegevens verstrekken aan de centrale beleidsafdeling. De maandelijkse cijfers worden bij de afdeling Bouwinspectie geconsolideerd op jaarbasis en daarna terugbezorgd aan de ROHM-afdelingen voor nazicht tijdens het eerste kwartaal volgend op het jaar waarop de gegevens betrekking hebben. Bij het nazicht kunnen de gegevens worden gecorrigeerd op grond van de mogelijke vertraging voor het bekend worden van bepaalde gegevens.

Het is bijvoorbeeld zo dat processen-verbaal die door gemeenten worden opgesteld, niet altijd onmiddellijk – dit wil zeggen in de maand waarin ze zijn opgesteld – worden overgemaakt aan de ROHM-afdelingen. Ook is het zo dat de uitgesproken vonnissen en arresten niet altijd onmiddellijk worden doorgestuurd door de parketten. Op dit punt is de situatie echter sterk verbeterd. Ik kom daar straks nog op terug.

Hoe men het ook draait of keert, er zit dus altijd een vertragingseffect op de gecorrigeerde maandelijkse cijfers. Als gevolg daarvan werken we vandaag met indicatieve cijfers voor het jaar 2001. De desbetreffende oefening is immers nog altijd lopende.

Ik wil toch wel het volgende duidelijk stellen. Via de Cogeam heb ik duidelijk aan Arohm laten weten dat ik geen vragende partij ben om als minister nog een rapportering te krijgen over het feit of er al dan niet beroep is aangetekend tegen een gunstige beslissing van de deputatie met betrekking tot een vergunning. In het begin werden die

Van Mechelen

zaken mij wel toegestuurd, en daar werd vanuit de buitendiensten toch stevig over geklaagd. Wat mij betreft, gaat het hier dus om de verantwoordelijkheid van de gemachtigd ambtenaar of de stedenbouwkundig ambtenaar. Ik heb wel andere zaken te doen dan te zitten lezen waarom iemand al dan niet beroep heeft aangetekend.

Bovendien weet u ook dat we de drietrapsprocedure hebben afgeschaft. Nu zijn er dus eigenlijk maar twee trappen meer, met een soort cassatie. Stilaan beginnen we de positieve effecten van dat systeem te ondervinden. Het aantal bouwberoepen dat nog eens tegen de beslissing van de deputatie wordt ingenomen, begint nu inderdaad te dalen.

Er zijn daarover ook vergaderingen geweest met alle gedeputeerden, waarbij ik hen uitdrukkelijk heb opgeroepen om hun volle verantwoordelijkheid te nemen. Ze moeten goed beseffen dat, als ze twee keer negatief advies geven, het verhaal gedaan is. Als het twee keer negatief is, is er met de decreetswijziging van 26 april 2000 bij de minister geen beroep meer mogelijk.

Ik verklaar me nader. De gemeente geeft bijvoorbeeld negatief advies. Dat is meestal op advies van de gemachtigd ambtenaar of van de stedenbouwkundig ambtenaar. Men gaat dan in beroep bij de deputatie. Als die ook een negatief advies geeft, is het gedaan. Er is geen mogelijkheid meer om bij mij in beroep te gaan.

Als de gemeente een negatief advies geeft en de deputatie een gunstig advies geeft, dan kan de gemachtigd ambtenaar wel nog altijd in beroep gaan bij de minister, op basis van het feit dat er een flagrante inbreuk zou zijn op de decreten inzake de ruimtelijke ordening. Mijns inziens is dit een goede regeling om iedereen zijn verantwoordelijkheid te geven.

Wat de gegevensverwerking betreft, staat West-Vlaanderen op dit moment dus echt wel model. In de loop van de volgende jaren zullen we de accuraatheid van de cijfers verder uitbouwen. Naar aanleiding van de uitzending van TerZake heb ik gevraagd om een steekproef uit te voeren op de cijfers die we hadden. Ik heb dit gevraagd aan de provincie Limburg. Daaruit blijkt dat er toch wel verschillen zijn. We zullen dit verder onderzoeken. Ik heb geen zin in een welles-nietesspelletje, omdat dat volgens mij niet relevant is. Als we die cijfers echter gebruiken om op basis daarvan beleidsconclusies te treffen, moet het natuurlijk kloppen. In

dat opzicht zou ik graag hebben dat we allemaal hetzelfde denken en zeggen.

In de uitgevoerde steekproef zaten dus nogal wat verschillen over het aantal pv's en zeker over het aantal uitgevoerde vonnissen en arresten. Dit is iets wat nu waarschijnlijk in de controleronde in het eerste kwartaal aan bod zal komen. Hoe dan ook, ik geef u de volgende cijfers mee, zonder daaraan een waardeoordeel te koppelen. De ROHM-Limburg maakt melding van 124 uitgevoerde vonnissen en arresten in 2000 en van 100 uitgevoerde vonnissen en arresten in 2001, terwijl de afdeling Bouwinspectie slechts melding maakt van 41 uitgevoerde vonnissen en arresten in 2000 en van 4 uitgevoerde vonnissen en arresten in 2001.

Dit zijn natuurlijk behoorlijk grote verschillen. Het is dan ook mijn vraag dat dit zou worden uitgeklaard. Men moet proberen dit te objectiveren. Momenteel moeten we dus rekening houden met de werkomstandigheden, de methodologie en de informatica, maar we moeten er natuurlijk voor zorgen dat we zo snel mogelijk juiste cijfers kunnen krijgen.

We zouden ook nog een heel debat kunnen beginnen over de interpretatie van deze gegevens. Ik heb daarover al wat commentaar gegeven. Zoals steeds zal de waarheid wel ergens in het midden liggen. Ik wil een paar voorbeelden geven zodat u een idee krijgt van hoe de zaken zich tot elkaar verhouden.

Wat het aantal pv's betreft, die voor circa 85 procent worden opgesteld door de gemeenten, stellen we een daling vast van 2.963 in 1998 tot 2.376 in 1999, waarna we min of meer vergelijkbare cijfers – of zelfs een lichte stijging – krijgen voor de jaren 2000 en 2001, zijnde 2.383 in 2000 en 2.473 in 2001.

Ik hoop alleen maar dat al die acties en campagnes ertoe leiden dat er minder overtredingen gebeuren en dus ook minder pv's worden opgemaakt.

Hoe zit het met het aantal stilleggingen en verzegeelingen? Er is in 1998 in 3.198 gevallen opgetreden; in 1999 in 2.491 gevallen; in 2000 in 2.741 gevallen en in 2001 in 2.992 gevallen. Het aantal interventies heeft in 2001 bijna terug het peil van 1998 bereikt. Er is dus zeker geen sprake van onwil.

Wat het cijfer voor 2001 betreft, moet rekening worden gehouden met het feit dat sedert de introductie van het decreet van 18 mei 1999 op 1 mei 2000 de stilleggingen gebeuren door de stedenbouwkundig inspecteur. Er is trouwens een vervanger aangeduid, die optreedt als de stedenbouwkun-

Van Mechelen

dig inspecteur niet aanwezig is. In het verleden kwam die taak de directeur-generaal toe. Vandaag kunnen zowel de gewestelijke stedenbouwkundig ambtenaar, de gewestelijke stedenbouwkundig inspecteur als de gewestelijke planologisch ambtenaar worden vervangen, en dat is zeker het geval voor het bekrachtigen van de stilleggingen. Vroeger kon de burgemeester bekrachtigen, en die interventies werden niet altijd gemeld aan Stedenbouw.

Dat kan de verkeerde indruk wekken dat er vandaag meer stilleggingen zijn dan vroeger. Vandaag moeten we ze zelf allemaal bekrachtigen, en weten we dus exact hoeveel er zijn. Bovendien mist de geldboete van 5.000 euro zijn effect niet. Men beseft ondertussen dat het breken van een stakingsbevel 5.000 euro kost. De trendbreuk die mijn voorgangers in 1995 terecht hebben ingezet, begint zijn vruchten af te werpen. Steeds meer doet een bedachtzame houding zijn intrede. Hopelijk zal stilaan het aantal bouw misdrijven – en bijgevolg ook het aantal overheidsinterventies – beginnen dalen.

Aansluitend bij wat mevrouw Vertriest heeft gezegd, is het misschien nuttig cijfers te geven over regularisaties, herstelmaatregelen en -vorderingen. Het aantal herstellenvorderingen neemt af, maar dat zou ten dele te wijten zijn aan het feit dat de vorderingen ingediend bij de parketten veel grondiger moeten worden gemotiveerd dan in het verleden. Zoals in het geval van de leegstandsheffing betekent dit dat deze taak, die wordt uitgevoerd met eenzelfde aantal mensen, leidt tot de opmaak van minder vorderingen. Het aantal gevallen waarin het herstel in de oorspronkelijke staat wordt gevorderd, stijgt. In 1998 ging het om 84 percent, in 1999 om 82 percent, in 2000 om 83 percent, in 2001 om 92 percent. Men vordert misschien minder, maar men vordert steeds meer de zwaarste sanctie. Dat laatste impliceert dat het aantal meerwaardevorderingen vermindert, zowel in absolute als in relatieve cijfers. Het aantal transactiesommen vermindert, maar de opbrengst neemt toe, want de basis-tarieven zijn gevoelig verhoogd.

Wat de werkwijze betreft, heb ik afgesproken met het hoofd van de Bouwinspectie dat de zogenaamde brief 'artikel 152' zeer snel wordt verstuurd. Er wordt zeer snel en consequent opgetreden om de gerechtelijke uitspraken te doen naleven. Ik denk dan aan het onmiddellijk in kennis stellen van het vonnis en het arrest in kracht van gewijsde ; het leggen van hypotheek, in toepassing van artikel 160 van het decreet van 18 mei 1999 ; het laten be-

tekenen met het oog op het verbeuren van de dwangsom onmiddellijk na het verstrijken van de gerechtelijke termijn en het laten uitvoeren van controles op de uitvoering door gerechtsdeurwaarders in plaats van door ambtenaren.

Ik denk dat dit leidt tot een betekenisvolle vermindering van de geïnde dwangsommen. We betekenen ze sneller, we vorderen ze sneller en we leggen zelfs hypotheek. Mensen beginnen dat te beseffen. Ze kennen verhalen, zoals het geval van iemand in een gemeente ten noorden van Antwerpen die een dwangsom van 5.949 euro of 240.000 frank moest betalen omdat hij enkele jaren had gewacht met de afbraak van een stenen barbecue in de tuin. De barbecue is uiteindelijk afgebroken, maar toch moest hij de dwangsom betalen. Ik heb de indruk dat men daarom niet langer wacht en sneller afbreekt.

De derde vraag peilt naar de prioriteiten. In overleg leggen zowel de parketten als de administratie de prioriteit bij de behandeling van overtredingen in kwetsbare gebieden, en bij wat in het regeerakkoord wordt omschreven als 'flagrante bouw-overtredingen, manifeste onwil of ernstige overlast voor direct benadeelden.' Daarover zijn praktische afspraken gemaakt. Arohm streeft een werkverdeling met de gemeenten na. De cellen Handhavingsbeleid van de provinciale afdelingen stellen hogervermelde prioriteiten en proberen steun te verlenen aan gemeenten.

Is er iets gewijzigd aan die afspraken ? Ik citeer uit een recent verslag, van 4 oktober 2001, van de commissie voor Vervolgingsbeleid. Daarin wordt het probleem van het uitblijven van herstellenvorderingen van Arohm in stedenbouwdossiers besproken : 'De parketten-generaal wijzen erop dat de formulering van de herstellenvorderingen door de administraties soms jarenlang uitblijven en dat herinneringsbrieven van de parketten terzake onbeantwoord blijven. De parketten zijn geneigd aldus de zaak te seponeren. Zij wijzen erop dat deze gang van zaken haaks staat op de idee die achter de prioriteitennota zit. Daarnaast stellen de parketten-generaal vast dat de dossiers inzake niet-prioritaire inbreuken door Arohm aan de gemeenten worden overgemaakt, maar dat deze in die dossiers niet reageren. De parketten-generaal onderstrepen dat een en ander het risico inhoudt een signaal van straffeloosheid uit te zenden.'

Verder lezen we : 'Arohm, hierin bijgetreden door het kabinet, wijst erop dat het doorsturen naar de gemeente uitsluitend het gevolg is van een nijpend personeelsgebrek. Er wordt afgesproken dat

Van Mechelen

Arohm, in afwachting van de oplossing van het personeelstekort, de prioritaire en flagrante zaken zou lichten uit het geheel van de overtredingen en in die zaken de herstellvordering zelf zou formuleren. De parketten-generaal zullen hunnerzijds bij de parketten blijven aandringen om de prioriteitnota na te leven.' Iedereen beseft dat we in een moeilijke situatie zitten, en dus hanteren we het principe van 'first things first'.

Wat de afbraak betreft, wil ik erop wijzen dat ook onder mijn ministerschap is afgebroken in Aarschot en Langdorp. Op 13 februari 2001 was ik aanwezig op de bijeenkomst van de commissie voor Vervolgingsbeleid. Ik lees voor uit het verslag: 'De minister legt aan de commissie de vraag voor of een door de rechter opgelegde dwangsom onbeperkt in de tijd als dwangmiddel kan worden gehanteerd.' Er is een heel debat gevoerd over het meest geschikte instrument. De juridische dienst AJD is daar mijn standpunt bijgetreden. De mening was bij de parketten verdeeld: het ene stond positief; het andere twijfelde. De Bouwinspectie was veeleer de mening toegedaan dat men niet onbeperkt dwangsommen kan innen. Uiteindelijk overheerste het gevoel dat de dwangsommen die de rechter oplegt het handavingsinstrument bij uitstek zijn, en dat men alle stappen moet ondernemen om die te innen, met inbegrip van de hypotheeklegging op onroerende eigendommen. Dat gebeurt vandaag ook.

Verder is er gezegd dat de AJD van het departement het probleem zou opvolgen en advies zou verstrekken aan de commissie voor Vervolgingsbeleid. We treden vandaag consequent op: de dwangsommen worden betekend om op die wijze de vordering van het herstel in de oorspronkelijke staat of het herstel van een klein gedeelte af te dwingen. Er zijn nogal wat voorbeelden waarbij de eigenaars zelf het initiatief nemen. Die halen wel niet de televisie. Zo is in Limburg het grote restaurant met feestzaalcomplex in een bosgebied door de eigenaar afgebroken om te ontsnappen aan de betaling van de dwangsommen. Sommige weekendverblijven ondergingen hetzelfde lot. We proberen om in eerste instantie sociaal aanvaardbare oplossingen zoals herhuisvesting te vinden. Ik hoop dat daarover geen politieke meningsverschillen bestaan. Een aantal gevallen zijn onlangs in de pers gekomen. Samen met de VHM en de OCMW's zijn we erin geslaagd om een sociale woning die voldeed aan de wensen van de betrokkenen ter beschikking te stellen.

Over handhaving zijn afspraken gemaakt. Op initiatief van toenmalig minister Sauwens is nogal wat werk verricht over problemen die in decreten en omzendbrieven nauwelijks zijn geregeld. Ik denk dan aan de problematiek van de sporten, die we hebben onderverdeeld in gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde sporten. Er is afgesproken om voor iedere sport een zo duidelijk mogelijke visie uit te werken over wat kan en wat niet. In samenspraak met de provincies moet er een planologisch kader worden ontwikkeld. Dat moet zeker gebeuren voor gemotoriseerde sporten zoals gokcarting en motorcross. Eens dat is gebeurd, kunnen we zeggen wat illegaal is en moet verdwijnen, en wat wel kan. Daarover is in december ook een werkvergadering doorgegaan met de gedeputeerden. Normaal zou de volgende vergadering maandag doorgegaan, maar mijn medewerker is ziek en de directeur-generaal is in een procedureslag verwickeld en dus verhinderd. Daarom is de bijeenkomst met twee weken uitgesteld.

Bij de begrotingsbesprekingen heb ik over het probleem van de weekendverblijven een ontwerp van document op tafel gelegd. Dat wordt met de provincies besproken. Op dit ogenblik hebben vier van de vijf provincies positief geantwoord; we wachten nog op de resultaten van een laatste provincie. Nadien kan ik dan het beleidsplan indienen in deze commissie.

Inzake de vraag van de heer Matthijs, kan ik het volgende antwoorden. Wat de verantwoordelijkheid van de lokale besturen inzake de opvolging van bouw misdrijven betreft, heeft het afdelingshoofd Bouwcommissie in de commissie voor Ruimtelijke Ordening van de VVSG op 7 februari 2001 een uiteenzetting gegeven over de selectie die het Vlaams Gewest voortaan zou doorvoeren voor de behandeling van bouw misdrijven. Ik wist dit eigenlijk zelf niet. Tijdens die uiteenzetting werden ook de cijfers van de activiteitenfiches meegedeeld zodat iedereen zich een goed beeld kon vormen van de mogelijke werklast voor de gemeenten. Tevens werd aangekondigd dat een opleiding zou worden gegeven aan de gemeentelijke ambtenaren. Deze opleidingen, die in elke provincie werden georganiseerd, hebben ondertussen plaatsgevonden en bestreken het volledige RO-beleidsdomein. Daarbij werd één dag uitgetrokken voor de handhaving. Naar aanleiding van deze opleidingen was er een grote vraag naar het ter beschikking stellen van de modelformulieren die het Vlaams Gewest hanteert bij de handhavingproblematiek.

Op 13 februari 2001 werden de resultaten van het overleg met de VVSG besproken in de commissie

Van Mechelen

voor Vervolgingsbeleid, en dit naar aanleiding van de bespreking van de achterstand in het uitbrengen van de herstellvordering waarover ik het daarnet heb gehad. Toen werden de parketten-generaal per ressort ingelicht over de betreffende werkwijze. Ook de stedenbouwkundige inspecteurs waren daarbij aanwezig. Zij waren daarvan reeds eerder op de hoogte gesteld omdat deze prioriteitsstelling ook werd gehanteerd in de PIP/PEP-materie, waardoor men tot de 75/25-percentverhouding komt in de behandeling van de controle- en vorderingsdossiers.

Tijdens de overlegvergadering met de stedenbouwkundige inspecteurs werd de behandeling volgens prioriteiten meermaals benadrukt. Ik hoop trouwens snel uitvoering te kunnen geven aan deze PIP/PEP's. Een probleem is evenwel de regeringsbeslissing waardoor bijkomende aanwervingen voortaan departementsgewijze geneutraliseerd moeten worden. Daardoor is er een budgettair probleem voor aanwerving van bijkomende personeelsleden bij Ruimtelijke Ordening. Ruimtelijke Ordening heeft evenwel aan de minister van Begroting een voorstel overgemaakt en ik ben er nagenoeg zeker van dat de betrokken minister dit voorstel met de nodige welwillendheid zal onderzoeken.

Sinds medio 2001 werd een daadwerkelijke, zij het nog voorzichtige aanvang genomen met deze prioriteitenstelling. In de commissie voor Vervolgingsbeleid van 4 oktober 2001 werd dit nogmaals besproken. Toen werd gesteld dat het de hoogste tijd was voor implementatie, met behandeling van de grootste en flagrantste overtredingen in Brussel en doorschuiving naar de gemeenten van de kleinere.

Zoals u wellicht weet, heeft de heer Lauwers een voorstel gedaan om te bekijken of de gemeenten hun procedures niet bij een lagere rechtbank zouden kunnen laten inleiden en behandelen. Daarover bestaat een nota die doorgegeven werd aan Arohm en die juridisch werd onderzocht. Een en ander blijkt echter niet evident te zijn. Politierechtbanken en vrederechten inschakelen omdat een oprit zonder vergunning verhard werd, blijkt gevoelig te liggen.

Ondertussen hebben we ook de nota ontvangen van de Hoge Raad voor Herstelbeleid waaruit moet blijken wie al dan niet bevoegd is en wat al dan niet juridisch kan, en wat de federale minister van Justitie of de Vlaamse decreetgever mogen doen. Ook de nota op basis van onze in september

in Gaasbeek gevoerde gesprekken is ondertussen klaar. Ook daaruit blijken grote juridische problemen inzake bevoegdheden, maar we blijven daaraan voortwerken.

Mijnheer Matthijs, op 6 februari 2002 heeft de heer Bloemen opnieuw een uiteenzetting over de prioriteiten gegeven in de commissie voor Ruimtelijke Ordening van de VVSG. Er werd toen ook een werkwijze voorgesteld voor het wegwerken van de achterstanden in de dossiers waarvoor de parketten al enige tijd aandringen op het uitbrengen van een herstellvordering. Er werd voorgesteld om eerst een bilateraal overleg tussen de parketten en het gewest te organiseren om de voor beide partijen prioritaire dossiers te detecteren waarvoor het Vlaams Gewest zich verbindt tot een spoedige herstellvordering.

Ik verwijs in dit verband naar een eerdere vraag van mevrouw Vertriest over de afbakening, binnen dat pakket, van kwetsbare gebieden. Er kon toen geen eenduidig antwoord worden gegeven, waarop mijn medewerkers zelfs naar Arohm zijn getrokken. Daarop is men de dossiers gaan onderzoeken waarbij rechterlijke uitspraken werden gedaan om na te gaan waar dwangsommen werden betekend. We hebben daarbij echter moeten vaststellen dat de ene rechtbank sterker geneigd was tot het uitspreken van dwangsommen dan de andere. In 2001 werd in 92 percent van de gevallen het herstel in oorspronkelijke toestand bevolen. Ik beschik ook over het percentage waarbij dit gekoppeld wordt aan de betaling van een dwangsom. Uit een en ander blijkt dat men stilaan naar de 100 percent gaat. Het is alleen nog in de weinig erge gevallen – bijvoorbeeld een tuinhuisje – dat men genoeg neemt met een herstel in de oorspronkelijke toestand.

Mevrouw Vertriest, wat de in kwetsbare gebieden vastgestelde bouwovertriedingen betreft waarover een rechterlijke uitspraak is gedaan – maar die niets te maken hebben met weekendverblijven omdat we terzake een ander beleid willen voeren en een andere sortering willen doen – werd met de administratie afgesproken om na te kijken of we niet opnieuw naar de rechter kunnen stappen om een dwangsom te eisen, zodat we terug in ons normaal mechanisme kunnen vallen.

De mensen van de Bouwinspectie en van Arohm hebben goed werk geleverd. Zij hebben het nodige vooroverleg met de VVSG gepleegd. Misschien is de communicatie met de gemeenten een stukje achterwege gebleven. Ik zal met de VVSG bekijken of we een initiatief kunnen nemen of een om-

Van Mechelen

zendbrief kunnen verspreiden om dit te bekrachtigen.

Wij hebben voor de ruimtelijke ordening met het decreet van 17 december 1997 over het RSV en met het decreet van 18 mei 1999 gekozen voor een drietrapsmodel met subsidiariteit en met een rol voor de gemeenten, de provincies en het gewest. Ik denk dat dat niet enkel mag gelden voor het vergunningsbeleid. Een deel van het handhavingsbeleid moet in de juiste proportie en met de juiste verantwoordelijkheden ook op lokaal niveau worden gehanteerd. Anders zullen we er nooit aan uitgeraken.

Het as-builtplan zal de gemeenten preventief een enorm instrument bieden om eigenlijk zeer consequent het handhavingsbeleid op te volgen en te voeren. Ik denk dat als we in plenaire vergadering die loskoppeling van de vergelijk- en regularisatieprocedure kunnen realiseren, het moment is aangebroken om ook hier een inhaalbeweging te realiseren en orde op zaken te stellen waar nodig.

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback : Ik denk dat dit het langste antwoord is dat ik ooit op een vraag om uitleg heb gekregen, maar ik moet zeggen dat het mij slechts gedeeltelijk geruststelt. Ik hoop dat we de cijfers die u hebt genoemd, eens kunnen inkijken. Het gaat immers om interessante statistische gegevens. De cijfers stellen mij gedeeltelijk gerust.

Anderzijds hoor ik dat het aantal herstellvorderingen daalt omwille van personeelstekort. Dat baart mij zorgen. Wat mij ook zorgen baart, is dat de verantwoordelijkheid opnieuw gedeeltelijk wordt doorgeschoven naar de gemeenten. Ik ben er niet tegen dat de gemeenten hun verantwoordelijkheid opnemen. Er moet echter een vangnet zijn voor de benadeelden van een overtreding als de gemeenten hun verantwoordelijkheid niet opnemen. Anders wordt het een kwestie van politiek of een bepaald gemeentebestuur optreedt of niet. Uiteindelijk is het maken van een wet een kwestie van een politieke meerderheid vinden. Het doen naleven van een wet heeft niets met een meerderheid te maken. Het doen naleven van een wet is een kwestie van goed bestuur.

Minister Dirk Van Mechelen : Ik denk dat we moeten beslissen wie wat doet. We moeten de gemeenten responsabiliseren. De kwaliteitscontrole op het werk dat door de gemeenten wordt verricht – of

het nu gaat om vergunningsprocedures of om een handhavingsbeleid – moet gebeuren onder toezicht van het Vlaams Gewest. De bouwkundig inspecteur van iedere provincie moet instaan voor dat toezicht. Sinds 1 mei 2000 zijn die inspecteurs bezig en er zijn er die afhaken. Dat heeft tot gevolg dat er in sommige provincies opnieuw moet worden begonnen. Dat is niet leuk en niet efficiënt.

Als we werken met gedeelde verantwoordelijkheid, moeten we inderdaad op onze hoede zijn voor politisering. We kunnen dat misschien in een decretaal initiatief trachten te ondervangen.

De heer Bruno Tobback : Ik steun uiteraard uw voornemen om de 19 voltijdse equivalenten zo snel mogelijk aan te vullen tot 47,5 voltijdse equivalenten. U zult problemen hebben om de juiste personen te vinden. Ik denk ook dat het voorstel om een soort cel op te richten die de achterstand moet wegwerken, zo snel mogelijk moet worden gerealiseerd. Het heeft immers geen zin om vijf jaar na de vaststelling van een overtreding nog een herstellvordering in te stellen. Dat moet zo snel mogelijk gebeuren. De achterstand wegwerken is een nobel doel, maar er zullen meer equivalenten voor nodig zijn dan die 47,5.

Minister Dirk Van Mechelen : Dat is dus het concept van onze task force. We zijn al twee jaar aan het aanwerven en we krijgen die task force niet bemand. We hebben een gespecialiseerde task force nodig. Om bouwvergunningen af te leveren in de haven van Antwerpen of in de haven van Zeebrugge kunnen we niet werken met een ambtenaar die stedenbouwkundige vergunningen behandelt.

We moeten eens nagaan of we die cel een hoogwaardig statuut kunnen geven. We zouden die mensen dan de kans geven zonder een vermindering van aanzien. Ik heb de vroegere leidinggevend ambtenaar van de VLM vernoemd. Zo iemand valt na pensionering in een leegte en voor ons gaat daarmee een uitzonderlijke kennis verloren. Hij was het prototype van iemand die in zo'n task force, al was het maar halftijds, kon meewerken en groeien. Hij kon bijvoorbeeld aan coördinatie doen en agendasetting. We moeten een stuk of vijf goede mensen zoeken, met kennis van zaken in vergunningsprocedures. Het probleem met stedenbouwkundig ingenieurs in het handhavingsbeleid is vaak dat ze niet vertrouwd zijn met de vergunningsprocedures.

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback : Het idee in de eerste plaats op te treden in de kwetsbare gebieden, of er althans sneller op te treden, is principieel een goed uitgangspunt. Als het echter al te strikt wordt geïnterpreteerd, komen bouwovertradingen in steden en gemeentelijke kernen op de duur als allerlaatste aan bod. Nochtans worden er daar in de eerste plaats mensen door gehinderd. Stel dat er ieder weekend een receptie is op het dakterras achter uw tuin, en dat u bij een klacht het antwoord krijgt dat uw huis niet in een prioritair gebied ligt, dat u alleen er last van hebt, en dat dat niet genoeg is om prioritair te zijn. De redenering klopt dus alleen als het over grote zaken gaat.

Het gaat niet eens om flagrante overtredingen. Er zijn genoeg gevallen waarin er kan worden geoordeeld dat er maar één gezin last van heeft, dat het niet om een nieuw gebouw zonder vergunning gaat, of dat het niet in een prioritair gebied is gelegen. De gemeente is dan niet geïnteresseerd en de mensen zitten ermee voor de rest van hun dagen. Dat doet de mensen geen plezier. Hun fundamenteel recht wordt niet toegekend.

Dat heeft te maken met het vangnet voor niet-op-tredende gemeenten. Er moet wat nuance worden aangebracht in het systeem van de niet-prioritaire gebieden.

De voorzitter : De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs : Mijnheer de minister, ik heb deze berichten van de VVSG ontvangen. Het is mogelijk dat er wel overleg is geweest, en ik wil dat dan ook niet betwijfelen. Het is evenwel correct dat we bij elke bouwovertrading een voorstel moeten doen. Mijnheer Tobback, ik mag u geruststellen. Als een gemeentebestuur dat niet doet, krijgt het het parket op bezoek en wordt het ondervraagd.

Minister Dirk Van Mechelen : Er zijn hier heel wat mensen die de gemeentelijke keuken kennen. Het grote verschil zit erin dat het parket het vroeger aan Arohm vroeg. Arohm vroeg dan de herstellordering aan de gemeente, de gemeente richtte zich tot Arohm, en Arohm tot het parket. Er is afgesproken dat het parket het in dit soort van dossiers onmiddellijk aan de gemeenten vraagt, en dat de gemeenten zich richten tot het parket. Het is een kwestie van erdoor te raken.

De heer Erik Matthijs : De aanpassing van het personeelskader is inderdaad dringend nodig, en uw wil om het te doen is heel groot. Een personeelskader opstellen is heel moeilijk, maar het is er nu. Het opvullen zal echter, gezien de krapte op de arbeidsmarkt, bijzonder moeilijk zijn.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident is gesloten om 16.25 uur.*
