



Vlaams
Parlement

vergadering **C236 – BIN17**
zittingsjaar 2010-2011

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur,
Decreetsevaluatie, Inburgering en Toerisme

van 17 mei 2011

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Marnic De Meulemeester tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over de noodzakelijke uitbreiding van het aanbod van kampeerautoplaatsen en de verdere uitvoering van het actieplan kampeerautotoerisme
- 2023 (2010-2011) 3

Vraag om uitleg van de heer Willy Segers tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over de hervorming van de inburgerings- en integratiesector
- 2107 (2010-2011) 8

■

Voorzitter: mevrouw Annick De Ridder

Vraag om uitleg van de heer Marnic De Meulemeester tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over de noodzakelijke uitbreiding van het aanbod van kampeerautoplaatsen en de verdere uitvoering van het actieplan kampeerautotoerisme - 2023 (2010-2011)

De voorzitter: De heer De Meulemeester heeft het woord.

De heer Marnic De Meulemeester: Voorzitter, minister, collega's, het kampeerautotoerisme is een sector die steeds meer aan belang wint en is een van de snelst groeiende vormen van kampeertoerisme in Vlaanderen. De discussie over een tekort aan kampeerautoplaatsen kwam al verschillende keren aan bod in deze commissie. Het probleem is niet alleen acuut aan de kust, maar ook in en rond de toeristische steden en in het Vlaamse binnenland.

In vergelijking met de buurlanden loopt Vlaanderen door een tekort aan kampeerautoplaatsen hopeloos achter op de ontwikkeling van toeristische producten voor de kampeerautogebruikers. In Duitsland en Frankrijk werden routestructuren ontwikkeld en worden brochures en kaarten ter beschikking gesteld waarop onder meer kampeerautoplaatsen en toeristische attracties zijn aangeduid.

Als Vlaanderen de snel groeiende groep kampeerautotoeristen, zowel binnenlandse als buitenlandse, niet wil verliezen, dan moeten er dringend maatregelen genomen worden om het aanbod te vergroten. Om een aantrekkelijk aanbod te creëren en te promoten zal Toerisme Vlaanderen vanaf 2012 een label 'kampeerautovriendelijk terrein' in het leven roepen. Dat label zorgt ervoor dat kampeerautotoeristen weten dat ze welkom zijn op de camping en dat de nodige voorzieningen aanwezig zijn. De campingsector zou zich engageren om met de nodige subsidies in drie jaar tijd driehonderd plaatsen te creëren. Een verdienstelijk initiatief, maar driehonderd bijkomende plaatsen zullen het tekort aan overnachtingsplaatsen voor kampeerauto's niet oplossen.

Het beleid dat Vlaanderen op dit ogenblik voert, is mossel noch vis. Enerzijds is er een wettelijk kader voor het kamperen met de kampeerauto met het oog op het aanbieden van een kwalitatief aanbod, maar anderzijds is er ook een gedoogbeleid. Heel wat gemeenten gedogen het kamperen met de kampeerauto op gewone gemeentelijke parkings, met alle problemen van dien. Men moet weten wat men wil. Ofwel gaat men voor het vooropgestelde kwaliteitsaanbod en moet er een groot aanbod worden gecreëerd. In Nederland leidt het restrictief beleid niet automatisch tot een label van kampeerauto-onvriendelijke regio, omdat er heel wat flankerende maatregelen zijn genomen en er een groot concreet aanbod op reguliere en vergunde campings is. Ofwel wordt het Logiesdecreet bijgesteld. Zo stelt het magazine Kampeertoerist van de vzw Vlaamse Kampeertoeristen voor om in samenwerking met de lokale besturen een aantal bestaande, doch geschikte 'illegale' kampeerautoplaatsen te legaliseren en om te bouwen tot kampeerautoterreinen of een alternatieve vorm ervan zoals transitplaatsen of motorhome stop-overs. Bovendien laat het Logiesdecreet geen plaats voor alternatieve initiatieven zoals onder meer overnachtingen op boerderijen.

Minister, volgens de beleidsnota Toerisme 2009-2014 zult u het actieplan inzake kampeerautotoerisme dat eind 2008 werd voorgesteld, verder implementeren en de verschillende actoren aansporen om hun deeltaken te realiseren. De beleidsbrief Toerisme 2010-2011 is iets concreter. Daarin wordt gesteld dat u een overleg plant om de verdere implementatie van het actieplan te realiseren. Daartoe zou Toerisme Vlaanderen alle betrokken actoren die mee het actieplan hebben opgesteld, opnieuw samenroepen. In dit overleg was voorzien in de herfst van 2010.

Verder zou u het onderzoek van Toerisme Vlaanderen naar de gewenste locatie van kampeerautoplaatsen aftoetsen met de sector. Steeds meer ontstaat de indruk dat er inzake het

kampeerautotoerisme geen enkele vooruitgang wordt geboekt. Nochtans zijn in het eindrapport ‘Kampeerautotoerisme aan de Vlaamse Kust’, uitgevoerd door IDEA Consult in opdracht van Toerisme Vlaanderen een aantal oplossingen vooropgesteld. Of is het net het voorstel van actieplan dat in dit eindrapport wordt opgenomen dat u als officieel actieplan hanteert? In het eindrapport van IDEA Consult werd begin 2011 vooropgesteld als timing om de oplossingen zoals geformuleerd in het eindrapport te implementeren.

Tijdens de opening van het kampeerautoterrein in Westende op 8 april 2009 stelde minister-president Peeters, toen ook bevoegd voor Toerisme, dat de volledige implementatie van het actieplan gepland is tegen begin 2011. Blijkbaar staan we daar nog ver af.

Minister, er is voortdurend sprake van het actieplan inzake kampeerautotoerisme dat eind 2008 aan de kust werd voorgesteld. Gaat het hier om het voorstel van actieplan dat werd opgenomen in het eindrapport van 7 november 2008 van IDEA Consult ‘Kampeerautotoerisme aan de Vlaamse Kust’?

Wat is uw standpunt in het kader van een tekort aan kampeerautoplaatsen over het voorstel van de vzw Vlaamse Kampeertoeristen om de vergunningscriteria aan te passen en bestaande maar geschikte illegale kampeerautoplaatsen te legaliseren en om te bouwen tot kampeerautoterreinen of een alternatieve vorm ervan zoals transitplaatsen of motorhome stop-overs?

Welke concrete actiepunten uit het actieplan werden reeds geïmplementeerd? Werd er reeds overleg gepleegd met de sector over de nog te implementeren actiepunten? Zo ja, wat zijn de conclusies van dit overleg en wat is de timing van de nog te implementeren actiepunten?

Uit de studie van Toerisme Vlaanderen van 2009 blijkt dat de kampeerautotoerist kiest voor een eigen kampeerautospecifieke logiesvorm. Hoe wordt deze vaststelling vertaald in concrete maatregelen? Werd deze studie afgetoetst met de sector? Wat zijn de resultaten ervan?

Worden er flankerende beleidsmaatregelen genomen om het aanbod van kampeerautoplaatsen te vergroten in en rond de toeristische steden en in het Vlaams binnenland? Zo ja, welke?

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

De heer Stefaan Sintobin: Voorzitter, minister, collega's, er zijn een paar dossiers die ik hier in het Vlaams Parlement volg, maar waarin, zoals de collega opmerkt, in de loop der jaren weinig of geen vooruitgang werd geboekt. Ik ben hier in het Vlaams Parlement gekomen in 2004 en ik herinner me dat er toen al vragen over dit dossier worden gesteld. Ik meen dat dit trouwens het onderwerp van mijn eerste vraag om uitleg was in de commissie Toerisme in 2004.

Minister, vorig jaar heb ik hierover nog een schriftelijke vraag gesteld en in uw antwoord verwijst u inderdaad naar uw actieplan. Toch blijft alles stilstaan, er wordt geen vooruitgang geboekt. Er zijn enkele kampeerautoterreinen bij gekomen aan de kust en die werden ook vergund, maar aan het probleem zelf werd de afgelopen jaren niet verholpen.

Ik besef wel dat u de problemen niet alleen kunt oplossen; er zijn natuurlijk ook andere actoren in dit verhaal, zoals de gemeenten. Die zijn niet altijd even happig om ruimte op te offeren voor kampeerautoterreinen, maar ik kan echt niet begrijpen dat gemeenten zonder schroom de wetgeving, in dit geval het Logiesdecreet, kunnen overtreden zonder dat daartegen wordt opgetreden. Ik meen dat de handhaving voorlopig nog bij Toerisme Vlaanderen berust, maar toch is er nog steeds een gedoogbeleid, terwijl voor andere logiesvormen het Logiesdecreet blijkbaar wel al wordt geïmplementeerd.

Ik zou u een opsomming kunnen geven van de bezorgdheden van de campingsector, maar ik denk dat u ze even goed kent. We staan opnieuw voor het seizoen en opnieuw zullen dezelfde problemen opduiken. Op basis van uw antwoord op mijn schriftelijke vraag van afgelopen jaar – ik verwacht nu trouwens een gelijkaardig antwoord – vrees ik dat we nog een tijdje bezig zullen zijn, ondanks de vele actieplannen.

Mijnheer De Meulemeester, het is natuurlijk de gemakkelijkste oplossing om van de illegale kampeerautoterreinen vergunde kampeerautoterreinen te maken, maar dat lijkt me niet de meest ideale oplossing. U hebt gelijk dat er dringend nood is aan bijkomende terreinen.

Minister, hoe zit het met de handhaving? We zitten ook met het Wijzigingsdecreet Toerisme Vlaanderen waarin de handhaving wordt overgeheveld naar het Departement internationaal Vlaanderen. Hoe zit het daarmee? Wordt het nog opgevolgd? Hoe gaat u optreden tegen niet-vergunde kampeerautoterreinen, of bent u van plan om er een uitzondering voor te maken?

Als u dan toch niet handhaaft of er toch niet gecontroleerd wordt, komt er dan een aanpassing van het Logiesdecreet?

De voorzitter: Minister Bourgeois heeft het woord.

Minister Geert Bourgeois: Voorzitter, dames en heren, mijnheer De Meulemeester, het gaat inderdaad om het actieplan dat werd opgenomen in het eindrapport van de studie van Idea Consult van 7 november 2008.

Zoals de vzw Vlaamse Kampeerautotoeristen voorstelt, heb ik in het kader van de uitvoeringsbepalingen van het Toeristische Logiesdecreet de voorwaarden voor kampeerautoterreinen en -plaatsen al merkbaar versoepeld. De versoepeling heeft ook geleid tot een beperkte toename van het aantal plaatsen, maar de toename is inderdaad nog te klein. Daar kom ik straks op terug.

De exploitatienormen zijn nu veel meer afgestemd op de gebruikers en daarbij wordt ook geprobeerd om de overlast voor de omgeving te beperken. Zo wordt bijvoorbeeld getracht om voldoende grote plaatsen te hebben, net als een afvalverzamelplaats, een watertap, een lozingspunt en een afscherming van de omgeving. Het zijn allemaal zaken die nu de leidraad vormen. Dat geschikte illegale kampeerautoplaatsen en -parkings worden aangepast en omgebouwd tot legale kampeerautoplaatsen en -terreinen, kan ik alleen maar toejuichen. Het is een voorstel van de vzw Vlaamse Kampeerautotoeristen.

Het eindrapport en het actieplan kwamen tot stand op basis van overlegmomenten met de kustgemeenten, de lokale politie, vertegenwoordigers van de kampeersector en vertegenwoordigers van twee kampeerautoverenigingen. Ik heb in antwoorden op eerdere vragen, onder meer een vraag van de heer Roegiers van 15 mei 2010, de drie actiepunten al opgesomd: de federale wegcode aanpassen, onderzoek voeren naar het profiel van de kampeerautotoerist en onderzoek voeren naar het bestaande aantal plaatsen voor kampeerauto's, legale en illegale.

Op het vlak van reglementering en handhaving – de eerste bouwsteen – is de invoering van een specifiek verkeersbord een belangrijk actiepunt. Er is een toezegging door de federale staatssecretaris voor Mobiliteit om een dergelijk verkeersbord op te nemen bij de eerstvolgende wijziging van de federale wegcode. Het gaat om het specifieke verkeersbord E9h dat toegestane parkeerzones aanduidt. Op die manier kunnen we expliciete parkeerzones aanduiden. Er is een ontwerp van KB, heeft de staatssecretaris laten weten, maar dat blijft hangen. Het is nog niet goedgekeurd omdat we een Federale Regering van de lopende zaken hebben.

Er is een onderzoek gevoerd naar het profiel van de kampeerautotoerist. Ik heb daar op 15 mei 2010 omstandig uitleg over gegeven. Het onderzoek leerde ons dat er vandaag maar een 260-tal legale kampeerautoplaatsen voorkomen aan de kust. Er zijn 63 kampeerautoplaatsen op twee specifieke kampeerautoterreinen, namelijk in Nieuwpoort en in Middelkerke. Op campings in de kustgemeenten zijn nog eens 198 legale plaatsen voor kampeerauto's. Het aantal illegale kampeerplaatsen bedraagt 399.

Het legale aanbod is veel kleiner dan het illegale aanbod. Nochtans is het illegale aanbod beperkt, waar het legale aanbod aan kampeerautoplaatsen voldoende aanwezig is. Waar de kampeerautotoerist niet beschikt over een legaal aanbod aan kampeerautoplaatsen, worden

officiële en officieuze parkings als kampeerautoterrein gebruikt, wat vaak oogluikend door de gemeente wordt toegestaan.

Tijdens deze studie werden ook de bezettingsgraden van de diverse plaatsen bijgehouden: op piekmomenten bedraagt de bezettingsgraad op legale kampeerautoplaatsen 64,6 procent, op illegale kampeerautoplaatsen 78,8. De studie kwam uit op een tekort van ongeveer 225 legale kampeerautoplaatsen op piekmomenten in 2010.

Ik wil nu samen met de verschillende partners een volgende stap zetten in de implementatie van het actieplan. Daarom heeft Toerisme Vlaanderen de kustgemeenten een tijdje geleden aangeschreven met de vraag om tegen 21 maart 2011 te laten weten wat hun initiatieven ter zake zijn.

Zeven van de tien gemeenten hebben hierop geantwoord. Allemaal stellen ze dat ze kampeerautogebruikers doorverwijzen naar de bestaande campings. Sommige steden voegden daar nog informatie aan toe. Oostende wees erop dat zij rekt op een spoedige doorbraak in de realisatie van een kampeerautoterrein op het domein Raversijde. Dat is eigendom van de provincie West-Vlaanderen, en intussen blijkt het daar om ruimtelijke redenen niet te kunnen. Oostende zal een nieuwe oplossing moeten zoeken. Knokke verklaarde geen speciaal kampeerautoterrein te willen aanleggen. Koksijde heeft tweemaal geprobeerd om een zone voor kampeerauto's op te nemen in een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP), maar het provinciale niveau heeft dat tweemaal niet goedgekeurd. Middelkerke verklaarde een zone voor kampeerauto's te willen opnemen in zijn RUP. Brugge zal in samenwerking met Interparking 19 à 22 plaatsen extra aanleggen. Blankenberge gaat geen terrein aanleggen, maar doorverwijzen naar de bestaande campings. Nieuwpoort heeft ook geen intenties op dit vlak, maar zal ook doorverwijzen naar het kampeerautoterrein De Zwerver en Kompas Camping.

Een ander concreet resultaat van het overleg over de actiepunten is het invoeren van een label 'kampeerautovriendelijk terrein' voor campings. De heer De Meulemeester verwijst hier naar in zijn vraag. Het label is bedoeld om kampeerautotoeristen duidelijk te maken dat ze welkom zijn op deze gelabelde en vergunde campings, dat er op deze campings voor kampeerauto's minstens vier verharde plaatsen gereserveerd zijn die tegen een lager tarief – minstens min 20 procent – verhuurd worden dan de gewone plaatsen voor kortkampeerders, dat er een verharde plaats is voor drinkwaterbevoorrading en verwijdering van afvalwater voor kampeerauto's, en dat er een individuele elektriciteitsaansluiting is op maximum 50 meter van de standplaats.

Het label is opgesteld zodat Toerisme Vlaanderen en de kampeersector er ook promotie mee kunnen maken, maar het is van belang dat ook de provinciale en gemeentelijke diensten voor Toerisme zich engageren om het label op te nemen in hun promotie en toeristisch onthaalbeleid. Er worden momenteel nog geen labels uitgereikt. Dat zal gebeuren op vraag van de kampeersector als zij tegen Pasen 2013 tweehonderd bijkomende plaatsen hebben gecreëerd.

Zoals ik vorig jaar in deze commissie al aanstipte, is de doelgroep van de kampeerautotoerist ook niet gemakkelijk te bereiken. Dat zei de heer Roegiers toen ook. Ik heb aan Toerisme Vlaanderen gevraagd om in overleg met de kampeersector na te gaan hoe een dergelijke sensibiliseringsactie – bouwsteen 4 – kan worden opgezet, eventueel door middel van advertenties en artikelen in de respectieve sectorpublicaties. Toerisme Vlaanderen onderzoekt ook op mijn vraag of door middel van deelname aan gespecialiseerde beurzen het doelpubliek adequaat kan worden bereikt.

Volgens de studie is 90 procent van de ondervraagde kampeerautotoeristen bereid te betalen voor een plaats op een kampeerautoterrein en slechts een kleine 20 procent voor zo'n plaats op een camping. Maar de studie toont vooral aan dat de grote meerderheid van de kampeerautogebruikers bereid is om te kamperen op een legale plaats. Ik beschouw een goed

onthaalbeleid ter plaatse, aangepaste bewegwijzering en een gids of kaart als prioritaire instrumenten om de toerist te begeleiden bij zijn keuze. We zijn er ons van bewust dat het label 'kampeerautovriendelijk terrein' zeker niet alle problemen zal oplossen, het is slechts één instrument. Nederland heeft bijvoorbeeld niet gekozen voor een label, maar gebruikt een gids die is uitgegeven door de Nederlandse Kampeerautoclub.

Uiteraard werd deze studie besproken met de sector. De sectorfederatie RECREAD, de federatie van recreatieondernemers, heeft in een reactie op de presentatie van de studie laten weten dat de kampeersector ernaar streeft om voor Pasen 2013 minstens tweehonderd vergunde kampeerautoplaatsen aan de kust bij te creëren. RECREAD laat weten daar volop mee bezig te zijn, cijfers konden nog niet worden bezorgd. Ze vraagt wel dat de kustgemeenten vanaf die dag gezamenlijk zouden starten met effectief op te treden tegen wildkamperen en dat er een sensibiliseringscampagne zou komen.

Het probleem doet zich bij uitstek voor in de kustgemeenten, maar bij uitbreiding ook in de rest van Vlaanderen. De actiepunten en bepaalde resultaten kunnen zeker worden doorgetrokken naar het binnenland en andere toeristische steden. Sowieso zijn er op vandaag al meer kampeerautoterreinen en -plaatsen in het binnenland dan aan de kust. Het totaal aantal vergunde kampeerautoterreinen bedraagt momenteel 126. Daarnaast lopen er nog 2 vergunningsdossiers: 1 in Sint-Truiden-Centrum voor 20 plaatsen en 1 in Lommel-Jachthaven voor 8 plaatsen.

Een flankerende maatregel om het aantal kampeerautoplaatsen te vergroten is zeker de huidige kampeerpremieregeling. Zoals u merkt, doen we ook bijkomende inspanningen. Ik verwijs naar de samenwerking met RECREAD, die zich geëngageerd heeft tot het creëren van 200 plaatsen, en de pogingen bij gemeenten om er aan te leggen. Ik heb u de antwoorden voorgelezen. Dat is niet helemaal bemoedigend. Er zijn er wel een aantal die van plan zijn initiatieven te nemen. Ik verwijs ook naar de flankerende maatregel met betrekking tot het label.

Op mijn vraag zal Toerisme Vlaanderen eind mei 2011 per omzendbrief alle Vlaamse steden en gemeenten inlichten over het eindrapport en het actieplan rond het kampeerautotoerisme, de premieregeling, alsook de bepalingen van het Logiesdecreet, inclusief het onderdeel inzake de handhaving. Tegelijk zal het agentschap de bestuurscolleges vragen naar hun intenties voor het verbeteren van het aanbod aan kampeerautoplaatsen in hun gemeente of stad. Steden of gemeenten waar al een aanbod bestaat, zullen worden gevraagd dit aanbod alvast in regel te brengen met het Logiesdecreet. Dit betekent dat kampeerautoterreinen met maximaal twee kampeerauto's minstens moeten worden aangemeld bij Toerisme Vlaanderen. Wanneer het over meer dan twee kampeerautoplaatsen gaat, is een vergunning vereist.

De omzendbrief zal vertrekken. We zullen zien hoe de gemeenten erop reageren. Het gaat over gemeenten die ervoor zorgen dat er toch nog een aantal plaatsen zijn. Zolang er een dialoog is, is de handhaving nog niet zo stringent dat men onmiddellijk verbaliseert. Het is een zeer moeilijke situatie. Er zijn gewoon te weinig plaatsen. We moeten ertoe komen dat de gemeenten en de privésector meer kampeerautoplaatsen aanleggen. Tegelijkertijd moet er vanuit de gemeenten natuurlijk een engagement zijn om op dat moment ook te zorgen voor de handhaving, om op te treden tegen wildparkeren en ervoor te zorgen dat de wagens zich bewegen naar de aangeduide plaatsen. Ik heb dat al gezegd bij mijn eerste contact.

We voelen natuurlijk aan dat er niet zoveel animo voor is. Het heeft te maken met een zeer specifieke sector, die alleen maar een standplaats huurt, en dan nog aan een lager tarief dan voor een caravan of een tent. Het gaat natuurlijk om een vorm van toerisme die minder opbrengsten genereert dan de klassieke vorm. We zien duidelijk dat dat leidt tot gemengde reacties van de gemeentebesturen.

We hebben afspraken gemaakt met RECREAD, die zelf zal instaan voor een aantal plaatsen. Bepaalde gemeenten leveren inspanningen. Er is ook nog de omzendbrief. Hopelijk slagen we er zo stilaan in om het aantal nog op te trekken.

De voorzitter: De heer De Meulemeester heeft het woord.

De heer Marnic De Meulemeester: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is inderdaad zo dat het kampeerautotoerisme een belangrijke nieuwe vorm van toerisme is, die ook steeds aan belang wint. In Nederland treedt het beleid nogal repressief op. Die toeristen komen van langsom meer naar hier. Er moet dan natuurlijk ruimte en plaats zijn. Ook Frankrijk en Duitsland beseffen dat die vorm van toerisme belangrijk is voor het lokale toerisme, maar ook voor de plaatselijke handelaars.

Er is een wettelijk en decretaal kader. Er moet enkel nog gezorgd worden voor de invulling. Ik begrijp natuurlijk dat niet alle steden en gemeenten wildenthousiast zijn om die vorm van kampeertoerisme aan te moedigen. Uiteraard is de kust daarvoor belangrijk. Maar ook in het binnenland worden we van langsom meer geconfronteerd met die nieuwe vorm van kampeertoerisme.

Minister, we kijken met belangstelling uit naar het eindrapport en naar uw omzendbrief, die binnenkort zal verschijnen. Hopelijk zitten daarin maatregelen vervat die een stimulans betekenen voor deze belangrijke vorm van toerisme, die nog aan belang wint. We moeten er toch echt oog voor hebben, zodat het voor de plaatselijke handel en het plaatselijk toerisme van belang kan zijn.

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

De heer Stefaan Sintobin: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het lag natuurlijk in de lijn der verwachtingen. Dat is echter niet alleen uw fout. Ik hoop dat RECREAD er in de toekomst in slaagt om een aantal kampeerautoplaatsen bij te creëren. Het antwoord van de gemeenten is niet echt bemoedigend. Blijkbaar zijn ze niet echt geïnteresseerd. Ik begrijp dat natuurlijk als ik kijk naar de inkomsten. Toch ben ik van mening dat het niet kan dat gemeenten, die hun inwoners vragen de wetten en decreten na te leven, zelf bepaalde regelgeving overtreden. Daarom vind ik dat handhaving heel belangrijk is.

Dat geldt ook voor de sensibilisering van de kampeerautogebruikers. Illegale kampeerauto-terreinen zijn natuurlijk een vorm van concurrentie ten opzichte van de legale terreinen.

Het is natuurlijk typisch voor Vlaanderen dat als we dan al plaatsen vinden, zoals in Raversijde, we botsen op belemmeringen op ruimtelijk vlak, waardoor ze ook daar onmogelijk zijn. Dat is de frustratie bij veel gemeenten. Als ze een plaats vinden, kunnen ze die niet gebruiken door de ruimtelijke beperkingen. Zo blijven we natuurlijk bezig.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Willy Segers tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over de hervorming van de inburgerings- en integratiesector - 2107 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Segers heeft het woord.

De heer Willy Segers: Voorzitter, collega's, minister, de Vlaamse Adviesraad voor Bestuurszaken (VLABEST) publiceerde begin mei een advies over de bestuurlijke organisatie van het Vlaamse inburgerings- en integratiebeleid. Midden 2010 werd de werkgroep 'Inburgering en Integratie' opgericht, waarin de belangrijkste actoren uit het veld werden opgenomen. Het advies van VLABEST kwam er op eigen initiatief en moet aangeven binnen welke contouren

de hervorming van de sector volgens de adviesraad dient te gebeuren. Ter voorbereiding voerde de Universiteit Leiden een onderzoek naar de bestuurlijke organisatie van het Vlaamse inburgerings- en integratiebeleid.

Volgens het voorbereidende onderzoek vanuit Leiden kenmerkt de sector zich door versnippering, onoverzichtelijkheid en een gebrekkige coördinatie. Verklaring hiervoor is wellicht dat de sector van onderuit is gegroeid. De uitdaging is dus om het beleid af te stemmen op deze werkelijkheid. Volgens het onderzoek zijn daarvoor echter geen kant-en-klare oplossingen. Wel is er nood aan voldoende 'awareness' en capaciteit bij andere sectoren om de integratie op te volgen. Die 'sense of urgency' is volgens Leiden nog niet aanwezig in alle geledingen van de overheid.

Op basis van het onderzoek stelt VLABEST vast dat er veel verschillende organisaties zijn, die bovendien actief zijn op uiteenlopende bestuursniveaus en vanuit verschillende structuren. De organisaties zijn ook op zichzelf gericht. Deze verkokering leidt tot "vrijwel onoplosbare afstemmingsproblemen", stelt de tekst. Volgens VLABEST is het dan ook belangrijk dat er gewerkt wordt aan een traject vanuit de klant in plaats van de organisaties. Coördinatie, samenwerking en afstemming zijn daarbij centrale begrippen. De raad benadrukt het belang van de toekenning van een regierol, wijdt daar heel wat tekst aan en pleit voor een aanpak van onderuit.

In zijn advies vraagt VLABEST dat de Vlaamse overheid maatwerk van onderuit mogelijk maakt, maar met voldoende inhoudelijke aansturing. Daarnaast moet de overheid samenwerking en afstemming stimuleren, ook over de beleidsniveaus heen. Dat is de nota van VLABEST in een notendop.

Minister, bent u op de hoogte van het onderzoek van de Universiteit Leiden en het advies van VLABEST? Hoe evalueert u deze initiatieven? Hoe staan deze teksten ten opzichte van de huidige hervormingsplannen? Klopt het dat er een gebrek aan 'sense of urgency' is, of stelt u dat ook vast? Indien zo, hoe zou dit kunnen worden tegengegaan? In welke mate zult u de aanbevelingen meenemen?

De voorzitter: De heer Kennes heeft het woord.

De heer Ward Kennes: Op dit late uur houd ik de heer Segers gezelschap, nu hij het zo moedig volhoudt tot het einde. De sector wordt op dit moment ondervraagd. Er is van alles bezig. Veel fracties, partijen en instanties krijgen reacties. Ik hoop dat we die op een bepaald moment kunnen bespreken. We moeten afwachten tot de cyclus is afgerond en de minister met een conclusie naar voren kan komen.

Vandaag kregen we via mail, heet van de naald, een reactie van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) op het VLABEST-advies, waarbij ze betrokken was, om de regierol van de lokale besturen in de verf te zetten. De VVSG vond dat er een contradictie zat in het VLABEST-advies.

De sector staat in het middelpunt van de belangstelling en is een beetje aan het gisten. Er is veel ongerustheid. Het rapport van de Universiteit Leiden, dat ik zelf nog niet heb kunnen doornemen, ligt wel in de lijn van vaststellingen die meerdere mensen de voorbije tijd hebben gemaakt. Er bestaat in de sector nogal wat versnippering.

Op een bepaald moment moet u dan een initiatief nemen, minister, om daar wat in te stroomlijnen. Ik kijk met interesse uit naar uw antwoord.

De voorzitter: Mijnheer Kennes, ik wou zelf verwijzen naar het advies van de VVSG. U kunt het terugvinden op het intranet. Een gedachtewisseling of hoorzitting daarover wil ik graag koppelen aan de herziening van het Integratiedecreet, eerder in het najaar.

Minister Bourgeois heeft het woord.

Minister Geert Bourgeois: Ik benadruk dat het gaat om een advies dat VLABEST op eigen initiatief heeft geschreven, wat uiteraard volop tot de bevoegdheid van VLABEST behoort. Ik heb het initiatiefadvies van VLABEST samen met het onderzoeksrapport op 6 mei ontvangen. Om het advies goed te onderbouwen heeft VLABEST inderdaad een beroep gedaan op het Instituut Bestuurskunde van de Universiteit Leiden. Het feit dat een Nederlandse universiteit de bestuurlijke organisatie van het Vlaamse inburgerings- en integratiebeleid heeft doorgelicht, vind ik alvast een positief gegeven. Het advies komt op het goede moment en levert nuttige input voor de geplande hervorming van de inburgerings- en integratiesector.

Ik ga even kort in op het hervormingstraject zoals het gepland is. Op basis van een aantal basisprincipes en uitgangspunten heb ik een mogelijk scenario uitgeschreven. Een van de belangrijkste uitgangspunten is dat de klant en niet de organisatie centraal moet staan. Die klant is enerzijds de nieuwkomer, de anderstalige. Zij of hij moet de nodige instrumenten meekrijgen om een actief burgerschap op te nemen. Die klant is anderzijds ook de samenleving met al de diverse actoren. Dat betekent: werken op maat van de lokale besturen, het onderwijs, de welzijnssector enzovoort. In hun werking houden zij rekening met de doelgroepen van het integratiebeleid.

Een ander belangrijk uitgangspunt is dat deze sector duidelijker moet worden geprofileerd. De sector moet er sterker uit komen en de klant moet beter weten wat hij kan verwachten. Op dit moment is dat onvoldoende het geval. De integratie- en inburgeringssector is zeer versnipperd, heeft een onduidelijk profiel en werkt per regio op een andere manier. Er zijn onthaalbureaus, Huizen van het Nederlands, sociale tolk- en vertaaldiensten, integratiecentra en integratiediensten ingebed in de lokale besturen. Het gaat in totaal om 69 organisaties, aangestuurd door één minister. Zij maken werk van een gelijkaardige inhoud of een gelijkaardig thema.

Op basis van deze uitgangspunten heb ik een voorstel geformuleerd, met een actieradius op drie niveaus. Een, op lokaal niveau: lokale besturen voeren een integratiebeleid en zijn regisseur omdat integratie zich voltrekt in een lokale context. Twee, op decentraal niveau: Vlaanderen biedt nieuwe Vlamingen informatie en begeleiding aan en werkt oplossingsgericht aan het bevorderen van integratie. Ik ga hier voor een eerste- en tweedelijnswerking in één organisatie. Deze werking staat met andere woorden ten dienste van nieuwkomers en anderstaligen, in functie van een gericht traject – de eerste lijn – maar zal ook lokale besturen en andere reguliere instanties ondersteunen, en dat is de tweede lijn. Centraal blijft het expertisecentrum, het Minderhedenforum als participatieorganisatie en het telefoontolken.

Wegens de specifieke context van Brussel, zowel op bestuursvlak als op taalvlak, werk ik nog volop aan een scenario voor het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Met deze uitgangspunten en dit mogelijke scenario ben ik naar de sector gestapt om input te vragen. Ik wil een sector die werkt, en daarom besteed ik veel aandacht aan het creëren van een draagvlak. Deze oefening loopt op dit moment. Ik wil dus benadrukken dat nog niets definitief is beslist. Eind juni verwacht ik een rapport. Op basis van dat rapport zullen we de nodige verdere stappen in de hervorming doorvoeren.

Ik heb VLABEST en de onderzoekers uitgenodigd op mijn kabinet voor een toelichting van het advies. Deze bijeenkomst moet toestaan om dieper in te gaan op de opmerkingen en voorstellen in het advies, en op wat dit kan betekenen voor de geplande hervorming. Ik ga hierover dus nog geen uitspraken doen.

Uit een eerste lezing van het advies en het onderzoeksrapport haal ik wel enkele relevante punten. Vooreerst komt het onderzoek tot een gelijkaardige probleemschets. Men stelt vast dat de sector op dit moment enorm versnipperd is en dat dit leidt tot “vrijwel onoplosbare afstemmingsproblemen”. De organisaties zijn op zichzelf gericht en weten onvoldoende van elkaar wat de anderen doen. Ik zie enkele belangrijke banden met de opdeling die ik daarnet formuleerde, namelijk het lokale, het decentrale en het centrale niveau.

VLABEST benadrukt eveneens dat er nood is aan een logisch traject vertrekkend van de situatie van de cliënt. Om dit te verwezenlijken is er maatwerk nodig, en dus behoefte aan een lokale regisseur. Zowel VLABEST als de onderzoekers erkennen de lokale besturen als regisseur van rechtswege. Van rechtswege omdat het Integratiedecreet van 2009 in artikel 29, §1, 3° bepaalt dat de regierol de lokale overheid toekomt. Andere argumenten zijn de link met het lokaal sociaal beleid en het OCMW, en de betrokkenheid van de gemeente bij andere beleidsdomeinen. Integratie is immers een inclusief beleidsdomein.

Dit brengt ons bij het decentrale niveau. De onderzoekers hebben mensen uit de sector ondervraagd en komen tot de conclusie dat zij zelf de noodzaak van een hervorming inzien. Bovendien werkt men in enkele regio's nu reeds aan een betere afstemming, zij het allemaal op een andere manier en niet structureel. In de provincie Antwerpen bijvoorbeeld merken we dat de samenwerking tussen het Huis van het Nederlands, het integratiecentrum en het onthaalbureau is opgedreven dankzij meer overleg en de uitwisseling van informatie.

VLABEST pleit tevens voor een eenloketfunctie voor nieuwkomers. Ook dat is vanuit één organisatie beter te organiseren. Op Vlaams niveau pleit VLABEST voor de afbouw van de planlast. Ook dit moet een van de resultaten van een hervorming zijn. Voor lokale besturen is dit met het Planlastendecreet reeds op gang getrokken. Voor de andere betrokken sectoren – integratie, inburgering, sociaal tolken en vertalen en de Huizen van het Nederlands – zal dit ook worden gerealiseerd omdat zij via één organisatie afspraken kunnen maken met de Vlaamse overheid.

VLABEST stelt dat op Vlaams niveau een inclusief beleid moet worden ontwikkeld. De commissie integratiebeleid, die op 26 april haar startvergadering hield, heeft daarin een belangrijke rol te vervullen. VLABEST erkent de nood aan vorming, praktijkgerichte training en het delen van goede praktijken. Hier is een rol weggelegd voor het Kruispunt Migratie-Integratie, dat de kans zal krijgen zich verder te professionaliseren.

Zowel VLABEST als de onderzoekers wijzen erop dat de financiering, die historisch gegroeid is, moet worden geobjectiveerd. Ik wil nog meegeven dat er momenteel een opdracht loopt voor de ontwikkeling van een model voor de financiering van een lokaal integratiebeleid door de lokale besturen.

Klopt het dat er een gebrek aan 'sense of urgency' is? Het advies geeft aan dat het, om tot een inclusief beleid te komen, nodig is "dat ook in andere sectoren voldoende 'awareness' en capaciteit beschikbaar moet zijn om het aspect integratie voortdurend op te volgen. Organisaties moeten naast en binnen de focus op het eigen beleidsterrein, ook horizontale aspecten opnemen. Dit is niet steeds aanwezig, ook al omdat soms de 'sense of urgency' rond deze thematiek nog niet aanwezig is in alle geledingen van de overheid."

Zoals het advies aangeeft, is hierbij een belangrijke rol weggelegd voor de Vlaamse commissie integratiebeleid, die moet instaan voor de realisatie van een inclusieve en horizontale verankering van diversiteit in het algemene beleid van de verschillende sectoren. Hiervoor werd aan de verschillende beleidsdomeinen gevraagd om vertegenwoordigers van alle relevante geledingen van de overheid af te vaardigen.

De commissie is ondertussen samengesteld en kwam op 26 april voor de eerste maal samen. De tweede bijeenkomst is gepland voor 24 mei. Momenteel ligt de focus van de werkzaamheden van de commissie op het opmaken van een geïntegreerd actieplan.

Ook met betrekking tot de bijzondere doelgroepen van het integratiebeleid, zoals de woonwagengebouwen en de Roma, wordt met de andere sectoren samengewerkt. Ook deze werkzaamheden moeten resulteren in actieplannen die zullen worden opgenomen in het geïntegreerde actieplan van de commissie.

Ten slotte wordt ook vanuit het inburgerings- en integratiebeleid meegewerkt aan de input voor andere sectoren, zoals het gelijkekansenbeleid, het jeugd- en kinderrechtenbeleid en het armoedebestrijdingsbeleid.

Het is zeker mijn intentie om de aanbevelingen mee te nemen bij het uitwerken van de verdere hervormingsplannen. Zoals ik al heb aangegeven, is er echter nog geen tijd geweest om het advies en het rapport grondig door te nemen en om daarover met VLABEST een dialoog aan te gaan. Zoals u, kreeg ik vandaag kennis van de opmerkingen van de VVSG over dit punt. Die elementen zullen natuurlijk in de afweging aan bod komen.

Ik wil vooral verwijzen naar de consultatieronde die momenteel loopt. Het rapport dat de consultant zal opmaken en dat ik begin juni verwacht, zal mee de contouren van het verdere hervormingsproces bepalen. Het lijkt mij dan ook aangewezen om – zoals aanbevolen in het advies – de uitkomst van dit bottom-up proces af te wachten vooraleer uitspraken te doen over de concrete opvolging van het advies.

De heer Willy Segers: Ik dank u voor de toelichting. Ik heb er natuurlijk alle begrip voor dat u nog niet ten gronde kunt antwoorden, wegens de consultatieronde. Ik vind het trouwens een prima voorstel van de voorzitter om dit onderwerp na het zomerreces in deze commissie wat concreter te bespreken. Er zijn immers aanbevelingen – die bij de betrokkenen zullen worden afgetoetst – die volgens mij echt in de richting van de krachtlijnen gaan. Daar kunnen we op voortbouwen.

Minister Geert Bourgeois: Het moet zeker kunnen om in oktober een bespreking te houden. Het rapport zal er eind juni zijn.

De voorzitter: Eind september zijn er wellicht een aantal dringende agendapunten, maar in oktober moet dat mogelijk zijn.

Het incident is gesloten.

■