

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 1999-2000

29 maart 2000

VERZOEKSCHRIFT

betreffende de verkoop van grond van de Vlaamse Gemeenschap aan de stad Oostende

VERSLAG

**namens de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden,
Huisvesting en Stedelijk Beleid
uitgebracht door de heren Dirk Holemans en Jan Penris**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer Jan Penris.

Vaste leden :

de heer Bart De Smet, mevrouw Veerle Heeren, de heren Jan Laurys, Mark Van der Poorten ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heer Julien Demeulenaere, mevrouw Dominique Guns ;

de heer Francis Vermeiren ;

mevrouw Hilde De Lobel, de heren Filip Dewinter, Jan Penris ;

de heren Herman De Loor, Tuur Van Wallendael ;

de heer Dirk Holemans ;

de heer Dirk De Cock.

Plaatsvervangers :

mevrouw Sonja Becq, de heren Carl Decaluwe, John Taylor, mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche ;

de heren Jozef Browaeys, Marc Cordeel, Patrick Lachaert, Stefaan Platteau ;

mevrouw Marijke Dillen, de heren Christian Verougstraete, Frans Wymeersch ;

de heren André Kenzeler, Marcel Logist ;

de heer Jo Vermeulen ;

de heer Herman Lauwers.

INHOUD

	Blz.
1. Procedure	4
2. Hoorzitting met de verzoeker	4
2.1. Uiteenzetting door de heer Antoon Despriet	4
2.2. Bespreking	5
2.3. Regeling van de werkzaamheden	5
3. Hoorzitting met de heer Hedwig Van der Borgh, directeur-generaal van ABAFIM, en met de heer Kristof Billiet, hoofd van de dienst Grond- en Bouwbeleid van de stad Oostende	5
3.1. Inleidende toelichting door de heer Hedwig Van der Borgh	5
3.2. Inleidende toelichting door de heer Kristof Billiet	7
3.3. Bespreking	7
4. Besluitvorming	10

DAMES EN HEREN,

1. Procedure

Op 26 november 1999 diende de heer Antoon Despriet een verzoekschrift in betreffende de verkoop van grond van de Vlaamse Gemeenschap aan de stad Oostende. De verzoeker vroeg met name om tegen sociale voorwaarden een parkeergarage onder de zeedijk te kunnen verwerven.

De Commissie bevoegd voor de Verzoekschriften verklaarde het verzoekschrift tijdens haar vergadering van 23 december 1999 ontvankelijk en verwees het voor verdere behandeling door naar de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Huisvesting en Stedelijk Beleid.

De Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Huisvesting en Stedelijk Beleid heeft de verzoeker gehoord op 27 januari 2000. Na de hoorzitting besliste de commissie tevens vertegenwoordigers van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap en van de stad Oostende over deze aangelegenheid te horen. Dat vond plaats op 2 maart 2000.

Tijdens de vergadering van 16 maart 2000 besliste de commissie dat er niet zou worden ingegaan op het concrete verzoek van de heer Despriet. In een schrijven aan het stadsbestuur van Oostende heeft de commissie wel aandacht gevraagd voor de sociale aspecten van een parkeerbeleid.

2. Hoorzitting met de verzoeker

2.1. Uiteenzetting door de heer Antoon Despriet

De heer Despriet verklaart dat hij het voorliggende verzoekschrift heeft ingediend naar aanleiding van de voorgenomen desaffectatie van grond van de Vlaamse Gemeenschap aan de stad Oostende. Het gaat met name om grond gelegen aan de zeedijk in de omgeving van het Casino-kursaal (Albert I-Promenade tussen de IJzerstraat en de Parijsstraat). De verzoeker betreurt dat er bij die verkoop geen sociale verplichtingen worden opgelegd aan de stad. De stad Oostende is van plan om onder de zeedijk ondergrondse garages te bouwen. De heer Despriet vreest dat die garageboxen aan woekerprijzen zullen worden verkocht, zodat ze niet bestemd zullen zijn voor gewone mensen. Hij stelt de vraag of de commissie dit redelijk, opportuun en gegrond vindt.

Volgens de heer Despriet werd de grond in kwestie voor 99 jaar in erfpacht gegeven aan de stad Oostende. Later zou de stad de grond kunnen kopen, en dit zonder enige sociale verplichting.

Op 3 maart 1998 werd er door de Bestendige Deputatie van West-Vlaanderen aan de stad Oostende een bouwvergunning afgeleverd voor de bouw van 213 garages onder de zeedijk. In december 1998 was de richtprijs per garage nog één miljoen frank. Momenteel zou de richtprijs voor diezelfde garages reeds 1,5 miljoen frank bedragen. Volgens de verzoeker zijn er meer belangstellenden dan er garages zijn, zodat er verkocht wordt aan de meest biedende.

De aanbouwprijs van een ondergrondse garage schat de heer Despriet op ongeveer 300.000 frank. Gesteld dat men die ondergrondse garage zou verkopen voor de redelijke som van 600.000 frank, dan betekent dit dat men voor dat klein stukje grond van de Vlaamse Gemeenschap (en dus van alle Vlaamse burgers) nog 900.000 frank moet betalen. De oppervlakte van een dergelijke garage is ongeveer 16 m². Dat zou de prijs van die gemeenschapsgrond – die alle Vlamingen toebehoort – brengen op ongeveer 54.000 fr/m². De heer Despriet is van oordeel dat de gewone burger onmogelijk dergelijke bedragen kan betalen. De garages zijn dus enkel weggelegd voor de welstellende burgers.

De heer Despriet vraagt dat de commissie zich hierover zou bezinnen vooraleer de verkoop van de grond definitief wordt afgesloten. Indien men die garages enkele maanden via een voorkooprecht en met een sociale clausule zou aanbieden, zou de prijs heel wat redelijker zijn en ook binnen de mogelijkheden van de gewone burgers vallen. Volgens de verzoeker zou de Vlaamse Gemeenschap de betrokken grond in erfdienstbaarheid moeten geven en zelf de prijs ervan bepalen. Hij vreest echter dat de Vlaamse minister van Financiën zijn goedkeuring zal geven aan de verkoop.

De heer Despriet is ervan overtuigd dat, wanneer iemand dit dossier voor de Raad van State zou brengen, er veel kans is dat de verkoop niet doorgaat. Verkoop van die grond komt immers niet ten goede aan het algemeen belang. De verzoeker vindt het voor zichzelf niet haalbaar om naar de Raad van State te stappen. De procedure kan immers zeer lang aanslepen en de kosten voor juridische bijstand lopen al snel op.

Ten slotte vraagt de heer Despriet hoe hij bij de Vlaamse Gemeenschap ook een dergelijk uniek

stukje grond kan kopen tegen een schappelijke prijs.

2.2. Bespreking

De heer *Tuur Van Wallendaël* vraagt of de verzoeker, die woont in Zwevegem, bij dit dossier een persoonlijk belang heeft.

De heer *Antoon Despriet* antwoordt dat hij via een erfenis een tweede verblijf in Oostende heeft verworven. Vandaar dat hij geïnteresseerd is om eventueel een garage te kopen. Hij verklaart hierover de minister bevoegd voor Financiën reeds viermaal een schrijven te hebben gestuurd, zonder dat hierop enige respons is gekomen. Nochtans beschikt de spreker over bewijsstukken dat zijn brieven wel degelijk door de minister werden ontvangen. Ook de Vlaamse Ombudsman werd aangesproken, maar die heeft zich onbevoegd verklaard en doorverwezen naar de stad Oostende. Het probleem is echter dat de grond in kwestie nog niet verkocht is aan de stad en dus nog eigendom is van de Vlaamse Gemeenschap.

De heer *Herman De Loor* vraagt zich af of het niet beter is dat de stad Oostende op de betrokken grond garageboxen bouwt en die te koop aanbiedt, dan dat er met die grond niets zou gebeuren.

De heer *Antoon Despriet* kan die stelling bijtreden. Het probleem is echter dat de grond aan 50 à 60.000 fr/m² zal worden verkocht, hetgeen enkel voor mensen met veel geld haalbaar is. Sommige hotels zijn bereid om zelfs tot 100.000 fr/m² te betalen. In de omgeving van de zeedijk is de grond immers zeer schaars. Het gaat dus om een unieke beleving.

De heer *Herman De Loor* merkt op dat het eigenlijk de taak is van de stad Oostende en niet van de Vlaamse Gemeenschap om een sociale clausule te voorzien. Hij vraagt zich af of de verzoeker zich niet beter tot de stad zou wenden.

De heer *Antoon Despriet* meent dat – eens de koop afgesloten is – er geen sprake meer zal zijn van sociale verplichtingen. Overigens kan hij er begrip voor opbrengen dat de stad Oostende probeert de garages zo duur mogelijk te verkopen. Indien de verzoeker over privé-grond zou beschikken, zou hij ook de hoogst mogelijke prijs uit de brand proberen te slepen. De verzoeker verwijst nog naar een schrijven dat hij vanwege de stad Oostende ontving. Daarin geeft men toe dat het de bedoeling is de garages aan een hoge prijs te verkopen. Er wor-

den bedragen genoemd van 1 tot 1,5 miljoen frank. Niettemin wordt in dezelfde brief ook gesteld dat dan nog verkocht zal worden onder de effectieve aanbouwprijs. Dit vindt de verzoeker ongeloofwaardig. Volgens zijn schatting moet die aanbouwprijs rond de 300.000 frank schommelen. Ter vergelijking verwijst de heer Despriet naar de ondergrondse garageboxen aan de Wellingtonrenbaan, die zich op privé-grond bevinden. Het gaat eigenlijk om een grote betonnen doos, met verlichting en een in- en uitrit. Die garages werden verkocht tegen 850.000 frank, grondprijs inbegrepen. Weliswaar moet men bij de prijsbepaling rekening houden met de ligging van de garages. In dat opzicht zijn de garages onder de zeedijk uniek. Het voorbeeld van de Wellingtonrenbaan toont echter wel aan dat men goedkopere garages kan leveren.

De heer Despriet stelt vast dat de stad Oostende een bedrag van 400 miljoen frank wil besteden aan de renovatie van de zeedijk tussen de Thermen en het Casino. De stad wil dit project financieren met de opbrengst van de verkoop van de garages onder de zeedijk. Voor de verzoeker zijn niet zozeer die garages belangrijk. Hij betreurt wel dat de grond in kwestie – die vooralsnog toebehoort aan de Vlaamse Gemeenschap en dus aan alle Vlaamse burgers – enkel door mensen met veel geld zal kunnen worden aangekocht. Hij stelt daar de mogelijkheid van een recht van voorkoop tegenover. In Oostende werd bijvoorbeeld via het recht van voorkoop een groot pand aangekocht om er sociale appartementen van te maken.

2.3. Regeling van de werkzaamheden

Op voorstel van de heer *Jan Penris*, commissievoorzitter, beslist de commissie dat voor de verdere afhandeling van het verzoekschrift er vertegenwoordigers van ABAFIM en van de stad Oostende zullen worden uitgenodigd. Op die manier zal de commissie over alle nodige technische informatie kunnen beschikken.

3. Hoorzitting met de heer Hedwig Van der Borgh, directeur-generaal van ABAFIM, en met de heer Kristof Billiet, hoofd van de dienst Grond- en Bouwbeleid van de stad Oostende

3.1. Inleidende toelichting door de heer Hedwig Van der Borgh

De heer Hedwig van der Borgh schetst het algemeen kader van de verkoop van de grond in kwes-

tie aan de stad Oostende. Voor de verkoop van terreinen die behoren tot de Vlaamse Gemeenschap dient strikt de wetgeving te worden nageleefd. Men maakt een onderscheid tussen het privaat domein en het openbaar domein van de overheid. Wat specifiek de zeedijk betreft, ging het oorspronkelijk om het openbaar domein van de Vlaamse overheid. Het openbaar domein van de overheid kan niet verkocht worden. Er kunnen enkel preciaire rechten op gevestigd worden. Wat echter wel kan – en wat in casu in het voorliggende dossier ook is gebeurd –, is dat er een desaffectatie wordt doorgevoerd waardoor de grond in kwestie wordt overgeheveld van het openbaar naar het privaat domein van de overheid. Hiertoe heeft de minister bevoegd voor Openbare Werken het initiatief genomen. Tot diens bevoegdheid behoort immers de zeewerende functie van de zeedijk.

Het belang van een dergelijke desaffectatie is dat de grond het voorwerp kan worden van een verkoopprocedure. Die verkoopprocedure wordt geregeld door de domaniale wet van 1923, die voor dergelijke verkopen een delegatie verleent aan de minister van Financiën. Die moet volgens de wet bij een verkoop een open procedure volgen, dit wil zeggen via een openbare procedure verkopen aan de meestbiedende. Via de openbare procedure moet de maximalisatie van de inkomsten van de overheid worden gewaarborgd.

Destijds werd de vraag gesteld of de domaniale wetgeving ook van toepassing is op de goederen van Gewesten en Gemeenschappen. Uit de jurisprudentie is gebleken dat die wetgeving wel degelijk van kracht is, voorzover het Vlaams Parlement die wetgeving niet zou wijzigen. Het Vlaams Parlement is daarvoor immers bevoegd en heeft de bepalingen van de domaniale wet van 31 mei 1923 'van overeenkomstige toepassing verklaard op de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaams Gewest' bij het decreet van 20 december 1989 houdende bepalingen tot uitvoering van de begroting (artikel 22).

De domaniale wet stelt uitdrukkelijk dat er moet worden verkocht aan de hoogstbiedende. Aangezien de Vlaamse regering collegiaal beslist, is de bevoegdheid om te verkopen bij delegatie toegekend aan de minister van Financiën en bij subdelegatie aan ABAFIM voor de administratieve uitvoering. ABAFIM beschikt over een uitgebreide handleiding over het domeinbeheer, zodat onregelmatigheden kunnen worden voorkomen. Het domeinbeheer strekt er voornamelijk toe dat de inkomsten die er uit gepuurd worden (deels) terugkeren naar degene die het goed ter beschikking heeft gesteld.

Wat het concrete dossier van de zeedijk betreft, ging het om een openbaar domein van de overheid dat van de federale staat werd overgedragen naar het Vlaamse Gewest ingevolge de wet van 8 augustus 1980. De concrete overdracht vond echter slechts in 1990 plaats. De Vlaamse minister van Openbare Werken heeft op een bepaald moment geoordeeld dat het goed in kwestie kon worden gesaffecteerd. Hij heeft er de minister van Financiën wel op gewezen dat de zeedijk ondanks de desaffectatie een essentiële functie moet blijven vervullen. Als men bijvoorbeeld zou verkopen aan een privé-firma bestaat altijd het gevaar dat die in faling zou gaan, waardoor de zeedijk zou kunnen worden verwaarloosd. Daarom bestond de intentie om de zeedijk te verkopen aan een overheid, in casu de stad Oostende.

Aan de stad Oostende zal het goed worden verkocht aan de hoogste redelijke waarde. Die waarde wordt uiteindelijk geschat door het aankoopcomité, verbonden aan het federale ministerie van Financiën. De samenwerking tussen de gewestelijke en de federale diensten wordt op dit vlak geregeld door een protocol van 5 maart 1985, afgesloten tussen de federale regering en de regeringen van de Gemeenschappen en de Gewesten. Dit protocol werd voor de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest bekrachtigd bij de decreten van 23 december 1986, waarbij deze federale diensten bevoegd verklaard werden voor het uitvoeren van bepaalde vermogensrechtelijke verrichtingen. De Vlaamse Gemeenschap zal zeker en vast niet verkopen onder de waarde geschat door het aankoopcomité.

De domaniale wetgeving bepaalt dat er in principe openbaar moet worden verkocht aan de meestbiedende. Dat zou in casu kunnen betekenen dat er wordt verkocht aan een privé-firma. De minister van Openbare Werken heeft dit echter niet wenselijk geacht gelet op de essentiële functie van de zeedijk. Vandaar zal allicht bij de volgende begrotingscontrole aan het Vlaams Parlement worden voorgesteld om het goed in kwestie exclusief aan de stad Oostende te mogen verkopen. Het feit dat het Vlaams Parlement daarvoor nog geen decretale toestemming heeft gegeven, is de reden dat de verkoop van de grond momenteel nog niet is afgerond.

De heer Van der Borgh besluit dat het goed in kwestie volgens de wet maximaal moet worden gevaloriseerd. Het inbouwen van een sociale clausule in de verkoopovereenkomst zou in die zin tegen de letter en de geest van de wet ingaan. Slechts in zeldzame gevallen wordt daarvan afgeweken. De

spreker haalt in dat verband dossiers aan van instellingen voor bijzondere jeugdzorg in Wingene en Mol. Het personeel beschikte daar over een bescheiden woning. Bij de verkoop werd er voorrang gegeven aan die bewoners indien zij de prijs bepaald door het aankoopcomité wilden betalen. Op voorwaarde dat zij het goed bewoonden en bleven bewonen konden zij het goed kopen aan de door het aankoopcomité geschatte waarde. Deze voorangsregeling kon aldus nog steeds volgens strikt objectieve gronden gebeuren.

3.2. Inleidende toelichting door de heer Kristof Billiet

De heer Kristof Billiet stelt dat de stad Oostende de zeedijk heeft willen renoveren en tegelijkertijd een parkeerprobleem heeft willen oplossen. In die zin werden 209 garageboxen onder de zeedijk gebouwd. Daartoe werden alle nodige procedures gevolgd. Enkel de verkoop van de grond zelf heeft nog niet plaatsgevonden. Die verkoop heeft overigens enkel betrekking op de ondergrond van de zeedijk. De bovengrond en de dijkhelling blijven eigendom van het Vlaamse Gewest.

Verwijzend naar het verzoekschrift van de heer Despriët, merkt de heer Billiet op dat er nooit sprake is geweest van een erfpachtregeling. Een dergelijke regeling werd enkel achter de hand gehouden indien de stad de ondergrond van de zeedijk niet zou kunnen aankopen. De erfpachtformule werd niet overwogen omdat ze niet aanslaat bij de Belgen.

Wat de marktprijzen betreft, verklaart de heer Billiet dat de prijs van garageboxen in de omgeving van de zeedijk (tot 300 à 400 meter van de Albert I-promenade) gemakkelijk kan oplopen van 1,5 tot 1,8 miljoen frank. Het gaat dan om garageboxen die werden verkocht via agentschappen. De stad Oostende heeft in het verleden een vergelijkbare operatie gedaan op het Mijnpaleis waarbij er verkocht werd aan één promotor, die uiteindelijk de winst heeft opgestreken. De aankoopprijs voor de promotor bedroeg 800.000 frank per stuk en hij heeft doorverkocht aan 1,3 à 1,4 miljoen frank. De stad Oostende heeft er nu voor geopteerd dat de verkoop van de garageboxen een gunstige operatie zou zijn zowel voor de stad als de lokale belastingbetaler.

De heer Billiet betwist de stelling van de heer Despriët dat de aanlegkosten slechts 300.000 frank per garagebox zouden bedragen. Volgens cijferge-

gevens van het studiebureau dat de werken heeft gecoördineerd, bedraagt de totale kost van de aanleg van de garages 130 miljoen frank exclusief BTW. Als men daarbij nog de prijs telt van de geschatte waarde van de aankoop – 32 miljoen frank – bekomt men een kostprijs van 900.000 frank per garage. Indien men rekening houdend met deze bedragen verplicht zou worden te verkopen met een sociale clausule, dan zou dit getuigen van onbehoorlijk bestuur. Men kan de stad toch niet verplichten om onder de kostprijs te verkopen.

Inzake de verkoopprocedure moet de stad eerst een schattingsverslag vragen aan de ontvanger van de Registratie of aan het aankoopcomité. De prijzen vermeld in het schattingsverslag zullen als basis dienen bij de openbare verkoop. Gesteld dat die prijs op één miljoen frank wordt geraamd, moet de stad die garageboxen minimaal aan één miljoen frank per stuk verkopen. Als er meerdere gegadigden zijn – hetgeen het geval is – moet er een verkoop per opbod worden georganiseerd. De heer Billiet hoopt dat de verkoopprijs zo gunstig mogelijk zal zijn voor de stad, zodat de zware investeringen aan de zeedijk gedeeltelijk kunnen worden gecompenseerd. Het feit dat de aankoopprocedure zo lang blijft aanslepen bezorgt de stad wel extra lasten, namelijk de intrestlasten die blijven oplopen.

3.3. Bespreking

De heer *Herman De Loor* vraagt nadere toelichting over de overheveling van goederen van het openbaar domein naar het private domein van het Vlaamse Gewest.

De heer *Geert De Bleeckere*, ambtenaar bij ABAFIM, verklaart dat de zeedijk behoort tot het openbaar domein van het Vlaamse Gewest omwille van zijn functie als zeewering. Aangezien de bevoegdheid over de zeewerende functie is overgedragen aan het Vlaamse Gewest, is het Vlaamse Gewest bevoegd voor dat stuk openbaar domein. Omdat het openbaar domein niet kan worden vervreemd moest het eerst gedesaffecteerd worden op initiatief van de minister onder wiens bevoegdheid de zeewering valt, in casu de minister van Openbare Werken. Door de desaffectatie en de inplanting van ondergrondse garageboxen komt de zeewering, naar het oordeel van de minister van Openbare Werken, niet in het gedrang.

De heer *Jan Penris* merkt op dat de verkoop impliciet aan bepaalde voorwaarden is verbonden, met name de verkoop aan een openbaar bestuur.

De heer *Hedwig Van der Borgh* antwoordt dat men theoretisch ook aan speculanten zou kunnen verkopen. Dat zou echter niet in het belang zijn van het Vlaamse Gewest.

De heer *Jan Penris* stelt vast dat uiteindelijk het Vlaams Parlement zijn goedkeuring zal moeten geven voor de verkoop van de grond aan de stad Oostende. Is het denkbaar dat het parlement aan die goedkeuring bepaalde sociale voorwaarden zou verbinden ?

De heer *Hedwig Van der Borgh* verklaart dat het Vlaams Parlement de domaniale wet kan wijzigen. Die wet bepaalt dat er een openbare verkoop moet plaatsvinden. Aan het parlement zal echter voorgesteld worden om in te stemmen met een onderhandse verkoop aan de stad Oostende tegen de redelijke prijs die door het aankoopcomité wordt geschat. Het behoort uiteraard tot de prerogatieven van het parlement om bepaalde extra voorwaarden in te lassen. Maar elke wet/decreet kan door het Arbitragehof getoetst worden op het gelijkheidsbeginsel.

De heer *Jan Penris* vraagt hoe het parlement eventueel tegemoet zou kunnen komen aan de vraag van de verzoeker. Moet het parlement daarvoor voorafgaandelijk de domaniale wet wijzigen of kan het naar aanleiding van de concrete verkoop sociale clausules inlassen, zoals dat ook in Wingene en Mol is gebeurd ?

De heer *Geert De Bleeckere* betwijfelt of de bevoegdheid van het parlement zo ver reikt dat er sociale clausules bij de verkoop kunnen worden ingelast.

Ook de heer *Van der Borgh* laat in het midden of het parlement de bevoegdheid heeft om sociale clausules in te schrijven in de verkoopsovereenkomst. Indien dat zou gebeuren stelt zich alleszins de vraag in welke mate het principe van de gelijkberechtiging kan worden geëerbiedigd. In het geval van Mol en Wingene ging het overigens niet over een sociale clausule. Er werd enkel voorzien in de mogelijkheid dat werknemers van de Vlaamse Gemeenschap die het huis reeds bewoonden een voorrecht zou worden toegekend, met name dat zij konden kopen tegen de prijs die door het aankoopcomité werd vooropgesteld.

De heer *Jacky Maes* heeft bedenkingen bij de term 'woekerprijzen' die in het verzoekschrift wordt gehanteerd. Als de privé-sector gronden aan de zeedijk verkoopt spreekt men over gangbare prijzen, maar als de overheid dat doet worden het ineens

woekerprijzen. Kan men in dit dossier inderdaad spreken van woekerprijzen ?

De heer *Geert De Bleeckere* meent dat deze vraag bij gebrek aan vergelijkingspunten moeilijk met ja of neen te beantwoorden valt. Het gaat immers om de enige garageboxen onder de zeedijk.

De heer *Hedwig Van der Borgh* merkt op dat het aankoopcomité bij de prijsraming ook rekening houdt met de gelegenheidswaarde. Een goed kan immers door bepaalde factoren een meerwaarde krijgen (bijvoorbeeld een bedrijf dat een unieke toegang verkrijgt). De waarde van een goed wordt uiteindelijk bepaald door de markt. Indien het werkelijk om woekerprijzen zou gaan, bestaat de mogelijkheid dat de stad Oostende er niet in slaagt de garageboxen te verkopen. Als de markt bereid is de gevraagde prijs te betalen, kan men echter niet van woekerprijzen spreken. De Vlaamse Gemeenschap komt overigens niet tussen in de relatie tussen de stad en de potentiële kopers. Een verkoop impliceert immers dat alle rechten worden afgestaan.

De heer *Jacky Maes* meent dat mensen die over een eigendom op de zeedijk beschikken in het algemeen wel over de nodige financiële middelen beschikken. Hij vraagt zich af of het denkbaar is dat hoteleigenaars in de omgeving eigenaar zouden worden van alle 209 garageboxen. Als men uitgaat van het principe van de hoogste bieder, is het immers mogelijk dat een gewone burger geen garagebox kan verwerven omdat die niet kan opbieden tegen de middelen die hotelketens kunnen inbrengen. Is het met andere woorden mogelijk dat de garageboxen door één enkele eigenaar zouden worden verworven ?

De heer *Kristof Billiet* antwoordt dat de stad Oostende niet zal ingaan op één bod voor alle garageboxen samen. Er zal box per box verkocht worden, eventueel na opbod als er meerdere kandidaten zijn. Als echter een hotelketen 209 keer de hoogste bieder is, zal die inderdaad alle garageboxen kunnen verwerven.

De heer *Herman De Loor* verklaart het principe van de gemeentelijke autonomie niet te willen schenden. Niettemin heeft hij bedenkingen bij het feit dat in theorie alle garageboxen kunnen worden opgekocht door bijvoorbeeld een hotelketen, wanneer die 209 keer het hoogste bod doet. Is het denkbaar dat de stad een clausule invoert waardoor er per persoon slechts 1 à 2 garages kunnen worden aangekocht. Op die manier zou men de minder kapitaalkrachtigen ook een kans geven. De

spreker beseft wel dat deze stelling enigszins in tegenstrijd zou kunnen zijn met de principes van goed bestuur.

De heer *Jacky Maes* stelt dat de garageboxen onder de zeedijk vooral voor de toeristen met verblijf op de zeedijk belangrijk zijn. Inwoners van de binnenstad zullen zeker niet geneigd zijn om onder de zeedijk een garagebox te kopen. Indien men zou verkopen met een sociale clausule – waar de spreker overigens bedenkingen bij heeft – stelt zich de vraag wat er met de eigendom moet gebeuren in geval van erfenis of een latere doorverkoop. Volgens de spreker situeren de sociale clausules zich in de sector van de sociale huisvesting en de verkoop van deze garageboxen kan zeker niet onder die noemer worden gevat.

De heer *Kristof Billiet* is van mening dat de stad theoretisch een sociale clausule zou kunnen opleggen zoals door de heer De Loor voorgesteld. Daardoor zal de opbrengst wel worden beperkt. De verkoop per opbod waarborgt echter kansen voor iedere potentiële koper. Het is weinig waarschijnlijk dat één firma alle garageboxen opkoopt door 209 keer het hoogste bod uit te brengen. De parkings in kwestie zijn vooral in het zomerseizoen en tijdens de weekends zeer gegeerd. Ter voorbereiding van de bouw van de garageboxen onder de zeedijk werd een telling uitgevoerd van de aanwezige parkings en het aantal appartementen en bewoners binnen een straal van 500 meter vanaf de zeedijk. Daaruit is een ernstig tekort aan parkeermogelijkheden gebleken. Om die reden werd het plan opgevat om de parkings onder de zeedijk te bouwen. De spreker voegt hier nog aan toe dat de minister in zijn desaffectatiebesluit verboden heeft van de ondergrondse parking een rotatieparking te maken. Dat zou immers niet passen in de mobiliteitsconvenant. De parkings moeten met andere woorden verkocht worden.

De heer *Jacky Maes* vraagt wat de stad Oostende zal doen met de opbrengst van de verkoop van de garageboxen.

De heer *Kristof Billiet* verklaart dat de stad met de opbrengst in de eerste plaats de aangegane leningen vervroegd zal terugbetalen. Er wordt gerekend op een voldoende opbrengst zodat de stad de volledige leningslast voor de garages zal kunnen terugbetalen. Indien er toch een meeropbrengst zou zijn, wordt die in dank aanvaard om de renovatie van de zeedijk mede te bekostigen. De verwachting is evenwel dat de stad voor die renovatie zal moeten bijleggen.

De heer *Jan Penris* vraagt of de stelling van de heer Despriet dat de kostprijs van de ondergrondse parkings aan de Wellingtonrenbaan 850.000 frank per stuk bedraagt, kan worden bevestigd. Verder informeert hij naar de stand van de werkzaamheden. Zijn er op dit ogenblik reeds garages gebouwd? Zo ja, onder welke juridische constructie is dat dan gebeurd, vermits men dan gebouwd heeft op gronden die nog aan de Vlaamse Gemeenschap toebehoren?

In verband met de garages aan de Wellingtonbaan, antwoordt de heer *Kristof Billiet* dat die werden gebouwd door een privé-vennootschap op privégrond. De kostprijs per garagebox schommelde inderdaad tussen 850.000 en één miljoen frank. Met de opbrengst werden renovatiewerken aan de Wellingtonrenbaan uitgevoerd. De spreker meent dat er qua kostprijs geen vergelijking mogelijk is tussen de garages aan de Wellingtonrenbaan en die onder de zeedijk. Voor het vrijwaren van de zeewerende functie moest voor de garageboxen onder de zeedijk immers een extra kost worden betaald van 45 miljoen frank. Dergelijke extra kosten heeft de privé-eigenaar aan de Wellingtonrenbaan niet moeten opbrengen.

Wat de stand van de werkzaamheden betreft, stelt de heer Billiet dat de bouwwerken zijn aangevat in het najaar van 1997 op basis van het bouwrecht verkregen van AWZ. Zonder een dergelijk bouwrecht had de gemachtigde ambtenaar overigens nooit een bouwvergunning verleend. Momenteel zijn de werken zo goed als voltooid. In afwachting van de mogelijkheid om de garageboxen verder te verkopen, worden een aantal ervan verhuurd.

De heer *Herman De Loor* stelt vast dat alleen de ondergrond van de zeedijk wordt verkocht aan de stad Oostende. Wie zal er verantwoordelijk zijn indien er zich een schadegeval zou voordoen?

De heer *Kristof Billiet* merkt op dat de stad Oostende ook vandaag verantwoordelijk is voor het onderhoud van de zeedijk en de dijksglooiing. Het herstellen van tegels en dergelijke is zelfs een verplichting die op de stad rust. De stad zorgt dus voor de bevoering en de aankleding van de dijk. Enkel de meer structurele aspecten – bijvoorbeeld de zeewerende functie – worden door de Vlaamse overheid gefinancierd. Door de voorwaarden die door AWZ werden opgelegd, is de kans op een schadegeval trouwens zeer miniem. Wel is het mogelijk dat er schade wordt veroorzaakt door een privé-persoon, maar in dat geval is het causaal verband vlug gelegd en zal de verzekering van die privé-persoon worden aangesproken.

De heer *Jan Penris*, voorzitter van de commissie, verleent het laatste woord aan de heer *Alfons Despriet*, verzoeker in dit dossier.

De heer *Antoon Despriet* toont zich verheugd dat de gronden momenteel nog eigendom zijn van de Vlaamse Gemeenschap. Hij kan begrip opbrengen voor het standpunt van ABAFIM, die uiteraard de vigerende wetgeving moet naleven bij de verkoop van de grond in kwestie. Ten aanzien van de heer *Billiet* merkt hij op dat de richtprijs voor de garageboxen in december 1998 nog 900.000 tot één miljoen frank bedroeg. Twee maanden later was de richtprijs al opgelopen tot 1,5 miljoen frank en was er sprake van een verkoop per opbod.

Met betrekking tot de Wellingtonrenbaangarages werd de eerste nog verkocht aan 850.000 frank. Momenteel zijn er daar nog vijf garages te koop tegen een prijs van 900.000 frank, de kostprijs van de grond inbegrepen. Die garages zijn overigens 30% groter dan die onder de zeedijk (21 m² tegenover 16,5 m²). In het licht van die cijfers lijkt het de heer *Despriet* onwaarschijnlijk dat de bouwkosten voor de garages onder de zeedijk 900.000 frank zouden bedragen. Dat laatste bedrag is moeilijk controleerbaar voor een gewone burger. Enkel deskundigen die het bestek van de eerste tot de laatste dag opvolgen, kunnen dit controleren.

De heer *Despriet* betreurt dat de garageboxen allicht door kapitaalkrachtigen zullen worden opgekocht. Een hotel dat behoefte heeft aan tien parkeerplaatsen, zal die zonder problemen kunnen verwerven. De gewone man zal echter uit de boot vallen. De spreker verwijt de stad Oostende nochtans niet dat zij aan de hoogste bieder zal verkopen. Dat is immers een daad van goed bestuur. Hij staat wel negatief tegenover het voornemen van de Vlaamse Gemeenschap om de grond zonder sociale clausule te verkopen. Hij roept de aanwezige fracties op om via het Vlaams Parlement toch een sociale clausule te voorzien. Tenslotte bevindt de grond zich nog steeds in handen van de Vlaamse Gemeenschap.

De heer *Despriet* bedankt de leden van de commissie voor de aandacht die er aan het verzoekschrift werd besteed en voor de kritische vragen die er gesteld werden. Hij verwacht echter niet dat er aan zijn verzoek zal worden tegemoetgekomen. Niettemin is hij verheugd te hebben kunnen ervaren hoe het politieke spel gespeeld wordt.

De heer *Jan Penris*, voorzitter van de commissie, bedankt de genodigden voor hun gewaardeerde bijdrage aan de hoorzitting. Wat de verdere behan-

deling van het verzoekschrift betreft, stelt hij dat het iedere fractie vrijstaat hieromtrent een initiatief te nemen. Het dossier kan ook opnieuw ter sprake komen als aan het Vlaams Parlement bij de begrotingscontrole wordt voorgesteld zijn goedkeuring te hechten aan de verkoop van de grond.

4. Besluitvorming

De heer *Jan Penris* is van oordeel dat men in dit dossier een evenwicht zou moeten kunnen vinden tussen enerzijds het recht en de plicht van de stad Oostende om een gedegen parkeerbeleid uit te tekenen, en anderzijds de vaststelling dat parkeren niet alleen de zaak van een kapitaalkrachtige elite mag zijn.

De heer *Herman De Loor* heeft er begrip voor dat de stad Oostende initiatieven neemt om bepaalde parkeerproblemen op te lossen. Anderzijds mag het verwerven van een garage niet het privilege zijn van financieel begoede mensen. Ook minder kapitaalkrachtige mensen moeten de mogelijkheid hebben om zich een garage aan te schaffen. Een pasklare oplossing ligt niet voor de hand, ook al omdat men de autonomie van de gemeenten moet respecteren. Niettemin stelt de spreker voor om in een vrijblijvend (want zonder juridische gevolgen) schrijven aan de stad Oostende aandacht te vragen voor de sociale aspecten van het parkeerbeleid.

Ook de heer *Dirk Holemans* vindt de gemeentelijke autonomie een belangrijk gegeven. Hij waarschuwt voor het creëren van precedents, in die zin dat het niet de bedoeling kan zijn dat het parlement rechtstreeks gaat ingrijpen in gemeentelijke bevoegdheden. Men kan wel in een schrijven vragen dat een aantal bekommernissen die bij de behandeling van het verzoekschrift tot uiting zijn gekomen, door het stadsbestuur worden overwogen bij de verdere lokale besluitvorming in het dossier van de garageboxen onder de zeedijk.

De heer *Mark Van der Poorten* ziet eigenlijk het nut niet in van een schrijven. Het gaat hier immers duidelijk om een zaak van gemeentelijke autonomie. Iedere stad of gemeente moet autonoom het eigen domein kunnen inrichten. In die zin tekent hij voorbehoud aan bij een eventueel schrijven aan de stad.

De heer *Jan Penris* ontkent dat het de bedoeling van de commissie zou zijn om zich te mengen in een louter lokaal dossier. De commissie is echter gevat door een verzoekschrift, waaraan er toch een

gevolg moet worden gegeven. Een aantal commissieleden vindt immers de aangebrachte argumenten van de heer Despriet niet helemaal onterecht. De stad Oostende kan dan nog in volle autonomie beslissen om al dan niet rekening te houden met het schrijven. Mogelijk kan de stad Oostende ook aantonen dat er voldoende parkeerplaatsen voor algemeen gebruik aanwezig zijn, zij het dat die niet noodzakelijk onder de zeedijk moeten liggen.

De heer *Herman De Loor* wil zeker niet tornen aan de gemeentelijke autonomie. Dat neemt niet weg dat men ten aanzien van de stad Oostende aandacht kan vragen voor de sociale aspecten van een parkeerbeleid.

De heer *Julien Demeulenaere* merkt op dat de vrije markt moet kunnen spelen. Tevens is hij van oordeel dat de hoge prijs van de parkeerboxen mede veroorzaakt wordt door de ondergrondse aanbouw van de garages. Het gaat dus niet zomaar om een parkeerplaats. Rekening houdend met deze argumenten, roept de spreker op tot enige realiteitszin. Hij wijst er verder op dat de stad Oostende veel sociale woningen telt die voorzien zijn van een garage. Die bevinden zich weliswaar niet in het centrum van de stad of in de omgeving van de zeedijk.

Volgens de heer *Dirk Holemans* moet niet de individuele bekommernis van de indiener aan de basis liggen van het schrijven. Er moet een meer algemene bezorgdheid uit blijken. Hij merkt verder op dat men in de toekomst voorzichtig moet omspringen met het behandelen van verzoekschriften met een sterk individuele, casuïstische invalshoek. Uiteindelijk moet het parlement mee het algemeen belang bewaken. Als men verschillende vergaderingen bijeenroept en mensen uitnodigt om te horen, zou het moeten gaan om dossiers die het individueel belang overstijgen. Anders dreigt het parlement overstelpt te worden met verzoekschriften die louter een individueel belang tot voorwerp hebben.

De heer *Jan Penris* wijst erop dat het recht om verzoekschriften in te dienen grondwettelijk is vastgelegd en dat het parlement dus niet anders kan dan ook aan individuele verzoekschriften gevolg te geven.

De heer *Herman de Loor* beaamt dat uit het schrijven niet mag blijken dat de commissie er op aandringt dat de heer Despriet een goedkope garage zou moeten krijgen. Uit de brief moet blijken dat de stad om een parkeerprobleem op te lossen garageboxen moet kunnen terbeschikkingstellen aan kooplustigen en dat daarbij de vrijemarkteconomie

kan spelen. Er moet echter ook aandacht zijn voor de sociale aspecten van een parkeerbeleid.

Volgens de heer *Mark Van der Poorten* moet men ook rekening houden met de bestuurlijke aspecten die aan een beslissing ten grondslag liggen. Er werden immers schattingen opgemaakt die men niet zomaar naast zich neer kan leggen.

Mevrouw *Dominique Guns* wijst erop dat het verzoek van de heer Despriet duidelijk betrekking heeft op het verwerven van een private parkeerbox onder de zeedijk en niet op een openbare parkeerplaats. Uiteraard moet de stad voldoende openbare parkeerplaatsen aanbieden aan de inwoners, bijvoorbeeld via het systeem van de bewonerskaarten.

De heer *Julien Demeulenaere* vreest dat men zich belachelijk zal maken als zal blijken dat de stad Oostende nu reeds voldoende openbare parkeerplaatsen aanbiedt.

De heer *Herman De Loor* stelt dat men vanuit het parlement niet moet nagaan of de stad Oostende wel een voldoende sociaal of ander beleid voert.

De heer *Jan Penris* besluit dat men via het schrijven de heer Despriet niet de indruk mag geven dat hij als individu recht heeft op een eigen parkeerbox onder de zeedijk tegen sociale voorwaarden. Men kan de stad wel vragen dat zij in haar algemeen parkeerbeleid rekening zou houden met sociale aspecten en in die zin voldoende openbare – naast private – parkeerplaatsen ter beschikking zou stellen. Een ontwerpbrief in die zin zal ter goedkeuring aan de commissie worden voorgelegd.

De verslaggevers,

Dirk HOLEMANS

Jan PENRIS

De voorzitter,

Jan PENRIS