

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



Zitting 2008-2009

20 april 2009

VOORSTEL VAN DECREET

– van de heer Patrick Lachaert, mevrouw Joke Schauvliege, de heren Bart Martens en Patrick De Klerck, mevrouw Tinne Rombouts en de heer André Van Nieuwkerke –

houdende vaststelling en realisatie van de rooilijnen

HOORZITTING

VERSLAG

**namens de Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en
Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed
uitgebracht door de heer Karlos Callens**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Patrick Lachaert.

Vaste leden:

de heren Pieter Huybrechts, Leo Pieters, Stefaan Sintobin,
mevrouw Marleen Van den Eynde, de heer Frans
Wymeersch;

de heer Lode Ceysens, de dames Tinne Rombouts, Joke
Schauvliege, de heer Jan Verfaillie;

de heren Karlos Callens, Patrick De Klerck, Patrick Lachaert;
de heren Jos Bex, Bart Martens, André Van Nieuwkerke.

Plaatsvervangers:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Felix Strackx, Wim
Van Dijck, mevrouw Gerda Van Steenberge;

de heren Jos De Meyer, Erik Matthijs, Frans Peeters, Johan
Sauwens;

de dames Stern Demeulenaere, Hilde Eeckhout, Dominique
Guns;

de heren Ludo Sannen, Joris Vandenbroucke, Jo Vermeulen.

Toegevoegde leden:

de heer Rudi Daems;

de heer Jan Peumans.

Zie:

2185 (2008-2009)

- Nr. 1: Voorstel van decreet
- Nr. 2: Amendementen

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed hield op 14 april 2009 een hoorzitting over het voorstel van decreet van de heer Patrick Lachaert, mevrouw Joke Schauvliege, de heren Bart Martens en Patrick De Klerck, mevrouw Tinne Rombouts en de heer André Van Nieuwkerke houdende vaststelling en realisatie van de rooilijnen.

Er werden vertegenwoordigers van de afdeling Juridische Dienstverlening van het departement Mobiliteit en Openbare Werken en van het Agentschap Wegen en Verkeer gehoord.

1. Inleidende uiteenzettingen

De heer Patrick Lachaert, voorzitter: We horen vandaag vertegenwoordigers van de afdeling Juridische Dienstverlening van het departement Mobiliteit en Openbare Werken en van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).

De Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), de Vereniging van Vlaamse Provincies (VVP) en Infrabel, dat is de infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorwegnet, werden uitgenodigd maar laten zich verontschuldigen. De VVSG en de VVP werden eerder om een reactie gevraagd bij de voorbereiding van het voorstel van decreet. Die schriftelijke standpunten zijn beschikbaar. Met de opmerkingen van beide verenigingen werd groten-deels rekening gehouden in de definitieve versie van het voorstel van decreet. Er is vandaag ook een schriftelijke reactie van Infrabel toegekomen, dat niet tijdig een vertegenwoordiger kon aanduiden.

Mevrouw Carol Vercarre, afdeling Juridische Dienstverlening van het departement Mobiliteit en Openbare Werken: Wij vinden het voorstel van decreet positief. De rooilijnen vormen een complexe materie. Men moet meestal op heel oude rechtspraak en rechtsleer terugvallen. We zijn blij met deze modernere regeling voor gemeenten en gewest.

We krijgen op de afdeling Juridische Dienstverlening vaak vragen van gemeenten die willen weten welke procedure ze juist moeten volgen. Dat zal hiermee worden uitgeklaard. Burgers telefoneren soms omdat hun gemeente denkt dat er nog een oud rooilijnplan bestaat, maar er zelf geen sporen meer van terugvindt. Dan moeten wij gaan opzoeken of er ooit een plan bekrachtigd werd bij koninklijk besluit. Vorig jaar deed zich in Gent een geval voor waarbij

men plots rekening moest houden met een rooilijnplan dat al honderd jaar niet meer werd toegepast maar evenmin was opgeheven. Het is dus goed dat er een nieuwe en duidelijke regeling komt. Hopelijk zal men daar gebruik van maken om al die oude plannen op te kuisen.

We vinden het logisch dat nog eens wordt vastgesteld dat dit tot het wegenrecht behoort. De rooilijnen zijn immers steeds in de eerste plaats een instrument voor de wegbeheerder geweest. Bovendien blijft een gelijktijdige opmaak met het ruimtelijke uitvoeringsplan (RUP) mogelijk. Als de overheid dat wil, kan ze dat in één en dezelfde procedure regelen.

De indieners van het voorstel van decreet hebben niet zomaar iets nieuws uitgevonden, ze hebben zich laten inspireren door de procedures van het decreet Ruimtelijke Ordening. Dat vinden we ook positief.

Het is logisch dat autosnelwegen worden uitgesloten omdat daar een afzonderlijk regime voor bestaat. Er zijn geen rooilijnen langs autosnelwegen.

De verbodsbepalingen in artikel 16 worden in vergelijking met het vroegere artikel in het decreet Ruimtelijke Ordening uitgebreid naar de achteruitbouwstroken. Met de nieuwe uitzonderingen voor bijvoorbeeld gevelisolatie en monumenten hebben wij ook geen problemen.

Het is goed dat onze ambtenaren van AWV voortaan controle kunnen uitoefenen. We kregen toch geregeld telefoontjes van ambtenaren die wisten dat er bij een bouwwerk een inbreuk werd gepleegd op de rooilijn. Als ze vroegen om daartegen op te treden, had de gemeentepolitie of de stedenbouwkundig ambtenaar andere prioriteiten. Onze ambtenaren hebben nu nog niet het recht om zelf de bouwplaats te betreden en een proces-verbaal op te stellen. Met het nieuwe voorstel van decreet wordt dat wel mogelijk.

Voor ons is het voorstel logisch en goed opgevat.

De heer Lieven De Sadeleer, districtshoofd in Aalst van het AWV: Ik zal de praktische implicaties belichten. Momenteel zijn wij als ambtenaar verplicht om de bestaande rooilijn, dus de ontworpen rooilijn, te laten toepassen. De ontworpen rooilijn is echter niet altijd door een koninklijk besluit bekrachtigd. Als dat niet is gebeurd, ontbreekt elke rechtsgrond.

Er zijn anderzijds rooilijnen die wel bij koninklijk besluit zijn bekrachtigd maar die volledig achterhaald zijn. Daarmee heb ik het over rooilijnen uit de jaren veertig en vijftig, dus zelfs vóór de Belgische wegnormen uit de jaren zestig. Andere rooilijnen zijn van recentere datum, bijvoorbeeld van de jaren

tachtig, en geven een duidelijker beeld van de huidige weginfrastructuur en noden. Er zijn dus verschillende categorieën van rooilijnen.

De ontworpen rooilijnen die niet bij koninklijk besluit bekrachtigd zijn, stuiten op verzet bij de Raad van State. Als een particulier een aanvraag heeft ingediend waarover de bevoegde ambtenaar heeft geoordeeld dat het niet kan om daar een woning te bouwen of een afsluiting te zetten, omdat die door een ontworpen rooilijn worden gesneden, dan worden we teruggefloten als die particulier beroep aantekent bij de Raad van State. We moeten dus voortdurend tussen wal en schip manoeuvreren. Het voorstel van decreet kan daarvoor een oplossing bieden.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Patrick Lachaert, voorzitter: De commissieleden hebben waarschijnlijk ook allen een e-mailbericht van de Beroepsvereniging van de Vastgoedsector (BVS) gekregen. De BVS vraagt ons te bekijken of er geen probleem rijst als een rooilijn bijvoorbeeld op vier meter is vastgesteld, en er wordt een verkaveling aangevraagd naast die rooilijn, waardoor de rooilijn moet worden verbreed tot bijvoorbeeld acht meter. De vereniging vreest moeilijkheden in dergelijke gevallen.

Ik heb de BVS al laten weten dat het voorstel van decreet op dit vlak geen bijzondere moeilijkheden zal scheppen. Normaliter wordt er, als de rooilijn verschuift, een nieuw dossier ingediend met de verantwoording waarom het bijvoorbeeld acht meter moet worden. Als er een nieuw dossier wordt ingediend en dit wordt behoorlijk gemotiveerd, kan er een nieuwe rooilijn worden vastgesteld. Ik begrijp de bezorgdheid van de BVS dus niet goed.

De heer Jan Peumans: Ik vind het positief dat het decreet over de rooilijnen er nu eindelijk komt. Het probleem doet zich vooral voor langs gewestwegen. Die ervaring heb ik toch als lokale bestuurder. Soms zijn er nog rooilijnen van het ministerie van Openbare Werken die dateren van de jaren zestig. De Vlaamse overheid gaat nu nieuwe rooilijnplannen opstellen. Maar wanneer gaat ze dat doen? Dat is voor mij een fundamentele vraag.

De heer Lieven De Sadeleer: De vraag is duidelijk en ik kan ze perfect begrijpen. We stellen voor de gewesten een bepaald sjabloon voorop. In de jaren zestig was er een bepaald sjabloon: dat waren de beruchte wegennormen, negen, elf en dertien meter vanaf de as van de weg. Vandaag is dat niet meer van toepassing. In de jaren zestig was alles gericht op een grote doorstroming, terwijl we ons nu meer

focussen op verkeersveiligheid, en niet alleen op doorstroming. Dat is een totaal andere invalshoek ten opzichte van de jaren zestig.

Het brengt met zich dat we dat volledig moeten herbekijken. We maken tabula rasa met de wegennormen van de jaren zestig. We bekijken in functie van de categorisering van gewestwegen welk profiel het meest geschikt is. Uiteraard is dat niet te nemen of te laten, maar we moeten wel een bepaalde structuur vooropstellen. Primaire wegen, secundaire wegen I, II en III en ook de lokale wegen. Voor al die categorieën zal een bepaald sjabloon worden ontwikkeld. Dat is momenteel volop in voorbereiding door het Agentschap Wegen en Verkeer.

De heer Jan Peumans: Het wordt dus afwachten. De buitendiensten van Openbare Werken geven nog altijd advies op basis van rooilijnplannen van vroeger, opgesteld in het kader van de doorstroming en van de mogelijke verbreding naar een twee- of vierbaansweg, terwijl dat nu vaak bijna landelijke wegen zijn geworden. Ik hoop dat de overheid snel tot actie overgaat.

De heer Lieven De Sadeleer: In principe kunt u het zelfs scherper stellen. Het is de bedoeling dat gewestwegen waar een bepaald streefbeeld voorhanden is – momenteel is dat het geval bij een minimum aantal wegen – een zekere rechtsbasis krijgen. Terwijl nu een aanvraag moet worden beoordeeld op rooilijnen die bekrachtigd zijn door de koninklijke besluiten uit de jaren vijftig of zestig. Nu moet men dus zijn kop in het zand steken en dat streefbeeld naast zich neerleggen.

De heer Pieter Huybechts: Mijnheer de voorzitter, wat gaat er gebeuren met de opmerkingen die Infrabel vandaag nog schriftelijk heeft overgemaakt? Ik lees dat Infrabel beweert dat het Vlaamse Gewest niet bevoegd kan worden geacht om maatregelen te nemen ten aanzien van openbaar domein waarvoor expliciet is voorzien dat de federale overheid bevoegd is. Wordt daar rekening mee gehouden?

De heer Patrick Lachaert, voorzitter: Volgens mijn inlichtingen is het voorstel van decreet niet van toepassing op de spoorwegen. Er worden geen rooilijnen vastgesteld ten aanzien van de spoorwegen.

Mevrouw Carol Vercarre: Dat is correct.

De heer Pieter Huybechts: Ze zijn in deze zaak dus geen betrokken partij?

De heer Patrick Lachaert, voorzitter: De grensbepaling van de spoorwegen gebeurt niet door rooilijnen. Het is een eigendoms grens en er is dus geen rooilijn nodig. Natuurlijk schrijft Infrabel een brief

met de gebruikelijke vraag om in alle procedures te worden gehoord.

De heer Wymeersch heeft nog een vraag bij een amendement dat de Vlaams Belangfractie overweegt.

De heer Frans Wymeersch: Het gaat over artikel 17, paragraaf 1, tweede lid, waarin staat: “Wil de eigenaar de tussenliggende strook niet aankopen, dan heeft het openbaar bestuur het recht zijn gehele eigendom te onteigenen mits een vergoeding van de waarde die gold voor de aanvang van de werken”. Als wij dit goed begrijpen, betekent dit in de praktijk dat als de wegenis versmalt, de eigenaar, wil hij met zijn pand terug tot aan de rooilijn komen, het recht op voorkoop heeft, maar dat, als hij daar geen gebruik van wenst te maken of dat niet kan, bijvoorbeeld om financiële redenen, de overheid het recht heeft om de hele eigendom te onteigenen. Dat vinden wij nogal drastisch. Interpretieren wij dit juist?

De heer Patrick Lachaert, voorzitter: Het is de bedoeling dat de eigenaar grenst aan het openbaar domein, vandaar dat hij de gelegenheid krijgt om het stuk aan te kopen, maar volgens de fractie van de heer Wymeersch weegt het alternatief nogal zwaar: van wie bijvoorbeeld de vijf vierkante meter die hem scheidt van het openbaar domein niet wil of kan kopen, kan de hele eigendom worden onteigend.

Bij een aankoop is er dus geen probleem, het probleem ontstaat wanneer men niet wil of kan aankopen.

Mevrouw Carol Vercarre: Het gaat doorgaans maar om een paar vierkante meter.

De heer Frans Wymeersch: Laten we een perceel met aan de straatzijde 25 lopende meter als voorbeeld nemen. En laten we de rooilijn bijvoorbeeld met drie meter opschuiven. Dan gaat het dus om 75 vierkante meter, stel aan 250 euro per vierkante meter. Dat komt uit op het niet onaardige bedrag van 18.750 euro. Er zullen altijd eigenaars zijn die een dergelijk bedrag niet kunnen ophoesten, mensen die een lening moeten aangaan. Zij zullen worden geconfronteerd met het alternatief: het recht van de overheid om de hele eigendom te onteigenen. Dat is nogal drastisch.

Mevrouw Carol Vercarre: Volgens mij heeft het Vlaamse Gewest dit nog nooit gedaan. Die bepaling komt waarschijnlijk uit de oude wet op de moerassen (wet van 16 september 1807 betreffende het droogleggen van moerassen), want daarin was dit ook voorzien.

De heer Leo Pieters: Het is niet dat er een strook wordt afgenomen, de eigenaar wordt verplicht om een stuk bij te kopen. Als er een deel wordt afgenomen wegens nutsvoorzieningen of algemeen nut, en de hele eigendom wordt onteigend, dan gaat het om algemeen nut, maar in dit geval is er geen algemeen nut mee gemoeid.

De heer Patrick Lachaert, voorzitter: De vraag is: als de aanpalende eigenaar niet aankoopt, wat gebeurt er dan? Men zit daar met een strook die niet of niet meer wordt gebruikt door het gewest, maar die er – zoals men dat noemt – vaag ligt: het blijft eigendom van het gewest, het onderhoud is voor het gewest en voor de rest grenst de privé-eigendom uiteindelijk nog altijd aan het openbaar domein, maar er ligt een niet onderhouden strook tussen. We zullen dit verder bekijken in de artikelsgewijze bespreking. Eventueel kunnen we een amendement indienen.

Ik dank de deelnemers aan de hoorzitting voor hun bijdrage aan de werkzaamheden van de commissie.

De verslaggever,

Karlos CALLENS

De voorzitter,

Patrick LACHAERT