



Vlaams
Parlement

stuk **2438** (2013-2014) – Nr. 2
ingediend op 14 april 2014 (2013-2014)

Voorstel van decreet

van de heren Sas van Rouveroij, Marino Keulen en Egbert Lachaert,
mevrouw Lydia Peeters en de heer Bart Tommelein

houdende afschaffing van de afstand van meerwaarde
bij werken aan woningen en gebouwen
gelegen in reservatiestroken

Verslag

namens de Commissie voor Leefmilieu, Natuur,
Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed
uitgebracht door mevrouw Valerie Taeldeman

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Bart Martens.

Vaste leden:

de heren Robrecht Bothuyne, Lode Ceyskens, de dames Tinne Rombouts, Valerie Taeldeman;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Pieter Huybrechts, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de dames Gwenny De Vroe, Mercedes Van Volcem;
de heren Bart Martens, Jurgen Vanlerberghe;
mevrouw Tine Eerlingen, de heer Wilfried Vandaele;
de heer Ivan Sabbe;
de heer Hermes Sanctorum.

Plaatsvervangers:

de dames Karin Brouwers, Veerle Heeren, de heren Johan Sauwens, Jan Verfaillie;
mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijck, Wim Wienen;
de heren Karlos Callens, Dirk Van Mechelen;
de heer Steve D'Hulster, mevrouw Michèle Hostekint;
de heren Piet De Bruyn, Marius Meremans;
de heer Boudewijn Bouckaert;
de heer Dirk Peeters.

Stukken in het dossier:

2438 (2013-2014) – Nr. 1: Voorstel van decreet

De Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed behandelde op 2 april 2014 het voorstel van decreet van de heren Sas van Rouveroij, Marino Keulen en Egbert Lachaert, mevrouw Lydia Peeters en de heer Bart Tommelein houdende afschaffing van de afstand van meerwaarde bij werken aan woningen en gebouwen gelegen in reservatiestroken (*Parl. St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2438/1).

1. Toelichting door de heer Sas van Rouveroij

De heer *Sas van Rouveroij* duidt de context van het voorstel van decreet aan de hand van het dossier van het Schipdonkkanaal. Op 24 maart 1978 is het gewestplan Eeklo-Aalter goedgekeurd. Er werd voorzien in een mogelijke verbreding met een reservatiestrook. Die verbreding zou de haven van Zeebrugge een betere ontsluiting moeten bieden. Vele decennia later blijven een concrete beslissing en dus ook onteigening uit. Open Vld heeft dat herhaaldelijk aangeklaagd, maar ook de zittende Vlaamse Regering zal er niet in slagen over het dossier uitspraak te doen, stelt het lid.

Dat heeft verstrekkende gevolgen voor eigenaars van woningen en gebouwen in de bewuste reservatiestrook, die zich beperkt weten in het genot van hun eigendomsrechten. Artikel 4.3.8, §2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening bepaalt dat geen stedenbouwkundige vergunning kan worden afgeleverd voor een constructie in een reservatiestrook, behalve als voldaan is aan een van de vermelde voorwaarden. De tweede voorwaarde behelst de optie waarbij uit de adviezen van de bevoegde instanties blijkt dat de reservatiestrook niet binnen de vijf jaar na afgifte van de vergunning zal worden aangewend voor de uitvoering, bescherming of instandhouding van de handelingen zoals vermeld in het eerste lid. In geval van onteigening na verstrijken van de termijn, vermeld in het eerste lid, punt 2, wordt bij het bepalen van de vergoeding geen rekening gehouden met de waardevermeerdering die uit de vergunde werken voortvloeit. Het behelst in essentie een afstand van de waardevermeerdering.

Een gelijke redenering keert terug in het Rooilijndecreet van 2009, dat in artikel 16 bepaalt dat in afwijking van het eerste lid, een stedenbouwkundige vergunning mag worden verleend die afwijkt van de rooilijn als uit het advies van de wegbeheerder blijkt dat de rooilijn niet binnen de vijf jaar na afgifte van de stedenbouwkundige vergunning zal worden gerealiseerd. Bij onteigening na het verstrijken van de termijn wordt bij het bepalen van de vergoeding geen rekening gehouden met de waardevermeerdering die uit de vergunde handelingen voortvloeit.

De bouwheer moet de afstand van meerwaarde ondertekenen, waarmee hij verklaart geen rechten te kunnen claimen uit de mogelijke meerwaarde die een onroerend goed zou hebben opgebouwd door vergunde bouw- of verbouwingswerken, en dat voor het deel dat bezwaard is door bijvoorbeeld een reservatiestrook of rooilijn.

Wat zijn de implicaties voor de betrokken burger, eigenaar van een bedrijf of particulier? De financiële gevolgen van het feit dat bij de overheid niets beweegt, worden afgewenteld op eigenaars van woningen of gebouwen in bijvoorbeeld een reservatiestrook. Niemand daar durft nog te investeren in zijn onroerend goed, stelt het lid. Dat heeft op zijn beurt gevolgen voor het wooncomfort, maar ook voor de bouwfysische veiligheid. De investering kan als dusdanig bij onteigening niet worden gerecupereerd. Het lid kent een aantal schrijnende verhalen en slachtoffers. Begin juli 2013 bracht hij in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken een aantal van die verhalen (*Hand.* VI.Parl. 2012-13, C267). Dat een overheid zoiets toelaat, noemt hij niets minder dan een daad van onbehoorlijk bestuur.

Het Agentschap Waterwegen en Zeekanaal leverde recent nog een aantal adviezen af in het dossier. Daaruit en uit het antwoord van mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, blijkt volgens het lid duidelijk dat er geen werken gepland zullen worden in de reservatiezone binnen de vijf jaar. Minister Crevits lijkt het dossier het liefst naar de versnipperaar te willen verwijzen. Het advies stelt dat de bouwheer zich er terdege van bewust moet zijn dat het risico op onteigening met afstand van meerwaarde reëel is, of dat de ingrepen die onderwerp uitmaken van de voorgelegde aanvraag niet vergoed zullen worden. Voor het bewuste dossier wordt de niet-beslissing verder op de enkeling, op de bedrijven afgewenteld en dat voor een periode van 36 jaar.

Hoeveel slachtoffers van een onrechtvaardigheid er ook zijn, het parlement heeft volgens de heer van Rouveroy de opdracht dat recht te zetten. Het dossier rond het Schipdonkkanaal alleen al gaat over 1133 hectare reservatiegebied en dus honderden eigenaars van woningen, horeca, kmo's en zelfs landbouwgrond. Bij uitrol over heel Vlaanderen loopt dat nog op. Generieke problemen vergen een generieke oplossing, stelt het lid.

Hij ziet diverse mogelijke scenario's. In eerste instantie zou de Vlaamse Regering overal waar nog een beslissing vereist is, ook echt beslissingen kunnen nemen over de geplande infrastructuurwerken en de middelen kunnen vastleggen voor uitvoering van de werken en vergoeding van de eigenaars bij onteigening. Dat scenario noemt het lid onrealistisch en te complex. Veel eenvoudiger zou zijn de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en het Rooilijndecreet te wijzigen zodat de meerwaarde van de vergunde en/of toegestane werken aan bestaande woningen en gebouwen in reservatiestroken wel in rekening kan worden gebracht bij een mogelijke onteigening. Daarmee wordt de keuze van de overheid wat betreft het reserveren van infrastructuurwerken en werken van algemeen belang of het plannen via rooilijnen niet beknot. De gevolgen van het niet beslissen in functie van het algemeen belang kunnen korte tijd afgewenteld worden op particulieren en bedrijven, stelt de heer van Rouveroy, en hij acht de termijn bespreekbaar, maar na vijf jaar of een nader te bepalen termijn is dat niet langer moreel aanvaardbaar.

De regel afschaffen zou volgens de heer van Rouveroy twee effecten genereren. De overheid zou ertoe aangezet worden om toch te beslissen, binnen een redelijk tijdsbestek. De incentive daartoe zou aanwezig zijn, terwijl men het zich vooralsnog ongestraft kan permitteren dat niet te doen. Zo ziet het lid voor het dossier van het Schipdonkkanaal geen enkel maatschappelijk noch politiek draagvlak meer, maar toch blijven beslissingen uit. Als er dan toch geen beslissingen volgen, blijft dat jammer, maar dan moeten eigenaars en bedrijven het recht hebben om met bouwvergunningen instandhoudings-, verbeterings- of comfortwerken uit te voeren. In de Schipdonkreservatiestrook heeft het lid weet van een garage die zou kunnen uitbreiden, maar het niet doet, omdat de dreiging van verlies van meerwaarde immer aanwezig blijft.

Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling van de indieners van het voorstel van decreet om het algemeen belang zonder meer ondergeschikt te maken aan het particuliere belang. Werken van algemeen belang zijn nodig en vergen tijd, stelt het lid. Concreet wordt voorgesteld in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening in artikel 4.3.8, §2, het tweede lid te vervangen door: "In geval van onteigening na het verstrijken van de termijn, vermeld in het eerste lid, ten tweede, wordt bij het bepalen van de vergoeding rekening gehouden met de waardevermeerdering die uit de vergunde werken voortvloeit.". De overheid kan in de eerste vijf jaar straffeloos weigeren. Werken die dan toch worden uitgevoerd, worden als bouw misdrijf beschouwd en derhalve niet vergoed. Eenmaal die periode voorbij, kan de bouwvergunning afgeleverd worden en kan de eigenaar vergoed worden voor de meerwaarde die de vergunde werken inhouden.

Artikel 3 van het voorstel van decreet voorziet in een gelijkaardige wijziging van artikel 16, tweede lid, 1°, van het Rooilijndecreet.

Open Vld is zich er terdege van bewust dat het voorstel van decreet de budgettaire last kan verzwaren, maar noemt het onbillijk en onrechtvaardig om het algemeen belang op individuele eigenaars, ook al zijn ze met velen, af te wentelen.

2. Bespreking

De heer *Jurgen Vanlerberghe* volgt de probleemanalyse van Open Vld en vindt het niet meer bij de tijd om ten eeuwigden dage kosten af te wentelen op de eigenaars of de recuperatie van die kosten te beletten. Van de voorgestelde oplossing begrijpt hij wel de filosofie, maar de methodiek lijkt het lid eerder ruw. Hij vermoedt dat er fijnmaziger oplossingen mogelijk zijn, al zijn die niet meteen voorhanden. In eerste instantie acht hij het essentieel mogelijke budgettaire implicaties op te lijsten en de vooropgestelde termijnen in dat licht en met het oog op de reeds verstreken jaren te bekijken. Moet in het voorstel van decreet niet worden vastgelegd hoe de meerwaarde bepaald wordt? Wordt voor de genoemde garage, bijvoorbeeld, al dan niet rekening gehouden met afschrijvingen? De heer Vanlerberghe koestert wel veel sympathie voor de probleemanalyse, maar mist de verfijning. Sp.a zal het voorstel van decreet om die reden niet goedkeuren.

Mevrouw *Tine Eerlingen* volgt de redenering van de heer van Rouveroij en Open Vld, maar twijfelt aan de efficiëntie van wat wordt voorgesteld. Dat doet volgens het lid niets af aan de waarde van het voorstel van decreet. Ze denkt dat een generieke oplossing net wel zinvol kan zijn, mits er eerst een inventaris wordt opgemaakt om de werkelijke omvang van het probleem correct in te schatten. Ook de financiële impact dient onderzocht te worden, stelt het lid. Dat is evenwel niet het enige waarmee rekening moet worden gehouden; neemt de maatschappij dat op zich of wordt de kost doorgerekend? Het lid begrijpt de goedbedoelde poging tot oplossing, maar is van mening dat meer onderzoek nodig is.

Mevrouw *Valerie Taeldeman* sluit zich aan bij de begripvolle houding van de andere leden en de appreciatie van de analyse van de heer van Rouveroij. De reservatiestroken zijn er niet zomaar gekomen, oppert het lid. Ze moesten toekomstige ontwikkelingen vrijwaren. Het gaat dan niet alleen over de zones in het kader van het Schipdonkkanaal, maar over tal van zones in heel Vlaanderen. Ze bieden houvast voor potentiële ontwikkelingen. Dat de reservatiestroken mensen en bedrijven raken, kan het lid alleen maar bevestigen, maar de beslissing van de Vlaamse Regering om de verbreding van het Schipdonkkanaal voorlopig nog niet door te zetten, is volgens haar genomen om economische redenen en door het ontbreken van een maatschappelijk draagvlak. Er wordt intussen wel gewerkt aan een nieuwe Dampoortsluis in Brugge. Ook een aantal beperkingen in de doorvaart rond Brugge worden weggewerkt.

Het lid sluit zich ook aan bij het inzicht dat een pasklare oplossing niet voor de hand ligt en nauwer onderzoek vergt. Het lijkt CD&V aangewezen om, in plaats van meerwaarde te vergoeden, de reservatiezones cyclisch te evalueren. Dat is al beproefd in Antwerpen en resulteerde in de mobiliteitsstudie en de quickscan van de gewestplantracés voor de provincie Antwerpen.

De heer *Sas van Rouveroij* waardeert al het begrip, maar stelt dat de slachtoffers van het probleem daarmee niet uit de nood worden geholpen. Die houding ontgoochelt het lid. De meerderheid uit steeds weer expliciet begrip, gemeend ook, en zelfs minister Hilde Crevits gaf in de vermelde vergadering van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken bij de schrijvende verhalen toe dat er zich echt een probleem stelde. Ze gaf aan dat ze in samenspraak met minister van Ruimtelijke Ordening Philippe Muyters naar een

oplossing diende te zoeken. Dat en de brede erkenning gaven het lid hoop, maar nu voelt hij zich misleid. Zelf is hij louter geïnteresseerd in een degelijke oplossing en niet in erkenning voor het initiatief. De heer van Rouveroj verwachtte een ontwerp van decreet of voorstel van decreet van de meerderheidsfracties en heeft heel lang gewacht. Omdat er geen initiatief kwam, heeft hij uiteindelijk zelf alsnog de allerlaatste mogelijkheid voor indiening benut. Hij verwachtte geen goedkeuring van het voorstel van decreet, maar wist dat het hem alvast de kans zou bieden de ontgoocheling van duizenden gedupeerden in heel Vlaanderen – en niet alleen in het dossier van het Schipdonkkanaal – over te brengen. Als het eerder aan de orde was gesteld, waren andere afwegingen of suggesties mogelijk geweest, oppert hij. De besluiteloosheid van de overheid vindt het lid schrijnend en beschamend.

De heer *Bart Martens* sluit zich alvast aan bij de suggestie van cyclische evaluatie en wil dat meegenomen weten voor een volgende regeerperiode. Heel wat reservatiestroken zullen allicht nooit meer in gebruik genomen worden, alvast niet voor de vooropgestelde functies. Hij verwijst in dit verband naar een eerdere vraag om uitleg van de heer Vanlerberghe over het wegwerken van overbodige tracés en bufferstroken (*Hand. VI.Parl. 2013-14, nr. C7*). In bepaalde gevallen worden deze stroken wel benut voor de aanleg van nutsleidingen. Het lid ziet twee valabele mogelijkheden die in acht moeten worden genomen: de consequenties aanpakken of het onnuttig behoud van bepaalde reservatiestroken wegwerken.

3. Artikelsgewijze bespreking

De artikelen 1 tot 3 worden verworpen met 8 stemmen tegen 3.

4. Eindstemming

Het voorstel van decreet van de heren Sas van Rouveroj, Marino Keulen en Egbert Lachaert, mevrouw Lydia Peeters en de heer Bart Tommelein houdende afschaffing van de afstand van meerwaarde bij werken aan woningen en gebouwen gelegen in reservatiestroken wordt verworpen met 8 stemmen tegen 3.

Bart MARTENS,
voorzitter

Valerie TAELEMAN,
verslaggever