

Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant
wegen.vlaamsbrabant@vlaanderen.be
www.wegenenverkeer.be

VERSLAG OPENBAAR ONDERZOEK ONTEIGENINGEN

Betreft: De herinrichting van de N26 Mechelsesteenweg in Herent (fase 2)

Bijlage bij het voorlopig onteigeningsbesluit voor de realisatie van onteigeningen op het grondgebied van de gemeente Herent, langsheen de Mechelsesteenweg N26

1. Periode openbaar onderzoek:

Van 5 juni 2023 tot en met 5 juli 2023. Het openbaar onderzoek duurde dertig dagen.

Alle vereisten formaliteiten van het openbaar onderzoek werden vervuld.

Tijdens de duurtijd van het openbaar onderzoek werd het voorlopige onteigeningsbesluit alsmede alle documenten van het voorlopige onteigeningsbesluit ter inzage gelegd op het gemeentehuis van de gemeente Herent waar de te onteigenen onroerende goederen gelegen zijn.

Alle documenten van het voorlopige onteigeningsbesluit werden tijdens de duur van het openbaar onderzoek tevens beschikbaar gesteld op de website van de onteigenende instantie en van de gemeente Herent waar de te onteigenen onroerende goederen gelegen zijn.

2. Ingediende opmerkingen/bezwaren en behandeling van de bezwaren

Aantal op ontvankelijke wijze ingediende opmerkingen/bezwaren: 5

Bezwaarschrift 1: Inneming nr.09

Op 6 juli 2023 werd een bezwaarschrift vanwege de eigenaar van een te onteigenen onroerend goed ontvangen.

Omschrijving opmerkingen/bezwaar:

In zijn bezwaarschrift stelt de bezwaarindiener dat de bijkomende onteigeningen achter de goedgekeurde rooilijn, bij afwezigheid van een fundering van deze huizen, een risico zouden betekenen om aldaar te gaan uitgraven. Verder ziet bewaarindiener geen noodzaak voor de

bijkomende onteigeningen voor de realisatie van open grachten, nu vandaag ook al ondergrondse buizen aanwezig zijn. Bezwaarindiener maakt eveneens grote bekommernis rond het verdwijnen van parkeergelegenheid.

Volgens bezwaarindiener zou door de bijkomende onteigeningen het oprijden van een hobbyvrachtwagen met een vaste lengte van 11 meter op de eigendom van bezwaarindiener worden bemoeilijkt.

De inrichting van een fietspad waarbij het toegelaten is om in beide richtingen te fietsen draagt, volgens bewaarindiener, niet bij aan de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruiker.

Bezwaarindiener blijft daarnaast ook achter met vragen omtrent de aansluitingen van regenafvalwater.

Bezwaarindiener verwijst nog naar een afgeleverde bouwvergunning in 2004 met vrijwillige grondafstand.

Tenslotte zal volgens bezwaarindiener zijn eigendom dalen in waarde en zullen bijkomende kosten moeten worden gemaakt voor parkeergelegenheid.

Standpunt onteigende instantie:

De betreffende woning bevindt zich op 5,91m van de nieuwe eigendomsgrens. Met de aanleg van nutsleidingen (sleuf max. 1,4m diepte) tegen de nieuwe onteigeningsgrens bevindt deze woning zich ruim buiten de invloedzone van de werken. Het onderdeel van het bezwaar over het risico bij het uitgraven is ongegrond en kan niet aangenomen worden.

Betreffende werken zijn omgevingsvergunningplichtig. Zodoende dienen de werken te voldoen volgens de gewestelijke hemelwaterverordening 2023 en dienen de nodige maatregelen te worden genomen op vlak van buffering van regenwater en maximaal voorzien van open grachten. Uit het ingediende bezwaar blijkt dat dit niet duidelijk was voor de burger. Dit onderdeel van het bezwaar wordt dan ook weerhouden als gegrond en leidt tot aanpassing van de motivering van de projectnota.

Uit het bovenstaande blijkt dat de beoogde werken als onteigeningsdoel het verhogen van de verkeersveiligheid, het opwaarderen van het comfort voor de zwakke weggebruiker, het verbeteren van de doorstroming van het verkeer, en de ontsluiting naar de gewestweg van de nieuwe KMO-zone "Hambos" beogen en aldus kaderen in de noodzakelijke realisatie van een doelstelling van algemeen nut. Bezwaarindiener lijkt nu aan te brengen dat voormelde doelstelling van algemeen nut toch zou moeten wijken voor het eigen privaat belang dat erin bestaat een hobbyvrachtwagen te kunnen parkeren op het eigendom van bezwaarindiener. Aangaande het 'verlies aan parkeergelegenheid', moet worden opgemerkt dat op de overheid alvast geen enkele verplichting rust om parkeerruimte te voorzien op de openbare weg. Bezwaarindiener kan in zijn visie niet worden gevolgd. Dit bezwaar is ongegrond en kan niet aangenomen worden.

Het bezwaar van bezwaarindiener bestaande uit het idee dat dubbelrichtingsfietspaden niet zouden bijdragen aan de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruiker, is een volledig subjectief ingegeven bemerking vanwege bezwaarindiener die bovendien op geen enkel objectief gegeven is gestoeld. De keuze met betrekking tot de rijwegbreedte, de breedte van de fietspaden en het al dan niet vrij liggend zijn van de fietspaden wordt bepaald in functie van het te hanteren snelheidsregime, volgens het vademecum weginfrastructuur. Het nieuwe kruispunt zal daarbij worden voorzien met aangepaste en veilige fiets- en voetgangersvoorzieningen ter verbetering van de algemene verkeersveiligheid. Op heden zijn langsheen de N26 slechts langs beide zijden een gemarkeerde, aanliggende fietsstrook aanwezig. Deze is structureel in slechte staat, en behoud ervan is niet wenselijk, gelet op de grote hoeveelheden auto- en vrachtverkeer dat de N26 gebruikt,

en de relatief hoge snelheden, waardoor de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruiker niet kan gegarandeerd worden. Dit bezwaar is ongegrond en kan niet aangenomen worden.

Binnen het projectgebied zullen nutsvoorzieningen (zoals waterafvoerinfrastructuur, riolering, gas, waterleiding, elektriciteit, openbare verlichting) worden aangelegd in de ondergrond van de gewestweg en zullen als dusdanig ook worden aangesloten. In zoverre het bezwaar betrekking heeft op het beleid van de gemeente Herent betreft dit geen bezwaar dat in het kader van het voorliggend openbaar onderzoek behandeld moet worden gezien het geenszins gericht is tegen het voorlopig vastgesteld onteigeningsbesluit. Dit bezwaar is ongegrond en kan niet aangenomen worden.

De vermeende waardevermindering van het eigendom van bezwaarindiener en de op termijn bijkomende kosten voor parkeergelegenheid zijn onbewezen en *louter hypothetische* bezwaren en kaderen daarbij geenszins binnen het formuleren van een standpunt, opmerking of bezwaar in het kader van het voorliggend openbaar onderzoek ten aanzien van en het voorlopig vastgestelde onteigeningsbesluit en dienen in dit verband dan ook niet behandeld te worden. Dit bezwaar is ongegrond en kan niet aangenomen worden.

Bezwaarschrift 2: Inneming nr.26 en nr.27

Op 4 juli 2023 werd een bezwaarschrift ingediend door de eigenaar van een te onteigenen onroerend goed.

Omschrijving opmerkingen/bezwaar:

In zijn bezwaarschrift stelt de bezwaarindiener dat de onteigening in strijd zou zijn met haar eigen projectdoel, nu het geplande ontwerp een gevaar voor de verkeersveiligheid (én de zachte weggebruiker) en een verminderde doorstroming van het verkeer zou teweegbrengen. De bezwaarindiener stelt daarnaast ook de noodzakelijkheid van de onteigening in vraag nu er zich betere alternatieven zouden aanbieden om het projectdoel te realiseren, namelijk de actuele aansluiting N26-Molenweg en de reeds bestaande bushalte. Verder blijft de reden van de verplaatsing volgens bezwaarindiener een volstrekt raadsel.

Bezwaarindiener is uitbater van een bedrijf langsheen de Mechelsesteenweg N26 en vreest ernstige economische schade en inkomstenverlies te zullen lijden, gezien het kruispunt Molenweg-N26, inclusief voetgangersoversteekplaats, zal worden verplaatst tot amper 10 meter van de inrit van de eigendom van bezwaarindiener. Verder zou door de onteigening de voorliggende bouwgrond van bezwaarindiener 'op ondeugdelijke wijze' onbruikbaar worden gemaakt.

Tenslotte stelt bezwaarindiener dat geen bewijs voorligt van het succesvol doorlopen van de procedure voor het bekomen van een omgevingsvergunning, nochtans zou in de projectnota vermeld staan dat "*de procedure voor het bekomen van een omgevingsvergunning succesvol werd doorlopen*".

Standpunt onteigende instantie:

Op heden is er sprake van een schuine aansluiting van de Molenweg op de N26 Mechelsesteenweg. Door de te verwachten verkeersintensiteit is het onmogelijk om in huidige toestand een volwaardig en veilig kruispunt te creëren, ingevolge hiervan zal een haakse aansluiting op de N26 Mechelsesteenweg worden voorzien aan de noordwestzijde van de huidige aansluiting. Dit alles teneinde een slechte doorstroming en een gebrekkige verkeersveiligheid op de N26 Mechelsesteenweg tegen te gaan. Net om deze doorstroming van het verkeer te garanderen, zullen bussen blijven halteren in haltehavens. Omwille van de grote verkeersvolumes die de N26 heden te verwerken krijgt en om de invloed van het halteren van openbaar vervoer op de doorstroming te beperken, wordt geopteerd voor haltehavens. Het scenario waarin gehalteerd wordt op de rijbaan, zou de doorstroming net sterk hypothekeren. Wat betreft de keuze van de inplantingsplaats van de bushalte is deze keuze ingegeven vanuit de doorstroming van de bussen. Bij een haltehaven na de Verkeersregelinstallaties, later VRI genoemd, kan de bus een signaal geven om de groentijd van het licht te beïnvloeden en zo dus te verlengen, zodat ze nog de lichten kan passeren. Verder kan een wachtrij van voertuigen voor de VRI het inrijden van de bussen op de rijweg – hetgeen het geval kan zijn bij een haltehaven voor de VRI- niet hinderen. De bushaltes worden vandaar ingepland zo kort mogelijk na de kruispunten op de eerst mogelijke locatie (voldoende ruimte tussen 2 inritten). Er wordt daarenboven naar gestreefd om de halte te laten voldoen aan de bushaltegids 2.0 en de brochure toegankelijke haltes van De Lijn. Uit het ingediende bezwaar blijkt dat dit niet duidelijk was voor de burger zodat dit bezwaar als gegrond wordt weerhouden en de motivering van de projectnota op dit punt wordt aangepast.

Hoewel een perceel een recht van uitweg heeft naar de openbare weg, zijn de modaliteiten hiervan precair en kunnen aanpassingen aan de openbare weg in het algemeen belang leiden tot noodzakelijke aanpassingen van de toegangen naar de openbare weg. In tegenstelling tot wat bewaarindieners lijkt aan te geven is de nieuwe breedte van diens toegang geen gevolg van de onteigening maar wel van de aanpassing van de gewestweg aan het beleid rond toegangen opgenomen in dienstorder MOW/AWV/2012/6 van 16/10/2012. Echter, kan uit het bezwaarschrift wel worden opgemaakt dat bewaarindieners voldoet aan de uitzondering onder punt 4.2 “Toegang tot bedrijven en gebouwen met sterk verkeersgenererende activiteiten”. Het bezwaar wordt in die zin als gegrond weerhouden en leidt voor alle duidelijkheid tot aanpassing van de projectnota en aanpassing projectplan (inrit perceel wordt verbreed tot 7m).

De vermeende economische schade en het beweerde inkomstenverlies van de bewaarindieners zijn *louter hypothetische bezwaren* en kadert daarbij geenszins binnen het formuleren van een standpunt, opmerking of bezwaar in het kader van het voorliggend openbaar onderzoek ten aanzien van het voorlopig vastgestelde onteigeningsbesluit en dient in dit verband dan ook niet behandeld te worden. Dit bezwaar is ongegrond en kan niet aangenomen worden.

Daar waar bewaarindieners zich geraakt voelt in zijn mogelijkheden om op termijn de bouwgrond op het eigendom aan te wenden voor woningbouw, gaat bewaarindieners ook uit van een geheel hypothetische situatie. Het gaat hier namelijk om een niet concrete situatie “op termijn”, een gegeven waar in het kader van de onteigening onmogelijk rekening mee kan worden gehouden. De bushalte wordt also ingepland dat alle huidige inritten behouden kunnen blijven. Indien op termijn bewuste bouwgrond apart ontwikkeld wordt zal er op dat moment moeten bekeken worden hoe het betrokken perceel op de minst schadelijke wijze beroep kan doen op een recht tot uitweg. Er is op vandaag geen aanvaardbaar alternatief, gelet op de afwegingen in het kader van het algemeen belang, dat het recht van uitweg in de toekomst beter zou vrijwaren voor dit onontwikkelde perceel, noch wordt dit door de burger aangetoond. Op vandaag is er wel degelijk de mogelijkheid om te ontsluiten via het aangrenzende perceel dat tevens in eigendom is van bewaarindieners. Dit bezwaar is ongegrond en kan niet aangenomen worden.

Wat betreft het bezwaar m.b.t. de omgevingsvergunning dient te worden vastgesteld dat bezwaarindiener een verkeerde lezing maakt van hetgeen werd weergegeven in de projectnota. In de projectnota staat inderdaad onder het onderdeel '3.2 Realisatievoorwaarden voor de werken' vermeldt: *"De procedure voor het bekomen van een omgevingsvergunning werd succesvol doorlopen."* Hiermee werd bedoeld dat 'het succesvol doorlopen van de procedure voor het bekomen van een omgevingsvergunning' moet worden begrepen als een (opschortende) voorwaarde voor de (opstart van de) werken. Bezwaarindiener begrijpt dit verkeerd alwaar zij meent dat de procedure voor het bekomen van een omgevingsvergunning reeds op het moment van de projectnota zou zijn doorlopen. Dit onderdeel van het bezwaar is gegrond en leidt tot aanpassing van de projectnota.

Bezwaarschrift 3: Inneming nr.17en nr.24

Op 6 juli 2023 werd een bezwaarschrift vanwege de eigenaar van een te onteigenen onroerend goed ontvangen.

Omschrijving opmerkingen/bezwaar:

In zijn bezwaarschrift stelt de bezwaarindiener dat de onteigening in strijd is met haar eigen projectdoel, nu het geplande ontwerp een gevaar voor de verkeersveiligheid (én de zachte weggebruiker) en een verminderde doorstroming van het verkeer zou teweegbrengen. De bezwaarindiener stelt daarnaast ook de noodzakelijkheid van de onteigening in vraag nu er zich betere alternatieven aanbieden om het projectdoel te realiseren, namelijk de actuele aansluiting N26-Molenweg en de reeds bestaande bushalte. Verder blijft de reden van de verplaatsing volgens bezwaarindiener een volstrekt raadsel.

Bezwaarindiener is uitbater van een bedrijf langsheen de Mechelsesteenweg N26 en vreest ernstige economische schade en inkomstenverlies te lijden, gezien het kruispunt Molenweg-N26, inclusief voetgangersoversteekplaats, zal worden verplaatst tot amper 10 meter van de inrit van de eigendom van bezwaarindiener.

Tenslotte stelt bezwaarindiener dat geen bewijs voorligt van het succesvol doorlopen van een omgevingsvergunning.

Standpunt onteigende instantie:

Op heden is er sprake van een schuine aansluiting van de Molenweg op de N26 Mechelsesteenweg. Door de te verwachten verkeersintensiteit is het onmogelijk om in huidige toestand een volwaardig en veilig kruispunt te creëren, ingevolge hiervan zal een haakse aansluiting op de N26 Mechelsesteenweg worden voorzien aan de noordwestzijde van de huidige aansluiting. Dit alles teneinde een slechte doorstroming en een gebrekkige verkeersveiligheid op de N26 Mechelsesteenweg tegen te gaan. Net om deze doorstroming van het verkeer te garanderen, zullen bussen blijven halteren in haltehavens. Omwille van de grote verkeersvolumes die de N26 heden te verwerken krijgt en om de invloed van het halteren van openbaar vervoer op de doorstroming te beperken, wordt geopteerd voor haltehavens. Het scenario waarin gehalteerd wordt op de rijbaan, zou de doorstroming net sterk hypothekeren. Wat betreft de keuze van de inplantingsplaats van de bushalte is deze keuze ingegeven vanuit de doorstroming van de bussen. Bij een haltehaven na de Verkeersregelinstallaties, later VRI genoemd, kan de bus een signaal geven om de groentijd van het licht te beïnvloeden en zo dus te verlengen, zodat ze nog de lichten

kan passeren. Verder kan een wachtrij van voertuigen voor de VRI het inrijden van de bussen op de rijweg – hetgeen het geval kan zijn bij een haltehaven voor de VRI- niet hinderen. De bushaltes worden vandaar ingepland zo kort mogelijk na de kruispunten op de eerst mogelijke locatie (voldoende ruimte tussen 2 inritten). Er wordt daarenboven naar gestreefd om de halte te laten voldoen aan de bushaltegids 2.0 en de brochure toegankelijke haltes van De Lijn. Uit het ingediende bewaar blijkt dat dit niet duidelijk was voor de burger zodat dit bezwaar als gegrond wordt weerhouden en de motivering van de projectnota op dit punt wordt aangepast.

De vermeende economische schade en het beweerde inkomstenverlies van de bezwaarindiener zijn *louter hypothetische bezwaren* en kadert daarbij geenszins binnen het formuleren van een standpunt, opmerking of bezwaar in het kader van het voorliggend openbaar onderzoek ten aanzien van het voorlopig vastgestelde onteigeningsbesluit en dient in dit verband dan ook niet behandeld te worden. Dit bezwaar is ongegrond en kan niet aangenomen worden.

Bezwaarschrift 4: Inneming nr.10

Op 5 juli 2023 werd een bezwaarschrift ingediend door de eigenaar van een te onteigenen onroerend goed.

Omschrijving opmerkingen/bezwaar:

In zijn bezwaarschrift stelt de bezwaarindiener dat het georganiseerde openbaar onderzoek onwettig is, nu niet alle van het voorlopig onteigeningsbesluit doel uitmakende elementen zichtbaar zijn op de website van de gemeente waar de werken worden gepland die tot de onteigening zouden noodzakelijk zijn. Verder stelt hij ook dat het ter openbaar onderzoek voorliggend plan der werken incongruent met het ter openbaar onderzoek voorliggend voorlopig onteigeningsplan.

Tenslotte is bezwaarindiener van mening dat de onteigening van de bestaande voortuinstrook, tussen het aan te leggen fietspad en de voorgevel van de eigendom van bezwaarindiener, niet noodzakelijk is nu het realiseren van ondergrondse werken ook kan worden bewerkstelligd met de vestiging van een erfdienstbaarheid van openbaar nut of een conventionele erfdienstbaarheid.

Standpunt onteigende instantie:

Vooreerst is het openbaar onderzoek wel degelijk correct verlopen en conform gepubliceerd. Op de website van de onteigende instantie zijn de noodzakelijke documenten op heden nog steeds te raadplegen: <https://wegenenverkeer.be/nieuws/n26-openbaar-onderzoek-onteiingenen>. Ook op de gemeentelijke website waren de noodzakelijke documenten raadpleegbaar t.e.m. het einde van het openbaar onderzoek, d.i. 5 juli 2023.

Het staat daarnaast vast dat bezwaarindiener tijdig de noodzakelijke documenten heeft kunnen raadplegen, daar bezwaarindiener tijdig een bezwaar heeft kunnen indienen. Dit bezwaar is ongegrond en kan niet aangenomen worden.

Ter verduidelijking van het projectplan werd de legende toegevoegd. Dit onderdeel van het bezwaar is gegrond en leidt tot aanpassing van het projectplan.

Uit nader onderzoek is gebleken dat de keuze voor wegprofiel 1 (aanleg ondergrondse infiltratie- en bufferriolering) een betere keuze is dan het huidige voorziene profiel nr. 2 (met open grachten) t.h.v. de woning nr. 2009. Dit bezwaar is gegrond en leidt tot aanpassing van het projectplan.

Voor de keuze tussen een ondergrondse erfdienstbaarheid of een volledige inneming kan er geenszins geopteerd worden voor deze ondergrondse inneming aangezien de bovengrondse

bereikbaarheid van de zone essentieel is voor beheer en onderhoud van de zone(a.o. specifiek voor de te plaatsen nutsvoorzieningen). Dit bezwaar is ongegrond en kan niet aangenomen worden.

Bezwaarschrift 5: Inneming nr.08

Op 3 juli 2023 werd een bezwaarschrift ingediend door de eigenaar van een te onteigenen onroerend goed.

Omschrijving opmerkingen/bezwaar:

In zijn bezwaarschrift stelt de indiener zich niet te verzetten tegen de onteigening van zijn eigendom. Echter stelt hij wel dat de plannen van het infrastructuurproject volgens zijn mening zouden aangepast moeten worden.

Standpunt onteigende instantie:

Inmiddels werd er met de indiener een akkoord bereikt en werd de akte van verkoop ondertekend op 18 augustus 2023.

3. Besluit

De ingediende opmerkingen en bezwaren noodzaken hebben tot gevolg dat de onteigende instantie een wijziging ten opzichte van het voorlopig onteigeningsbesluit en de daarbij gevoegde bijlagen zal implementeren.

Gezien om gevoegd te worden bij het voorlopig onteigeningsbesluit van

Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken