

Bezwaarindieners 1 geeft aan dat het onteigeningsbesluit er enkel en louter op gericht is om een eerder onrechtmatig en onwettig overheidshandelen een wettig karakter te verlenen, alsook om de vordering die bezwaarindieners stelt voor de burgerlijke rechtbank te dwarsbomen.

Bezwaarindieners 1 werpt op dat het Onteigeningsdecreet in artikel 3 § 4 uitdrukkelijk bepaalt dat onteigening slechts mogelijk is nadat daartoe de volgens dit decreet bepaalde procedures werden gevolgd. Bezwaarindieners voert aan dat in casu eerst de facto onteigend werd, en pas daarna de decretale procedure wordt opgestart. Bezwaarindieners voert aan dat dergelijke werkwijze niet voorzien is in het decreet, en op zich onwettig is.

2) Niet voldaan aan de onteigeningsvoorwaarden van artikel 3 Onteigeningsdecreet

Bezwaarindieners 1 stelt, ondergeschikt en volledigheidshalve, dat de onteigening niet voldoet aan de onteigeningsvoorwaarden zoals gesteld in artikel 3 van het Onteigeningsdecreet.

Bezwaarindieners stelt dat het doel van de onteigening het algemeen belang niet dient maar enkel het privaat belang van de overheid als procespartij.

Bezwaarindieners 1 werpt op dat de onteigening wordt misbruikt door de overheid in een poging om zich te onttrekken aan de uitspraak van een burgerlijke rechtbank, wat op zich onwettig en onaanvaardbaar is en niet in het algemeen belang.

Bezwaarindieners 1 stelt dat enige noodzaak evenmin aangetoond is, dat het onteigeningsbesluit beweert dat er redelijkerwijze geen alternatief zou zijn voor de onteigeningsdwang. Bezwaarindieners 1 geeft aan dat dit op geen enkele wijze wordt gemotiveerd, waardoor het besluit niet afdoende is gemotiveerd en de motiveringsplicht als beginsel van behoorlijk bestuur geschonden is.

Bezwaarindieners 1 stelt dat hetzelfde geldt voor het beweerde alternatievenonderzoek dat in de projectnota zou uitgezet zijn, dat er geen echt alternatievenonderzoek uitgevoerd is omdat de conclusie per definitie moet zijn dat de bestaande bushalte zou behouden blijven, nl. dat deze zou “zeker gesteld” worden. Bezwaarindieners 1 werpt op dat het onderzoek nooit echt gevoerd is, minstens niet objectief gevoerd, dat de uitslag van het zogenaamde onderzoek reeds op voorhand vastlag en slechts voor de schijn gevoerd is.

Bezwaarindieners 1 geeft aan dat de noodzaak tevens in twijfel getrokken dient te worden aangezien dat vanaf 6 januari 2024 een volstrekt nieuwe mobiliteitsvisie van kracht is (het zogenaamde “Hoppin” mobiliteitsplan), dat onder meer inhoudt dat zo’n 3.000 haltes geschrapt worden. Bezwaarindieners voert aan dat het onteigeningsbesluit niet aangeeft dat de noodzaak nog voorhanden is op basis van deze nieuwe mobiliteitsvisie. Tevens stelt bezwaarindieners 1 dat minstens en ondergeschikt niet is aangetoond dat de halte zou behouden zijn in de nieuwe mobiliteitsvisie op basis van objectieve criteria, en niet slechts om de negatieve gevolgen van de voormelde burgerlijke procedure te vermijden.

Bezwaarindieners 1 geeft aan dat het doel van de onteigening geen wettig doel is. Bezwaarindieners beweert dat de onteigening als middel wordt misbruikt om de facto de uitspraak van de burgerlijke rechter te ontwijken. Bezwaarindieners stelt dat het voorwerp van de onteigening reeds op onwettige wijze is gerealiseerd terwijl de burgerlijke procedure reeds is opgestart bij dagvaarding van 6 januari 2021, waarbij klaarblijkelijk tijdens de afgelopen twee jaar er geen enkele nood tot onteigening heeft bestaan in deze afgelopen twee jaar. Bezwaarindieners 1 geeft aan dat nu thans de behandeling van de zaak in het zicht komt, “plots” wordt overgegaan tot onteigening.

3) Noodzaak onteigening is niet aangetoond (locatie en omvang bushalte)

Bezwaarindieners 1 werpt op, in meer ondergeschikte orde, dat de noodzaak om een bushalte te voorzien op de kwestieuze locatie nog niet de noodzaak tot onteigening inhoudt.

Bezwaarindiener 1 werpt op dat er in het verleden een bushalte op de bewuste locatie aanwezig geweest is, die louter bestond uit de aanwezigheid van een bord met aanduiding van een bushalte. Bezwaarindiener 1 zegt dat de bushalte geen schuilhok had, geen vuilbakken en geen fietsenrek. De noodzaak om op die bewuste plaats wel een bushalte en vuilbakken en een fietsenrek te voorzien, is niet aangetoond volgens bezwaarindiener.

Bezwaarindiener 1 stelt dat tot minstens april 2009 (zo blijkt uit beelden van Google Street View) ter plaatse enkel een paaltje met bord aanwezig was als aanduiding van de bushalte *(en voegt het Google Street View beeld toe)*.

Bezwaarindiener 1 geeft aan dat de bushalte toen bovendien gesitueerd was naast het perceel van bezwaarindiener, zodat het perceel van bezwaarindiener over de volledige straatbreedte nuttig en bruikbaar bleef. Bezwaarindiener stelt dat hij toen bijgevolg geen hinder van de bushalte ondervond.

Bezwaarindiener 1 stelt dat op korte afstand een andere bushalte aanwezig is (Kiewit Kerk) met schuilhokje, vuilbakken en fietsenrek *en voegt beeld toe*.

Bezwaarindiener 1 geeft aan dat deze halte slechts 750 meter verwijderd is van de halte die zich onwettig bevindt op het perceel van bezwaarindiener. Volgens bezwaarindiener volgt hieruit dat hooguit een eenvoudige halte, enkel bestaand uit een bord met aanduiding bushalte, volstaat aan het perceel van bezwaarindiener en dat het tegendeel niet is aangetoond.

Bezwaarindiener 1 werpt op dat in de andere richting zich de bushalte "Zonhoven Vertakking" bevindt en dat deze eveneens is uitgerust met een schuilhok, vuilbakken en fietsenrek *en voegt beeld toe*. Bezwaarindiener stelt dat deze halte gelegen is op 850 meter van het perceel van bezwaarindiener.

Bezwaarindiener stelt dat uit niets blijkt dat het noodzakelijk zou zijn dat over een afstand van 1.600 meter drie haltes noodzakelijke zijn die telkens uitgerust moeten zijn met een schuilhok, vuilbakken en een fietsenrek. Dat thans het schuilhok of fietsenrek aan het perceel van bezwaarindiener wordt gebruikt, bewijst volgens bezwaarindiener niet de noodzaak. Bezwaarindiener werpt op dat de noodzaak niet kan worden aangetoond achteraf op basis van de bestaande onwettige toestand en dat dit een kringredenering vormt. Bezwaarindiener geeft aan dat de noodzaak op zichzelf en objectief moet worden aangetoond. Dat men niet eerst een onwettige situatie de facto kan creëren om dan diezelfde situatie als motivering achteraf aan te wenden.

Bezwaarindiener 1 werpt op dat bovenstaande bovendien nog los geldt van de vaststelling dat evenmin op afdoende wijze is aangetoond dat nergens over de afstand van 1.600 meter een alternatief zou bestaan om de halte aan het perceel van bezwaarindiener te verplaatsen naar een alternatieve locatie.

4) Toegang tot perceel

Bezwaarindiener 1 stelt, eveneens ondergeschikt, dat de bushalte het nut en gebruik van het perceel ontnemt dat de facto in zijn geheel onteigend wordt, en niet slechts voor een deel.

Bezwaarindiener werpt op dat de vrije straatbreedte van het perceel door de aanwezigheid van de bushalte, die men qua opbouw en inrichting volledig wil behouden, heel beperkt is. Bezwaarindiener merkt op dat de lengte van het verhoogd perron 20 meter is en zich volledig bevindt ter hoogte van het perceel van bezwaarindiener. Bezwaarindiener stelt dat het onjuist is dat het recht van uitweg gegarandeerd wordt, zoals de projectnota voorhoudt. Bezwaarindiener werpt op dat in de zone waar beweerdelijk dit recht van uitweg zou bestaan, een verkeersbord met de borden "voorrangsweg", "max. 70 km/u" en "fietspad" staat *en voegt beeld toe*. Bezwaarindiener stelt dat aan de hoek van het perceel nog een verkeersbord, en kastje voor nutsvoorzieningen, staat *en voegt beeld toe*.

Bezwaarindiener stelt dat er door de bushalte geen recht van uitweg meer mogelijk is van / naar het perceel van bezwaarindiener.

Standpunt onteigende instantie:

1.1 Strijdigheid met artikel 3,§4 Ontheffingsdecreet door voorafgaande realisatie

Bezwaarindiener 1 voert ten onrechte aan dat er hier een realisatie werd uitgevoerd en pas daarna tot onteigening werd overgegaan enkel om een voorgaande onwettige inneming te regulariseren.

Zoals uitvoerig uiteengezet in de projectnota Ontheffingen is er wel degelijk een doelstelling van algemeen nut.

Tevens werd in de projectnota Ontheffingen ook verduidelijkt dat in de beoordeling van de ontheffingsnoodzaak abstractie wordt gemaakt van de reeds uitgevoerde realisatie.

In de projectnota Ontheffingen wordt een uitgebreide alternatievenafweging opgenomen zowel qua locatie, als qua uitvoeringswijze. Uit deze afweging blijkt duidelijk dat al de mogelijke aanpassingen aan de bushalte om de ruimte inname van betrokken perceel te beperken, werden genomen binnen de marges van het realiseren van een kwalitatieve en veilige bushalte. Er is dus wel degelijk een afweging gebeurd tussen het private belang van het betrokken perceel en het algemeen belang van de realisatie van de bushalte.

1.2 Niet voldaan aan de ontheffingsvoorwaarden van artikel 3 Ontheffingsdecreet

De projectnota Ontheffingen gaat uitgebreid in op de verschillende ontheffingsvoorwaarden van artikel 3 Ontheffingsdecreet.

Bezwaarindiener verwijst naar een nieuw "HoppinMobiliteitsplan", dat vanaf 6/01/2024 in voege zou treden en 6000 haltes zou afschaffen. Het is onduidelijk naar welk plan er verwezen wordt en wat het effect zou zijn van dit 'plan' op de afweging die in de projectnota Ontheffingen werden opgenomen omtrent de betrokken bushalte.

Het lijkt er op dat bezwaarindiener verwijst naar de rationalisering van de bushaltes die in samenspraak werd uitgevoerd door de verschillende betrokken actoren met name De Lijn, de vervoerregio's en de gemeenten en waarvan in de pers werd gecommuniceerd dat deze in werking zou treden op 6/01/2024. Dit betreft echter geen 'mobiliteitsplan' maar een beslissing over dienstverlening openbaar vervoer die in lijn ligt met de principes van het decreet Basisbereikbaarheid, zoals die ook werden omschreven in de projectnota Ontheffingen en zoals reeds werd betrokken in de afweging omtrent de betrokken bushalte. In het kader van de uitvoering van het decreet Basisbereikbaarheid werd de betrokken bushalte niet afgeschaft zodat het niet duidelijk is wat bezwaarindiener poogt aan te tonen.

Daarnaast bestaat er ook het recent goedgekeurde Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Limburg (BVR 19/01/2024). Ook dit Regionaal Mobiliteitsplan heeft geen invloed op de criteria die werden betrokken in de afweging omtrent de bushalte nu de principes vanuit het decreet Basisbereikbaarheid zowel in het Regionaal Mobiliteitsplan, als in de afweging omtrent de betrokken bushalte werden betrokken.

1.3 Noodzaak onteigening is niet aangetoond (locatie en omvang bushalte)

Zoals ook beschreven in de projectnota Onteigeningen is de locatie en de omvang van de bushalte gebaseerd op actuele algemene richtlijnen rond mobiliteit en aanleg van bushaltes, dewelke in deze concrete situatie door de onteigende instantie worden toegepast.

Ten overvloede wordt benadrukt dat de locatie van de halte voorzien is, als opstappunt ter bediening van de achterliggende woongebieden, die via de verschillende zijstraten op de N74 Kempische Steenweg aantakken.

De infrastructuur aanwezig vandaag is conform het Masterplan Toegankelijkheid. De verwijzing van bezwaarindiener 1 naar een oude situatie van 2009 is niet relevant, aangezien het Masterplan Toegankelijkheid nieuwe normen oplegt die voor 50% van de haltes tegen 2030 moeten gerealiseerd zijn. Het Masterplan Toegankelijkheid is immers een actieplan om de halteinfrastructuur van het openbaar vervoer tegen 2030 meer toegankelijk te maken. Het staat in het Vlaams regeerakkoord en past in de nieuwe Vlaamse mobiliteitsvisie van basisbereikbaarheid.

Artikel 6 van BVR Haltes bepaalt dat *“Bij het inrichten van de halte wordt rekening gehouden met de omvang en aard van het gebruik met het oog op het vlot op- en afstappen van alle reizigers. Als een halte wordt aangelegd of heringericht, wordt gegarandeerd dat die goed toegankelijk is voor alle gebruikers, met of zonder beperking, ongeacht leeftijd en omstandigheden, zodat iedereen zich zelfstandig en zonder assistentie kan verplaatsen.”* De toegankelijkheid heeft in eerste instantie betrekking tot de afmetingen en hoogte van het perron, zodanig dat mindervaliden op een veilige wijze de bus kunnen betreden, wat mee de diepte van het perron en de positie van het fietspad bepaalt.

De inrichting van de halte bepaalt de aantrekkelijkheid van de halte en de gewenste modal split. Dit hangt dus samen met de doelstelling om infrastructuur aan te bieden die op een georganiseerde wijze het gebruik van de halte faciliteert, waaronder fietsenstalling, vuilnisbak en schuilhuisje.

1.4 Toegang tot perceel

Het betrokken restperceel blijft bij de aanleg van de bushalte (huidige/toekomstige toestand) wel degelijk toegankelijk vanop de openbare weg.

Bezwaarindiener 1 toont hoegenaamd niet aan dat geen toegang meer kan genomen worden tot diens restperceel door de bestaande signalisatie(verkeersborden) en de elektriciteitsvoorziening. Integendeel brengt hij zelf foto's bij van een afvalcontainer die op diens perceel werd gezet.

Bezwaarindiener 1 heeft geen aanvraag ingediend of legt geen concrete plannen voor ter ontwikkeling van het betrokken perceel. Diens beweerde probleem rond een conflict tussen enerzijds het bestaande signalisatiebord en de bestaande elektriciteitsvoorziening, en anderzijds een toekomstige andere vorm van toegang tot de gewestweg, lijkt een toekomstige hypothetische situatie te betreffen.

Bezwaarindiener 1 heeft tot op heden formeel geen vraag ingediend/vordering gesteld rond eventuele aanpassingen van het openbaar domein in de zin van verwijdering/verplaatsing van de signalisatie en elektriciteitsvoorziening.

Voor de goede orde en om bezwaarindiener 1 ter wille te zijn werd alvast bekeken ofdat het bestaande signalisatiebord en de elektriciteitsvoorziening kan verplaatst worden. Er kan reeds bevestigd worden dat dit verplaatsbare constructies betreffen op het openbaar domein, die op vraag van aangelande en tegen een vergoeding die de kosten van de verplaatsing dekken, kunnen

verplaatst worden. Niets weerhoudt bezwaarindiener 1 om deze verplaatsing formeel te vragen en te laten uitvoeren, al dan niet tegen een vergoeding.

Het recht van uitweg tot het betrokken perceel wordt dus niet gehypothekeerd door de betrokken onteigening en het achterliggende restperceel is niet onbruikbaar geworden.

Indien een restperceel van een onteigening ontoegankelijk zou worden (wat hier zeker niet het geval is) maakt dit de onteigening niet onwettig, maar kan de onteigende een vordering instellen tot afdwingbare overname van het restant.

De bezwaarelementen worden bijgevolg niet weerhouden.

3. **Besluit**

De ingediende opmerkingen en bezwaren noodzaken geen wijzigingen ten opzichte van het voorlopig onteigeningsbesluit en de daarbij gevoegde bijlagen.

Gezien om gevoegd te worden bij het definitief onteigeningsbesluit voor de onteigening voor het algemeen nut in het kader van de bushalte “Kiewit Luchtvaartstraat” langs de N74 in Hasselt.

Lydia Peeters
Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken