

Bezwaarindiener is er van overtuigd dat bepaalde keuzes, zoals een dubbelrichtingsfietspad, die gemaakt zijn niet de veiligste zijn. Verder stelt de bezwaarindiener zich nog vele vragen over de gemaakte keuzes aangaande verkeerslichten, veiligheid fietsers, afsluiten straten, bereikbaarheid,

De bezwaarindiener vraagt zich af waarom er onteigeningen nodig zijn omdat tijdens een eerdere voorstelling van het project wel alles binnen de huidige grens paste

Bezwaarindiener verwijst naar een afgeleverde bouwvergunning in 2004 met vrijwillige grondafstand

Bezwaarindiener stelt zich vragen bij het verlopen van de onderhandelingen met eigenaars van naburige percelen en over de betaalde vergoedingen en is ook bezorgd over muren bij naastliggende percelen.

Bezwaarindiener blijft daarnaast ook achter met vragen omtrent afwatering

Bezwaarindiener maakt een voorstel voor het aanleggen van een brugje aan de afgesloten Molenweg.

Standpunt onteigende instantie:

Uit de projectnota en het voorlopig besluit 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. Bij het parkeren van zijn voertuigen dient de bezwaarindiener zich te houden aan het verkeersreglement, zodoende geen gevaar te zijn voor andere weggebruikers. Verder heeft een perceel een recht van uitweg naar de openbare weg en 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 bewaarindiener 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. Ook op de vraag van clustering van zijn inrit met de inrit van de buur kan niet worden ingegaan, aangezien er maximaal gestreefd worden naar open grachten in functie van afwatering. 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. De verschillende afwegingen omtrent dit project kunnen worden teruggevonden in de projectnota en bijhorende bijlagen. Dit bezwaar is ongegrond en kan niet aangenomen worden

De eerste voorstelling van het project gebeurde reeds in 2016-2017. Dit was destijds nog een voorlopige versie die nog niet goedgekeurd was door de projectstuurgroep. Dit bezwaar is ongegrond en kan niet aangenomen worden

Vooreerst wordt het bezwaar aangaande de bouwvergunning van 2004 met vrijwillige gratis grondafstand niet gericht tegen het onteigeningsbesluit en de gedwongen eigendomsoverdracht. Alleszins is het opleggen van een last tot gratis grondafstand in het kader van een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen ter realisatie van een rooilijn een wettig middel om deze rooilijn te realiseren. Thans blijkt dat nog bijkomende innemingen noodzakelijk zijn ter vrijwaring van de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruiker. Ook dit is geenszins onwettig. Dit bezwaar is ongegrond en kan niet aangenomen worden.

Hetzelfde geldt voor de verwijzing van bezwaarindiener naar de onderhandelingen met de eigenaars van naburige percelen en eventueel uitbetaalde vergoedingen. Dit bezwaar is niet gericht tegen het onteigeningsbesluit en de gedwongen eigendomsoverdracht maar dit bezwaar is gericht tegen de gevoerde onderhandelingen over percelen die niet zijn eigendom zijn. Opnieuw kadert deze opmerking geenszins binnen het formuleren van een standpunt, opmerking of bezwaar in het kader van het voorliggend openbaar onderzoek en dient deze in dit verband dan ook niet behandeld te 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. Hier wordt steeds met de nodige zorg gewerkt en alles volgens de regels van de kunst aangesloten. Bij uitvoering zal voor elk perceel steeds RWA- en DWA-afwatering voorzien worden. Het bezwaar aangaande de afwatering is niet gericht tegen het voorliggend openbaar onderzoek en de gedwongen eigendomsoverdracht. Bezwaarindiener maakt melding van 'inspectieputten' op diens perceel maar verduidelijkt niet over wat voor soort putten het zou gaan. Voor wat betreft de afwatering op openbaar domein, werd al het nodige voorzien in het nieuwe ontwerp. Indien deze inspectieputten private putten betreffen die naar een andere plek op het privaat perceel zouden moeten verplaatst worden, heeft dit niet de onwettigheid van de onteigening tot gevolg nu een dergelijke verplaatsing niet opweegt tegen de noodzaak en het maatschappelijk belang van dit project. Dit bezwaar is ongegrond en kan niet aangenomen worden.

Op het voorstel om een brugje over de gracht te voorzien zodat fietsers aan de oude aansluiting van de Molenweg met de N26 Mechelsesteenweg de Molenweg zouden kunnen inrijden, kan niet worden ingegaan. Het realiseren van zo een brugje zou er ook toe leiden dat fietsers daar de Molenweg zouden uitrijden en de N26 zouden oversteken richting Spekstraat, wat tot onveilige situaties zou leiden. Voor de veiligheid is het fietspad ter hoogte van het lichtengeregeld kruispunt achteruit geschoven. Dit bezwaar is ongegrond en kan niet aangenomen worden.

Bezwaarschrift 2: Inneming nr.17 en nr.24

Op 18 januari 2024 werd een bezwaarschrift ingediend.

Omschrijving opmerkingen/bezwaar:

In het 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 of meer zuidelijke aansluiting N26-Molenweg en ook de reeds bestaande bushalte. Verder blijft de reden van de verplaatsing volgens bezwaarindiener een volstrekt raadsel alsook de noodzaak en het nut van een verkeerslichten geregeld kruispunt stelt bezwaarindiener in vraag. Hij ziet in de recente vernieuwing van de bestaande bushalte het bewijs dat huidige ligging van deze bushalte een beter alternatief is dan voorliggend project.

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 omgevingsvergunningaanvraag.

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.

Om deze reden werd ook gekozen voor een verkeersregelininstallatie aangezien de Molenweg de nieuwe ontsluiting wordt naar de achterliggende industriezone Hambos, waardoor hier in de toekomst meer zwaar verkeer te verwachten valt. Dit is in samenspraak met de Vlaamse Waterweg die werkt aan een betere ontsluiting van de industriezone Hambos. Hierdoor zal het zwaar verkeer langs de Molenweg ontsluiten en niet langer door het centrum van Tildonk en Wespelaar. Om dit zwaar verkeer te faciliteren werd er op de projectstuurgroep besloten om het kruispunt met de Molenweg te voorzien van verkeerslichten, zodat grote voertuigen de kans hebben om zich op de drukke N26 te begeven. Het betaamt een normaal en zorgvuldig handelende overheid om bij de aanleg van infrastructuur niet alleen rekening te houden met de huidige verkeersintensiteiten maar ook met de toekomstige ontwikkelingen. Bij het ontwikkelen van infrastructuurprojecten wordt er daarom overleg ingepland tussen alle relevante actoren teneinde bij een ontwerp met al de verschillende maatschappelijke belangen rekening te houden.

Net ook om de 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 Verkeersregelininstallaties, 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 om deze reden ingepland na de kruispunten op de eerst mogelijke locatie. Bij het inplanten van een bushalte wordt naast bovenstaande argumenten ook naar een aantal zaken gekeken zoals de technische uitvoerbaarheid, voldoende ruimte tussen 2 inritten, afstand tussen de bushaltes. Bij een voorrangs- of lichtengeregeld kruispunt wordt de bushalte bij voorkeur op minstens 20 meter voorbij het kruispunt gelegd. De halte wordt in het kader van de verkeersveiligheid bij voorkeur iets verder van het kruispunt, op 35 meter aangelegd, weliswaar met inachtneming van bereikbaarheid (afstand – infrastructurele voorzieningen) van de halte voor de potentiële reiziger, die o.a. vanuit de zijstraat te voet (of met de fiets) naar de halte komt. Bij de keuze van de locatie van de bushalte zijn bovenstaande factoren in overweging genomen en is er besloten om de bushalte richting Kampenhout op betreffende locatie vlak na kruispunt te voorzien om zo dicht mogelijk tegen de oversteek en tegen de aansluiting van de Molenweg te liggen en zo dicht mogelijk bij de tegenovergestelde bushalte, die omwille van het ontbreken aan voldoende ruimte en de aanwezigheid van meerdere inritten relatief ver van het kruispunt is geschoven.

Daarnaast dient ook te worden benadrukt dat, daar waar mogelijk, wordt gestreefd naar een optimale aanleg van de weginfrastructuur vanuit verkeersveiligheid en doorstroming.

Er wordt daarenboven naar gestreefd om de halte te laten voldoen aan de bushaltegids 2.0 en de brochure toegankelijke haltes van De Lijn. Dat is ook de reden van de recente aanpassing van de bushalte. Hier werden structurele onderhoudswerken uitgevoerd om de veiligheid van de busgebruikers te kunnen blijven garanderen. Mede door de lange procedure van grondverwerving (in kader van dit nieuwe project) was het noodzakelijk om reeds enkele onderhoudswerken uit te voeren in de bestaande situatie.

Bezwaarindieners verwijst naar een bushalte vòòr een VRI kruispunt verderop van de N26 met de Eikestraat. Dit betreft een bestaande situatie waarbij in het toekomstig uit te voeren project ter hoogte van het kruispunt met de Eikestraat de bushaltes ook hier na de verkeerslichten zal worden ingepland. Deze zijn opgenomen in de goedgekeurde startnota. Verder dient er op te worden gewezen dat elk kruispunt anders is en heel eigen rondfactoren heeft op basis waarvan beslissingen worden genomen rond de aanleg.

Er zijn daarnaast wel degelijk alternatieven overwogen binnen de PCV vergaderingen (zie de verslagen van deze vergaderingen) en er werd steeds voor de beste optie binnen de grenzen van het mogelijke gekozen. Zo werd het behoud van het bestaande kruispunt van de N26 met de Molenweg wel degelijk in ogenschouw genomen, maar werd geoordeeld dat de huidige, schuine aansluiting het te verwachten verkeer niet voldoende zou kunnen afwikkelen. Een meer haakse aansluiting is dus strikt noodzakelijk om te voldoen aan de te verwachten verkeersintensiteit van het kruispunt en dit ingevolge de nieuwe KMO-zone "Hambos". Deze haakse aansluiting met de N26 zal gerealiseerd worden ten noordwesten van de huidige aansluiting. Alternatieve scenario's zoals een haakse aansluiting op de huidige locatie, of een haakse aansluiting meer naar het zuiden, zouden daarbij een nog grotere impact hebben op de in te nemen oppervlaktes van de onteigeningen, hetgeen dient vermeden te worden. Dit bezwaar is ongegrond en kan niet aangenomen worden.

De vermeende economische schade en het beweerde inkomstenverlies van de bezwaarindieners zijn *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 het voorlopig vastgestelde onteigeningsbesluit en dient in dit verband dan ook niet behandeld te worden. Dit bezwaar is ongegrond en kan niet aangenomen worden.

Er moet een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen de onteigening en de fase van de uitvoering van de werken. De wettigheid van de onteigening kan alvast niet afhankelijk worden gesteld van de concrete onmiddellijke realisatie van de werken. De onteigening en de toepassing van de onteigeningsprocedure door de minister kan en werd in het Vlaams Onteigeningsdecreet alvast ook niet afhankelijk gemaakt van het al of niet op voorhand reeds volgen van openbare gunningsprocedures of van het voorafgaand bekomen van een omgevingsvergunning. Dit alles situeert zich in de fase na de onteigening. Het gebeurlijk voorafgaand reeds moeten voorhanden hebben van een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen is dus zeker ook geen noodzakelijkheidsvoorwaarde voor het wettig kunnen besluiten tot de noodzaak van een onteigening en kan al helemaal geen impact hebben op het voeren van een onteigeningsprocedure met toepassing van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017.

De noodzaak van onteigening wordt niet gegeven door de omgevingsvergunning, wel door het project zelf. Dit bezwaar is ongegrond en kan niet aangenomen worden.

Bezwaarschrift 3: Inneming nr.10

Op 19 januari 2024 werd een bezwaarschrift ingediend

Omschrijving opmerkingen/bezwaar:

In het bezwaarschrift stelt de bezwaarindiener dat de onteigening ter hoogte van de oprit naar de tuin en de zone voor de voorgevel van de eigendom van bezwaarindiener (tussen het aan te leggen fietspad en de voorgevel) 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:

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. Het aanleggen, beheren en onderhouden van de beoogde infrastructuur behoort tot de basistaken van een overheid en vereist een coherent en doelmatig beheer en beleid, ook naar eventuele aansprakelijkheden en verantwoordelijkheden toe zodat het noodzakelijk is dat zowel de onder- als de bovengrond wordt onteigend. Van de desbetreffende infrastructuur dient onder alle omstandigheden een veilig en doelmatig gebruik te kunnen worden gemaakt. Dit kan enkel indien zowel de onder- als de bovengrond wordt onteigend. Dit bezwaar is ongegrond en kan niet aangenomen worden.

3. **Besluit**

De ingediende bezwaren zijn ongegrond. 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 van

18 APR 2024

Lydia Peeters

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken