

## **Ministerieel besluit houdende een definitief onteigeningsbesluit voor de onteigening voor het algemeen nut in het kader van de herinrichting van het kruispunt van de N10 met de N15 in Heist-op-den-berg**

### **Rechtsgronden**

Dit besluit is gebaseerd op:

- het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017, artikel 6, 1°, artikel 7 en artikel 10, gewijzigd bij het decreet van 16 oktober 2020.
- het besluit van de Vlaamse Regering van 25 juli 2014 tot delegatie van beslissingsbevoegdheden aan de leden van de Vlaamse Regering, artikel 6, 7°.

### **Vormvereisten**

De volgende vormvereisten zijn vervuld:

- De Inspectie van Financiën heeft advies gegeven op 12 januari 2023.
- Op datum van 27 januari 2023 werd een voorlopig onteigeningsbesluit goedgekeurd.
- Over dit voorlopig onteigeningsbesluit en zijn bijlagen werd een openbaar onderzoek georganiseerd dat plaatsvond van 3 april 2023 tot en met 2 mei 2023. De behandeling van de ontvangen standpunten, opmerkingen en bezwaren is opgenomen in bijlage 3 bij dit besluit.
- Er werden aantoonbare pogingen ondernomen om tot een minnelijke verwerving te komen.

### **Motivering**

Dit besluit is gebaseerd op de volgende motieven:

#### **A. Aanduiding van de onteigenende instantie**

De Vlaamse Regering is bevoegd om tot onteigening over te gaan overeenkomstig artikel 6, 1° van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017.

In het licht van de doelstellingen kan de Vlaamse Regering ter realisatie van het project "aanleg turbo-ovonde met fietstunnels op het kruispunt N10-N15 te Heistop-den-berg" (hierna "het Project") derhalve optreden als onteigenende instantie.

#### **B. De rechtsgrond van de onteigening**

De Vlaamse Regering kan tot onteigening overgaan in de gevallen waarin ze oordeelt dat de onteigening noodzakelijk is voor de uitwerking van de

infrastructuur of het beleid met betrekking tot gemeenschaps- en gewestelijke aangelegenheden overeenkomstig artikel 7, eerste lid van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017.

Uit onderhavig besluit en uit de bijlagen bij dit besluit blijkt dat de beoogde onteigening kadert binnen de gewestelijke aangelegenheden. Deze heeft immers betrekking op een project inzake gewestelijke infrastructuur, namelijk de N10 en de N15.

### **C. Omschrijving van de te onteigenen goederen:**

De te onteigenen onroerende goederen zijn (met gele en blauwe tint) aangeduid op het bijhorende onteigeningsplan met nummer 1M3D8E G 032756 00, samen te lezen met de tabel met innemingen die ook is opgenomen op het onteigeningsplan.

Waar de met gele tint aangeduide goederen volledig zijn te onteigenen (dus zowel de onder- als bovengrond), kan een onteigening van de met blauwe tint aangeduide goederen beperkt blijven tot enkel een inname van de ondergrond (indachtig de principes van de onteigeningsnoodzaak en proportionaliteit).

### **D. Onteigeningsnoodzaak**

#### **(1) Noodzaak van het onteigeningsdoel**

De onteigening strekt er in de eerste plaats toe de verkeersveiligheid (voornamelijk voor zwakke weggebruikers) én de verkeersleefbaarheid te verbeteren, en dit via realisatie van een turbo-ovonde met fietstunnels op het kruispunt N10-N15 te Heist-op-den-berg.

De bestaande verkeersinfrastructuur ter hoogte van de kruising van de N10 met de N15 is ondermaats. Waar de bestaande rotonde voorziet in vier aantakkingen en dubbelrichtingsoversteken voor fietsers, is er langsheen de N10 momenteel voorzien in niet-afgescheiden, niet-verhoogde, smalle fietspaden die ook wel "moordstrookjes" genoemd worden. Deze huidige fietsinfrastructuur vormt op zowel de rotonde als de N10 een erg onaangename en onveilige verkeerssituatie, in het bijzonder voor de zwakke weggebruiker.

Nochtans maken zowel de N10 als N15 deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en is de kruising van de N10 en N15 opgenomen als een voorkeursroute conform de studie van TIMENCO NV in april 2017.

De N10 is bovendien een drukke verkeersas voor auto- en vrachtverkeer, waarbij de kruising van de N10 met de N15 deel uitmaakt van het routenetwerk voor uitzonderlijk vervoer, alsook fungeert als een druk verkeersknoop in de regio, waarbij het verkeer van en naar Heist-op-den-berg, Mechelen, Lier en Aarschot wordt uitgewisseld.

De N10 en N15 worden aldus druk gefrekwenteerd door gemotoriseerd verkeer, waarbij onderzoek niet enkel heeft aangetoond dat er, in het bijzonder op

piekmomenten, langen wachtrijen komen te ontstaan ter hoogte van de bestaande kruising, maar ook dat de theoretische capaciteit van de bestaande kruising quasi dagelijks zou overschreden worden. Het verkeersgebruik van de rotonde overschrijdt de theoretische capaciteit hiervan, en dit zelfs zonder inachtneming van de te verwachten toename in verkeersafwikkeling door de nieuw te ontwikkelen Spar-site, dewelke gepaard zou gaan met gemiddeld 144 pae/u.

In de toekomst zal er immers nog een vijfde aantakking voorzien worden op de rotonde, voor de ontsluiting van de zgn. Sparsite, een terrein waar vroeger een Spar was gelokaliseerd en dat nu wordt ontwikkeld door de Colruytgroep. Er komt een nieuwe Colruyt en andere industriële units. De uitbouw van deze site komt er na de heraanleg van het kruispunt van de N10 met de N15.

Al de voornoemde cijfergegevens zijn opgenomen in de projectnota RMC van 4 december 2017. Waarbij deze cijfergegevens op heden nog steeds actueel zijn, gelet op het uitblijven van een herinrichting of ingrijpende infrastructuurwerken in de buurt van de kruising van de N10 en de N15.

Om de veiligheid van (vooral zwakke) weggebruikers beter te kunnen waarborgen is het daarom noodzakelijk om de bestaande rotonde met gelijkgrondse oversteken en het bestaande fietspad langsheen de N10 aan te passen. Ook het Vademecum Fietsvoorzieningen van MWO Vlaanderen schrijft een vrijliggend een- of tweerichtingsfietspad voor, voor de openbare wegen waar er een snelheidsregime van 70 km/uur geldt.

Deze noodzakelijke herinrichting, die ten goede zal komen van zowel de verkeersveiligheid als -leefbaarheid én op een aantal plaatsen een verlegging vereist van de aanwezige riolering en nutsvoorzieningen, is enkel mogelijk mits de inname van enkele aanpalende gronden langsheen de huidige rotonde en N10.

Daarenboven kadert het Project ook in een groter geheel, met name de volledige inrichting van de N10 op het grondgebied Berlaar, Putte en Heist-op-den-berg met vrijliggende fietspaden.

De gemeente Heist-op-den-berg heeft een mobiliteitsconvenant afgesloten met het Vlaams Gewest. Via deze convenant was het mogelijk voor gemeentes om modules aan te gaan. De gemeente Heist-op-den-berg heeft een module 13 (module 12014/AA) afgesloten voor de gewestweg N10 om langs deze weg vrijliggende fietspaden aan te leggen. Dit project sluit aan op deze module 13, alsook op een module 13 van Heist-op-den-berg (module 12014/AC) en de module 13 van Putte (module 12029/AA).

#### Een overzicht:

N10 van 20k150 tot 20k925: module 12029/AA van de gemeente Putte

N10 van 20k925 tot 21k500: module 12014/AC van de gemeente Heist-op-den-berg

N10 van 21k500 tot 21k600: module 12029/AA van de gemeente Putte

N10 van 21k600 tot 22k100: module 12014/AC van de gemeente Heist-op-den-berg

**N10 van 22k100 tot 22k400: DIT PROJECT**

N10 van 22k400 tot 28k800: module 12014/AA van de gemeente Heist-op-den-berg

Het Project betreft de heraanleg van het kruispunt N10 x N15, alsook het aanleggen van fietspaden langs de gewestweg N10, gaande van kilometerpunt 22.1 tot kilometerpunt 22.4). Deze weg is gecategoriseerd als secundaire weg type 1.

De startnota van de module werd conform verklaard op de Provinciale Auditcommissie (PAC) van 21 januari 2010, de projectnota werd goedgekeurd op de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC) van 21 december 2017.

De voorgenomen herinrichting van de infrastructuur in het Project wordt omschreven in de projectnota, die als bijlage is gevoegd. De voorgenomen herinrichting bestaat uit de aanleg van een turbo-ovonde met de aansluiting van een vijfde tak voor de ontsluiting van de nog te her ontwikkelen Spar-site, met inbegrip van de aanleg van fietstunnels om de oversteekbaarheid voor de zwakke weggebruikers veilig te maken.

Deze voorgenomen herinrichting werd voorbereid en voorafgegaan door onderzoek van verschillende scenario's en variaties waarmee kon tegemoetgekomen worden aan de verkeersonveiligheid voor fietsers, de verkeersveiligheid van andere weggebruikers alsook de oplopende filetijden en wachttijden. Een uitgebreide analyse van deze scenario's en variaties werd opgenomen in de projectnota die als bijlage is gevoegd, en waarvan de motivering moet hernomen worden dusdanig dat deze integraal onderdeel uitmaakt van dit voorlopig onteigeningsbesluit.

Uit deze verschillende simulaties blijkt dat de gemiddelde wachttijd drastisch zou verlaagd worden door de aanleg van een turbo-ovonde met een vijfde aantakking ter ontsluiting van de zgn. Spar-site.

Bij de heraanleg van de fietsinfrastructuur wordt uitgegaan van het Vademecum Fietsvoorzieningen van MWO Vlaanderen, waarbij zal voorzien worden in enerzijds een afgescheiden fietspad met groenbuffer tussen de rijweg en het fietspad, en anderzijds een ongelijkvloerse kruising met de N10 en N15. Zodoende wordt de huidige fietsinfrastructuur gehervormd en verkeersveiliger, met maximale vermindering van conflictsituaties tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer.

Er zal gewerkt worden met zowel dubbelrichting- als éénrichtingsfietspaden, waarbij de fietspaden telkens op voldoende afstand gelegen zullen zijn van de aanpalende erven, zodat er geen risico's worden gecreëerd inzake de zichtbaarheid van fietsers resp. het overrijden van de fietspaden ten behoeve van de erftoegang. Omgekeerd wordt hiermee ook de zichtbaarheid van het gemotoriseerd verkeer (voldoende) gewaarborgd doordat in- en uitrijdende, voertuigen vanop voldoende afstand zichtbaar zijn.

Overwegende dat de aanleg van de turbo-ovonde en fietstunnels op het kruispunt N10-N15 te Heist-op-den-berg, op verschillende plaatsen een verlegging vereist van de aanwezige riolering en nutsvoorzieningen, strekt een beperkt aantal (al dan niet ondergrondse) innemingen er tevens toe de vereiste ruimte te kunnen creëren voor de noodzakelijke verlegging van deze riolering en nutsvoorzieningen. Daar

waar het eigendomsrecht van de ondergrond kan volstaan voor de aanleg van deze nutsvoorzieningen zonder dat een verwerving van de bovengrond noodzakelijk is, werd het voorwerp beperkt tot een ondergrondse inname (zoals in blauwe kleur aangeduid op het onteigeningsplan).

Door de herinrichting van de kruising wordt een betere verkeersveiligheid en -leefbaarheid nagestreefd zodat de bovenlokale functionele fietsroute langs de N10 als dusdanig kan gebruikt worden en de verkeersveiligheid en verkeerafwikkeling aan het knooppunt verbeterd wordt.

Door de aanleg van vrijliggende fietspaden verbetert de fiets-leefbaarheid langsheen de N10 en kan de N10 in haar functie als bovenlokale functionele fietsroute als dusdanig gebruikt worden. Iets wat op dit moment niet gebeurt omwille van de zeer onveilige fietssituatie.

Door de aanleg van een turbo-ovonde met fietstunnels verbetert de verkeersafwikkeling op het knooppunt. Door de aanleg van de fietstunnels worden de conflicten tussen de fietsers en het gemotoriseerd verkeer er volledig uitgehaald en wordt dus ook de verkeersveiligheid voor de zwakkere weggebruikers sterk verbeterd.

## **(2) Noodzaak van de onteigening als middel**

Het onteigeningsdoel, zoals hierboven omschreven, kan slechts worden bereikt middels onteigening. Er bestaat, onverminderd de mogelijkheid tot minnelijke verwerving, redelijkerwijze geen alternatief voor het gebruik van de onteigeningsdwang.

Ondanks poging hiertoe, was het niet of onvoldoende mogelijk om tot een grondverwerving in der minne te komen.

De onroerende goederen die het voorwerp uitmaken van dit voorlopig onteigeningsbesluit konden, ondanks het uitbrengen van een billijk en volledig bod aan de betrokken eigenaren, tot op heden niet minnelijk verworven worden. Desalniettemin is een verwerving van de betrokken goederen in volle eigendom strikt noodzakelijk omdat:

- het aanleggen, beheren en onderhouden van infrastructuur tot de basistaken van de overheid behoort en omdat een zo eenduidig mogelijke grondpositie de goede uitoefening van de publieke beheerstaken omtrent deze infrastructuur kan en moet waarborgen.
- een integrale en geïntegreerde realisatie en aanleg van de infrastructuur mogelijk moet zijn.
- een coherent en doelmatig beheer en beleid omtrent infrastructuur noodzakelijk is. Van de desbetreffende weginfrastructuur dient onder alle omstandigheden een veilig en doelmatig gebruik te kunnen worden gemaakt. Dit kan enkel indien de wegbeheerder zelf kan instaan voor het beheer ervan.
- Riolerings- en nutsvoorzieningen in de ondergrond van de gewestweg moeten aangelegd resp. verlegd worden, hetgeen een private eigendomssituatie

van de wegbedding niet wenselijk maakt, onder andere in functie van het beheer en onderhoud hiervan.

Aangezien geen minnelijke verwerving van betrokken goederen kon bereikt worden en geen enkel ander alternatief beschikbaar is dan het gebruik van het onteigeningsinstrument, is een inname van de betrokken goederen absoluut noodzakelijk.

Elk verzoek tot zelfrealisatie is conform artikel 24, § 4 van het Vlaams Onteigeningsdecreet in ieder geval uitgesloten voor weginfrastructuur en de daarmee onlosmakelijk samenhangende ingrepen. Er werden dan ook geen verzoeken tot zelfrealisatie ontvangen.

### **(3) Noodzaak voor wat betreft het voorwerp van de onteigening**

In dit besluit, in het onteigeningsplan en in de projectnota wordt aangeduid welke onroerende goederen het voorwerp zijn van de onteigening. Deze in te nemen goederen zijn van essentieel belang voor het bereiken van het vooropgestelde doel van algemeen nut.

Feit is dat de in te nemen onroerende goederen rechtstreeks aansluiten op de N10 resp. de kruising van de N10 en de N15, en zich tevens bevinden in het verlengde van de andere onderdelen van de N10 op het grondgebied Berlaar, Putte en Heistop-den-berg die zijn resp. worden voorzien van vrijliggende fietspaden. Bij het ontbreken van de te onteigenen gronden kan derhalve geen doorlopend vrijliggend fietspad noch verkeersveilige ovonde aangelegd worden, met als gevolg dat het fietspad en ovonde niet aangelegd kunnen worden op een wijze dat de verkeersveiligheid en -doorstroming kan geoptimaliseerd worden.

In diezelfde zijn zullen de thans aanwezige riolering en nutsvoorzieningen evenmin kunnen verlegd worden (in functie van de aanleg van de turbo-ovonde en fietstunnels op het kruispunt N10-N15 te Heist-op-den-berg), zonder een (al dan niet uitsluitend ondergrondse) inname van een aantal gronden.

Bovendien zijn de voorliggende onteigeningen ruimtelijk zodanig ingepland dat alle bestaande functies langsheen de N10 en N15 behouden kunnen worden en niet op enige manier gehinderd worden door de nieuwe infrastructuur. Er zal voldoende afstand bewaard worden tussen de bestaande functies en de voorziene infrastructuur, zijnde de aanleg van afgescheiden fietspaden en de aanleg van de turbo-ovonde, alsook de ontsluitingsweg voor de Spar-site.

Verder is er evenmin enig alternatief (dan de onteigening) voorhanden om aan de gesignaleerde veiligheids- en verkeersproblematiek te kunnen tegemoetkomen. Ook alternatieven werden onderzocht, waarbij het huidige inrichtingsprincipe met onteigening echter steeds als meest geschikte oplossing naar voren kwam in functie van enerzijds de gesignaleerde verkeers- en veiligheidsproblematiek en anderzijds de proportionaliteit van de innemingen (die zo beperkt mogelijk gehouden worden).

Feit dat de innemingen zo beperkt mogelijk worden gehouden, blijkt er onder andere uit dat een aantal innames die noodzakelijk zijn voor de vereiste verlegging van de riolering en nutsvoorzieningen, beperkt blijven tot enkel de ondergrond (i.e. dit betreft de in blauwe tint aangeduide goederen op het onteigeningsplan). Gezien de bebouwde en/of omheinde aard van deze percelen voorziet de bijzondere wetgeving voor de diverse nutsvoorzieningen niet in een mogelijkheid om gedwongen een erfdienstbaarheid van openbaar nut te vestigen, waarbij een minnelijke vestiging hiervan evenmin haalbaar bleek te zijn. Zodoende wordt voor deze strook het voorwerp van de onteigening beperkt tot de ondergrond, zodat niet meer dan nodig wordt verworven.

Zoals wordt beschreven in de projectnota kan het weerhouden inrichtingsprincipe van het Project niet worden gerealiseerd binnen het bestaande openbaar domein. De weerhouden uitvoeringsvariant van het Project werd gekozen op basis van:

- De module 13-projecten die aansluiten op het project. Het is belangrijk dat de fietspaden en wegenis in het Project dezelfde (of minstens zeer gelijkaardige) profielen en breedtes hebben dan degene waarop zij zullen aansluiten. Zodoende worden plotse weg- en rijversmallingen (of -verbredingen) vermeden voor zwakke weggebruikers en het gemotoriseerd verkeer, hetgeen de verkeersveiligheid enkel maar ten goede komt;
- De weerhouden randvoorwaarden van het Project, na een goedgekeurde startnota en projectnota RMC, zoals ook uitvoerig uiteengezet in de projectnota die is gevoegd bij dit voorlopig onteigeningsbesluit.

Belangrijk aandachtspunt voor de weerhouden uitvoeringsvariant betreft de oversteekbaarheid voor zachte weggebruikers aan de ovonde. Een ongelijkgrondse fietsoversteek is wenselijk omwille van de tweestrooksovonde met hoge intensiteiten aan gemotoriseerd verkeer alsook de grote omrijfactoren voor fietsverkeer door de langgerekte vormgeving van de ovonde en dubbelrichtingsfietspaden langs N15 (Noordelijke zijde naar Heist-op-den-Berg, Zuidelijke zijde naar Putte).

De kruising van de N10 en de N15 is een uitwisselingspunt voor alle verkeer, van zwakke weggebruikers tot uitzonderlijk transport. Door de fietshellingen met keermuren naast de ovonde uit te voeren wordt het ruimtebeslag beperkt naar de aangelanden toe, en bijgevolg de noodzakelijk van de te verwezenlijken innames beperkt.

Verder zijn er naast de fietshellingen zones noodzakelijk voor de aanleg resp. verlegging van de riolering en nutsvoorziening. Overwegende dat er hiervoor niet steeds een inneming vereist is van de bovengrond, blijven een aantal van de innemingen die noodzakelijk zijn voor de vereiste verlegging van de riolering en nutsvoorzieningen, beperkt tot enkel de ondergrond.

- Langsheen de N10 richting Aarschot worden de innames hoofdzakelijk (doch niet uitsluitend) verricht langs de zuidelijke zijde van de rijweg, gelet op de bestaande indeling van de wegenis.

Opzet van het Project is immers niet om de bestaande breedte van de rijweg drastisch te wijzigen en/of de wegas drastisch te verschuiven. De N10 zal in de zone voor aansluiting op de aan te leggen ovonde beperkt verbreden om plaats te kunnen maken voor de aanleg van verdubbelde rijstroken, die nadien weer zullen samenvloeien in één rijstrook.

Ter hoogte van de aanwezige carwash en naburige percelen vindt de verdubbeling langs de zuidelijke zijde plaats, hetgeen betekent dat er langs de zuidelijke zijde extra innames verricht dienen te worden, net zoals dit het geval is aan de noordelijke zijde waar ter hoogte van de verdubbeling een bijkomende inname vereist is.

De actuele breedte van het openbaar domein is te smal om dit toe te laten.

De bestaande grachten en bermen en voortuinstroken naast de N10 worden aangepast zodat de fietspaden langs beide zijden van de weg kunnen Pagina 8 van 13 gerealiseerd worden, zonder dat de weg hiervoor verbreed dient te worden. De fietspaden worden dan ook ingericht aan de zijde van de grachten waar de rijweg niet gelegen is, zodanig een voldoende brede barrière te creëren tussen de fietspaden en de rijweg om enige conflicten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer te vermijden.

Voor het overige wordt opgemerkt dat de weerhouden inrichting voor het Project slechts de inneming vereist van een beperkte grondstrook die beperkt blijft tot het absolute minimum, waarop geen constructies staan opgesteld, en die niet van die aard is om de aanwezige functies te verhinderen of onmogelijk te maken, hetgeen ook doet conformeren met het evenredigheids- en het zuinigheidsbeginsel.

Bij uitblijven van enige minnelijke regeling, is de onteigening van de te onteigenen gronden dan ook noodzakelijk om de vooropgestelde doelstelling van algemeen nut te kunnen bereiken.



## **E. Het onteigeningsdoel is van algemeen nut**

In de memorie van toelichting bij het Vlaams Onteigeningsdecreet is, inzake de verplichting tot omschrijving van het doel van algemeen nut, bepaald dat ervan kan worden uitgegaan dat een 'vermoeden van algemeen nut' bestaat wanneer het te onteigenen goed een bestemming van openbaar gebruik zal krijgen, meer bepaald een rechtstreeks of onrechtstreeks gebruik door een onbepaalbaar en variabel aantal mensen en dit op een niet exclusieve wijze.

Zoals eerder verduidelijkt, strekt onderhavige onteigening er in de eerste plaats toe de verkeersveiligheid (voornamelijk voor zwakke weggebruikers) én de verkeersleefbaarheid te verbeteren, en dit via realisatie van een turbo-ovonde met fietstunnels op het kruispunt N10-N15 te Heist-op-den-berg. Dergelijke werken strekken tot het nut van eenieder, of met andere woorden tot nut van een onbepaalbaar en variabel aantal mensen en dit op een niet exclusieve wijze- en dus tot het algemeen belang.

Daarnaast blijkt het onteigeningsdoel van algemeen nut ook uit het feit dat de realisatie van een turbo-ovonde met fietstunnels op het kruispunt N10-N15 te Heist-op-den-berg een project is waarbij het algemeen belang van de gemeenschap wordt gediend. De N10-N15 vormt niet enkel een (belangrijke) lokale en bovenlokale verkeersas, maar maakt eveneens deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en dient als zodanig ook als functionele fietsroute.

Op grond van het voorgaande dient vastgesteld te worden dat de N10-N15 een belangrijke verkeersfunctie heeft en dit zowel op lokaal als bovenlokaal niveau.

De aanleg van een turbo-ovonde met fietstunnels op het kruispunt N10-N15, is dan ook in het algemeen belang van de gemeenschap, daar men op die manier de verkeersleefbaarheid én verkeersveiligheid kan bevorderen, in het bijzonder voor het zwakke wegverkeer.

In lijn hiermee is ook de ontsluiting van de Spar-site strikt noodzakelijk in functie van een veilige en vlotte afwikkeling van het daarmee gepaard gaand verkeer. Door de ontsluiting, de vijfde aantakking, aan te leggen zonder fietsinfrastructuur of een kruising met fietspaden, wordt tevens de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruiker gegarandeerd.

Feit dat de ontsluiting van de Spar-site samenvalt met (huidige) belangen van de Colruyt-groep doet geen afbreuk aan het algemeen belang van de onteigening, dat in ieder geval primeert op gebeurlijke privatieve belangen. De weerhouden ontwikkelingsvisie is dan ook gebaseerd op objectieve gegevens betreffende de verkeersafwikkeling, ruimtelijke impact en de mogelijkheid om toekomstige ontwikkelingen toe te laten zonder een vlotte verkeersafwikkeling in het gedrang te brengen, waarbij de ontsluiting van de Spar-site ook al sinds 2004 het onderwerp is van onderzoeken, studies en simulaties.

## **F. Onderhandelingen en minnelijke onderhandelingstermijn**

Er werd een aantoonbare poging tot onderhandelen ondernomen om het te onteigenen onroerend goed minnelijk te verwerven, in overeenstemming met de onderhandelingsplicht uit de artikelen 15 en 16 van het Vlaams Onteigeningsdecreet.

De minnelijke onderhandelingstermijn werd geraamd op 3 maanden en ving aan op de derde dag na de postdatum van de beveiligde zending waarmee de te onteigenen op de hoogte werden gesteld van deze minnelijke onderhandelingstermijn.

Tot op heden was het niet mogelijk om tot voldoende grondverwervingen in der minne of overeenkomsten te komen om het project, zoals omschreven in de projectnota, te kunnen realiseren. De onteigeningsprocedure dient te worden verdergezet.

## **G. Openbaar onderzoek**

Uit het verslag van het openbaar onderzoek blijkt dat alle formaliteiten van het openbaar onderzoek vervuld werden en dat het dossier gedurende de periode van het openbaar onderzoek ter inzage gelegen heeft op het gemeentehuis van de gemeente Heist-op-den-berg te Leopoldlei 40, 2220 en beschikbaar werd gesteld op de gemeentelijke website van Heist-op-den-berg en op de website van het Agentschap Wegen en Verkeer.

Doorheen het openbaar onderzoek werden drie bezwaarschriften ontvangen. De in het kader van het openbaar onderzoek ingediende bezwaren en opmerkingen worden integraal besproken en behandeld in het verslag van het openbaar onderzoek zoals gevoegd als bijlage bij dit besluit.

In dit verslag wordt besloten tot de ongegrondheid van de ingediende bezwaren, behoudens één bezwaarpunt zoals opgeworpen in het derde bezwaarschrift. In het verslag wordt dan ook besloten om op grond van artikel 22, eerste lid, van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 een wijziging aan te brengen, welke opgenomen en geïntegreerd werd in onderhavig besluit.

Aangezien de ingediende bezwaren ongegrond zijn en de vereiste aanpassing werd doorgevoerd, zoals toegelicht wordt in het verslag van het openbaar onderzoek, verhinderen de bezwaren en opmerkingen niet dat het definitief onteigeningsbesluit wordt goedgekeurd.

## **H. Bijlagen bij het definitieve onteigeningsbesluit**

De hieronder vermelde bijlagen worden gevoegd bij onderhavig besluit en maken hier integraal deel van uit:

- De onteigeningsplannen, opgemaakt overeenkomstig artikel 11 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017.

- De projectnota, opgesteld overeenkomstig artikel 12 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017.
- Het verslag van het openbaar onderzoek met de behandeling van de standpunten, opmerkingen en bezwaren die geuit zijn tijdens het openbaar onderzoek.

## **I. Conclusie**

Uit al het bovenstaande blijkt dat de onteigening noodzakelijk is en het algemeen belang dient. Het onteigeningsdoel kan niet worden gerealiseerd indien niet alle innemingen in volle eigendom verworven zijn.

Het onteigeningsdoel kadert verder binnen de gewestelijke aangelegenheden en binnen het gewestelijke belang dat het Vlaamse Gewest dient ten uitvoer te leggen en te beheren.

Om deze redenen is de verwerving van de (nog) niet minnelijk verworven onroerende goederen noodzakelijk en dringt de onteigening door de Vlaamse Regering zich op van de onroerende goederen zoals afgebeeld op de onteigeningsplannen en aldaar nader omschreven in de onteigeningstabel.

Gelet op alle akten en overwegingen samengenomen.

### **DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN BESLUIT:**

**Art. 1.** Voor de herinrichting van de kruising tussen de N10 en de N15 in Heist-op-den-berg in het algemeen belang, worden de onroerende goederen, omschreven en in het geel en blauw aangeduid op het onteigeningsplan met nummer 1M3D8E G 032756 00 dat wordt gevoegd als bijlage 1 bij dit besluit, op het grondgebied van de gemeente Heist-op-den-berg onteigend door de Vlaamse Regering ten verzoeken van de Vlaamse minister bevoegd voor het algemeen mobiliteitsbeleid, voor de weginfrastructuur en het wegenbeleid onder wiens hiërarchisch gezag ressorteert en voor wie optreedt het Agentschap Wegen en Verkeer.

In het eerste lid wordt verstaan onder het Agentschap Wegen en Verkeer: het agentschap dat is opgericht bij het besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap Wegen en Verkeer.

**Art. 2.** Op basis van artikel 6, 1° en artikel 28 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 betreffende onteigening voor het algemeen nut, wordt het definitief onteigeningsbesluit vastgesteld.

**Art. 3.** Conform artikel 28, §2 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 wordt aan dit definitief onteigeningsbesluit in bijlage 1 tot en met 3 het onteigeningsplan, de projectnota en het verslag van het openbaar onderzoek gevoegd. Het onteigeningsplan, de projectnota en het verslag van het openbaar onderzoek, die integraal deel uitmaken van het onteigeningsbesluit, worden goedgekeurd.

Brussel,

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS