



////////////////////////////////////

////////////////////////////////////

1. Periode en formaliteiten openbaar onderzoek:

Het openbaar onderzoek vond plaats van 3 april 2023 tot en met 2 mei 2023.

Daarbij werden de vereiste documenten gedurende de periode van 3 april 2023 tot 2 mei 2023 ter inzage gelegd op het gemeentehuis van Heist-op-den-berg team Leefomgeving, Leopoldlei 40, 2220 Heist-op-den-berg. Gedurende het openbaar onderzoek waren de documenten ook beschikbaar op de gemeentelijke webpagina en de website van de onteigenende instantie zijnde het Agentschap Wegen en Verkeer.

- aanplakking ter plaatse;
- een bericht op de website van de gemeente;
- een bericht op de website van de onteigenende instantie;



- een bericht in het Belgisch Staatsblad;
- een afzonderlijke mededeling die met een beveiligde zending werd gestuurd naar de woonplaats van de eigenaars van de onroerende goederen die zich bevinden in het onteigeningsplan;
- een bericht in lokaal drukwerk.

Dit met de vermelding van de duurtijd van het openbaar onderzoek, de plaats van het te onteigenen goed, de plaats waar het dossier kon ingekeken worden en de plaats waar men bezwaren of opmerkingen kon indienen. Ook werd de raadpleegbaarheid van het dossier op de gemeentelijke website vermeld.

Aldus werd aan de formaliteiten van het openbaar onderzoek voldaan.

2. Ingediende opmerkingen/bezwaren en behandeling van de bezwaren

Aantal op ontvankelijke wijze ingediende opmerkingen/bezwaren: 3

Aantal op *o*ntvankelijke wijze ingediende opmerkingen/bezwaren: 0

Bezwaarschrift 1 : Inneming lot 14

Het bezwaarschrift werd tijdig en op ontvankelijke wijze ingediend.

Omschrijving opmerkingen/bezwaar:

1. De N10 is reeds verkeersveilig

De bezwaarindiener stelt dat zij reeds gedurende heel haar leven woont aan de N10, aan het nabijgelegen kruispunt tussen de N10 en N15, en tussen de N10 en de Wouwerstraat en Beemdekensdstraat.

Bezwaarindiener verklaart dat er jaarlijks amper ongevallen plaatsvinden. Dat de buurt nooit vragende partij is geweest van het voorliggende project en dat als zodanig de N10 reeds verkeersveilig is.

2. De Inrichting van dubbelrichtingsfietspaden is overbodig

Bezwaarindiener stelt dat fietsers al jarenlang kiezen voor binnenwegen en veldwegen, waardoor het nut van dubbelrichtingsfietspaden geheel ontbreekt. In tegendeel zelfs leiden de talrijke fietstunnels en dubbelrichtingsfietspaden tot chaos en onnodige complexiteit, hetgeen de situatie net onveilig maakt (zeker nu met de elektrische bikes).

Bezwaarindiener stelt dat éénrichtingsfietspaden gescheiden van het wegdek met een groene berm een beter alternatief hadden uitgemaakt: zodoende wordt minder verharding aangelegd, is de verkeerssituatie minder complex en meer overzichtelijk.

3. Verlies van voortuin is onevenredig

Bezwaarindiener stelt dat haar perceel reeds in het verleden, veertig jaar geleden, onteigend werd, waarbij zij hun voortuin reeds hadden afgesteld op de aanleg van veilige éénrichtingsfietspaden.

Bezwaarindiener stelt daarbij dat zij met voorliggend project parkeerruimte in haar voortuin verliest die niet bovengronds gecompenseerd kan worden, terwijl op andere plaatsen enkel ondergronds onteigend wordt.

Bezwaarindiener stelt daarbij de vraag waarom de benodigde onteigeningen niet uitgevoerd worden aan de overzijde van de N10.



4. Inrichting dubbelrichtingsfietspaden genereert een verkeersonveilige situatie

Door de onteigening voor dubbelrichtingsverkeer zit bezwaarindiener opgezaald met éénrichtingsverkeer.

Bovendien is bezwaarindiener gedwongen bij het verlaten van de woning om telkenmale te kijken naar de gebruikers van de dubbelrichtingsfietspaden, waarbij een traject van 1,5 km gevolgd moet worden naar de Schoorstraat waar het voor bezwaarindiener onduidelijk is hoe zij linksom moet maken.

Bezwaarindiener stelt zich dan ook de vraag hoe de hulpdiensten dienen om te rijden bij noodgevallen.

Bezwaarindiener stelt tot slot ook nog dat het verkeerstraject ondoordacht is, dit vanwege hetgeen reeds uiteengezet werd, maar ook omdat als zij van richting Aarschot komen zij de ovonde dienen op te rijden en dienen te voorsorteren om de oprit te bereiken. Volgens bezwaarindiener is dit onveilig.

Bezwaarindiener stelt daarbij de vraag of een aanpassing niet mogelijk is door bv. de aanleg van een oversteekplaats voor hun op- en uitrit, waarbij zij stellen dat voor andere buurtbewoners aanpassingen gebeurd zijn.

5. Het project voorziet in minder groen en milieubelastende effecten

Bezwaarindiener stelt dat het landschappelijk lokaal karakter verloren zal gaan door de aanleg van het project, waarbij weggebruikers zich zullen afvragen of zij op de ring van Antwerpen of Brussel verzeild zijn.

In ruil krijgt bezwaarindiener, zoals de andere omwonenden, ontbossing, lawaaihinder, luchtvervuiling en een sterke vermindering van groen en toename van beton. Als zodanig zal er veel wateroverlast ontstaan.

6. Het project voorziet in talrijk en langdurige wegomleidingen

Bezwaarindiener stelt dat de wegomleidingen files, stressvolle situaties, verkeersagressie, en beschadiging van het wegdek met zich mee zal brengen.

Dit zorgt voor een overbelasting van de binnenwegen, hetgeen niet in het algemeen belang is van de weggebruiker en de veiligheid van de burger.

7. Bezorgdheden in kader van de heraanleg van nutsvoorzieningen

Bezwaarindiener maakt zich zorgen over de heraanleg van nutsvoorzieningen, gelet bezwaarindiener reeds eerder last ondervonden heeft van twee stroompannes.

8. Het project genereert lawaai-stofhinder

Bezwaarindiener stelt dat de werken haar rust en gezondheid verstoren, doordat er lawaai en stofhinder zal ontstaan, waarbij nog andere mogelijke schade zal opduiken.

9. Ontwikkeling “vijfde” taak kan mogelijks voorzien in een alternatief

Bezwaarindiener stelt dat er achter de tuin een nieuwe gemeenteweg, de “vijfde tak”, aangelegd zal worden door de ontwikkeling van de toekomstige SPAR-site.

Bezwaarindiener stelt daarbij de vraag/bedenking of daar geen fietspad voorzien kan worden als alternatief.

Standpunt onteigende instantie:



1. De huidige toestand van de N10 voldoet niet aan de richtlijnen voor een veilige weg. Daarom is net een studie uitgevoerd hoe dit kan verbeterd worden, rekening houdend met de verschillende aspecten zoals verkeersveiligheid, verkeersdoorstroming en ruimtelijke inname. Dit is ook in de projectnota duidelijk opgegeven.

De huidige fietsinfrastructuur is momenteel gevaarlijk, zoals reeds aangegeven in de streefbeeldstudie van april 2004 voor de N10, alsook zo opgenomen in het mobiliteitsplan van de gemeente Heist-op-den-berg van 11 februari 2014. De huidige infrastructuur is immers niet conform het fietsvademecum.

Huidige inrichting van de N10 bestaat uit een 2x1 profiel met twee zeer smalle fietspaden aanliggend aan de rijweg (N10) waarop een snelheidsregime van toepassing is, terwijl er conform het fietsvademecum minstens sprake moet zijn van een vrijliggend fietspad. Dergelijke fietspaden worden ook wel “moordstrookjes” genoemd doordat zij een zeer onveilige situatie uitmaken voor de zwakke weggebruikers.

De verbinding met het kruispunt N10-N15 is tevens onveilig, aangezien er een versmalling op het fietspad aanwezig is net op de aansluiting op het kruispunt, waarbij het huidige kruispunt/rotonde voorziet in meerdere oversteken voor zwakke weggebruikers via een gelijkgrondse oversteekstrook in voorrang. Terwijl net uit de verkeerscijfers blijkt dat de rotonde reeds zwaar verzadigd is en zelfs kritieke waarden vertoont.

De omstandigheid dat er “*amper*” ongevallen zouden gebeuren is hierbij irrelevant, en toont bovendien wel aan dat er zich ongevallen voordoen en er een onveilige situatie aanwezig is. Immers is dit fietspad zodanig smal en dicht bij de N10 gelegen dat de gebruikers zich hierop niet veilig voelen.

Een afdoende uitgeruste en ingerichte fietsinfrastructuur is onontbeerlijk voor het vlotte en veilige verloop van het fietsverkeer, aangezien de toekomstige turbo-ovonde (huidige rotonde) aan de kruising tussen de N10 en N15 deel uitmaakt van het toeristisch fietsroutenetwerk van Antwerpen, alsook de N10 deel uitmaakt van het functioneel fietsroutenetwerk.

Dit bezwaarpunt is dan ook ongegrond.

2. Conform het fietsvademecum, zoals ook aangegeven in de projectnota, is de aanleg van een vrijliggend fietspad bij een snelheidsregime van 70km/uur noodzakelijk, waarbij het fietsvademecum de keuze openlaat voor eenrichtings- of dubbelrichtingsfietspaden.

In voorliggend project werd de voorkeur verleend aan het inrichten van twee dubbelrichtingsfietspaden van 2,50 meter langs de N10, waarbij de bestaande grachten en bermen gedempt en overwelfd worden, alsook de voortuinstroken (her)ingericht worden zodanig dit te faciliteren.

Echter werd deze keuze ingegeven vanuit de noodzaak om te zorgen voor een fietsinfrastructuurnetwerk dat sterk verbonden is en de nodige flexibiliteit biedt. Vandaar dat ervoor geopteerd werd om te voorzien in een dubbele inrichting van dubbelrichtingsfietspaden om zo de zwakke weggebruikers de nodige keuzemogelijkheden te voorzien en de omrijfactor te minderen door verkeer in beide richtingen langs beide zijden te voorzien.

De fietspaden worden op fietstunnels aangesloten waarbij voorzien wordt in ongelijkgrondse kruisingen, waarbij de diverse fietsverbindingen samenkomen onder de turbo-ovonde van de N10-N15. Dit zorgt voor het vervullen van de vereisten van samenhang, flexibiliteit, veiligheid en comfort.



zodanig met ongelijkgrondse kruisingen voor fietsers door middel van onderling verbonden fietstunnels een conflictvrije kruising en uitwisseling voor fietsers in alle richtingen ontstaat.

Bovendien is de N10 tevens een drukke gewestweg die reeds een te hoge verzadiging kent, reden waarom ook besloten werd tot de aanleg van een turbo-ovonde. Deze omstandigheid brengt met zich mee dat het verminderen van het aantal oversteekbewegingen voor zwakke gebruikers noodzakelijk is om conflictsituaties te verminderen.

Aangezien ter hoogte van de N10-N15 en de Wouwerstraat een wegprofiel voorzien wordt met een smalle middengeleider, zal er een barriërewerking optreden op de N10, wat enkel verstrekt wordt door het drukke wegverkeer van de N10 dat op heden reeds resulteert in een barriërewerking. Gelet op de aanwezigheid van een barriërewerking, zorgt de aanleg van dubbele dubbelrichtingsfietspaden voor een vermindering van het aantal oversteken en conflictsituaties, waarbij aan de zwakke weggebruikers toch de vereiste flexibiliteit geboden wordt in hun trajectkeuze.

De inrichting is zowel voorzienbaar als duidelijk genoeg gelet op de wegmarkeringen op de rijweg, het dubbelrichtingskarakter van de fietspaden, de duidelijke uiteenliggende fietsverbindingen en de omstandigheid dat alle verbindingen samenkomen centraal aan de turbo-ovonde, waar de zwakke weggebruikers duidelijk een keuze maken van de richting die zij wensen te volgen.

Verder zorgt de breedte van de dubbelrichtingsfietspaden, ingericht voor een breedte van 2,50 meter, voor voldoende ruimte om dubbelrichtingsfietsverkeer toe te laten op een veilige wijze. Ook voor elektrische bikes is het ontworpen tracé en de inrichting voldoende veilig en voorzienbaar.

Dat fietsers gebruikmaken van de naastgelegen lokale wegen betekent nog niet dat er geen noodzaak bestaat om de fietsinfrastructuur van de N10 te voorzien van een veilige fietsinfrastructuur. De N10 maakt immers deel uit van het functionele fietsroutenetwerk, waardoor fietsers nog steeds van de N10 gebruikmaken en kunnen gebruikmaken. Als zodanig blijft de noodzaak overeind.

Het bezwaar is aldus ongegrond.

3. De omstandigheid dat er reeds in het verleden onteigeningen gebeurd zijn, ongeveer veertig jaar geleden, maakt nog niet dat huidige onteigening daardoor geheel overbodig zou worden. In tegendeel toont dit net aan dat de noodzaak om de N10 te voorzien van een afdoende infrastructuur des te belangrijker is, gelet de druk op de N10 doorgaan de jaren enkel maar toegenomen is en hetgeen ook blijkt uit de verkeerstellingen en simulaties die deel uitmaken van de projectnota.

Het klopt dat in voorliggende onteigening op sommige plaatsen gekozen werd voor een loutere ondergrondse onteigening, waarbij deze keuze afhankelijk gemaakt is van de noodzaak van de onteigening. Ter hoogte van het perceel van bezwaarindienster is het immers niet mogelijk om de onteigening te beperken tot een ondergrondse inname aangezien de bovengrond vereist is om voldoende ruimte te bieden aan het dubbelrichtingsfietspad en de berm ter afscheiding van de rijweg.

Reden waarom langs deze zijde innemingen verricht worden en niet langs de overzijde is ingegeven door de inrichting van de N10 ter plaatse. Langs de zijde van bezwaarindienster, en net voor haar perceel, komt het verkeer vanuit de turbo-ovonde samen op 1 rijvak ten gevolge van een ontubbeling, waarbij er nog een resterende arceringsstrook is om het verkeer te geleiden in 1 rijvak. Ter hoogte van het perceel van bezwaarindienster zijn er aldus, beken vanuit de wegas, twee rijvakken aan ruimte vereist langsheen haar zijde en “*slechts*” 1 rijvak aan ruimte aan de overzijde.



Gelet immers een verschuiving van de wegas op deze locatie tot verkeersonveilige conflictsituaties zou leiden, werd de keuze voor de inname aldus gebaseerd op de noodzaak om een bredere wegenis te realiseren langs de zijde van bezwaarindienster, zodanig deze veilig te kunnen afwikkelen tot 1 rijvak.

Reden waarom dit niet aan de overkant mogelijk is, bestaat erin dat aan de overzijde 1 rijvak aanwezig is dat dicht bij de ovonde splitst in twee rijvakken, reden waarom ook ter hoogte van die locatie grondinnemingen aan de overzijde gebeuren. Een andere inrichting behoort immers niet tot de mogelijkheden, aangezien deze inrichting het resultaat is van intensief onderzoek naar enerzijds de verkeersveiligheid en anderzijds de ruimte die ingenomen moet worden.

Het bezwaar is aldus ongegrond.

4. De noodzaak tot de inrichting van dubbelrichtingsfietspaden werd reeds uitvoering toegelicht in de behandeling van bezwaarpunten 1 en 2 alsook in de projectnota.

De omstandigheid dat bezwaarindienster gehouden zal zijn om bij het verlaten van de woning telkensmale naar links en rechts te kijken is geen reden om voorliggende inrichting als onveilig te beschouwen, gelet dit behoort tot de zorgvuldigheidsplicht van iedere gebruiker van de openbare weg en geen onevenredige belasting meebrengt voor bezwaarindienster.

De zichtbaarheid vanaf het perceel van bezwaarindienster op de gebruikers van de dubbelrichtingsfietspaden is immers ruim voldoende om geen conflictsituaties te veroorzaken, waarbij de berm tussen de perceelsgrens en de start van het dubbelrichtingsfietspad immers voorziet in voldoende ruimte om de zichtbaarheid op de zwakke weggebruikers te garanderen.

De inrichting van de N10 tussen de Wouwerstraat en de Schoorstraat is momenteel nog niet gefinaliseerd, maar als uitgangspunt wordt het aantal oversteken over dit traject beperkt omwille van de bewuste keuze dit slechts mogelijk te maken op welbepaalde locaties, dit teneinde het aantal oversteken en problematische linksaf-afslagbewegingen te vermijden die het verkeer hinderen.

Momenteel vorderen de gesprekken en studies betreffende de kruising aan de Schoorstraat, waarbij in de huidige fase van het procesverloop de aanleg van een kruispunt met lichten wordt voorzien, met een keerbeweging voor autoverkeer, maar niet voor vrachtverkeer. Bezwaarindienster zal dus ter hoogte van de Schoorstraat, op basis van de huidige projectmatige invulling van dat project, een mogelijke keerbeweging kunnen maken en als zodanig ook in omgekeerde richting kunnen bewegen op de N10.

Het voorsorteren op de turbo-ovonde is net ingegeven om enerzijds te voorzien in een meer voorzienbare, duidelijke, wegverkeersindeling dat tevens tegemoetkomt aan de vlotte verkeersafwikkeling sedert de bestuurders reeds vroeger het door hun geopteerde traject kunnen vervolgen. Door reeds te voorzien in een voorsortering zal de verkeersafwikkeling doelgerichter kunnen verlopen, met een vlottere verkeersafwikkeling tot gevolg. De omstandigheid dat bezwaarindienster dit onveilig vindt, maakt dergelijke inrichting nog niet onveilig, zeker wanneer dit het resultaat is van intensief onderzoek naar verschillende varianten en het uitvoeren van meerdere simulaties die terug te vinden zijn in de bijlagen bij de projectnota waarbij de verkeersveiligheid net aangenomen wordt.

Het voorzien van een oversteekplaats aan de op- en afrit van bezwaarindienster is niet mogelijk. Voor haar perceel is een middenberm gelegen bedoeld om oversteekbewegingen tegen te gaan. Bovendien wordt er net ter hoogte van de bezwaarindienster een ontubbeling van de rijvakken



voorzien waardoor het voorzien van een oversteekplaats op deze locatie onmogelijk is zonder de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling in het gedrang te brengen.

Dit bezwaarpunt is ongegrond.

5. Door de aanleg van een turbo-ovonde wordt de bestaande ruimtelijke inname van de rotonde verbreed. Echter is deze inrichting inpasbaar in de omgeving zonder een dermate zware belasting uit te maken voor de bestaande bouwdichtheid noch enige visueel-vormelijke impact.

De werken zijn immers functioneel inpasbaar in de huidige omgeving, waarbij de conflictpunten weggewerkt worden en de bestaande lijninfrastructuur aangepast wordt om te kunnen aansluiten op de nieuwe fietstunnels die visueelvormelijk zo vormgegeven worden dat zij inpasbaar zijn in de ruimtelijke ordening.

De wijzigingen zijn ingegeven vanuit extensief onderzoek naar de best mogelijke oplossing voor de garanties van verkeersveiligheid en een vlotte verkeersafwikkeling waarbij de minste ruimtelijke inname vereist is. De mate van de verkeersonveiligheid, de mate van de niet-conforme bestaande infrastructuur en de mate van de noodzaak om de verkeersafwikkeling te bevorderen en garanderen zijn daarbij de enige redenen waarom gekozen werd voor voorliggende inrichting. De wegvakken worden heringericht met vrijliggende fietspaden en infiltratiegrachten.

Het project voorziet in de aanleg van een rioleringsstelsel waarbij tevens voorzien wordt in een afdoende afwatering doordat enerzijds de fietspaden aangelegd worden onder een lichte hellingsgraad van 2% richting de langsgracht en de rijweg aangelegd wordt onder een lichte hellingsgraad van 2,5% richting de langsgracht. De waterbuffering wordt als zodanig door het project, in combinatie met flankerende maatregelen zoals aanvaardbare lozingsdebieten naar de Gestelbeek en de Statieloop, voldoende gegarandeerd waardoor geen wateroverlast verwacht wordt. Dit bleek trouwens uit de Watertoets die uitgevoerd werd voor het project tijdens de vergunningsverlening voor het project.

Bovendien kan niet gevolgd worden dat er ontbossing zou ontstaan met een verlies van groen tot gevolg, wanneer er een boscompensatie voorzien wordt en er in totaal 110 bomen aangeplant zullen worden, terwijl er 44 bomen gerooid worden. Het aantal bomen stijgt aldus na de herinrichting van de N10 – N15.

Een project van deze omvang brengt onvermijdelijk enige lawaaihinder, stofhinder en andere ongemakken met zich mee, doch bleek uit de studies uitgevoerd in het kader van de vergunningsaanvraag voor het project dat er geen onaanvaardbare hinderaspecten zullen ontstaan. De hinder zal zich dus beperken tot een aanvaardbaar niveau.

Het bezwaarpunt is ongegrond.

6. Het is te verwachten dat ieder project, zeker van deze grootte, enige vorm van tijdelijke hinder met zich zal meebrengen. Deze hinder wordt zoveel als mogelijk beperkt waarbij, gelet op de verkeershinder die verwacht wordt, voorzien wordt in een tijdelijke wegomleiding.

De omstandigheid dat op deze wegomleiding, of andere lokale wegen, een tijdelijke verkeersdrukte zal ontstaan is onvermijdbaar, waarbij getracht werd dit zoveel als mogelijk te beperken. De tijdelijke omleidingsweg zal plaatsvinden langsheen de toekomstige gemeenteweg en Wouwerstraat, waarbij de toekomstige weg dus eerst gedeeltelijk aangelegd zal worden om dit mogelijk te maken.



Door te voorzien in een omleidingsweg ter ontsluiting en verzekering van de verkeersdoorstroming komt de onteigenende instantie tegemoet aan haar zorgvuldigheidsplicht. (RvS 5 januari 2012, nr. 217.112.)

Het bezwaarpunt is ongegrond.

7. Voor de werkzaamheden aan de nutsleidingen zal er gewerkt worden volgens de regels van de kunst en de codes Goede praktijken in de daartoe aangewezen gebieden rond de turbo-ovonde, alsook in de bufferstroken naast de fietspaden.

Er zijn geen redenen om aan te nemen dat de werkzaamheden niet correct zouden verlopen, noch zijn er externe omstandigheden aanwezig die zouden verhinderen.

Aldus is het bezwaarpunt ongegrond.

8. Het project is van dermate grootte en schaal dat de aanwezigheid en generatie van lawaai en stofhinder onvermijdelijk is. Binnen het project waarvoor deze onteigening vereist is ter realisatie ervan, werd reeds aandacht besteed aan de effecten op de omgeving.

Bij de aanvraag was een project-m.e.r.-screening gevoegd waarin werd geconcludeerd dat de aanvraag geen aanzienlijke milieueffecten teweeg zou brengen.

Er is op heden, gelet het project niet gewijzigd is en de omstandigheden ter plaatse ook niet gewijzigd zijn, geen reden om aan te nemen dat er zich nu wel aanzienlijke effecten zouden aandienen op de omgeving.

Als zodanig zullen de omgevingseffecten zich beperken tot het aanvaardbare, gelet het volledig uitblijven hiervan niet mogelijk zijn. Tijdens de uitvoering van de werken zal er hinder zijn voor verschillende gebruikers van de gewestweg en de aanpalende gebieden. De aanvrager voorziet in de nodige omleidingen voor fietsers, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer.

Gelet uit de project-m.e.r. screening blijkt dat er geen onaanvaardbare hinder verwacht wordt en bezwaarindieners zich beperkt in algemene en vage stellingen, wordt niet op voldoende concrete aangetoond dat er wél degelijk sprake zou zijn van onaanvaardbare hinderaspecten.

Het bezwaar is aldus niet gegrond.

9. Langs de nieuwe gemeenteweg die aangelegd wordt als ontwikkeling van de "vijfde" tak en ter ontsluiting van het bedrijventerrein, werd bewust gekozen om hier geen fietspaden aan te leggen.

Dit vanwege de omstandigheid dat er vervolgens opnieuw een conflictsituatie zou ontstaan ter hoogte van de aansluiting van de gemeenteweg op de turbo-ovonde, waardoor opnieuw conflictsituaties in het leven geroepen worden. Zo ontstaan opnieuw conflictpunten tussen zwakke weggebruikers en zwaar vervoer/gemotoriseerd verkeer, terwijl het project net als doelstelling heeft dit te vermijden.

Het bezwaarpunt is ongegrond.

Bovenstaande uiteenzetting toont aan dat de bezwaarpunten van bezwaarindieners ontvankelijk doch ongegrond zijn en geen aanpassing aan het voorlopig onteigeningsbesluit, noch onteigeningsplan noch de projectnota vereist is.



Bezwaarschrift 2 : Inneming loten 17,18 en 19

Het bezwaarschrift werd tijdig en op ontvankelijke wijze ingediend.

Omschrijving opmerkingen/bezwaar:

1. Aanleg turbo-ovonde met fietstunnels is onverenigbaar met bestaande vergunde carwash

De bezwaarindiener stelt dat de uitbating van de Carwash “ontegensprekelijk” in conflict komt met de fietstunnel die uitmondt ter hoogte van de carwash, waardoor zowel de zwakke weggebruikers als het personeel van de carwash in het gedrang gebracht worden.

Bezwaarindiener beroept zich hiervoor op vaststellingen verricht door een verkeersdeskundige en brengt het verslag hiervan bij.

2. Schending van het evenredigheids- en zorgvuldigheidsbeginsel

Volgens bezwaarindiener zullen de geplande onteigeningen ertoe zorgen dat de normale uitbating van de carwash onmogelijk wordt omdat de droogplaats verdwijnt. Bezwaarindiener brengt daarbij een verslag aan van een gerechtsdeurwaarder die dit vastgesteld zou hebben.

Hierdoor mist de bewering in het voorlopig onteigeningsbesluit dat de geplande innemingen niet van aard zijn om de aanwezige functies te hinderen, elke grondslag. Het voorlopig onteigeningsbesluit steunt dus op een onjuiste en manifest onzorgvuldige feitenvinding en een onteigening zou strijde met het evenredigheidsbeginsel.

3. Onteigening van het geheel

Gelet de normale uitbating van de carwash niet langer mogelijk is door de innemingen 17, 18 en 19, is het gevolg dat een volledige bedrijfsschade zich opdringt. Bezwaarindiener stelt dat hierdoor een onteigeningsvergoeding voor het gehele bedrijf vereist wordt, dan wel de aankoop van het gehele terrein.

Doordat op het onteigeningsplan niet de functie als “carwash” aangeduid wordt, zou het advies van de Inspecteur van Financiën van dd. 12 januari 2023 berusten op een gebrekkige en onjuiste voorstelling van de feiten.

De bezwaarindieners leiden uit het ministerieel besluit af dat de Inspectie van Financiën op 12 april 2022 een “gunstig” advies heeft verleend. Dit advies wordt niet ter inzage gelegd, doch is het duidelijk dat de betrokken adviesinstantie door AWW niet op de hoogte werd gebracht van de financiële impact die de betrokken onteigening kan hebben.

4. Gebrek aan ernstig bod en onderhandelingen

Rekening houdend met de hierboven reeds vermelde gevolgen van de onteigening en de gevolgen voor de bereikbaarheid van de carwash in gevolgen de geplande werken, kan men onmogelijk spreken van een ernstig transparant, gemotiveerd bod of ernstige pogingen om te onderhandelen. Deze wijze van handelen is niet ernstig en volstrekt in strijd met de decretale onderhandelingsplicht die op de onteigende overheid rust.

5. De omgevingsvergunning voor de werken is onwettig en bijzonder precair

Het RUP “Spar-site” vormt de wettelijke grondslag van het besluit van 12 november 2021 waarmee een omgevingsvergunning werd verleend aan AWW voor de aanleg van de ovonde en van de vijfde aansluitingstak op de ovonde. Het RUP “Spar-site” werd vernietigd bij arrest nr. 255.505 van 17 januari 2023.



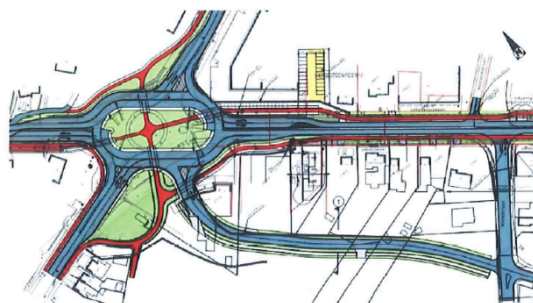
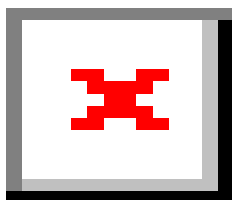
De omgevingsvergunning is een vervolgbeslissing op het RUP zodat volgens de vaste rechtspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen de kans bijzonder groot is dat ook zij uit het rechtsverkeer zal worden genomen. De bezwaarindieners hebben een verzoekschrift tot vernietiging van de omgevingsvergunning bij de RvVb ingediend en de zaak is nog hangende.

Het is dan ook essentieel dat gewacht wordt op de uitspraak van de RvVb over wettigheid van de omgevingsvergunning voor de aanleg van de ovonde en de fietstunnel.

6. De projectnota is achterhaald en intern tegenstrijdig

De projectnota gaat nog steeds uit van het RUP "Spar-site" dat inmiddels werd vernietigd door de Raad van State. De projectnota is dus achterhaald.

De projectnota bevat 2 uiteenlopende projecten wat evident betekent dat er een interne tegenstrijdigheid schuilt in de Projectnota. Concreet gaat dit om volgende bijgevoegde plannen:



(Projectnota p. 10)

Standpunt onteigende instantie:

1. De fietstunnel gelegen aan westelijke zijde van de carwash ligt op een afstand van meer dan 5,50 meter van de uitrit van de carwash.

Het verkeer dat de carwash verlaat en de zwakke weggebruikers die uit de tunnelmond het dubbelrichtingsfietspad richting Aarschot nemen, alsook de zwakke weggebruikers die het fietspad nemen richting Lier, hebben voldoende zicht op de andere weggebruikers.

Het fietspad dat ingericht wordt in de tunnelmond, wordt aangelegd onder een hellingsgraad van +2,79%, waardoor t.o.v. de uitrit van de carwash de fietsers reeds zichtbaar worden vanaf een afstand van minimaal 34,03 meter en maximaal 52,50 meter. Immers houdt bezwaarindiener geen rekening met de omstandigheid dat het fietspad onder een helling aangelegd wordt waarbij fietsers reeds eerder zichtbaar zijn dan ter hoogte van de fietstunnelmond, gelet de bocht waarin de fietstunnel wordt ingericht niet van die aard is om de zichtbaarheid niet te kunnen garanderen.

Immers is het fietspad gelegen op een afstand van vier meter en drie centimeter, waardoor een wagen bij het uitrijden van de carwash reeds over voldoende afstand beschikt zodanig de bestuurder zicht kan krijgen op de fietsers die op dat moment gebruikmaken van de fietstunnel. De fietstunnelmond start immers reeds op ongeveer 1,70 meter diepte gemeten vanaf de voorgevel



van de carwash. Gelet er vier meter beschikbaar is, is deze afstand ruim voldoende om de zwakke weggebruikers reeds op te merken.

Deze afstand is ruimschoots genoeg om voor zowel de zwakke weggebruikers als het verkeer dat de carwash verlaat, inclusief personeel, voldoende tijd en ruimte te bieden om elkaar op te merken.

De vaststelling van de aangesproken gerechtsdeskundige bevat naast een vaststelling dat een aanpassing van de infrastructuur van de gewestweg N10 vereist is voor de verkeersveiligheid, geen concrete elementen waaruit zou moeten blijken dat een conflictsituatie zou ontstaan, noch enige gegevens waaruit zou blijken dat voorliggende inrichting onveilig zou zijn.

Het bezwaar is als zodanig ongegrond.

2. De stelling dat de uitbating van de carwash volledig in het gedrang zou komen door de geplande inrichting van de N10 gaat uit van een verkeerde overweging van de relevante feitelijke en juridische elementen.

Het redelijkheids- en evenredigheidsbeginsel inzake onteigeningen uit zich in de noodzakelijkheidsdoelstelling en het redelijk verband tussen enerzijds de onteigening als middel en de doelstelling van de onteigening, en anderzijds in de noodzakelijkheid om het bedoelde onroerend goed te verwerven om de doelstellingen te kunnen realiseren. (Cass. 11 september 2003, *TBP* 2004, 311)

Hieruit vloeit voort dat de onteigenende instantie enkel die gronden kan onteigenen die van onmiskenbaar belang zijn voor de beoogde stelling die het algemeen nut dient. De doelstelling van algemeen nut wordt uitvoerig uiteengezet in de projectnota, waarbij ook de onteigening als middel voldoende toegelicht wordt.

De gronden van bezwaarindieners zijn tevens onmiskenbaar vereist voor de realisatie van de doelstellingen van algemeen nut, waarbij de gronden onontbeerlijk zijn om de vereiste ruimte te voorzien om het fietspad te kunnen aanleggen.

De evenredigheid tussen de verworven gronden en de belangen van de bezwaarindieners wordt niet geschonden doordat zijn bedrijfsfuncties niet verhinderd noch onmogelijk gemaakt worden. Bij de aanvraag voor de uitbreiding van de huidige carwash op 24 augustus 2012 werd een stedenbouwkundig plan ingediend waarop de nieuwe rooilijn reeds aangegeven werd en dat het nieuwe tankstation naar achter verplaatst werd omwille van de toekomstige onteigeningen. Daarbij werd uiteraard huidige en voorliggende onteigening bedoeld.

Bezwaarindieners was zich voldoende bewust van de ontwikkeling van de toekomstige rooilijn, gelet in zijn bouwvergunningsaanvraag van 2012 tweemaal hiermee rekening gehouden werd. Éénmaal bij het aanvragen van een afwijking wat betreft de breedte van de oprit naar het tankstation, dat bepaald werd op zijnde 14 meter, en andermaal bij het inrichten van de carwash waarbij het inplantingsplan duidelijk rekening houdt met de toekomstige ontwikkeling van de N10.

Bezwaarindieners was ruimschoots op de hoogte van de mogelijkheid tot onteigening, waarbij bezwaarindieners hiertegen in het verleden niet geprotesteerd heeft. Bijgevolg was deze ruimte reeds gereserveerd voor dit fietspad en uitgesloten van enige inschakeling in de bedrijfsexploitatie.

Bovendien was het tevens de bedoeling dat in de zone tussen de oude en de nieuwe rooilijn een groenzone aangelegd zou worden, waarbij deze ook opgenomen werd in de verleende bouwvergunning van 6 november 2012. Deze groenzone was immers gelegen net voor de nieuwe rooilijn en beperkte *in se* het gebruik van de carwash installatie doordat een gedeelte van de ruimte



voor de voorgevel hierdoor in beslag genomen werd. Bezwaarindieners kan zich hier thans nu niet op beroepen om dit op te geven als zone die nodig is als “droogplaats”, gezien dit een wederrechtelijke invulling betreft in strijd met de verleende omgevingsvergunning.

Bezwaarindieners heeft deze groenzone echter nooit gerealiseerd en is deze ruimte zelf, in strijd met de verleende bouwvergunning, gaan beginnen gebruiken voor de exploitatie van de carwash als droogplaats. Bezwaarindieners heeft aldus voor zichzelf een gebruik toegekend aan deze grond waarop hij, in beginsel, geen recht had. Bezwaarindieners kan dan ook bezwaarlijk gevolgd worden in zijn stelling dat zij exploitatie onmogelijk wordt, wanneer de beoogde inrichting *ab initio* sedert 2012 ingepland werd en bezwaarindieners hier toen geen bezwaar tegen geformuleerd heeft.

Bezwaarindieners wist reeds welke ruimte beschikbaar was en stemden hun inrichting via de vergunningsaanvragen hierop af, zodat men thans niet ernstig kan beweren dat de volledige exploitatie in het gedrang zou komen door de realisatie van het fietspad.

Bezwaarindieners brengt, ter staving van de onmogelijkheid tot verdere uitbating van de carwash, een proces-verbaal van vaststelling mee opgesteld door een gerechtsdeurwaarder op 20 april 2023. In toepassing van artikel 519 van het Gerechtelijk Wetboek heeft dit verslag een authentieke bewijswaarde voor de daarin vastgestelde waarnemingen.

Inhoudelijk daartoe worden *grosso modo* slechts twee materiële vaststellingen aangebracht: 1) er is onvoldoende tijd om de eerste wagen af te drogen voordat de volgende wagen in de wasstraat komt en 2) grote terreinwagens kunnen de wasstraat niet volledig buitenrijden. De overige verklaringen zijn geen materiële feiten en gegevens die de gerechtsdeurwaarder zintuiglijk kan waarnemen, waardoor de bewijswaarde zich niet uitstrekt naar deze gegevens.

Gelet op deze vaststellingen toont bezwaarindieners niet aan dat hierdoor zijn bedrijfsactiviteiten gehinderd worden, gelet onredelijk aangenomen kan worden noch aangetoond wordt dat het cliënteel van bezwaarindieners louter zou bestaan uit grote terreinwagens. Daarnaast wordt weliswaar vastgesteld dat de wasstraat stilgelegd moet worden, doch wordt niet aangegeven in welke frequentie dit zich uit, in welke duurtijd dit zich uit en welk effect dit heeft op de exploitatie van de carwash.

Dit ook bovenstaande vaststelling indachtig, dat het inschakelen van de ruimte vooraan als droogplaats in strijd is met de verleende vergunning. Ook het perceel zelf is voldoende ruim om naast de constructie wagens af te drogen.

Minstens beschikt bezwaarindieners, na uitvoering van de voorziene onteigeningen en inrichting van de N10, over een strook grond ten belope van 4 meter en drie centimeter, waarbij tevens uit het verslag van de gerechtsdeurwaarder blijkt dat dit voldoende is, behoudens voor grote terreinwagens, om een wagen te stationeren en af te drogen. Daarenboven is er voldoende ruimte om op eigen terrein alternatieven te ontwikkelen of heroverwegen, zodanig niet redelijk aangenomen kan worden dat de bedrijfsactiviteiten verhinderd of onmogelijk zouden worden.

Het bezwaar is aldus ongegrond.

3. Dit bezwaarpunt hangt in grote mate samen met het voorgaande bezwaarpunt, waardoor daar in essentie naar kan verwezen worden.

De verschuldigde vergoeding bestaat uit een integrale vergoeding voor het geleden nadeel ten gevolge van de beoogde onteigening. (Cass. 5 mei 2006, AR C.03.0068.F.)



Het is echter aan de bezwaarindiener om het rechtmatige karakter van de in zijn ogen verschuldigde vergoeding aan te tonen, met voldoende onderbouw zodanig hij op redelijke en duidelijke wijze kan aantonen dat er sprake is van een (rechtmatig) nadeel dat vergoed moet worden. (Cass. 10 september 2020, AR C.19.0227.F.)

Reeds in het voorgaande bezwaarpunt werd ingegaan op het al dan niet bestaan van enige bedrijfsschade in de vorm van een hinderong of onmogelijkheid van uitbating, hetgeen niet aanwezig is. Aldus bestaat er geen verplichting om de Inspectie van Financiën hiervan op te hoogte te brengen.

Als zodanig is het bezwaarpunt ongegrond.

4. Met het Vlaamse Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 beoogt de decreetgever de rechtszekerheid van alle betrokkenen in verband met de minnelijke verwervingsplicht (lees: onderhandelingsplicht) te vergroten.

De decretale regeling vereist dat aan bezwaarindiener een aantoonbare, redelijke en ernstige onderhandelingspoging ondernomen wordt, waarbij het minnelijk verwervingsaanbod objectief en gemotiveerd moet zijn/steun vindt in de gevoerde onderhandelingen.

De rechtbank van Eerste Aanleg te Antwerpen stelde hierover nog (Rb. Antwerpen, 27 januari 2022) dat een gewaarborgde onteigeningsvoorwaarde vereist dat een onderhandeling uit moet gaan van een *in concreto* billijke schadevergoeding, gelet anders de onderhandelingsplicht uitgehouden wordt.

Vereist is dat een redelijke poging ondernomen wordt, dewelke ook gebeurd is. Bezwaarindiener meent echter dat de ondernomen poging niet ernstig is omdat geen vergoeding voorgesteld werd voor het verlies van zijn gehele bedrijf, dan wel de aankoop van zijn gehele bedrijf.

Zoals reeds toegelicht in de behandeling van de voorgaande bezwaarpunten treedt er immers geen volledige bedrijfsschade op, waardoor de onteigenende instantie dan ook niet gehouden is zijn voorstel en onderhandelingspogingen hierop af te stellen. De verwachting van bezwaarindiener strookt immers niet met de implicaties van het project en de billijkheid van de vergoeding, waardoor de ondernomen poging niet onredelijk is.

De omstandigheid dat bezwaarindiener een vergoeding beoogt dewelke voor de onteigenende instantie niet realistisch is, maakt de ondernomen poging dan ook niet onredelijk. Wel blijkt hieruit dat de standpunten ver uiteen liggen, waardoor de onderhandelingen *in se* moeizaam verlopen.

Het feit dat de standpunten tussen beide partijen uiteenlopend zijn en ver uit elkaar liggen, betekent nog niet dat een aanbod dat niet tegemoetkomt aan dit ver standpunt dan ook *ipso facto* onredelijk is. Het punt van onderhandelen is net om een onderhandelde oplossing te voorzien, waarbij beide partijen hun standpunt toelichten en eventueel naar elkaar toegroeien.

Wanneer echter een onredelijk en onrealistisch standpunt ingenomen wordt, moeten de onderhandelingspogingen op zichzelf ook geëvalueerd worden op hun effectiviteit en meerwaarde, waarbij het voeren van verregaande onderhandelingen over een onrealistisch standpunt als zodanig ook niet redelijk is. Niettemin werden alle wettelijke verplichtingen inzake de onderhandelingsplicht nageleefd en gewaarborgd.

Het bezwaarpunt is ongegrond.

5. De vergunningsbeslissing van 12 november 2021 vormt de basis waarbij het project, waarvoor de voorliggende onteigening uitgevoerd wordt, gerealiseerd kan worden. In dat opzicht zijn zowel het



onteigeningsbesluit als de vergunningsbeslissing met elkaar verbonden, waarbij het tevens onmiskenbaar is dat bepaalde voorbereidende handelingen bij deze vergunning tevens betrekking hebben op het onteigeningsbesluit.

Daaruit volgt echter niet noodzakelijk dat de vergunning een vorm van voorbereidende beslissing zou uitmaken met het onteigeningsbesluit als eindpunt van een complexe administratieve rechtshandeling. Beiden hebben immers een wezenlijk verschillende finaliteit waarbij het onteigeningsbesluit erop gericht is de eigendomsstructuren te verwerven vanuit het algemeen belang en waarbij het vergunningsbesluit, zoals verleend onder voorbehoud van zakelijke rechten, de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening inhoudt. Als zodanig kan de eventuele onregelmatigheid van het vergunningsbesluit niet leiden tot de onregelmatigheid van het onteigeningsbesluit. (RvS 17 september 2012, nr. 220.607.)

Het onteigeningsbesluit is immers niet de loutere uitvoering van de vergunning (Rb. Leuven 26 februari 2014, *TBO* 2014, afl. 5, 271) maar betreft een eigen afweging en eigen procedure waarbij de nodige overwegingen, motivering en aandacht besteed wordt aan de eigendomsstructuren die op een dwangmatige wijze verkregen worden.

Bovendien, en dit ten overvloede opgemerkt, houdt de omstandigheid dat de vergunningsbeslissing van 12 november 2021 vernietigd zou worden niet inherent in dat de beoogde werkzaamheden aan de N10 onvergundbaar zouden zijn en het onteigeningsdoel niet langer gerealiseerd kan worden. (RvVb 28 april 2022, nr. RvVb-A-2122-0699.)

Zonder vooruit te lopen op een beoordeling door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, waarbij op heden nog geen uitspraak genomen werd noch het ingestelde beroep een schorsende werking heeft, beperkt bezwaarindiener zijn bezwaarpunt tot de omstandigheid dat een eventuele vernietiging zou voortkomen uit de onwettigheid van het RUP Spar-Site.

Evenwel daarbij opmerkend dat voornoemd RUP in de tussentijd hernomen werd in de zitting van de gemeenteraad van Heist-op-den-berg van 14 maart 2023, en als zodanig er momenteel een RUP voorhanden is.

Volledigheidshalve wordt ook opgemerkt dat het bijgevolg geenszins onmogelijk voorkomt dat een omgevingsvergunning wordt bekomen, zelfs losstaande van een eventueel RUP. Dit gezien voor voorliggende werken van algemeen belang ook gebruik kan worden gemaakt van de wettelijk voorziene afwijkingsmogelijkheden, zoals door artikel 4.4.7, §2 van de VCRO.

Art. 4.4.7, §2, van de VCRO laat toe om beperkt af te wijken van stedenbouwkundige voorschriften (incl. deze opgenomen in het gewestplan) waarbij het Besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5^e, artikel 4.4.7, §2, en artikel 4.7.1, §2, tweede lid, van de VCRO en tot regeling van vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester bepaalt welke handelingen worden beschouwd als handelingen van algemeen belang en welke van deze handelingen een ruimtelijk beperkte impact hebben. Uit artikel 2 en 3 van dit Besluit blijkt de realisatie van fietspaden, langsgrachten, buffering en infiltratie hiervan gebruik kunnen maken. Gelet deze handelingen de functionele invulling van het gebied niet overschrijden noch dermate beperken of hinderen, laat de discretionaire bevoegdheid van de vergunningverlenende overheid toe dat een vergunning toegestaan wordt.

Als zodanig is het bezwaarpunt ongegrond.

6. Het RUP Spar-Site, zoals goedgekeurd op 10 november 2020, werd recentelijk per beslissing van de Raad van State van 17 januari 2023 (met nr. nr. 255.505) vernietigd. Echter werd dit RUP in de



tussentijd hernomen in gemeenteraadszitting van 14 maart 2023, waardoor de projectnota niet achterhaald is door dit RUP te vermelden.

Bovendien betekent de aanwezigheid van twee verschillende plannen in de projectnota nog niet dat er hierbij sprake zou zijn van het zorgvuldigheidsbeginsel.

Aangaande het tweede “afwijkende” plan wordt in de projectnota immers uitdrukkelijk vermeld dat het een planmatige voorstelling omhelst van de fietspaden die met een opvallende rode kleur weergegeven worden. (op pagina 10 van de projectnota)

Op pagina 15 wordt de bedoelde “tegenstrijdige” tekening evenzeer gebruikt om de verschillende takken die aangesloten worden op de Ovonde, visueel voor te stellen. (p. 15 van de projectnota).

Het betreft tekeningen van de dezelfde infrastructuur waarbij telkens andere delen toegelicht worden dan wel uitgelicht worden. Bovendien vermeldt de projectnota onder de titel “projectplan” duidelijk een tekening van het beoogde project, waarbij voornamelijk de bovengrondse delen zichtbaar zijn en de fietstunnel ingetekend is zonder opvulling van kleuren.

Er is geenszins sprake van een schending van het zorgvuldigheidsbeginsel aangezien de tekeningen en het gebruik ervan telkenmale een andere finaliteit nastreven, waarbij geenszins sprake noch twijfel kan ontstaan over het “project” waarvoor voorliggende onteigening uitgevoerd wordt.

Het bezwaarpunt is ongegrond.

Gelet op de behandeling van de bezwaarpunten blijkt duidelijk dat het bezwaar als ongegrond beschouwd moet worden.

Bezwaarschrift 3 : Innemingen 7, 8A, 8B, 8C, 9 en 10

Het bezwaarschrift werd tijdig en op ontvankelijke wijze ingediend.

Omschrijving opmerkingen/bezwaar:

1. Onvolledig dossier in openbaar onderzoek

Het voorlopig onteigeningsbesluit zou berusten op onzorgvuldigheden, gelet de minnelijke onderhandelingstermijn op drie maanden bepaald werd en het voorlopig onteigeningsbesluit nog verwijst naar de beslissing van de gemeente Heist-op-den-Berg van 10 november 2020 tot definitieve vaststelling van het RUP Spar-Site.

Bovendien maken enkele bijlagen geen deel uit van het ter inzage gelegde dossier, waardoor dit dossier onvolledig is.

2. De onteigening is niet ingegeven vanuit het algemeen nut

Betreffende de noodzaak van algemeen nut:

- Het voorlopig onteigeningsbesluit bevat een weergave van algemene beweringen en feitelijke gegevens die volgens bezwaarindieners gebaseerd zijn op intussen verouderde gegevens, namelijk gebaseerd op een plan van 2016.



De projectnota zou de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling nergens staven met concrete gegevens waarbij de recentste gegevens dateren van 30 mei 2017, waarbij ééndaagse tellingen van zes jaar oud niet langer relevant zijn.

- Het dossier bevat geen poging om de gegevens te actualiseren. Het is onaannemelijk dat er geen wijzigingen opgetreden zouden zijn tussen de tellingen van 2007 en heden, ook al werden deze tellingen bevestigd met één enkele telling op 30 mei 2017.

De impact van corona wordt tevens ook niet in rekening gebracht.

- De projectnota RMC dd. 4 december 2017 is gebaseerd op PRUP Kleinhandelsconcentratie N10, welke vernietigd is in 2020. Dit staft noodzakelijke verhoging van de capaciteit, maar gezien de vernietiging volstaat dit niet als staafmaat.
- Uit het dossier blijkt niet dat er voor het kruispunt tussen de N10 en N15 geen andere oplossing gevonden kon worden en de onteigening beperkt zou worden. De voordelen voor de keuze als inrichting van een turbo-ovonde zijn vaag en niet onderbouwd, waarbij de nadelen evenwel evident zijn.
- Er wordt gesteld dat bestaande functies langs de gewestweg niet gehinderd worden. De commerciële vestiging van de bezwaarindienster wordt wel degelijk gehinderd. Bovendien wordt gesteld dat er enkel ingenomen wordt waar geen constructies opgesteld zijn. Hierbij wordt de aanwezigheid van parkeerplaatsen en toeritten niet in rekening gebracht. Parkeerplaatsen en toeritten zijn wel degelijk constructies en de inneming ervan zullen de aanwezige functies hinderen of zelfs onmogelijk maken.
- Het project voorziet in aanleg van een pocketparking naast Brantano/Mackens. Nergens in de vergunning dd. 12 november 2021 wordt gepreciseerd waar deze zal gerealiseerd worden.
- De ontsluiting van de Spar-site is een privaat belang dat niet ingeroepen kan worden als doelstelling van algemeen nut ter verantwoording van een onteigening. Er wordt wel verwezen naar onderzoeken, simulaties en studies die het algemeen belang wel zouden aantonen, maar deze worden niet bijgevoegd.

Bovenstaande maakt dat de behoefte voor de onteigening niet effectief is aangetoond. De onteigening is niet van algemeen nut. Er is geen sprake van een bestaand, onveilige verkeerssituatie die onhoudbaar zou zijn geworden, laat staan de noodzaak tot het aanleggen van nieuwe fietsinfrastructuur.

Betreffende de noodzaak aan een voorafgaand vastgesteld rooilijnplan:

- Bezwaarindiener stelt dat het onteigeningsplan voorziet in een aanpassing van de gewestelijke rooilijn ter hoogte van de gewestwegen. Nergens blijkt dat er vóór de opmaak van het onteigeningsplan een nieuw gewestelijk rooilijnplan opgemaakt werd waarbij de rooilijn werd gewijzigd.

Gelet de vereiste procedure cfr. het rooilijndecreet niet doorlopen is, besluit bezwaarindiener tot de onwettigheid daarvan, waarbij een Auditoraatsverslag van de Raad van State gevoegd wordt.

3. Noodzaak tot voorafgaande vaststelling rooilijnplan



Bezwaarindiener stelt dat het onteigeningsplan voorziet in een aanpassing van de gewestelijke rooilijn ter hoogte van de gewestwegen. Nergens blijkt dat er vóór de opmaak van het onteigeningsplan een nieuw gewestelijk rooilijnplan opgemaakt werd waarbij de rooilijn werd gewijzigd.

Het onteigeningsplan gaat aldus zijn doelstelling en wettigheid te buiten.

4. Herneming middelen tegen de omgevingsvergunning

Standpunt onteigende instantie:

1. Overeenkomstig artikel 20 van het Vlaams Onteigeningsdecreet dient het voorlopig onteigeningsbesluit, met bijlagen, op volgende wijzen ter inzage gelegd te worden:

“Gedurende het openbaar onderzoek wordt het voorlopige onteigeningsbesluit, vermeld in artikel 10, ter inzage gelegd in het gemeentehuis van de gemeente waarin het onroerend goed, dat onteigend zal worden of waarop het te onteigenen zakelijk recht rust, gelegen is.

Alle documenten van het voorlopige onteigeningsbesluit zijn tijdens de duur van het openbaar onderzoek tevens beschikbaar op de website van de onteigende instantie en van de gemeente waarin het onroerend goed of het daarop gevestigde zakelijk recht gelegen is.

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de bekendmaking van het openbaar onderzoek.”

Waarbij artikel 13, derde en vierde lid, van het Onteigeningsbesluit als volgt stelt:

“Alle documenten van het voorlopig onteigeningsbesluit, vermeld in artikel 10 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017, worden samen met de aankondiging van het openbaar onderzoek op de websites, vermeld in artikel 11, 2° bekendgemaakt en raadpleegbaar gemaakt.

Alle documenten van het voorlopig onteigeningsbesluit, vermeld in artikel 10 van het voormelde decreet, worden samen met de aankondiging van het openbaar onderzoek op het digitaal uitwisselingsplatform voor onteigeningen, vermeld in artikel 11, 3° en artikel 21, bekendgemaakt en raadpleegbaar gemaakt.”

Het is daarbij vaststaande rechtspraak van zowel de Raad van State als de Raad voor Vergunningsbetwistingen dat de organisatie van het openbaar onderzoek een substantieel vormvoorschrift uitmaakt. (RvVb 14 oktober 2021, nr. RvVb-A-2122-0125; RvVb 28 juli 2022, nr. RvVb-A-2122-0984; RvVb 7 juni 2016, nr. RvVB/A/1516/1197)

Echter ontheft dit de bezwaarindiener niet om zich bewust te zijn dat hij een belangenschade dient aan te brengen, dewelke bezwaarindiener aanbrengt in de vorm van de vermeende onmogelijkheid om kennis te nemen van *“diverse studies die als bijlage gevoegd zouden zijn, maar deze documenten zijn niet aanwezig in het ter inzage gelegd dossier.”*

Echter moet vastgesteld worden dat de projectnota uitdrukkelijk de bijlagen vermeldt die daaraan gehecht worden, waarbij bezwaarindiener *in concreto* moet uiteenzetten welk stuk hij niet heeft kunnen raadplegen. Zich beperken tot een algemene stelling is daartoe dan ook onvoldoende. (RvS 30 december 2020, nr. 249.374.)



Daartoe opgemerkt dat alle stukken en bijlagen, deel uitmakende van het voorlopig onteigeningsbesluit, echter wel te raadplegen waren (en nog steeds zijn) op de website van de onteigenende instantie bij de documenten in verband met de onteigeningen via volgende weblink: <https://wegenverkeer.be/werken/rotonde-fabiola-wordt-ovonde-met-vijf-fietstunnels/documenten>. Bovendien lijkt bezwaarindiener hiervan wel kennisgenomen te hebben, aangezien op p. 17 van het bezwaarschrift verwezen wordt naar voormelde weblink, waardoor bezwaarindiener op de hoogte is dat deze documenten digitaal ter inzage liggen.

Bezwaarindiener kon en kan aldus kennis verkrijgen van alle stukken die deel uitmaken van het voorlopig onteigeningsbesluit, waarbij bezwaarindiener geen informatie noch argumentatie bijbrengt waarom hij niet via digitale wijze kennis kon nemen van de stukken, gelet dit cfr. artikel 20, tweede lid, van het Vlaams Onteigeningsdecreet een verplichte wijze is om de stukken beschikbaar te maken.

Als zodanig kan niet anders besloten worden dat het gebrek aan kennisname van de stukken volledig te wijten is aan bezwaarindiener zelf, waardoor er geen schending voorligt van de regels inzake het openbaar onderzoek.

De onteigenende instantie is trouwens niet gehouden alle studies en onderzoeken die aanleiding gegeven hebben tot haar motieven beschikbaar te stellen. De onteigenende instantie geeft met het voorlopig en definitief onteigeningsbesluit haar motieven immers ter kennis, waarbij zij niet genoodzaakt is de motieven voor haar motivering te vermelden. (RvS 17 september 2012, nr. 220.607.)

Bovendien kan bezwaarindiener niet gevolgd wanneer gesteld wordt dat het voorlopig onteigeningsbesluit zou berusten op een onzorgvuldigheid. Het klopt, zoals reeds aangestipt in de behandeling van het vorige bezwaarschrift, dat het RUP Spar-Site vernietigd werd op 17 januari 2023. Doch dit betekent niet dat voorliggend onteigeningsbesluit zou berusten op een onzorgvuldigheid. Immers is voorliggend onteigeningsdoel niet gebaseerd op dit RUP hetgeen planologisch enkele bestemmingen verankerd en blijft dit onteigeningsdoel ook zonder RUP overeind en noodzakelijk. Anderzijds zijn ook de aangehaalde motieven onveranderd gebleven, wars van de vernietiging van dit RUP. Finaal werd overigens het RUP Spar-Site intussen hernomen door de gemeenteraad van Heist-op-den-berg op 14 maart 2023, waarbij in wezen weinig tot geen aanpassingen aangebracht werden, waardoor de conclusies van de projectnota behouden blijven. De belangrijkste wijziging is immers het voorzien en uitbreiden van een groenbuffer, welke geen wezenlijke impact heeft op voorliggend project.

De projectnota en diens inhoud zijn bijgevolg geenszins achterhaald of foutief.

Daarnaast opgemerkt dat het vaststellen van de minnelijke onderhandelingstermijn op drie maanden niet onzorgvuldig is, gelet er reeds onderhandelingspogingen plaatsgevonden hebben voor aannahme van huidig onteigeningsbesluit. Artikel 2, 8°, van het Vlaams Onteigeningsdecreet laat aan de onteigenende instantie de nodige discretionaire bevoegdheid toe bij het bepalen van de duurtijd van de onderhandelingstermijn. Ter zake bepalen de parlementaire voorbereidingswerkzaamheden nog het volgende:

“Het is belangrijk dat de onteigenden op die manier het signaal krijgen dat er tijdens die termijn volwaardige onderhandelingen zullen plaatsvinden om te komen tot een minnelijke verwerving, maar dat het niet de bedoeling kan zijn dat die onderhandelingen nodeloos en eindeloos worden gerekt.

De termijn wordt op basis van het concrete project bepaald. Er wordt uiteraard rekening gehouden met de omvang en de aard van de te onteigenen goederen, met het aantal in te



nemen percelen en met alle andere factoren die de onderhandelingstermijn kunnen beïnvloeden.”(Parl.St. VI.Parl. 2019-20, nr. 401/1, 2-4.)

Gelet reeds onderhandelingspogingen ondernomen werden, was deze termijn voldoende om de onderhandelingen verder te zetten. Bovendien maakt dit een ordetermin uit, waarbij naderhand nog onderhandelingen gevoerd kunnen worden.

Het eerste bezwaarpunt is ongegrond.

2. De Raad voor Vergunningsbetwistingen heeft reeds gesteld dat het onteigeningsbesluit gemotiveerd moet zijn vanuit de alternatieven die overwogen worden:

“Uit artikel 16 Gw. en artikel 3, §§ 1-5 Vlaams Onteigeningsdecreet volgt dat uit de motivering van een onteigeningsbeslissing moet blijken waarom een onteigening noodzakelijk is en dat de betrokken motivering moet berusten op werkelijke feiten, dat daaruit een redelijk verband tussen de voorgenomen onteigening en het voorgestelde doel kan worden afgeleid en dat naargelang het geval daaruit tevens blijkt dat de voorgenomen beleidsopties tegen elkaar werden afgewogen.” (RvVb 1 april 2021, nr. RvVb-A-2021-0854.)

In de projectnota wordt dan ook een geheel onderdeel “1.3 Alternatievenafweging” gewijd aan de weergave en analyse van de alternatieven en andere mogelijke beleidsopties die zich aangeboden hebben bij het onderzoek naar de verschillende ontwikkelingsmogelijkheden van het kruispunt tussen de N10 – N15, alsook werden de verschillende ontwikkelingsmogelijkheden betreffende de inrichting van de fietspaden onderzocht.

Deze studies worden niet herhaald in de behandeling van dit bezwaarpunt, gelet deze terug te raadplegen zijn in de documenten die gevoegd werden bij de projectnota, zijnde de projectnota RMC van 4 december 2017, startnota GBC van 15 februari 2011, de simulatie Ovonde N10 – N15 van 14 maart 2016 en het eindrapport van TIMENCO in de Studie Fietsstromen noord-zuid verbinding van april 2017.

De onteigenende instantie geeft met het voorlopig en definitief onteigeningsbesluit haar motieven ter kennis, waarbij zij niet genooddaakt is om alle studies en rapporten te voegen in de besluitvorming. (RvS 17 september 2012, nr. 220.607.) Het volstaat dat uit de beslissingen blijkt dat een alternatievenoverweging doorgevoerd werd en dat op basis van de aangebrachte gegevens duidelijk blijkt dat er een noodzaak is tot het herinrichten van de wegenis ter verbetering van de verkeersafwikkeling.

In deze documentatie, alsook in het onteigeningsbesluit, wordt voldoende toegelicht dat het voorliggende project de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid het best wist te combineren zonder een ernstige ruimtelijke impact teweeg te brengen. De noodzaak van de ruimtelijke impact is geheel te wijten aan de verkeersafwikkeling en de zware verkeersdruk die gelegen is op dit kruispunt, waartoe een vlotte verkeersafwikkeling enige ruimte vereist.

Bezwaarindiener stelt daarbij dat het onteigeningsbesluit zich zou beperken tot vage en algemene stellingen betreffende de verkeersveiligheid, dewelke reeds uitvoerig toegelicht werd in voorgaande bezwaarschriften en zodanig vaststaat dat de huidige inrichting van de N10 en de kruising ter hoogte van de N10- N15 niet voldoet aan de vereisten van een afdoende en veilige fietsinfrastructuur cfr. het Fietsvademecum. Bovendien blijkt ook uit de verkeerstellingen én verkeerssimulaties in de projectnota en zoals gevoegd als bijlage, dat de huidige rotonde zodanig verzadigd is dat een ingrijpende wijziging zich opdringt.



De stelling dat geen cijfermatige kwantitatieve gegevens aangebracht worden, is niet in overeenstemming met de inhoud van de projectnota, voorlopig oteigeningsbesluit en de inhoud van de gevoegde documenten. Bezwaarindiener stelt dat de projectnota gebaseerd zou zijn op verouderde gegevens en weinig kwantitatieve gegevens, terwijl bezwaarindiener vervolgens zelf ingaat op de kwantitatieve gegevens die aangebracht worden.

Hoewel bezwaarindiener het tegengestelde standpunt genegen is, betekent het tijdsverloop tussen de opmaak van studies en/of plannen nog niet dat de actualiteit of representativiteit van de studie achterhaald zou zijn. (RvVb 1 april 2021, nr. RvVb-A-2021-0854.)

Opdat de studies en cijfermatige aangebrachte gegevens achterhaald en/of irrelevant geworden zouden zijn is vereist dat de feitelijke context zodanig gewijzigd is dat de gemaakte studies achterhaald en voorbijgestreefd zouden zijn, reden waartoe ook rekening gehouden werd met cijfergegevens verzameld doorheen de jaren 2007, 2009, 2010, 2011 en 2017. Waarbij telkenmale bleek dat de druk op de N10-N15 verhoogde, waardoor de tellingen van 2017 ook dermate relevant en actueel blijven. Hoewel in 2017 een zeer lichte daling waargenomen werd, quasi verwaarloosbaar, hield deze geen rekening met de toekomstige ontwikkeling van de Spar-Site. Deze tellingen van 2017 blijven wel nog steeds representatief, ook al stelt bezwaarindiener dat de verkeerstellingen van 2017 betrekking hebben op "twee uren", gelet deze tellingen uit de spitsmomenten dateren waarop de verkeersdrukke voor de kruising tussen de N10 – N15 het hoogst is. De telling is representatief voor de belasting die minimaal gehaald moet worden, gelet dit de kritieke punten uitmaken.

In de tussentijd zijn er ook geen ingrijpende wijzigingen aangebracht in de infrastructuur in de buurt van de kruising tussen de N10 en de N15, waardoor er geen wezenlijke wijziging aanwezig is op heden dan de situatie in 2017. Niettemin, en in zoverre er al wijzigingen ontstaan zouden zijn, kan enkel maar aangenomen worden dat de verkeersdrukke op de N10 sedert deze verkeerstellingen enkel maar toegenomen is aangezien het aantal weggebruikers van de N10 – N15 enkel maar gestaag toeneemt, waarbij de effecten van corona op de verkeersafwikkeling reeds enige tijd nihil geworden zijn.

De innemingen ter hoogte van de bezwaarindienster wordt zo veel mogelijk beperkt door de innames voor de nutsleidingen enkel ondergronds te doen. Op die manier kan er nog maximaal gebruik gemaakt worden van het terrein voor de parking en de inritten. De kritiek van bezwaarindiener also het voorlopig oteigeningsbesluit geen rekening houden met het begrip "constructie", wordt in de projectnota nochtans het volgende duidelijk vermeldt: *"slechts de inneming van een beperkte grondstrook die beperkt blijft tot het absolute minimum, waarop geen constructies staan opgesteld"*. (Projectnota p. 22)

De projectnota gaat als zodanig niet uit van een verkeerd begrip "constructie", maar er worden overduidelijk die constructies bedoeld die "opgesteld" worden zijnde gebouwen, inrichtingen, etc

Daarnaast kan bezwaarindiener niet gevolgd worden dat de innames van die aard zijn om de parkeerplaatsen dermate in het gedrang te brengen dat de handelsactiviteiten van bezwaarindiener beperkt dan wel verhinderd zouden worden. De innames beperken zich zoveel mogelijk tot ondergrondse innames, waardoor de benodigde ruimte gevrijwaard wordt om de verdere exploitatie van handelsactiviteiten verder toe te laten en niet te verhinderen.

Bezwaarindiener moet echter wel gevolgd wanneer zij stelt dat er in het project niet voorzien wordt in de aanleg van een pocketparking. Deze optie werd eerder tijdens de voorbesprekingen naar voren gebracht maar uiteindelijk niet gevolgd omdat de parkeerfunctie gegarandeerd kon worden door de innames te beperken tot de ondergrond.



Overeenkomstig artikel 22, eerste lid, van het Vlaams Onteigeningsdecreet kunnen er aanpassingen gemaakt worden aan het voorlopig onteigeningsbesluit indien deze gebaseerd zijn op opmerkingen en of bezwaren geuit tijdens het openbaar onderzoek.

Vastgesteld moet worden dat het schrappen van volgende beperkte passage niet beschouwd kan worden als een “essentiële” wijziging in de zin van artikel 22, eerste lid, van het Vlaams Onteigeningsdecreet:

“In zoverre er in functie van de aanleg van de turbo-ovonde en fietstunnels parkeerplaatsen zouden komen te verdwijnen, voorziet het Project in de aanleg van een pocketparking naast de Brantano / Mackens.”

Gelet de memorie van toelichting hierover nog stelt:

“Het is van belang dat de wijzigingen geen afbreuk doen, noch aan de rechten van de eigenaars en houders van zakelijke rechten, noch aan de rechten van derden. Dit zal bijvoorbeeld het geval zijn indien er materiële vergissingen wordt rechtgezet, of indien het onteigeningsplan wordt aangepast in de zin dat er sprake is van gelijke, evenredige behandeling van alle eigenaars en dit bij betrokkenen ook geen aanleiding geeft tot nieuwe bezwaren. Indien het voorlopig onteigeningsbesluit wordt aangepast buiten de geformuleerde opmerkingen, standpunten of bezwaren, of indien de aanpassingen zo van aard zijn, dat het plan of het project op belangrijke punten wijzigt, moet in principe een nieuw openbaar onderzoek georganiseerd worden.” (Parl.St. VI.Parl., 2016-2017, 991, nr. 1, 50.)

Gelet het eerste motief reeds in staat is om de beslissing te dragen, zijnde het beperken van de grondinname tot de ondergrond tot behoud van de aanwezige (parkeer)functie(s), vormt dit tweede motief een overtollig motief. (RvS 19 februari 2009, nr. 190.636; RvS 28 februari 2006, nr. 155.690.)

Bovendien zorgt het schrappen van dit (overtollig) motief niet voor enige schending van rechten van derden, aangezien overduidelijk uit het projectplan blijkt dat de pocketparking niet voorzien zal worden. Bovendien wordt de omvang van de innames hierdoor niet beïnvloed, waardoor de in te nemen oppervlakte niet wijzigt, en de betrokken zakelijke rechten niet in het gedrang komen.

Als zodanig leidt het schrappen van dit (overtollig) motief niet tot het in gedrang brengen van derden, en kan dit als zodanig ook niet aangemerkt worden als een “essentiële wijziging” waardoor een wijziging van het onteigeningsbesluit mogelijk is.

Het bezwaarpunt is aldus gedeeltelijk gegrond.

3. Een onteigening moet als doelstelling het algemeen nut te dienen, waartoe de projectnota én het onteigeningsbesluit een gedegen motivering over bevatten. Toch kan dit deels samenvallen met een privaat belang, in casu het belang van de Colruyt-groep.

In dit verband merkte het Hof van Beroep te Brussel op:

“Uit niets blijkt dat de onteigening niet strekt tot ontsluiting voor landbouwverkeer en mede recreatief gebruik maar wel andere, private belangen dient, of voornamelijk die andere, private belangen dient. Op de voorgelegde plannen maakt het bij geïntimeerden onteigende stuk inderdaad deel uit van een weg langs landbouwpercelen. De ligging van het tracé is geheel verzoenbaar met het beweerd doel, ontsluiting voor landbouwverkeer en mede recreatief gebruik. Het lijkt daarbij inderdaad niet onmogelijk dat private personen voordeel kunnen halen uit de ontsluiting van de weg door middel van onteigening. Alleen



volstaat dat niet om te bewijzen dat de onteigening alleen dat doel dient.” (Brussel 24 februari 2009, Res Jur.Imm. 2010, afl. 1, 37.)

Alsook de Raad voor Vergunningsbetwistingen:

“Het verhogen van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid door het weren van (doorgaand) verkeer uit het stadscentrum en het nastreven van een vlotte verkeersdoorstroming, zijn wel degelijk doelstellingen van algemeen nut. De omstandigheid dat de bestreden beslissing mogelijk ook, maar kennelijk niet hoofdzakelijk, private belangen ten goede komt, doet hieraan geen afbreuk. Uit de parlementaire voorbereiding blijkt dat beide gegevens op zich niet noodzakelijk onverenigbaar zijn.” (RvVb 1 april 2021, nr. RvVb-A-2021-0854.)

En alsook de Memorie van Toelichting (Parl.St. VI.Parl., 2016-2017, 991, nr.1, 34-35):

“Zo verduidelijkt of concretiseert de eerste paragraaf van dit artikel wat het betekent dat het doel van de onteigening van algemeen nut moet zijn, namelijk dat de onteigeningsvoorwaarde van algemeen nut niet vervuld is indien de onteigening in hoofdzaak private belangen nastreeft en hierbij slechts in ondergeschikte orde het algemeen nut of belang dient.

Zo gaat bijvoorbeeld de ontwikkeling van bedrijventerreinen en brownfields vaak gepaard met de samenwerking tussen publieke en private actoren. Het private belang kan er bv. in bestaan, één of meerdere private ondernemingen toe te laten de bedrijventerreinen te exploiteren terwijl het publieke belang, de realisatie van de doelstelling van algemeen nut is, met name het activeren en ontwikkelen van (onbenutte) bedrijventerreinen waarbij o.m. werkgelegenheid wordt gecreëerd. Uit de analyse van de rechtspraak en de rechtsleer blijkt dat het dienen van private belangen niet onverenigbaar hoeft te zijn met de onteigening. Er wordt immers aangenomen dat een onteigeningsdoel een privaat belang kan bevatten, doch in de eerste plaats het algemeen belang moet beogen. De doelstelling mag er immers niet louter op gericht zijn een particulier belang te dienen. Het openbaar belang moet bovendien doorwegen en mag geen accessorium zijn van het private belang.”

En

“Zo kan worden aanvaard dat voor de onteigening van een goed dat een bestemming van openbaar gebruik krijgt, een minder zware motiveringsplicht bestaat met betrekking tot het algemeen nut, nu er een vermoeden van algemeen nut bestaat voor goederen met een publieke bestemming. Wel zal nog steeds de noodzaak en de evenredigheid (een voldoende vergoeding) van de onteigening moeten worden aangetoond. Anderzijds zal een besluit in verband met de onteigening van een goed dat geen bestemming van openbaar gebruik zal krijgen, concreet moeten aantonen dat de bestemming die zal worden gegeven aan het onteigende goed, de doelstelling van algemeen nut vervult. Ook hier zal bijkomend de noodzaak en de evenredigheid moeten worden gemotiveerd.”

Uit de overweging van de alternatieven en het onderzoek hiernaar is gebleken dat de aanleg van een vijfde tak nodig was om voor zowel het bedrijventerrein als voor de ovonde en de Wouwerstraat te kunnen voorzien in een afdoende verkeersafwikkeling. Bovendien komt dit ook de leesbaarheid van verkeerssituatie ten goede aangezien zo voorzien wordt in één duidelijke toegang, zowel in- als uitgaand verkeer.

Ook al dient de ontsluiting van het bedrijventerrein deels het privaat belang, wordt weldegelijk het algemeen belang hier als uitgangspunt genomen. De ontsluiting van het bedrijventerrein is immers



van belang voor zowel enerzijds de ontwikkeling van het bedrijventerrein maar ook de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid, waarbij ook voor deze zone een alternatievenonderzoek gevoerd is met alternatieve ontsluitingen langs de Schoorstraat of middels een bijkomende aansluiting tussen de N10 en de Schoorstraat, waarbij het scenario van een vijfde tak als toch het meest optimaal beschouwd werd.

Dat hiermee tevens een privaat belang gediend wordt, doet geen afbreuk dat het algemeen belang primeert, en bezwaarindienster kan het tegengestelde ook niet aantonen. Bovendien bevat de projectnota en het voorlopig onteigeningsbesluit voldoende motieven en voldoende kwantitatieve gegevens om aan te tonen dat ook de overige werkzaamheden, in hoofdzaak ingegeven vanuit de noodzaak nutswerkzaamheden uit te voeren, rioleringswerkzaamheden uit te voeren en de verkeersveiligheid te verbeteren, dewelke allen motieven van algemeen belang uitmaken.

Dit bezwaarpunt is ongegrond.

4. Bezwaarindienster stelt dat voorafgaand aan het nemen van voorliggend onteigeningsbesluit een gewestelijk rooilijnplan opgesteld had moeten worden, conform artikel 4, eerste lid, van het rooilijnendecreet.

Opgemerkt dient evenwel dat de voorafgaande vaststelling van een rooilijnplan niet vereist is.

Bezwaarindienster verwijst echter naar artikel 2 om te wijzen op een plicht tot opmaak van een gewestelijk rooilijnplan, terwijl dit artikel bepaalt dat de rooilijn:

- Ofwel gelegen is op de huidige grens van de openbare weg, en dit bij ontstentenis van een rooilijnplan;
- Ofwel in een rooilijnplan opgenomen kan worden als de toekomstige ligging van de rooilijn;

Beiden hoeven niet noodzakelijk samen te vallen, maar betreffende voorliggend project moet opgemerkt worden dat de N10 en N15 niet gelegen zijn in een rooilijnplan, waardoor de huidige grens van de openbare weg de “bestaande” rooilijn uitmaakt.

Echter stelt artikel 4, eerste lid, van het Rooilijnendecreet duidelijk:

“De procedure voor het totstandkomen van rooilijnplannen is ook van toepassing op het wijzigen ervan.

Voor de opheffing van een rooilijnplan volstaat echter een besluit, zonder toepassing van de totstandkomingsprocedures voor rooilijnplannen.”

Waarbij de memorie van toelichting bij het Rooilijnendecreet als volgt nog stelt:

“Nadat de overgangsbepalingen zijn uitgedoofd zal het rooilijnplan, opgesteld in overeenstemming met de bepalingen van dit decreet, het enige wettelijk instrument zijn om een rooilijnplan vast te stellen of te wijzigen.” (Parl.St. VI.Parl., 2008-2009, 2185, nr. 1, 3.)

Als zodanig volgt uit het Rooilijnendecreet dat de procedure voor het wijzigen van het rooilijnplan enkel van toepassing is wanneer het wegenistracé reeds ingenomen is in een rooilijnplan, waarbij dit niet het geval is bij een feitelijke rooilijn zoals het geval is voor de N10 en N15. Uit het Rooilijnendecreet volgt aldus geen verplichting om een rooilijnplan op te stellen bij de wijziging van de feitelijke rooilijn.



Bovendien, en dit geheel ten overvloede, kan de bestaande rechtspraak inzake de plicht op het opstellen van een rooilijnplan ingevolge het Rooilijnendecreet bij de wijziging van de feitelijke rooilijn, niet gevolgd worden in verband met gewestwegen. (RvS 17 december 2019, nr. 246.424; RvVb 10 december 2020, nr. RvVb-A-2021-0408.)

In voormeld arrest van de Raad van State was er immers reeds sprake van een bestaand rooilijnplan, zijnde de Atlas der Buutwegen, waardoor ingevolge artikel 4 j° 7 en 8 van het Rooilijnendecreet een rooilijnplan opgesteld moest worden, reden waartoe de Raad dan ook tot de vernietiging besliste. Bovendien opgemerkt dat er in dit arrest tevens discussie, dan wel onzekerheid, bestond betreffende de kwalificatie van de betrokken openbare weg als zijnde een gemeente- of buurtweg. Tot slot werd er ook een nieuw tracé aangelegd, reden waartoe ook aangenomen kan worden dat er een planopmaakplicht bestaat in hoofde van het Rooilijnendecreet.

Dergelijke discussie is niet zonder belang, aangezien er binnen het kader van de Buurtwegen reeds een uitgebreide planopmaakplicht bestond en er ook binnen het kader van de gemeentewegen een planopmaakplicht bestond.

In het arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen ging het echter over een gemeenteweg, en geen gewestweg zoals voorliggend wel het geval is. Bovendien wordt daarbij een koppeling gemaakt met het arrest van de Raad van State van 17 december 2019, nr. 246.424, waarbij reeds aangegeven werd dat daartoe een rooilijnplan aanwezig is, hetgeen voorliggend ontbreekt.

Bovendien heeft de decretale wetgever met de komst van het Decreet Gemeentewegen resoluut gekozen voor een afwijkend kader, waarbij thans het volgende in de memorie van toelichting bij het Decreet Gemeentewegen opgenomen wordt:

“Zoals verder in het voorstel van decreet wordt verduidelijkt, is zowel voor een wijziging als voor een verplaatsing een rooilijnplan vereist. Verfraaiings-, uitrustings- of herstelwerkzaamheden vallen niet onder de definitie van een ‘wijziging’. Er is bijgevolg ook geen (wijziging van een) rooilijnplan vereist voor de wijziging van de verharding of de verharde oppervlakte binnen de rooilijn, het voorzien van aanplantingen, waterafvoer of verlichting en dergelijke meer.” (Parl.St. VI.Parl., 2018-2019, 1847, nr. 1, 16.)

Binnen het Decreet Gemeentewegen werd dus, in tegenstelling tot bij het Rooilijnendecreet en thans de gewestwegen, voorzien in de uitdrukkelijke verplichting tot het opstellen van een rooilijnplan telkenmale deze gewijzigd wordt, ongeacht of het een rooilijn betreft zoals opgenomen in een rooilijnplan dan wel een feitelijke rooilijn zonder rooilijnplan.

Dergelijke expliciete bepaling is niet terug te vinden in het Rooilijnendecreet, noch in de voorbereidende werkzaamheden, waarbij dit te verklaren is door de reeds bestaande planopmaakplicht aangaande de voormalige buurtwegen.

Bovendien werd in het nieuwe artikel 31 van het Omgevingsvergunningsdecreet expliciet voorzien in een mogelijkheid om samen met een omgevingsvergunningsaanvraag tevens te voorzien in de aanpassing van de rooilijnen van de gemeenteweg, zoals thans ook opgenomen in artikel 12, §2, van het Decreet Gemeentewegen.

Dergelijke mogelijkheid wordt noch voorzien in het Rooilijnendecreet noch het Omgevingsvergunningsdecreet voor wat betreft gewestwegen, waardoor de decretale wetgever geen administratieve belasting wou veroorzaken voor het Agentschap Wegen en verkeer bij het aanpassen van de feitelijke rooilijnen.

Als zodanig volgt daaruit dat de decretale wetgever aandacht besteed heeft aan de administratieve belasting voor de gewestelijke wegbeheerder, reden waartoe ook niet voorzien werd in een uitdrukkelijke planopmaakplicht inzake de wijzigingen van een gewestelijke feitelijke rooilijn, daar dit ook een buitensporige administratieve last met zich zou meebrengen.

Tot slot nog opgemerkt dat het Auditoraatsverslag dat gevoegd wordt door bezwaarindienster in se geen bindende kracht noch indicatieve kracht inhoudt, gelet het auditoraatsverslag niet-bindend is voor de Raad van State.

Zo heeft de Raad van State immers herhaaldelijk gesteld dat:

“In het licht van de conclusies die de verzoekster in haar laatste memorie trekt uit het auditoraatsverslag, meent de Raad van State te moeten opmerken dat de verzoekster zich vergist omtrent de draagwijdte van dat verslag. De taak van de auditeur bestaat erin een eerste onderzoek van de zaak te doen en middels een schriftelijk verslag zowel de leden van de Raad van State als de gedingvoerende partijen een inzicht te geven in de oplossing die hij voorstelt. Het verslag geeft derhalve geen eindoplossing aan het geschil (hetzij de verwerping van het beroep, hetzij de vernietiging van de bestreden beslissing). Het geschil wordt pas beslecht met het voorliggende arrest” (RvS 13 oktober 2008, nr. 186.993)

En:

“Uit wat voorafgaat blijkt dat het besproken middelonderdeel, voor zover ontvankelijk, ongegrond is. Anders dan in het auditoraatsverslag wordt betoogd, maakt dit middelonderdeel dan ook niet de oplossing van de zaak mogelijk. Een aanvullend onderzoek is geboden.” (RvS 28 juni 2007, nr. 172.834.)

Als zodanig kan bezwaarindienster een auditoraatsverslag bijvoegen doch dient dit beoordeeld en bekeken te worden in zijn concrete context, waarbij omzichtig omgesprongen moet worden met hier (te veel) gewicht aan te verlenen aangezien de Raad niet verplicht is dit te volgen.

Gelet de feitelijke context van het auditoraatsverslag geheel anders is dan voorliggend project, gelet het onteigeningsplan geen uitdrukkelijke aanduiding van de rooilijnen bevat, gelet binnen het Auditoraatsverslag geen sprake is van een verleende omgevingsvergunning, ... kunnen deze conclusies niet mutatis mutandis geacht worden van toepassing te zijn op voorliggend project. Minstens niet aangezien de Raad uiteindelijk het middel niet besproken heeft en het standpunt van de Raad hierover thans ook niet bekend is.

Als zodanig kan niet aangenomen worden dat er een verplichting bestaat tot voorafgaande plicht tot het opstellen van een rooilijnplan, waardoor dit bezwaarpunt ongegrond is.

5. De bespreking van voorgaande bezwaarpunten is voldoende om aan te tonen dat de onteigeningsnoodzaak en doelstelling, zelfs in voorkomend geval waarbij het niet-schorsend beroep tegen de verleende omgevingsvergunning ingewilligd wordt, dit niet belet dat er nadien nog een omgevingsvergunningsaanvraag ingediend en verkregen kan worden.

De vergunningverlenende overheid beschikt immers steeds over een discretionaire bevoegdheid, waarbij geen van de middelen die bezwaarindienster “herneemt” in staat is om een werkelijke legaliteitsbemmering in het leven te roepen zodanig het project onvergunbaar zou worden.

Het behoort niet tot de bevoegdheid van de onteigenende instantie om zich binnen het kader van de behandeling van de bezwaren tegen het voorlopig onteigeningsbesluit zich uit te spreken over



enige argumenten aangebracht tegen de vergunningsbeslissing van november 2021. De onteigenende instantie ontbreekt de vereiste bevoegdheid dit te doen, waardoor deze bezwaarpunten dan ook niet behandeld worden.

Het bezwaarpunt is ongegrond.

3. Besluit

De ingediende opmerkingen en bezwaren noodzaken een beperkte wijziging ten opzichte van het voorlopig onteigeningsbesluit en de daarbij gevoegde bijlagen.

Daarbij dient overeenkomstig bezwaarpunt 2 van het derde bezwaarschrift volgende passage verwijderd te worden uit het voorlopig onteigeningsbesluit:

“In zoverre er in functie van de aanleg van de turbo-ovonde en fietstunnels parkeerplaatsen zouden komen te verdwijnen, voorziet het Project in de aanleg van een pocketparking naast de Brantano / Mackens.”

Deze wijziging kwalificeert niet als een essentiële wijziging in de zin van artikel 22 van het Vlaams Onteigeningsdecreet en noodzaakt geenszins de organisatie van een nieuw openbaar onderzoek.

Gezien om gevoegd te worden bij het definitieve onteigeningsbesluit van 2023 voor de onteigening van algemeen nut in het kader van de aanleg van een ovonde en fietstunnels ter hoogte van de kruising N10 – N15 te Heist-op-den-berg

Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

