

- 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: 6

Bezwaarschrift 1 : Inname 3 - 13042C0149/00C000

Op ontvankelijke wijze ingediend.

Omschrijving opmerkingen/bezwaar:

De onteigende partij stemt niet in met het voorliggende ontwerp dat voorziet in één inrit per perceel, met inbegrip van zijn eigen perceel. Evenmin gaat hij akkoord met de berekeningswijze van de vergoeding voor het verlies aan voortuin. De onteigende verwijst naar profiel 3 uit de unieke verantwoordingsnota als oplossing voor zijn bezorgdheden.

Standpunt van de onteigende instantie:

Het voorzien van open baangrachten is essentieel om de vergunning voor dit project te verkrijgen en om de waterproblematiek op te lossen. De wetgeving betreffende onbevaarbare waterlopen staat slechts één inbuizing per kavel van 5,00 meter toe, wat ook overeenstemt met de ontwerprichtlijnen van het Agentschap Wegen en Verkeer. Het staat eigenaars altijd vrij om zelf een omgevingsvergunning aan te vragen met motivatie voor een tweede overwelving van de baangracht.

De projectstuurgroep heeft ervoor gekozen profiel 3 niet te implementeren om verschillende redenen die uiteengezet zijn in de projectnota zelf. Het algemeen belang van open grachten en veilige fietspaden prevaleert boven de mogelijkheid om personenwagens op openbaar domein of in voortuin te stallen. De opmerkingen betreffende de vergoeding worden doorgezonden naar de bevoegde ambtenaar.

Bezwaarschrift 2 : Inname 9 - 13042C0150/00B000

Op ontvankelijke wijze ingediend.

Omschrijving opmerkingen/bezwaar:

Onteigende stelt volgende vragen:

- Waarom 3,8m onteigenen voor een fietspad van 2 m
- Waarom de verkeerseilanden en gelijktijdig de straat verbreden. (snelheid aanmoedigen)
- Waarom eerst een fietspad en dan de beek (iets wat afwijkt van de aanbeveling)
- Waarom geen alternatieven voor waterbuffering/insijpeling.

Daarnaast geeft de onteigende aan niet akkoord te kunnen gaan met de vergoeding voor de (al dan niet vergunde en achter de bouwlijn gelegen) opstallen, verborgen constructies en verloren investeringen.

Standpunt onteigende instantie:

De inname van 9 betreft een locatie aan een zijstraat. Om deze zijstraat veilig aan te sluiten en zichtbaar te maken in het wegbeeld met veilige oversteekvoorzieningen, is hier een bredere inname noodzakelijk. De projectstuurgroep heeft gekozen voor een ontwerp met een middengeleider ter hoogte van deze zijstraat. Dit stelt voertuigen in staat om zich op te stellen in de afslagstrook zonder het achterliggende verkeer te hinderen bij het inrijden van de zijstraten. Een kaarsrechte weg nodigt uit om sneller te rijden dan toegestaan; dit middeneiland is bedoeld om de snelheid laag te houden. De rijstrookbreedtes van de N165 worden aangelegd met een breedte van 3,20 meter, in overeenstemming met het geldende dienstorder voor rijwegbreedtes (MOW-AWV-2020-13).

<https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/MOW-AWV-2020-13.pdf>

De huidige rijstroken zijn inderdaad smaller, maar in de praktijk rijden bredere voertuigen over het aangrenzende fietspad, waardoor een aanpassing aan de ontwerprichtlijnen noodzakelijk is.

Het huidige openbaar domein is doorgaans 14 meter breed op de N165. Het nieuw te realiseren domein wordt 20,60 meter breed, wat een inname van 3,30 meter per zijde met zich meebrengt. Deze breedte is nodig om enkelrichtingsfietspaden van 2 meter aan te leggen, samen met een open gracht (1,75 meter) en een zone voor de nutsmaatschappijen (1 meter). Het projectgebied bevindt zich in een VEN-gebied, voert af naar een overstromingsgebied en heeft in de huidige toestand al open grachten, hoewel deze door de jaren heen vaak zonder vergunning zijn overweld. Alternatieven zijn wel degelijk onderzocht en besproken met de onteigende op woensdag 25 januari 2023. Vanwege juridische en decretale regelgeving is het niet mogelijk om de open grachten niet te voorzien (of te bedekken) bij de aanleg van het gescheiden rioleringsstelsel. Open grachten zijn bovendien de gewenste oplossing om regenwater te infiltreren en te bufferen volgens de projectstuurgroep en de verschillende bouwheren. Daarnaast is het de plicht van de bouwheer om al het water op eigen terrein op te vangen, en laat de hoge grondwaterstand en verzadiging niet toe om nog dieper te infiltreren.

De projectstuurgroep heeft ervoor gekozen het fietspad tussen de gracht en de rijweg aan te leggen. Op deze manier is er minder inname nodig dan wanneer het fietspad en de gracht omgewisseld zouden liggen. De nutsmaatschappijen willen immers tegen de grens van het openbaar domein liggen om huisaansluitingen te kunnen voorzien. Doordat er daarnaast een gracht ligt, hebben ze extra ruimte onder de talud.

Waar nutsleidingen doorgaans 1,50 meter vrije breedte nodig hebben voor hun aanleg, conform de praktische leidraad voor werken in de omgeving van nutsinfrastructuur op het openbare domein in Vlaanderen, is hier slechts 1 meter nodig.

<https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/Praktische%20leidraad%20versie%202019%20dd10012020.pdf>

De opmerkingen over opstallen, verborgen constructies en verloren investeringen worden doorgegeven aan de bevoegde onderhandelaar. Deze zaken hebben geen betrekking op het voorwerp van dit onteigeningsbesluit.

Bezwaarschrift 3: Inname 10, 13042C0150/00C000

Op ontvankelijke wijze ingediend.

Omschrijving opmerkingen/bezwaar:

De onteigende partij geeft te kennen dat de onteigende instantie geen alternatief biedt voor de verdwenen parkeerplaatsen op het eigendom van de onteigende. Daarnaast uit de onteigende zijn verbazing over de aanwezigheid van een verkeersdruppel op de rijweg voor zijn perceel, aangezien dit volgens hem de verkeersveiligheid vermindert en dergelijke maatregelen in andere straten ontbreken. Voorts heeft de onteigende in het verleden een bredere oprit laten aanleggen met vergunning, terwijl in de nieuwe toestand een smallere inrit is voorzien, waardoor de carport niet meer bereikbaar is.

Standpunt onteigende instantie:

In het kader van het algemeen belang wordt een herinrichting van het openbaar domein voorzien, inclusief de aanleg van fietspaden en open grachten. Parkeerplaatsen worden niet aangeboden op het openbaar domein in het buitengebied; deze dienen te worden (indien nodig) voorzien door onteigende op eigen terrein. Voor parkeerplaatsen die met vergunning zijn aangelegd en onteigend dienen te worden, wordt een passende vergoeding onderhandeld.

De verkeersdruppel waar de onteigende naar verwijst, is noodzakelijk vanwege de zijstraat Lakstraat, waarnaast ook de woning van de onteigende gelegen is. Deze infrastructurele maatregel is bedoeld om de zijstraat duidelijk te markeren in het wegbeeld. De wegen waarmee de onteigende vergelijkt, betreffen gemeentewegen in een zone 50 en zijn derhalve niet vergelijkbaar met de beslissing van de projectstuurgroep om deze verkeersdruppel aan te leggen.

De onteigende partij ligt aan twee wegen, namelijk de gewestweg N165 en de Lakstraat. Volgens het dienstorder met betrekking tot toegangen (MOW/AWV/2012/16) dient de toegang te worden voorzien aan een weg van lagere categorie indien het perceel hieraan grenst.

<https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/Dienstorder%20MOW-AWV-2012-16.pdf> Dit bevordert een veiligere ontsluiting met minder hinder voor het doorgaande verkeer en voorkomt de creatie van gevaarlijke conflictpunten ter hoogte van de gewestweg. Desondanks is het Agentschap Wegen en Verkeer bereid een uitzondering te overwegen voor ontsluiting via de N165. De exacte ligging van de inrit kan door de eigenaars zelf worden bepaald en aangepast in het ontwerpplan. Dit staat echter los van het onteigeningsbesluit.

Tevens wordt verwezen naar het precaire karakter van een domeinvergunning of de toegang tot het gewestdomein en naar het besluit van de Vlaamse regering van 29 maart 2002 betreffende het toekennen van vergunningen, het vaststellen en innen van retributies voor het privaat gebruik van het openbaar domein van de wegen, de waterwegen en hun aanhorigheden, de zeekering en de dijken. Dit laatste regelt de wetgeving over toegang tot het gewestdomein, hetgeen geen onderdeel vormt van dit onteigeningsbesluit.

<https://codex.vlaanderen.be/portals/codex/documenten/1009176.html>

Bezwaarschrift 4: Inname 11 en 15, 13042C0150/00D000 en 13042B0686/00A000

Op ontvankelijke wijze ingediend.

Omschrijving opmerkingen/bezwaar:

De indiener van het bezwaar uit zijn ongenoegen over de voorgestelde vergoeding per vierkante meter en verlangt specifieke garanties met betrekking tot de verkaveling van hun percelen.

Standpunt onteigende instantie:

Het eerste punt van bezwaar wordt doorgezonden naar de onderhandelaar, waarbij fragmenten uit een e-mail worden opgenomen in het bezwaarschrift. Iedere grondeigenaar behoudt te allen tijde de mogelijkheid om een stedenbouwkundig attest aan te vragen of om advies in te winnen betreffende de verkaveling van percelen of toekomstige mogelijkheden, zowel bij het Agentschap Wegen en Verkeer als bij de gemeente Laakdal.

Geen der aangevoerde argumenten heeft betrekking op het onteigeningsbesluit.

Bezwaarschrift 5: Inname 22, 13042B0616/00S004

Omschrijving opmerkingen/bezwaar:

De indiener van het bezwaar uit zijn ongenoegen over de voorgestelde vergoeding per vierkante meter om alles te realiseren.

Standpunt onteigende instantie:

De bepaling van de vergoeding staat los van het onteigeningsbesluit. De opmerking wordt overgemaakt aan de bevoegde onderhandelaar.

Bezwaarschrift 6: Inname 95, 13042B0692/00G000

Omschrijving opmerkingen/bezwaar:

De onteigende is misnoegd over het proces van onteigeningen en de bekendmaking van de plannen. Verder heeft hij de volgende bezwaren:

- Het kruispunt met de Diestse Baan is gevaarlijk, aangezien auto's met hoge snelheid de Averbodse Baan inrijden.
- Er is een risico op aanrijding van achteren wanneer een wagen stilstaat om de inrit op te rijden maar tegenliggers moet voorlaten.
- Na de werkzaamheden is het niet meer mogelijk om met een wagen tussen het fietspad en de poort te staan.
- Er wordt geen parkeerplaats voorzien, ook niet op de gracht.
- De omheining en poort moeten 30 cm achteruit geplaatst worden.

Standpunt onteigende instantie:

Na de goedkeuring van de Unieke Verantwoordingsnota met bijhorende innameplannen werd een informatiemoment georganiseerd om alle bewoners en eigenaars in te lichten over de plannen op de weg. De onteigende heeft in de daaropvolgende jaren meermaals contact opgenomen met het Agentschap Wegen en Verkeer en de gemeente Laakdal, waarbij deze bezorgdheden zijn beluisterd, het ontwerp is toegelicht en alternatieven gemotiveerd werden afgewezen.

Het kruispunt met de Diestse Baan is in de huidige toestand inderdaad een kruispunt dat het mogelijk maakt om met hoge snelheid de Averbodse Baan in te rijden. Recent werd er een proefopstelling uitgevoerd die een haaksere aansluiting afdwingt. Deze proefopstelling wordt ook gematerialiseerd door middeneilanden in het nieuwe ontwerp, waardoor de bocht komende van Diest niet meer kan worden afgesneden. Hierdoor zal de snelheid aanzienlijk dalen bij het inrijden van de Averbodse Baan en wordt tegemoetgekomen aan dit veiligheidsrisico. Stilstaande wagens zullen dus met een lagere snelheid worden benaderd, waardoor er voldoende remafstand overblijft.

Na de werkzaamheden is er nog steeds voldoende ruimte om tussen het fietspad en de poort te staan, doordat de huidige poort dient te worden verwijderd of verplaatst. Op openbaar domein is er al 3,40 meter tussen de rand van het fietspad en de rand van het openbaar domein. Een gemiddelde personenwagen is 4 meter lang, dus de benodigde ruimte op privéterrein om stil te kunnen staan voor de (verplaatste of nieuwe) poort is beperkt. De inname wordt zo rechtlijnig mogelijk gehouden omdat de grens tussen openbaar domein en privé duidelijk moet zijn en omdat nutsmaatschappijen hun leidingen rechtlijnig en zonder bochtstukken kunnen aanleggen tegen de perceelsgrens aan. Het is daarom niet mogelijk om 30 cm te versmallen ter hoogte van één woning, laat staan dat er dan pal op de perceelsgrens een hekwerk zou staan waarvan de fundering wordt geraakt.

In het algemeen belang wordt er gekozen voor open grachten en fietspaden boven parkeerplaatsen. Het overwelven van een gracht in openbaar belang is enkel mogelijk voor de strikt noodzakelijke toegangen tot een perceel, niet voor private parkeerplaatsen. Bovendien is het niet wenselijk dat wagens langsparkeren naast het nieuwe fietspad uit oogpunt van de veiligheid van de actieve weggebruiker.

De onteigende partij ligt aan twee wegen, namelijk de gewestweg N165 en de Oude Diestersebaan N127. Volgens het dienstorder met betrekking tot toegangen (MOW/AWV/2012/16) dient de toegang te worden voorzien aan een weg van lagere categorie indien het perceel hieraan grenst.

<https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/Dienstorder%20MOW-AWV-2012-16.pdf> Dit bevordert een veiligere ontsluiting met minder hinder voor het doorgaande verkeer en voorkomt de creatie van gevaarlijke conflictpunten ter hoogte van de gewestweg. Desondanks is het Agentschap Wegen en Verkeer bereid een uitzondering te verlenen voor ontsluiting via de N165. Dit staat echter los van het onteigeningsbesluit.

3. **Besluit**

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

Gezien om gevoegd te worden bij het definitieve onteigeningsbesluit van 2024 voor de onteigening van algemeen nut in het kader van de aanleg van fietspaden langs de N165 te Laakdal.

Lydia Peeters

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken