

## **Ministerieel besluit houdende een voorlopig onteigeningsbesluit voor de onteigening voor het algemeen nut in het kader van de herinrichting van de N21 in Boortmeerbeek en Haacht**

### **Rechtsgronden**

Dit besluit is gebaseerd op:

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

### **Motivering**

Dit besluit is gebaseerd op de volgende motieven:

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

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

In het licht van de doelstellingen kan de Vlaamse Regering ter realisatie van het project "Herinrichting N21 Stationsstraat Haacht" (hierna "het project") derhalve optreden als onteigenende instantie.

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

De Vlaamse Regering kan tot onteigening overgaan in de gevallen waarin ze oordeelt dat de onteigening noodzakelijk is voor de uitwerking van de infrastructuur of het beleid met betrekking tot gemeenschaps- en gewestelijke aangelegenheden overeenkomstig artikel 7, eerste lid van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017;

Uit onderhavig besluit en uit de bijlagen bij dit besluit blijkt dat de beoogde onteigening kadert binnen de gewestelijke aangelegenheden. Deze heeft immers betrekking op een project inzake gewestelijke infrastructuur, namelijk de N21 (gewestweg).

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

De te onteigenen onroerende goederen zijn met een gele tint aangeduid op het hierbij behorende ondertekende onteigeningsplan met nummers 1M3D8F G 011372 02 en 1M3D8F G 011373 02, samen te lezen met de tabel met innemingen zoals ook op het onteigeningsplan wordt weergegeven.

### **D. Onteigeningsnoodzaak**

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

De onteigening streeft de verwerving na van onroerende goederen gelegen op het grondgebied van Boortmeerbeek en Haacht waarbij de onteigening de realisatie van het project langs de N21 Stationsstraat mogelijk moet maken.

De huidige toestand van de infrastructuur is een 2x1 rijstrook gewestweg met aanliggende, gemarkeerde fietspaden (niet roodgekleurd). De bussen mengen zich tussen het reguliere verkeer. Er is regelmatig filevorming ten gevolge van het sluiten van de overweg van het station Haacht van NMBS. Een goede oplossing voor deze overweg wordt in een ander project onderzocht.

De huidige toestand van de infrastructuur is onveilig voor zwakke weggebruikers en de doorstroming van het openbaar vervoer is problematisch. Het vernoemde wegvak van deze gewestweg N21 is in het verleden al meermaals in de actualiteit gekomen omwille van de verkeersonveilige situatie voor fietsers. In 2015 viel er tevens een dodelijk slachtoffer, een leerling van de nabijgelegen school. In de huidige toestand is het fietspad niet aantrekkelijk, noch veilig.

In de bestaande toestand dienen voetgangers over grote delen van het tracé gebruik te maken van de aanwezige verharding aanliggend aan de fietspaden. Deze aanwezige verharding is heterogeen in uitzicht en in kwaliteit (dolomiet, steenslag, kasseien, klinkers, ...) en vormt niet steeds een aaneengesloten geheel.

Een tweede probleem is de doorstroming van het openbaar vervoer. Bussen van De Lijn ondervinden op de N21 vaak problemen hiermee. De kruisende spoorlijn wordt intensief gebruikt, waardoor de spooroverweg van station Haacht dikwijls sluit. Dit zorgt ervoor dat de bussen vaak moeten aansluiten in een lange wachtrij, met vertragingen tot gevolg.

De voorgenomen herinrichting van de infrastructuur in dit project wordt omschreven in de projectnota, die als bijlage wordt gevoegd. Door de verwezenlijking van dit project, zal er bijgedragen worden aan de beleidsdoelstellingen SD 2.1 Fiets, SD 2.2 Openbaar Vervoer, SD 2.3 Doorstroming en SD 4.2 Verminderen van de conflictzones, in het bijzonder voor de kwetsbare weggebruikers van de beleidsnota 2019-2024 voor Mobiliteit en Openbare Werken.

De voorgenomen herinrichting bestaat uit het verbeteren van de bereikbaarheid van en verkeersveiligheid rondom het station van Haacht, het aanleggen van vrijliggende fietspaden, aaneengesloten voetpaden en een bijzonder overrijdbare

bedding voor openbaar vervoer. Dit alles tussen het station van Haacht en de rotonde met de Zoellaan.

Door deze herinrichting wordt een betere verkeersdoorstroming en een hogere verkeersveiligheid voor zachte weggebruikers verwezenlijkt.

Om de verkeersveiligheid voor fietsers te verhogen, voorziet onderhavig project in de aanleg van een breed, vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aan de noordzijde van de gewestweg. Ter hoogte van het station worden fietsoversteekplaatsen voorzien, en dit aan beide zijden van de sporen. Om het comfort en de veiligheid van het voetgangersverkeer te verhogen, voorziet dit project in de aanleg van een voetpad over de volledige lengte van de projectzone. Dit wordt gerealiseerd aan de noordzijde van de gewestweg, naast het fietspad. Doordat fietsers en voetgangers in de toekomst gebruik kunnen maken van de vrijliggende infrastructuur, verlaagt dit de kans op conflicten met het gemotoriseerde wegverkeer. De fietsoversteekplaatsen ter hoogte van het station van Haacht, dragen bij aan verhoogde visibiliteit voor de zwakke weggebruiker, hetgeen de kans op ongevallen doet verminderen.

Een bijkomende doelstelling is het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer. Deze herinrichting van de N21 voorziet daarom ook in de aanleg van een bijzonder overrijdbare bedding voor openbaar vervoer teneinde het hoofd te bieden aan de thans heersende problematiek van gebrekkige doorstroming voor het openbaar vervoer (bussen De Lijn). De bijzonder overrijdbare bedding in dit project is hierop een antwoord. Door gebruik te maken van de bijzonder overrijdbare bedding (die niet toegankelijk is voor personenwagens en vrachtwagens), kunnen bussen eventuele filevorming die ontstaat door een gesloten spoorwegovergang vermijden. Dit verbetert de doorstroming en reduceert de vertragingen van het openbaar vervoer.

Bijkomend wordt ook de waterafvoer en riolering herbekeken. Vandaag is het immers de norm om zo veel mogelijk met RWA-langsgrachten af te wateren om de waterhuishouding te verbeteren.

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

Het onteigeningsdoel, zoals hierboven omschreven, kan slechts worden bereikt middels onteigening.

Er bestaat, onverminderd de mogelijkheid tot minnelijke verwerving, redelijkerwijze geen alternatief voor het gebruik van de onteigeningsdwang.

Binnen het projectgebied moeten verschillende onroerende goederen strikt noodzakelijk in volle eigendom worden verworven omdat:

- het aanleggen, beheren en onderhouden van infrastructuur tot de basistaken van de overheid behoort en omdat een zo eenduidig mogelijke grondpositie de goede uitoefening van de publieke beheerstaken omtrent deze infrastructuur kan en moet waarborgen.
- een integrale en geïntegreerde realisatie en aanleg van de infrastructuur mogelijk moet zijn.

- een coherent en doelmatig beheer en beleid omtrent infrastructuur noodzakelijk is. Van de desbetreffende weginfrastructuur dient onder alle omstandigheden een veilig en doelmatig gebruik te kunnen worden gemaakt. Dit kan enkel indien de wegbeheerder zelf kan instaan voor het beheer ervan.
- nutsvoorzieningen (zoals waterafvoerinfrastructuur en riolering) in de ondergrond van de gewestweg moeten worden aangelegd. Hierdoor is een private eigendomssituatie van de wegbedding niet aangewezen.

Elk verzoek tot zelfrealisatie is conform artikel 24, § 4 van het Vlaams Ontheingingsdecreet in ieder geval uitgesloten voor weginfrastructuur en de daarmee onlosmakelijk samenhangende ingrepen.

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

In dit besluit, in de onteigeningsplannen en in de projectnota wordt aangeduid welke onroerende goederen het voorwerp zijn van de onteigening en noodzakelijk in volle eigendom dienen te worden verworven om de doelstelling van algemeen nut te kunnen realiseren.

De weerhouden voorkeursoplossing van het project, zoals omschreven in de projectnota als bijlage bij dit besluit, is als meest positief naar voren gekomen om de onteigeningsdoelstelling zo adequaat mogelijk te kunnen realiseren en daarbij de innemingen zo beperkt mogelijk te houden.

Zoals wordt beschreven in de projectnota kan de weerhouden voorkeursoplossing van het project niet worden gerealiseerd binnen het bestaande openbaar domein.

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

Hierboven werd reeds uiteengezet dat het project als onteigeningsdoel heeft om de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruiker te verhogen en de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren.

Het project maakt de realisatie van een doelstelling van algemeen nut mogelijk want:

- het gaat om verbetering van de openbare weginfrastructuur die ten goede komt van alle weggebruikers.
- het wegwerken van de onveilige aanliggende fietspaden en onveilige en oncomfortabele situatie voor zwakke weggebruikers in het algemeen verhoogt de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers.
- het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer door de aanleg van een bijzonder overrijdbare bedding is in het voordeel van alle reizigers.
- De verbeterde waterhuishouding en riolering komt ten goede van alle weggebruikers, omwonenden en het leefmilieu.

Omdat de werken kaderen binnen de wegeninfrastructuur is het in het algemeen belang dat de overheid deze ook zelf ontwikkelt. De realisatie van voornoemde infrastructuurwerken behoort tot de basistaken van de overheid.

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

De Vlaamse regering zal als onteigenende instantie onderhandelingen voeren met al de te onteigenen partijen met als doel een minnelijke verwerving overeen te komen.

De minnelijke onderhandelingstermijn wordt geraamd op 1 jaar. Deze termijn is redelijk gelet op het voornemen om via volwaardige onderhandelingen te komen tot een minnelijke verwerving en aangezien deze termijn werd bepaald in functie van de volgende concrete elementen van het project: een totaal van 27 innemingen van diverse groottes.

De minnelijke onderhandelingstermijn zal conform artikel 15 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 aanvangen op de derde dag na de postdatum van de beveiligde zending waarmee de te onteigenen op de hoogte worden gesteld van deze minnelijke onderhandelingstermijn.

#### **G. Bijlagen bij het voorlopig onteigeningsbesluit**

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

- De onteigeningsplannen, opgemaakt overeenkomstig artikel 11 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017.
- De projectnota, opgesteld overeenkomstig artikel 12 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017.

#### **H. Conclusie:**

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

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

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

Gelet op alle akten en overwegingen samengenomen.

BESLUIT:

**Artikel 1.**

Voor de herinrichting van de N21 in het algemeen belang, worden de onroerende goederen, omschreven en in het geel aangeduid op de onteigeningsplannen met nummers 1M3D8F G 011372 02 en 1M3D8F G 011373 02 die worden gevoegd als bijlage 1 bij dit besluit, op het grondgebied van de gemeenten Boortmeerbeek en Haacht onteigend door de Vlaamse Regering ten verzoeken van de Vlaamse minister bevoegd voor het algemeen mobiliteitsbeleid, voor de weginfrastructuur en het wegenbeleid onder wiens hiërarchisch gezag ressorteert en voor wie optreedt het Agentschap Wegen en Verkeer.

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

**Art. 2.** Dit voorlopig onteigeningsbesluit, dat werd opgesteld in overeenstemming met artikel 10 van het Decreet betreffende onteigening van algemeen nut van 24 februari 2017, wordt goedgekeurd.

**Art. 3.** Conform artikel 10, §2, eerste lid van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 wordt aan dit voorlopig onteigeningsbesluit in bijlage 1 en 2 het onteigeningsplan en de projectnota gevoegd.

Het onteigeningsplan en de projectnota die werden opgesteld overeenkomstig de artikelen 11 en 12 van het Decreet betreffende onteigening van algemeen nut van 24 februari 2017 en die integraal deel uitmaken van het onteigeningsbesluit, worden goedgekeurd.

**Art. 4.** Over het voorlopig onteigeningsbesluit zal door het Agentschap Wegen en Verkeer een openbaar onderzoek worden georganiseerd in overeenstemming met de artikelen 17 e.v. van het Decreet betreffende onteigening van algemeen nut van 24 februari 2017.

**Art. 5.** De minnelijke onderhandelingstermijn, vermeld in artikel 10, §1, 6°, van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017, wordt geraamd op 1 jaar.

Brussel,

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS