

Het bezwaarschrift heeft betrekking op innemingen nr. 5 en 6 van het onteigeningsplan.

Het bezwaar heeft betrekking op het ministerieel besluit van 22 maart 2024 dat voorziet in een voorlopige onteigening voor de herinrichting van het kruispunt van de A12 met de Kerkhofstraat en Londerzeelsesteenweg. De bezwaarindieners stellen dat er voor de voorziene innemingen met nummers 5 en 6 geen onteigeningsnoodzaak zou bestaan.

Ten eerste menen zij dat er geen wettig onteigeningsdoel zou zijn omdat het doel slechts verwezenlijkt zou kunnen worden door de schending van dwingende wettelijke of verordenende bepalingen. Zo stellen bezwaarindieners dat het doel van de onteigening onwettig zou zijn omdat de bijbehorende omgevingsvergunningsaanvraag (OMV_2024142251) op meerdere punten in strijd zou zijn met dwingende wettelijke of verordenende bepalingen.

Bezwaarindieners verwijzen hiervoor naar de bezwaren die zij in het kader van het openbaar onderzoek over de omgevingsvergunningsaanvraag (OMV_2024142251) voor het Project hebben geformuleerd, met name:

- Het ontbreken van een gewestelijk rooilijnplan
- De vermeende onjuiste toepassing van het Vrijstellingsbesluit
- De vermeende ontoereikende motivering van de ruimtelijke impact in kwetsbare gebieden (art. 4.4.7. §2 VCRO)
- De vermeende onverenigbaarheid met het Gewestplan
- De mogelijke schade aan VEN-gebied en Habitatgebieden
- Het vermeende achterhaalde mobiliteitsonderzoek

Ten tweede stellen bezwaarindieners dat de onteigening van de percelen niet noodzakelijk zou zijn om het onteigeningsdoel te bereiken. Bezwaarindieners menen dat de uitsluiting van de mogelijkheid tot zelfrealisatie inzake weginfrastructuur niet automatisch impliceert dat de infrastructuur noodzakelijkerwijze enkel en alleen door middel van onteigening zou kunnen worden aangelegd. De Vlaamse Regering zou in het Voorlopige Onteigeningsbesluit niet afdoende motiveren waarom de overheid volle eigenaar zou moeten worden van alle percelen waarop men het project wenst te realiseren.

Verder stellen bezwaarindieners dat uit het Voorlopig Onteigeningsbesluit en de projectnota niet blijkt dat er een zorgvuldige afweging van de alternatieven heeft plaatsgevonden. Zij menen dat er andere alternatieve invullingen denkbaar zouden zijn.

Bezwaarindieners voeren aan dat er minder ingrijpende alternatieven zouden bestaan die zowel de hertracering van de Kerkhofstraat en de fietsvoorzieningen als de ontsluiting van de woonkern zouden kunnen garanderen, zonder de bedrijfsvoering van de eerste bezwaarindiener te hinderen.

Standpunt onteigende instantie:

1. Er is wel degelijk een wettig onteigeningsdoel voorhanden

In het Voorlopig Onteigeningsbesluit wordt uitdrukkelijk verduidelijkt dat:

- het kruispunt van de Kerkhofstraat en de Londerzeelsesteenweg één van de gevaarlijkste kruispunten in Vlaanderen is en het jaarlijks in de dynamische lijst van gevaarlijke punten op

Vlaamse gewest- en autosnelwegen staat. De onbeveiligde doorsteek in de middenberm voor de ontsluiting van Sarens, de aansluiting van de Patatestraat rechtstreeks op de A12 en de aanwezigheid van verkeerslichten in combinatie met de hoge snelheden van het verkeer zorgen voor verkeersonveiligheid;

- het kruispunt tijdens de spitsuren een onvoldoende afwikkelingscapaciteit heeft, wat leidt tot wachtrijen op zowel de A12 als de aansluitende gemeentewegen. Vooral voor de A12, die als Vlaamse hoofdweg tussen Antwerpen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een belangrijke verbindende functie opneemt, is een goede doorstroming belangrijk en noodzakelijk;
- de gelijkgrondse kruising van de Kerkhofstraat en de Londerzeelsesteenweg met de A12 via verkeerslichten vormt eveneens een harde barrière tussen Londerzeel en Westrode. Dit terwijl de afstand tussen beide kernen minder dan 5 km bedraagt en dus binnen de ideale fietsafstand ligt. In beide centra liggen bovendien tal van voorzieningen met voldoende fietspotentieel: bedrijvigheid, scholen, winkels, sportvoorzieningen, ... Het is de ambitie van het project om deze verknoping verder te optimaliseren en uit te bouwen om het volledig fietspotentieel over de A12 te benutten.

De onteigeningsdoelstelling is dan ook om door de voorgenomen herinrichting van de A12 op voormelde locatie de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers aanzienlijk te verhogen. Dit alles wordt bijkomend (o.a. met cijfermateriaal 2000-2020) onderbouwd in de projectnota.

De voorgenomen herinrichting van de A12 bestaat in de aanleg van een nieuw op- en afrittencomplex (type Hollands complex) met een verlaging van de A12, de aanleg van een tramtunnel voor de Sneltram A12 aan de westelijke zijde en van een fietssnelweg (F28) aan de oostelijke zijde van de A12. Daarbij worden de lokale verbinding en ontsluiting van de woonkernen en activiteiten van Londerzeel en Westrode (Meise) verzekerd door een hertracering van de Kerkhofstraat en Londerzeelsesteenweg. Een afzonderlijke fietsers- en voetgangersbrug garandeert daarenboven een vlote en veilige oversteek van de A12 voor de zachte weggebruikers, vrij van alle gemotoriseerd verkeer. Ook de goede aansluiting op het lokale fietsnetwerk wordt verzekerd.

Met deze ingrepen wordt de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers sterk verhoogd. De doorstroming op de A12 wordt verbeterd door het opheffen van het verkeerslichtengeregeld kruispunt. De fietsers- en voetgangersbrug vermindert heel sterk de barrièrewerking van de A12 voor deze weggebruikers. Ook de lokale verbinding voor het gemotoriseerd verkeer via de nieuwe wegbrug over de A12 wordt beter en wordt veiliger. Tegelijk worden ook de nodige maatregelen genomen om een goede waterhuishouding in overeenstemming met de geldende hemelwaterverordening te waarborgen door de aanleg van bufferbekkens en grachten. Daarnaast wordt ook een goede landschappelijke inpassing nagestreefd en worden enkele afschermende maatregelen (grond dam en andere afschermende constructies) genomen om de impact op de meest nabijgelegen woningen maximaal te beperken (zie Voorlopig Onteigeningsbesluit, p. 3).

De bezwaarindieners menen dan ook dat er voor het project geen vergunning kan worden afgeleverd omdat de aanvraag op meerdere punten in strijd zou zijn met dwingende wettelijke of verordenende bepalingen. Hierdoor zou ook de onteigening onwettig zijn (onteigeningsdoel). Zij verwijzen hiervoor naar het arrest *Vamix* van de Raad van State. Het voormelde arrest is echter genuanceerder dan bezwaarindieners doen uitschijnen. In dit cassatiearrest (waarbij de aangevoerde onwettigheden overigens werden verworpen) overweegt de Raad van State dat

“het besluit dat een goed onteigent ter verwezenlijking van een doel waarvoor onmogelijk een vergunning kan worden verleend omdat dit doel indruist tegen de planologische bestemming die door een toepasselijk ruimtelijk uitvoeringsplan werd vastgesteld, schendt dan ook artikel 3, § 3, van het onteigeningsdecreet. Wanneer die planologische bestemming echter de verwezenlijking van het onteigeningsdoel niet a priori uitsluit zodat het onzeker is of voor de verwezenlijking van het onteigeningsdoel een vergunning zal worden verkregen, volgt hieruit niet dat het onteigeningsdoel geen dwingende reden van algemeen belang kan uitmaken, en leidt die enkele omstandigheid niet tot de onwettigheid van het onteigeningsbesluit” (eigen onderlijning).

De ingediende omgevingsvergunningsaanvraag (OMV_2024142251) voor de herinrichting van het knooppunt Londerzeel-Zuid op de A12 werd op 29 januari 2025 volledig en ontvankelijk verklaard.

Tijdens het openbaar onderzoek over deze omgevingsvergunningsaanvraag hebben de bezwaarindieners identieke bezwaren ingediend. Het komt derhalve thans uitsluitend toe aan het vergunningverlenend bestuur om dit bezwaar en de omgevingsvergunningsaanvraag te beoordelen. Hierop kan niet door de onteigende overheid worden vooruitgelopen (het betreft immers een andere administratieve politie). De bezwaarindieners gaan er immers manifest aan voorbij dat de voorliggende procedure een onteigening betreft en dus enkel betrekking heeft op de eigendomsverwerving. De vergunbaarheid van een project en de beoordeling van de ingediende bezwaren over de omgevingsvergunningsaanvraag komen uitsluitend toe aan het bevoegde vergunningverlenende bestuur.

In elk geval is geen van voormelde bezwaren van dien aard dat er voor het voorgenomen project nooit of onmogelijk een omgevingsvergunning zou kunnen worden bekomen. Zelfs in het loutere hypothetische geval dat de omgevingsvergunningaanvraag (OMV_2024142251) voor de herinrichting van het knooppunt Londerzeel-Zuid op de A12 niet tot een gunstige beslissing zou leiden, betekent dit niet dat er a priori geen omgevingsvergunning voor het Project zou kunnen worden bekomen. Laat staan dat het onteigeningsdoel in casu onwettig zou zijn. Alle geformuleerde (en hier herhaalde) bezwaren in het kader van de omgevingsvergunningaanvraag zijn voorbarig, onzeker en in voorkomend geval te remediëren door bv. het voegen van bijkomende plannen, het voeren van bijkomende onderzoeken en/of het indienen van een nieuwe aanvraag.

2. De inneming is noodzakelijk om het onteigeningsdoel te bereiken

In het Voorlopig Onteigeningsbesluit wordt duidelijk gesteld waarom de overheid de volle eigendom over de verschillende onroerende goederen dient te verwerven:

- 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;
- concrete redenen in dit project:

- de aanleg van een nieuwe op- en afrittencomplex met verdieping van de A12 en een nieuwe wegbrug
- de aanleg van een tramtunnel;
- de aanleg van een fietssnelweg
- de aanleg van een fietsers- en voetgangersbrug met aanloophellingen
- de aanleg van bufferbekkens en grachten;
- de aanleg van een gronddam en andere afschermende constructies;
- de aansluiting van het lokale wegen- en fietsnetwerk met hertracering van de Kerkhofstraat en Londerzeelsesteenweg;
- de verkeersveilige ontsluiting van het bedrijfsterrein Sarens;
- nutsvoorzieningen.

Uit het voorgaande blijkt duidelijk waarom de onroerende goederen wel degelijk in volle eigendom worden verworven. Bezwaarindieners gaan er ook aan voorbij dat de innames volledig in openbaar domein komen te liggen. De ruimte is bovendien noodzakelijk voor het beheer/onderhoud van de infrastructuur maar ook van de nutsleidingen die aldaar worden voorzien.

De volle eigendom is dan ook vereist teneinde het beheer en onderhoud te kunnen uitoefenen.

Uit het Voorlopig Onteigeningsbesluit blijkt *“de weerhouden voorkeursoplossing van het project, (...) als meest positieve oplossing naar voren gekomen [is] 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.” (p. 4)

In de projectnota bij het Voorlopig Onteigeningsbesluit wordt de alternatievenafweging (p. 11- 15) die heeft plaatsgevonden in het kader van het proces van de start- en projectnota ook uitgebreid besproken. Hierin wordt bv. het volgende gesteld:

“Omwille van (i) het gevaarlijk kruispunt van de A12 met de Kerkhofstraat en Londerzeelsesteenweg en de belangrijke lokale verbinding voor alle vervoersmodi tussen de kernen van Londerzeel en Westrode, (ii) de spoorlijn ten noorden en (iii) van het Leefdaalbos (Natura 2000 - VEN-gebied) ten zuiden, zou een alternatieve locatie buiten de weerhouden projectzone niet tegemoetkomen aan de beoogde projectdoelstellingen of zou die een veel grotere ruimtelijke impact en/of ruimtelijk beslag en dus een grotere inname van private gronden gehad hebben.” (projectnota, p. 11)

Daarnaast verliezen bezwaarindieners uit het oog dat de gekozen oplossing reeds een voortraject kent in het kader van het Mobiliteitsdecreet. Bezwaarindieners maken hiervan volledige abstractie ondanks de duidelijke toelichting erover in de projectnota en de uitdrukkelijke verwijzing naar de start- en projectnota in het kader van het Mobiliteitsdecreet. Bezwaarindieners konden m.a.w. kennisnemen van het gevoerde alternatievenonderzoek dat heeft plaatsgevonden gedurende het gehele proces om tot het voorkeursalternatief te komen.

Wat betreft de stelling van bezwaarindieners dat er andere alternatieven ‘denkbaar’ zouden zijn, stelt de rechtspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen uitdrukkelijk dat:

“enkel [het] gegeven dat er voor een project mogelijke alternatieve locaties zijn, niet noodzakelijk [leidt] tot de conclusie dat er geen onteigeningsnoodzaak kan bestaan.

Wel zal in dat geval de zorgvuldigheidsplicht moeten nagekomen worden. Het zorgvuldigheidsbeginsel houdt onder meer in dat de overheid haar besluiten op een zorgvuldige wijze moet voorbereiden door de relevante gegevens en de in het geding zijnde belangen te inventariseren en deze gegevens en belangen tegen elkaar af te wegen in het licht van het doel van het besluit.”

Het is aldus duidelijk dat in de projectnota diverse alternatieven zijn bekeken en gemotiveerd. De weerhouden voorkeursoplossing van het project, zoals omschreven in de projectnota, is als meest positieve oplossing naar voren gekomen om de onteigeningsdoelstelling zo adequaat mogelijk te kunnen realiseren en daarbij de innemingen zo beperkt mogelijk te houden. Bezwaarindieners tonen niet aan dat deze keuze kennelijk onredelijk of onzorgvuldig zou zijn.

In het bezwaarschrift schetsen bezwaarindieners een alternatieve invulling. Dit ‘alternatief’ kan niet worden weerhouden aangezien het voorziet in het stallen van vrachtwagens op het huidige openbaar domein. Een dergelijke stalling van vrachtwagens op het openbaar domein is ongewenst en bovendien zonevreemd (en mogelijk niet vergunbaar). Tenslotte zorgt dit alternatief voor een verkeersonveilige kruising van de inrit van die vrachtwagens en de fietsers. Dit alternatief gaat derhalve in tegen de onteigeningsdoelstelling zelf.

Besluit: het bezwaar mist feitelijke en juridische grondslag.

Bezwaarschrift 2: inname 16 – 18 – 30

Op 9 april 2025 werd een bezwaarschrift ingediend door de eigenaar van deze te onteigenen onroerende goederen.

Omschrijving opmerkingen/bezwaar:

Bezwaarindiener schetst het verloop van de onderhandelingsgesprekken en blijkt niet akkoord met de eenheidswaarden en de daardoor voorgestelde vergoeding die geboden wordt. Bezwaarindiener vraagt hiervoor de vergelijkingspunten vrij te geven waarop deze eenheidswaarden zijn gebaseerd. Bezwaarindiener stelt dat er geen onteigeningsnoodzaak is omdat er weldegelijk een alternatief bestaat voor de onteigening en dat is door middel van onderhandeling de betreffende innemingen te verwerven. Hij benoemt de uitzonderlijke machtspositie van de onteigenende overheid en dat de goede trouw en het behoorlijk bestuur vereisen dat deze een transparant en gemotiveerd aanbod uitbrengt, gestoffeerd door in het bijzonder de vergelijkingspunten.

Standpunt onteigende instantie:

De argumentatie van de bezwaarindiener heeft betrekking op de minnelijke onderhandeling omtrent de vergoeding en op het bedrag van de vergoeding en niet op de wettigheid van het Voorlopig Onteigeningsbesluit, zodat de inhoud van het bezwaar niet relevant is in het kader van het openbaar onderzoek en in principe verder niet moet worden behandeld.

Op de vraag om de vergelijkingspunten vrij te geven kan reeds ter informatie worden meegegeven dat de vergelijkingspunten tal van gegevens bevatten waarvan de openbaarmaking afbreuk zou doen aan de persoonlijke levenssfeer van de eigenaars. Voor de overheidsinstantie is er in casu ook een duidelijk financieel en economisch belang aanwezig en dit belang is een beletsel voor de openbaarmaking van de gevraagde vergelijkingspunten. Door het vrijgeven van

vergelijkingspunten zou de onderhandelingspositie van AWV worden aangetast. Het financieel en economisch belang van AWV wordt geacht te primeren boven het openbaar belang dat met de openbaarheid gediend zou worden, het belang van bezwaarindiener is een louter privaat commercieel belang.

3. **Besluit**

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

Gezien om gevoegd te worden bij het definitief onteigeningsbesluit van **DATUM** voor de onteigening van algemeen nut in het kader van de omvorming van het complex "Londerzeel-Zuid" langs de A12 te Londerzeel en Meise

Annick De Ridder

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport