

- ii. Er wordt niet onderzocht of concreet aangetoond dat het doel van algemeen belang op geen enkele manier binnen het thans reeds beschikbare openbaar domein kan worden bereikt. .
De noodzaak van het voorwerp van de onteigening wordt niet aangetoond.
- i. Er wordt geen rekening gehouden met de concrete impact op het perceel, noch wordt het openbaar belang concreet afgewogen t.o.v. het private belang van bezwaarindiener.
- ii. Volgens de bijgevoegde plannen wordt er een bushalte voorzien op het onteigeningsvoorwerp. Het onteigeningsdoel heeft echter niets te maken met het openbaar vervoer, noch wordt de nood aan een bushalte in het besluit of de bijlagen aangehaald.
- iii. Er wordt in het algemeen onvoldoende onderzoek gedaan naar minder ingrijpende manieren om het doel te bereiken (= gebrekkig alternatievenonderzoek).

Standpunt onteigenende instantie:

De noodzaak van de onteigening als middel wordt niet aangetoond.

- i. *Het idee dat er zich mogelijk negatieve (veiligheids)gevolgen kunnen voordoen, volstaat niet om de noodzaak van een onteigening te onderbouwen.*

Er wordt niet gewerkt met hypothetische risico's, maar met:

- objectieve ongevallencijfers,
- verkeersintensiteiten,
- vastgestelde conflictpunten,
- een PCV-advies dat unaniem de noodzaak bevestigt.

Uit de projectnota:

“De meeste ongevallen gebeuren tussen gemotoriseerd verkeer vanuit de Broekstraat naar de oprit R4 en een fietser die langs de Laarnebaan rijdt op een dubbelrichtingsfietspad.”
(Projectnota, p. 3)

Uit het PCV-verslag:

“Het drukke verkeer in combinatie met de brede aansluiting van de op- en afrit R4 en het dubbelrichtingsfietspad zorgt voor vele conflicten.” (Verslag PCV, p. 1)

Dit zijn feitelijke, gedocumenteerde en geanalyseerde veiligheidsproblemen, niet louter “mogelijke gevolgen”.

Daarnaast toont de analyse van de dienst Verkeer aan dat:

- een verkeerslichtenregeling zonder linksafslagstrook onmogelijk is,
- de huidige infrastructuur niet voldoet aan de richtwaarden van dienstorder A/266 - Richtwaarden, uit het oogpunt van capaciteit, voor de plaatsing van verkeerslichten en toelichting hierbij,
- de verkeersstromen capaciteitstechnisch een ingreep vereisen.

De noodzaak is dus objectief, concreet en onderbouwd.

- ii. *Er wordt niet onderzocht of concreet aangetoond dat het doel van algemeen belang op geen enkele manier binnen het thans reeds beschikbare openbaar domein kan worden bereikt.*

De projectnota en het PCV-verslag tonen dat AWW uitdrukkelijk onderzocht heeft of de linksafslagstrook binnen het bestaande domein kan worden aangelegd. De conclusie is duidelijk:-verslag tonen dat AWW

“Op het openbaar domein is vandaag onvoldoende ruimte om de linksafslagstrook aan te leggen.” (Projectnota, p. 4)

Er zijn twee richtingen onderzocht:

- Verbreding naar het zuiden
→ vereist onteigening van twee woningen.
“Aangezien bij een verbreding ten zuiden van de Laarnebaan twee woningen dienen onteigend te worden, wordt geopteerd om deze ruimte in het noorden te creëren.”
(Projectnota, p. 4)
- Verbreding naar het noorden
→ vereist slechts één onteigening (de schuur).

AWV kiest de minst ingrijpende optie.

Daarnaast zijn ook andere alternatieven onderzocht:

- rotonde → meer onteigeningen + onoplosbaar fietsconflict
- verplaatsen elektriciteitscabine → technisch quasi onmogelijk
- verkeerslichten zonder linksafstrook → niet haalbaar
- alternatieve lichtenregelingen → onaanvaardbare impact op doorstroming

Het alternatiefonderzoek is dus uitgebreid, concreet en gedocumenteerd.

De noodzaak van het voorwerp van de onteigening wordt niet aangetoond.

- i. *Er wordt geen rekening gehouden met de concrete impact op het perceel, noch wordt het openbaar belang concreet afgewogen t.o.v. het private belang van bezwaarindiener.*

De projectnota toont dat er wel degelijk een belangenafweging gemaakt is:

- Verbreding zuidzijde → onteigening van twee woningen
- Verbreding noordzijde → onteigening van één schuur

“Er zijn minder onteigeningen noodzakelijk in de variant met verkeerslichten.” (PCV-verslag, p. 1)

“Er wordt geopteerd om deze ruimte in het noorden te creëren en een schuur te onteigenen.” (Projectnota, p. 4)

De keuze voor het perceel 155 is dus proportioneel, zorgvuldig afgewogen en minst schadelijk. Het argument dat de schuur “historisch karakter” heeft, is juridisch irrelevant zolang:

- het gebouw niet beschermd is,
- het geen vastgesteld erfgoed is,
- en het geen erfgoedwaarde heeft die door een overheid erkend is.

Niets in het aangeleverde bezwaar wijst daarop.

- ii. *Volgens de bijgevoegde plannen wordt er een bushalte voorzien op het onteigeningsvoorwerp. Het onteigeningsdoel heeft echter niets te maken met het openbaar vervoer, noch wordt de nood aan een bushalte in het besluit of de bijlagen aangehaald.*

De installatie van verkeerslichten impliceert dat er geen halte op het openbaar domein kan worden ingericht. Zonder haltehaven moet de bus op de rijstrook zelf halteren, wat de verkeersafwikkeling op het betrokken kruispunt aanzienlijk zou hinderen.

Aangezien de verwerving van slechts een deel van de loods niet mogelijk is, ontstaat de opportuniteit om de volledige ruimte aan te wenden voor de aanleg van de haltehaven. Deze aanleg is essentieel om een correcte en efficiënte verkeerslichtenregeling te kunnen implementeren.

Door de haltehaven aan te leggen, wordt de goede werking van zowel de verkeerslichtenregeling als de algemene verkeersdoorstroming structureel verzekerd.

- iii. Er wordt in het algemeen onvoldoende onderzoek gedaan naar minder ingrijpende manieren om het doel te bereiken (= gebrekkig alternatievenonderzoek).

Zoals reeds hoger gemeld werd een uitgebreid alternatieven onderzoek gedaan. De onderzochte alternatieven zijn:

- Rotonde → meer onteigeningen → fietsconflict blijft bestaan → niet gekozen
- Verkeerslichten zonder linksafslagstrook → technisch onmogelijk → niet gekozen
- Verbreding zuidzijde → onteigening van twee woningen → disproportioneel → niet gekozen
- Verplaatsen elektriciteitscabine → technisch quasi onmogelijk → Fluvius bevestigt dit → niet gekozen
- Behouden huidige lichtenregeling (tijdelijke variant) → ernstige impact op doorstroming → niet gekozen

- Gemengd verkeer Broekstraat / éénrichtingsverkeer → geen consensus → niet relevant voor de linksafstrook

Bezwaarschrift 3 : inneming 1

Op onontvankelijke wijze ingediend via aangetekende zending aan het Agentschap Wegen en Verkeer.

De bezwaarindiener heeft geen zakelijke noch persoonlijke rechten op het perceel, waardoor het bezwaar onontvankelijk is.

Bezwaarschrift 4 : inneming 1

Op onontvankelijke wijze ingediend via aangetekende zending aan het Agentschap Wegen en Verkeer.

De bezwaarindiener heeft geen zakelijke noch persoonlijke rechten op het perceel, waardoor het bezwaar onontvankelijk is.

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 voor de onteigening van algemeen nut in het kader van de veilige heraanleg kruispunt afrit R4 met Laarnebaan

Annick De Ridder

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport