

Ministerieel besluit houdende een definitief onteigeningsbesluit voor de onteigening voor het algemeen nut in het kader van de herinrichting van de N6 Bergensesteenweg in Sint-Pieters-Leeuw

Rechtsgronden

Dit besluit is gebaseerd op:

- het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017, artikel 6, 1^o, 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^o.

Vormvereisten

De volgende vormvereisten zijn vervuld:

- De Inspectie van Financiën heeft advies gegeven op 25 februari 2021.
- Op datum van 11 maart 2021 werd een voorlopig onteigeningsbesluit goedgekeurd.
- Over dit voorlopig onteigeningsbesluit en zijn bijlagen werd een openbaar onderzoek georganiseerd dat plaatsvond van 14 november 2022 tot en met 14 december 2022. De behandeling van de ontvangen standpunten, opmerkingen en bezwaren is opgenomen in bijlage 3 bij dit besluit.
- Er werden aantoonbare pogingen ondernomen om tot een minnelijke verwerking te komen.

Motivering

Dit besluit is gebaseerd op de volgende motieven, samen te lezen met het verslag van het openbaar onderzoek en de daarin opgenomen motivering.

A. Aanduiding van de onteigenende instantie

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

In het licht van de doelstellingen kan de Vlaamse Regering ter realisatie van het project "Herinrichting Bergensesteenweg N6 te Sint-Pieters-Leeuw" (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 N6 Bergensesteenweg.

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 011298 00;
- 1M3D8F G 011299 00;
- 1M3D8F G 011697 00;

samen te lezen met de tabel met innemingen zoals hieronder weergegeven:

- Sint-Pieters-Leeuw, 1e afdeling, sectie A, nr.44/L3 (deel)
- Sint-Pieters-Leeuw, 1e afdeling, sectie A, nr.44/G3 (deel)
- Sint-Pieters-Leeuw, 1e afdeling, sectie A, nr.118/C78 (deel)
- Sint-Pieters-Leeuw, 1e afdeling, sectie A, nr.124/V17 (deel)
- Sint-Pieters-Leeuw, 1e afdeling, sectie A, nr.124/Z15 (deel)
- Sint-Pieters-Leeuw, 1e afdeling, sectie A, nr.124/M11 (deel)
- Sint-Pieters-Leeuw, 1e afdeling, sectie A, nr.124/R15 (deel)
- Sint-Pieters-Leeuw, 1e afdeling, sectie A, nr.124/Y12 (deel)
- Sint-Pieters-Leeuw, 1e afdeling, sectie A, nr.124/M19 (deel)
- Sint-Pieters-Leeuw, 1e afdeling, sectie A, nr.147/C (deel)
- Sint-Pieters-Leeuw, 1e afdeling, sectie A, nr.118/Y77 (deel)
- Sint-Pieters-Leeuw, 1e afdeling, sectie A, nr.120/K (deel)
- Sint-Pieters-Leeuw, 1e afdeling, sectie A, nr.159/K4 (deel)
- Sint-Pieters-Leeuw, 1e afdeling, sectie A, nr. 157/A3 (deel)

D. Onteigeningsnoodzaak

(1) Noodzaak van het onteigeningsdoel

De onteigening streeft de verwerving na van onroerende goederen gelegen op het grondgebied van Sint-Pieters-Leeuw waarbij de onteigening de realisatie van het project langs de N6 Bergensesteenweg mogelijk moet maken.

DEEL 1: projectdoelstelling - probleemomschrijving

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant (hierna: RSVB) zijn de secundaire wegen gecategoriseerd. De N6 Bergensesteenweg is in het structuurplan aangeduid als een secundaire weg type III. Dit betekent dat op de N6 zowel maatregelen voor de fietser als voor de bus nodig zijn. De hoofdfunctie van een secundaire weg type III is in het RSVB als volgt omschreven: *"Een secundaire weg type III garandeert een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer en de fiets. De verbindingfunctie voor het autoverkeer is ondergeschikt aan het openbaar vervoer en de fiets. Doorgaans wordt dit type wegen ontdebeld door een hoofdweg, waardoor de verkeersfunctie voor het autoverkeer verminderd is. Een groot deel van deze wegen hebben een ruimtelijk structurerend karakter omwille van de bebouwing en de aanwezige activiteiten. Deze wegen hebben momenteel, naast een verbindende functie vaak ook een erftoegangsfunctie voor diverse activiteiten. Om het verkeerskundige conflict tussen verbinden en ontsluiten op te lossen dient de wegbeheerder de verkeersfunctie van de weg af te stemmen op de ruimtelijke structuur, waarbij speciale aandacht gaat naar de verkeersleefbaarheid langs de weg."*

De N6 is aangeduid als een bovenlokale functionele Fietsroute en verzorgt de verbinding tussen Brussel en Halle. Hiernaast wordt de N6 ook gekruist door andere bovenlokale functionele wegen (Ruisbroeksesteenweg, Petrus Basteleusstraat, Frederik Coevoetstraat en Georges Wittouckstraat). De N6 wordt gekruist door een aantal bovenlokale fietsroutes. Een functionele fietsroute is gericht op functionele verplaatsingen zoals woon-werk, woon-winkel en woon-schoolverplaatsingen. Het fietsroutenetwerk verbindt de meeste woonkernen, scholen en regionale bedrijventerreinen van de provincie.

De N6 is aangeduid als een reisweg voor uitzonderlijk vervoer. De reiswegen voor het vervoer van ondeelbare stukken worden aangeduid door de Vlaamse Overheid bevoegd voor wegen en uitzonderlijk vervoer. De N6 kent tussen de Brusselbaan en de Ruisbroeksesteenweg overal eenzelfde aanduiding. Het gaat om een normale weg voor uitzonderlijk verkeer, categorie R2, met een draagvermogenklasse tussen 180 en 240 ton, een maximale breedte van het voertuig van 3,20 meter, een maximale breedte van de lading tot 5 meter en een vrije hoogte van 5 meter of meer.

De huidige toestand van de infrastructuur voldoet niet meer om de verkeersnoden voor al deze beoogde functies te bundelen. De fietsinfrastructuur is onveilig, of onbestaande, waarbij het groot aantal kruispunten niet voorzien zijn op veilige fietsoversteken. Voor de zachte weggebruikers is er enkel een smal voetpad ter beschikking. Dit is in slechte staat, en houdt geen rekening met woon-, winkel- en recreatieve functies. Hierbij komt dan nog het dominante gemotoriseerd verkeer dat over een rijweg beschikt die niet ingericht is voor de andere functies langsheen de gewestweg. Terugslaande files blokkeren op achterliggende knooppunten gevaarlijke conflictsituaties en brengen sluipverkeer in de naastliggende woonwijken met zich mee.

De N6 is een heel belangrijke vervoersas voor het openbaar vervoer. Het aantal busverbinding die van deze gewestweg gebruikt maakt is aanzienlijk. Door de slecht georganiseerde kruispunten, en bijhorende files, lopen de wachttijden op, en komen de afstappende passagiers in onveilige situaties terecht. De haltes zijn

beperkt voorzien van schuilhuisjes en zijn nergens als een verhoogde haltehaven aangelegd, waardoor de toegankelijkheid voor mindervaliden ondermaats is.

De N6 is niet naar behoren ingericht voor een combinatie van deze verschillende functies. Bovendien creëert het wegbeeld van 2x2 rijstroken naast elkaar het gevoel zich op een autoweg te bevinden, waardoor onaangepaste snelheid in de hand gewerkt wordt. Hierdoor kan niet voldoende veiligheid voor de weggebruikers gegarandeerd worden, met een groot aantal conflicten tot gevolg.

Op basis van de statistieken van het NIS is een analyse gemaakt van de verkeersongevallen op de N6 tussen kilometerpunt 5,6 en kilometerpunt 8,3. In totaal gaat op dit wegvak van 2,7 kilometer lengte in de periode 2016-2018 om 49 geregistreerde ongevallen met 135 betrokkenen, waarvan er 10 zwaargewonde en 57 lichtgewonde slachtoffers zijn.

Langsheen het tracé is in zeer beperkte mate publiek groen aanwezig. In combinatie met de verouderde wegaanhorigheden en de gedegradeerde weginfrastructuur resulteert dit in een onaangename en weinig leefbare omgeving.

Het huidig rioleringsstelsel is een gemengd stelsel zonder scheiding van regenwaterafvoer en droogweerafvoer.

Een presentatie van de voornaamste knelpunten is te vinden in bijlage 3.

Gelet op al de voorafgaandelijk opgesomde en huidige knelpunten van de N6 Bergensesteenweg is een totale herinrichting van de weg noodzakelijk. De doorstroming voor openbaar vervoer en verhoogde verkeersveiligheid, in het bijzonder voor de zachte weggebruiker, staan daarbij voorop.

DEEL 2: Projectdoelstelling

De voorgenomen herinrichting van de infrastructuur in dit project wordt omschreven in de projectnota, die als bijlage wordt gevoegd.

De voorgenomen herinrichting van de infrastructuur in dit project wordt omschreven in de projectnota, die als bijlage wordt gevoegd. De voorgenomen herinrichting bestaat uit comfortabele fietspaden, kruispunten ingericht op veilige oversteekplaatsen voor de zachte weggebruikers, ventwegen die in de handelszone het lokaal bestemmingsverkeer scheiden van het doorgaand verkeer, het structureren van parkeervoorzieningen, het creëren van pleineffecten rond de verblijfsplekken, voldoende groenaanplant en uniforme LED-verlichting teneinde een duidelijk en aangenaam straatbeeld te verwezenlijken, afzonderlijke busbanen in functie van de doorstroming van het openbaar vervoer,

Tevens zal ook de riolering aangepakt worden en de projectzone voorzien worden van een gescheiden rioleringsstelsel. Hierbij wordt bijzondere aandacht gevestigd aan een zeer uitgebreide buffering van het regenwater, teneinde wateroverlast in de toekomst te vermijden.

Door deze herinrichting wordt een betere verkeersveiligheid bekomen voor alle weggebruikers, verhoogt de doorstroming en het comfort van het openbaar

vervoer, en zal een veel aangenamer straatbeeld bekomen worden waardoor de leefbaarheid rond deze drukke verkeersas verhoogt wordt.

(2) Noodzaak van de onteigening als middel

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

Het huidig openbaar domein is onvoldoende breed om al de gewenste functies op een veilige en comfortabele manier te combineren.

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

Ondanks poging hiertoe, was het niet of onvoldoende mogelijk om tot een grondverwerving in der minne te komen.

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

- het aanleggen, beheren en onderhouden van infrastructuur behoort tot de basistaken van de overheid. Een zo eenduidig mogelijke grondpositie kan en moet de goede uitoefening van de publieke beheerstaken omtrent deze infrastructuur waarborgen.
- een integrale en geïntegreerde realisatie, aanleg en onderhoud 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.
- waterinfrastructuur en riolering in de ondergrond van de gewestweg moet worden aangelegd. Hierdoor is een private eigendomssituatie van de wegbedding onmogelijk.
- nutsvoorzieningen (water, gas, elektriciteit, openbare verlichting, telecom, ...) in de ondergrond van de gewestweg moeten worden aangelegd. Hierdoor is een private eigendomssituatie van de wegbedding onmogelijk.

Elk verzoek tot zelfrealisatie is conform artikel 24, § 4 van het Vlaams Onteigeningsdecreet 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 uitvoeringsvariant 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.

De weerhouden uitvoeringsvariant van het project kan niet worden gerealiseerd binnen het bestaande openbaar domein. In dit project is ervoor gekozen om in het noordelijk deel van de projectzone, waar er veel handelszaken zijn, ventwegen te voorzien. Deze ventwegen zorgen voor een verbetering van de veiligheid en de doorstroming. Daarnaast zorgen deze er ook voor dat er plaats is voor de fietsers omwille van hun inrichting aan aangepast snelheidsregime van 30 kilometer per uur.

Naar aanleiding van de eerste ronde van onteigeningsonderhandelingen op basis van het ministerieel besluit van 26 oktober 2017 werden aanpassingen aan het ontwerp doorgevoerd op maat van de getroffen eigenaars om zo tegemoet te komen aan suggesties of opmerkingen van de eigenaars, zoals hierbij opgenomen in bijlage 1.

De overwegingen om tot een ontwerp voor herinrichting te komen, worden in de projectnota toegelicht. Overal werd gestreefd naar een gabarit dat zo weinig mogelijk impact heeft op de private eigendommen. Toch vereist het noodzakelijke streefbeeld, dat een compromis is tussen standaard ontwerprichtlijnen en een zo beperkt mogelijk ruimtebeslag, nog steeds een aanzienlijk aantal onteigeningen. In de 'projectnota onteigeningen', gevoegd als bijlage 2, worden de dwarsprofielen per inneming overlopen en worden de aanpassingen op vraag van de eigenaars toegelicht.

E. Het onteigeningsdoel is van algemeen nut

Hierboven werd reeds uiteengezet dat het project als onteigeningsdoel heeft om de realisatie van de herinrichting van de gewestweg N6 Bergensesteenweg mogelijk te maken.

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;
- door de realisatie van het project wordt de veiligheid van de zachte weggebruiker verhoogd, met bijzondere aandacht voor de verschillende kruispunten;
- door de realisatie van het project wordt het parkeergebeuren gestructureerd;
- door de realisatie van het project wordt het afvalwater gescheiden opgevangen en afgevoerd, en wordt een buffering gecreëerd voor het regenwater;
- door de realisatie van het project wordt bestemmingsverkeer in de noordelijke handelszone gescheiden van doorgaand verkeer;
- door de realisatie van het project wordt het straatbeeld aanzienlijk opgewaardeerd, hetgeen de leefbaarheid ten goede komt, en een

- duidelijke overgang creëert tussen transit- en verblijfsplekken. Een betere verlichting zal de omgeving eveneens veiliger maken;
- door de realisatie van het project wordt de doorstroming van het openbaar vervoer verbeterd.

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

Er werd een aantoonbare poging tot onderhandelen ondernomen om het te onteigenen onroerend goed minnelijk te verwerven, in overeenstemming met de onderhandelingsplicht uit de artikelen 15 en 16 van het Vlaams Ontheigeningsdecreet.

De minnelijke onderhandelingstermijn werd geraamd op 1 jaar en ving aan op de derde dag na de postdatum van de beveiligde zending waarmee de te onteigenen op de hoogte werden gesteld van deze minnelijke onderhandelingstermijn.

Tot op heden was het niet mogelijk om tot voldoende grondverwervingen in der minne of overeenkomsten te komen om het project, zoals omschreven in de projectnota, te kunnen realiseren. De onteigeningsprocedure dient te worden verdergezet.

G. Openbaar onderzoek

In het kader van het openbaar onderzoek werden geen bezwaren ingediend. Het verslag van het openbaar onderzoek werd gevoegd als bijlage bij dit besluit.

De onteigenende instantie volgt integraal de besluiten van het verslag en maakt zich de in het verslag opgenomen motivering eigen.

H. Bijlagen bij het definitieve 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 Ontheigeningsdecreet van 24 februari 2017.
- De projectnota, opgesteld overeenkomstig artikel 12 van het Vlaams Ontheigeningsdecreet van 24 februari 2017.
- De presentatie van de knelpunten

- Het verslag van het openbaar onderzoek met de behandeling van de standpunten, opmerkingen en bezwaren die geuit zijn tijdens het openbaar onderzoek.

I. 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.

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN BESLUIT:

Art. 1. Voor de herinrichting van de N6 Bergensesteenweg, in het algemeen belang, worden de onroerende goederen, omschreven en in het geel aangeduid op het onteigeningsplannen met nummers 1M3D8F G 011298 00, 1M3D8F G 011299 00 en 1M3D8F G 011697 00, dewelke worden gevoegd als bijlage 1 bij dit besluit, op het grondgebied van de gemeente Sint-Pieters-Leeuw 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. Op basis van artikel 6, 1° en artikel 28 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 betreffende onteigening voor het algemeen nut, wordt het definitief onteigeningsbesluit vastgesteld.

Art. 3. Conform artikel 28, §2 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 wordt aan dit definitief onteigeningsbesluit in bijlage 1 tot en met 3 het onteigeningsplan, de projectnota en het verslag van het openbaar onderzoek gevoegd. Het onteigeningsplan, de projectnota en het verslag van het openbaar onderzoek, die integraal deel uitmaken van het onteigeningsbesluit, worden goedgekeurd.

Brussel,

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS