

VERSLAG OPENBAAR ONDERZOEK

Situering

In zitting van 24 juni 2024 ging de gemeenteraad over tot de voorlopige vaststelling van het onteigeningsplan in functie van de spoorwegbrug ter vervanging van overweg 11.

Dit onteigeningsplan voorziet in de onteigening van een gedeelte van meerdere percelen:

- Lot 1: BEVEREN, 9de afdeling, sectie D (deel van) nummer 470H, met een in te nemen oppervlakte van 2546m²;
- Lot 2: BEVEREN, 9de afdeling, sectie D (deel van) nummer 458, met een in te nemen oppervlakte van 1756m²;
- Lot 3: BEVEREN, 9de afdeling, sectie D (deel van) nummer 457D, met een in te nemen oppervlakte van 2414m²;
- Lot 4: BEVEREN, 9de afdeling, sectie D (deel van) nummer 455M4 met een in te nemen oppervlakte van 208m².

In toepassing van artikel 33 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 werd over het voorlopig vastgesteld onteigeningsbesluit van 10 juli 2024 tot en met 9 augustus 2024 een openbaar onderzoek gehouden.

Overeenkomstig artikel 21, §3 van het Vlaams Onteigeningsdecreet dient een verslag opgesteld te worden van de behandeling van de standpunten, opmerkingen en bezwaren die geuit zijn tijdens het openbaar onderzoek. Dit verslag vormt mede het bewijs voor het vervullen van alle vereiste formaliteiten van het openbaar onderzoek.

Nazicht formaliteiten openbaar onderzoek

Zoals voorgeschreven door artikel 17 e.v. van het Onteigeningsdecreet werd na de opmaak van het voormelde voorlopig onteigeningsbesluit een openbaar onderzoek georganiseerd over de voorgenomen onteigening.

Naast de aankondigingswijzen overeenkomstig artikel 11 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 27 oktober 2017 tot uitvoering van het Vlaams Onteigeningsdecreet, dient het openbaar onderzoek individueel aan de eigenaar(s) ter kennis te worden gebracht.

De vereiste documenten werden gedurende de periode van 10 juli 2024 tot en met 9 augustus 2024 ter inzage gelegd op het gemeentehuis, met als adres Gravenplein 8 te 9120 Beveren. Gedurende het openbaar onderzoek waren de documenten ook beschikbaar op de gemeentelijke website.

Alle eigenaars en houders van een zakelijk recht op een perceel of een goed dat is opgenomen in het onteigeningsplan werden individueel per aangetekende brief in kennis gesteld van het openbaar onderzoek.

Tevens werden volgende modaliteiten inzake bekendmaking hierbij in acht genomen:

- Schriftelijk en individuele kennisgeving van de vereiste documenten aan de eigenaar per beveiligde zending van 28 juni 2024
- Publicatie op de gemeentelijke website vanaf 27 juni 2024
- Publicatie in lokaal drukwerk op 10 juli 2024 (bedeling week 28)
- Publicatie Belgisch Staatsblad op 5 juli 2024

- Aanplakking affiches ter plaatse

Dit met de vermelding van de duurtijd van het openbaar onderzoek, de plaats van de te onteigenen goederen, 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 en gewaarborgd.

Aldus werd aan de formaliteiten van het openbaar onderzoek voldaan.

Doorheen het openbaar onderzoek werd één bezwaarschrift ingediend namens de eigenares van de in te nemen percelen, op 9 augustus 2024.

Het ingediende bezwaar werd aldus tijdig ingediend.

Behandeling standpunten, opmerkingen en bezwaren in het enig bezwaarschrift

- **Samenvattende weergave standpunten bezwaarschriftindiener**

1. De bezwaarindiener meent in eerste orde dat er onwettig toepassing zou gemaakt worden van het Vlaams Onteigeningsdecreet, en de onteigening *in casu* zou handelen over een federale aangelegenheid waarvoor de Federale Onteigeningswetgeving zou moeten toegepast worden.

De bezwaarindiener verwijst hiervoor naar de doelstelling van het onteigeningsinitiatief en de variantennota bij het voorlopig onteigeningsbesluit (waarin Infrabel zou worden aangeduid als opdrachtgever), en stelt dat het Infrabel (i.t.t. de gemeente Beveren) zou zijn die de onteigening zou nastreven, en dit voor een aangelegenheid die betrekking heeft op een federale bevoegdheid.

Door in het voorlopig onteigeningsbesluit de gemeente Beveren aan te duiden als onteigenende instantie en het Vlaams Onteigeningsdecreet als rechtsgrond voor de onteigening aan te geven, zou getracht worden om de Federale Onteigeningswetgeving te omzeilen.

2. Verder meent de bezwaarindiener dat er *geen nood tot onteigenen is nu er alternatieven voorhanden zijn* (of beter: er geen aangetoonde noodzaak tot onteigening van de in te nemen perceeldelen zou zijn, omdat er geen zorgvuldig locatie-alternatievenonderzoek zou zijn uitgevoerd).

De bezwaarindiener stelt dat uit het voorlopig onteigeningsbesluit blijkt dat de onteigeningsnoodzaak wordt opgehangen aan de analyse uit de variantennota, waaruit zou blijken dat de locatie waar de spoorwegbrug kan worden ingeplant *quasi* vastligt en de percelen van bewaarindiener dient te bevatten. Niettegenstaande er verschillende varianten werden onderzocht, bekritiseert de bezwaarindiener dat deze enkel werden onderzocht *binnen het aangeduide projectgebied*, maar er geenszins een onderzoek is verricht naar *de meest geschikte locatie voor het projectgebied van de brug* zelf.

Volgens de bezwaarindiener werd derhalve slechts één locatie getoetst aan enkele criteria om de uitwerking van het project te kiezen, maar werden er geenszins alternatieve locaties in aanmerking genomen, zodat er bezwaarlijk sprake kunnen zijn van een onderzoek naar volwaardige alternatieven.

3. Tot slot stelt de bezwaarindiener dat er tot op heden geen omgevingsvergunning voor de realisatie van het onteigeningsdoel zou zijn afgeleverd, zodat het heden niet zeker zou zijn dat het onteigeningsdoel überhaupt kan worden gerealiseerd.

- **Behandeling standpunten bezwaarschriftindiener**

1. De bezwaarindiener meent in haar eerste bezwaar dat er verkeerdelijk gebruik zou gemaakt worden van het Vlaams Onteigeningsdecreet, en er *in casu* toepassing zou gemaakt moeten worden van de Federale Onteigeningswet gezien de onteigening in het belang van Infrabel resp. een federale aangelegenheid zou doorgevoerd worden.

Zoals wordt toegelicht in het voorlopig onteigeningsbesluit strekt de onteigening tot vervanging van de spoorwegovergang 11 van spoorlijn 59 ter hoogte van de Appelstraat (spoorwegkilometerpunt 13.010), hetgeen slechts kan gebeuren na realisatie van een nieuwe spoorwegbrug. Dit laatste omdat -enigszins evident- moet voorzien worden in een alternatieve, en alsdan meer verkeersveilige, spoorwegovergang in een directe omgeving van de te vervangen spoorwegovergang 11, die momenteel als verkeersonveilig wordt beschouwd.

Het verdwijnen van de spoorwegovergang 11 van spoorlijn 59 (en de vervanging daarvan door een nieuwe spoorwegbrug) verlaagt het risico op ongevallen, en dus de huidige onveiligheid, aangezien spoorwegovergang 11 van spoorlijn 59 een fysische kruising met de spoorweg behelst. Hoofdoel dat met het onteigeningsinitiatief wordt nagestreefd, betreft dan ook het verlagen van het risico op (verkeers-)ongevallen ter hoogte van de bestaande overweg, waar nu een fysische kruising aanwezig is, en dit door te voorzien in een alternatieve, meer verkeersveilige, spoorwegbrug.

Het is in die context en in het licht van die (verkeers-)onveiligheid dat de gemeente Beveren, samen met Infrabel, heeft gezocht naar een optimale mobiliteitsoplossing voor de vervanging van overwegen in spoorlijn 59 op haar grondgebied.

Helder is dan ook dat de onteigening -anders dan de bezwaarindiener lijkt te suggereren- geenszins strekt tot aanleg, wijziging, ... van de huidige spoorwegverbinding, maar wel tot een verbetering van de huidige, verkeersonveilige verkeersinfrastructuur op het grondgebied van de gemeente Beveren, ter hoogte van deze spoorwegverbinding (of beter: spoorwegovergang 11 van spoorlijn 59).

Het bevorderen en verzekeren van de algemene veiligheid en verkeersveiligheid binnen de gemeente behoort tot de kerntaken van de gemeente.

Als dusdanig betreft het doel dat met de onteigening wordt nagestreefd, bij uitstek, een aangelegenheid waarvoor de gemeente Beveren onteigeningsbevoegd en -gemachtigd is; zins waarin ook artikel 7, 3^{de} lid van het Vlaams Onteigeningsdecreet bepaalt dat *de gemeenten (...) tot onteigening kunnen overgaan in de gevallen waarin ze oordelen dat de onteigening noodzakelijk is voor de uitwerking van de infrastructuur of het beleid inzake (...) de gemeentelijke aangelegenheden.*

Het is ook de gemeente Beveren die, na realisatie, zal instaan voor het beheer en het onderhoud van de gerealiseerde, nieuwe wegenis die wordt gevormd door de spoorwegbrug (incl. de aanloophellingen) en de organisatie van het politionele toezicht hierop.

Het loutere gegeven dat Infrabel hierbij een partner is van de gemeente om deze doelstellingen te kunnen realiseren, doet daaraan geen afbreuk noch aan het gegeven dat de gemeente bevoegd én gemachtigd is om tot onteigening te kunnen overgaan.

In die zin dient tevens verwezen te worden naar de Memorie van Toelichting bij het Vlaams Onteigeningsdecreet (Parl.St. 991 2016-2017 nr. 1, p. 32), dewelke inzake een potentiële samenloop van bevoegdheden, het volgende bepaalt:

"In het geval waarbij de federale overheid of een daartoe bevoegde federale entiteit in het kader van een project in het Vlaams Gewest samenwerkt met een Vlaamse entiteit, provincie of gemeente, en in het geval een onteigening noodzakelijk wordt geacht, zullen de bevoegdheid en rechtsgrond in het concrete geval uitsluitend gegeven over de vraag welke overheid de onteigeningsprocedure kan voeren."

De Memorie van Toelichting stelt dus dat een samenwerking met een entiteit van een potentieel ander niveau niet in de weg staat dat het Vlaams Onteigeningsdecreet alsnog wordt toegepast.

Vermits onteigend wordt in het kader van de realisatie van gemeentelijke aangelegenheden en gemeentelijke infrastructuur, dient te worden geconcludeerd dat de gemeente weldegelijk de bevoegde instantie is om over te gaan tot onteigening, en er dus weldegelijk toepassing dient gemaakt te worden van het Vlaams Onteigeningsdecreet.

Waarbij -tot slot- ook het belang van de bezwaarindiener bij deze kritiek in vraag kan gesteld worden, nu het Vlaams Onteigeningsdecreet voorziet in meer waarborgen voor de onteigende dan de Federale Onteigeningswetgeving.

Het bezwaaronderdeel dient te worden afgewezen.

2. De bezwaarindiener meent in een tweede bezwaar dat er geen noodzaak zou zijn om tot onteigening over te gaan, doordat er onvoldoende onderzoek zou zijn verricht naar alternatieve locaties voor een realisatie van de spoorwegbrug, die wordt opgericht ter vervanging van spoorwegovergang 11 van spoorlijn 59. Zij baseert haar bezwaar voornamelijk op het gegeven dat enkel binnen het projectgebied alternatieven werden onderzocht en niet volledige alternatieve locaties.

Teneinde het algemeen nut te verantwoorden dient niet enkel vast te staan dat de onteigening het algemeen nut dient (hetgeen *in casu* onwrikbaar vaststaat daar de onteigening het algemeen belang van de gemeenschap nastreeft, en strekt tot voordeel van een onbepaalbaar en variabel aantal mensen, die niet op exclusieve wijze van dit voordeel genieten), maar tevens dat de onteigening een noodzakelijke voorwaarde vormt voor de doelstelling van algemeen nut.

Deze onteigeningsnoodzaak is een rechtstreeks gevolg van het *ultimum remedium*-karakter van de onteigening, dat een uitzondering vormt op het grondwettelijk gewaarborgde eigendomsrecht.

Net zoals aan het begrip 'algemeen nut' komt ook aan het begrip '(onteigenings-)noodzaak' een ruime draagwijdte toe.

Dat de onteigening *in casu* noodzakelijk is als doel én als middel, wordt niet betwist en is vaststaande. Waar de aanleg van de spoorwegbrug -als doel- noodzakelijk is om tegemoet te kunnen komen aan de onaangename en onveilige verkeerssituatie van spoorwegovergang 11 van spoorlijn 59 (en er hiervoor evenmin een alternatieve oplossing voorhanden is), is de onteigening evenzeer noodzakelijk als middel gelet op (o.a.) de onmogelijkheid van zowel een minnelijke eigendomsverwerving als een zelfrealisatie.

Anders dan de bezwaarindiener opmerkt, is de onteigening echter ook noodzakelijk als voorwerp, onder andere nu er geen andere geschikte locaties zijn voor de aanleg van de spoorwegbrug die wordt opgericht ter vervanging van spoorwegovergang 11 van spoorlijn 59.

In dit verband dient in eerste instantie te worden opgemerkt dat de variantennota waarop bezwaarindiener kritiek levert, een zeer uitgebreid document betreft waarin in maar liefst 52 pagina's een analyse wordt gemaakt van de mogelijke alternatieven.

Voorts dient opgemerkt te worden dat de keuze voor de afbakening van het projectgebied tevens uitgebreid wordt gemotiveerd en gestaafd in de variantennota:

"Het projectgebied is gelegen ter hoogte van spoorlijn 59. Deze spoorlijn loopt tussen Antwerpen en Gent. Het project omvat het afschaffen van overweg 11, dit betreft de overweg ter hoogte van de Appelstraat en is gelegen ter hoogte van spoorwegkilometerpunt 13.010. Ten noorden van de spoorweg sluit de Appelstraat aan op de Spoorweglaan. Momenteel loopt er een studie voor de heraanleg van deze Spoorweglaan. Deze studie zit in voorontwerpfase.

Er is een streefbeeld opgemaakt voor de afschaffing van alle overwegen op grondgebied van de gemeente Beveren. Als alternatieve oplossing voor de afschaffing van overweg 11 zal een nieuwe brug voor gemotoriseerd verkeer voorzien worden. De brug zal enkel dienst doen voor gemotoriseerd verkeer. De brug moet geen dienst doen voor fietsers en voetgangers aangezien zij moeten gebruik maken van de Gentstraat of de Beekmolenstraat.

Voorafgaand aan dit project zal Infrabel reeds een aantal aanpassingen uitvoeren. Het betreft de vervanging van overweg 12 (Gentstraat) door een fietstunnel en een aanpassing aan overweg 11 (bouw van een T-kruispunt) alsook de aanleg van een langsweg tussen overweg 10 en 11. Deze langsweg komt net ten zuiden van de fietssnelweg F4 (Gent-Antwerpen) te liggen. Voor de aanleg van deze langsweg loopt momenteel een vergunningsaanvraag. De fietssnelweg is recentelijk door de provincie Oost-Vlaanderen uitgevoerd. De nieuwe brug dient dan ook niet enkel de spoorlijn te kruisen, maar ook de fietssnelweg en de parallelweg.

Verder is parallel aan de zuidzijde van de spoorlijn recentelijk een Fluxys-leiding aangelegd. Met deze leiding zal rekening dienen te worden gehouden bij de bouw van de landhoofden van de brug.

Ten noorden van de spoorlijn zal de nieuwe brug dienen te worden aangesloten op de Appelstraat. Bij het ontwerp zal gekeken worden om het middengebied van de driehoek Appelstraat-Spoorweglaan-Spoorlijn 59 maximaal te vrijwaren. Ten zuiden van de spoorlijn zal de nieuwe brug dienen te worden aangesloten op de nieuwe langsweg aangelegd tussen overweg 11 en overweg 10.

De meest geschikte inplanting van het kunstwerk alsook de aansluitingen met de bestaande infrastructuur worden in deze nota verder onderzocht. De projectfiche betreffende dit project is terug te vinden in bijlage 1 van de nota."

Het projectgebied werd niet lukraak gekozen, doch berust op een zorgvuldige afweging van meerdere elementen, ook rekening houdende met andere lopende projecten (zoals weergegeven op p. 9 van de variantennota).

Opgemerkt wordt in dit verband dat Infrabel, in overleg met de gemeente, een streefbeeld 'overwegen' opstelde om de onveilige overwegen op het grondgebied van de gemeente te kunnen wegwerken, en dit op basis van tellingen, mobiliteitsstudies, ...

De overwegen Gentstraat, Appelstraat en Spoorwegstraat hadden geen functionele verbinding volgens het mobiliteitsplan van de gemeente. De overweg Gentstraat was echter een belangrijke fietsroute waardoor er op deze locatie een fietstunnel noodzakelijk bleek. Verder was ook een ontsluiting van het zuidelijke landbouwgebied (richting het noorden) noodzakelijk ten behoeve van de bereikbaarheid daarvan.

In functie van deze bereikbaarheid was het derhalve noodzakelijk om een verbinding te voorzien tussen enerzijds de noordelijk gelegen rotonde Spoorwegstraat-IJzerstraat en anderzijds het zuidelijke gebied en de Beekmolenstraat (gezien de landbouwbedrijven in deze straat).

Aangezien de bouwlinten ten zuiden van de eerstgenoemde rotonde richting het zuiden enkel onderbroken worden in de Appelstraat (op andere plaatsen lopen de woonlinten aan de noordzijde door tot aan de spoorweg), is de ligging voor de noordelijke toegangshelling determinerend voor het gehele projectgebied. Dit zeker omdat er bij voor de realisatie van een spoorwegbrug toegangshellingen dienen voorzien te worden met afstanden van ongeveer 180m (nl. om aan +/-5% een hoogte van +/-6 meter te overwinnen) waardoor er een zekere ruimte-inname dwars op het spoor noodzakelijk is.

Eens de spoorlijn gedwarst wordt richting het zuiden, wordt zo snel mogelijk het tracé van de Beekmolenstraat gezocht, en dit rekening houdende met de eisen op vlak van een correct wegontwerp, bochtstralen, verkantingen,...

Verder wordt in de Voorontwerpnota ook uitdrukkelijk gesteld als volgt:

Onderstaande luchtfoto geeft een overzicht van het projectgebied. In het rood is de locatie van de bestaande overweg 11 ter hoogte van de Appelstraat aangeduid. In het groen zijn de projectlocaties weergegeven welke onderzocht worden om de nieuwe brug te realiseren.



Figuur 1: Situering projectgebied

Feit is aldus dat er meerdere projectlocaties werden onderzocht en men tot de huidige locatie voor de aanleg van de noodzakelijke spoorwegbrug is gekomen, op basis van een zorgvuldig onderzoek met kennis van alle relevante gegevens, hetgeen kennelijk volstaat in het licht van de onteigeningsnoodzaak en de zorgvuldigheids- en motiveringsplicht.

Dit blijkt duidelijk uit recente rechtspraak van zowel de Raad van State als de Raad voor Vergunningsbetwistingen, waarin (o.m.) wordt bevestigd dat *het enkele gegeven dat er voor een project mogelijke alternatieve locaties zijn, niet noodzakelijk leidt tot de conclusie dat er geen onteigeningsnoodzaak kan bestaan.* (RvVb 3 maart 2020, RvVb-A-1920-0620).

In casu is er voldoende onderzoek verricht naar alternatieve mogelijkheden, en werd ook binnen het weerhouden projectgebied een afweging gemaakt van verschillende scenario's, met inachtneming van (o.m.) de planningscontext en randvoorwaarden (bv. ruimtelijk-planologische elementen, milieu-

elementen, topografische elementen, geologische elementen, ruimte en erfgoed etc.) evenals een ruimtelijke en een verkeerskundige analyse.

Anders dan de bezwaarindiener stelt, dient geconcludeerd te worden dat er *in casu* weldegelijk een uitgebreid en zorgvuldig alternatievenonderzoek is gebeurd, en de onteigeningsnoodzaak ook om deze reden vaststaat.

Het bezwaaronderdeel dient aldus te worden afgewezen.

3.- Bezwaarindiener merkt tot slot -als ware het een gevestigd beginsel (*quod non*)- op dat de gemeente zou moeten beschikken over een definitieve omgevingsvergunning, bij gebreke waaraan de onteigeningsnoodzaak niet zou vaststaan.

Wat deze noodzaak (en de motivering daarvan) betreft, kan in eerste orde verwezen worden naar de bovenstaande overwegingen én hetgeen er dienaangaande wordt uiteengezet in het onteigeningsbesluit van de gemeenteraad.

Voor het overige wordt opgemerkt dat het Vlaams Onteigeningsdecreet -evident doch uitsluitend- de beschikbaarheid van een onteigeningsplan én een projectnota veronderstelt. Geenszins is vereist dat de gemeente of één van haar partners in deze fase ook al zou moeten beschikken over een definitief en goedgekeurde uitvoeringsplan, laat staan een definitieve omgevingsvergunning, aangezien de noodzaak én het algemeen nut van onderhavige onteigening zonder meer vaststaat en gemotiveerd is.

Noch in de Federale Onteigeningswetgeving noch in het Vlaams Onteigeningsdecreet, noch in enig uitvoeringsbesluit of bijzondere wetgeving, noch in enige Omzendbrief inzake onteigeningen wordt gesteld dat een onteigening maar toelaatbaar zou zijn ingeval men *ab initio* beschikt over een definitief uitvoeringsplan en/of definitieve omgevingsvergunning.

Het is dan ook duidelijk dat andersluidend oordelen (nl. conform de kritieken van verwerende partij) zou inhouden dat aan artikel 16 van de Grondwet een nieuwe voorwaarde voor onteigening zou worden toegevoegd, hetgeen onaanvaardbaar is én enkel door de Bijzondere Wetgever kan doorgevoerd worden.

Feit dat er op heden nog geen goedgekeurde en definitieve omgevingsvergunning zou zijn, ontkracht overigens evenmin de noodzaak of het algemeen nut van de onteigening, meer in bijzonder het realiseerbaar karakter van de onteigeningsdoelstelling van algemeen belang. In tegendeel: met uitzondering van de zgn. redelijke termijn, wordt in de regelgeving en rechtspraak inzake onteigeningen géén enkele (uiterste) termijn gesteld voor de realisatie van de onteigeningsdoelstelling.

Het bezwaaronderdeel dient dan ook te worden afgewezen.