



Verslag openbaar onderzoek over het voorlopige onteigeningsbesluit ter realisatie van het rooilijnplan ter wijziging van de buurtweg nr 143

Formaliteiten ter uitvoering van het openbaar onderzoek:

De gemeenteraad heeft op 15 december 2020 het voorlopige onteigeningsbesluit ter realisatie van het rooilijnplan ter wijziging van de buurtweg nr 143 vastgesteld.

In toepassing van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 werd er van 29 januari 2021 tot en met dinsdag 27 februari 2021 een openbaar onderzoek gehouden.

De eigenaars opgenomen in het onteigeningsplan werd via een aangetekend schrijven op 14 januari 2021 op de hoogte gesteld van dit openbaar onderzoek.

Het openbaar onderzoek werd bekendgemaakt door:

- een aanplakking van een gele affiche op het terrein op 20 januari 2021
- een publicatie van een bericht in het Belgisch Staatsblad op 22 januari 2021
- een publicatie in een lokaal dagblad op 22 januari 2021
- de publicatie van een bericht op de website van Stad Gent op 26 januari 2021.

Het volledige dossier werd neergelegd in het Administratief Centrum Gent Zuid, Balie Bouwen, ter inzage op de website van Stad Gent, waar het tot het sluiten van het onderzoek door iedereen kon ingekeken worden.

Er werden 2 bezwaarschriften ingediend.

Deze bezwaarschriften worden hieronder behandeld.

Behandeling van de bezwaarschriften

Bezwaarschrift 1

Bezwaarschrijver werpt volgende zaken op :

1. De onteigening streeft het algemeen belang niet na

Bezwaarschrijver stelt vast dat een groot deel van de scheepswerf wordt ingenomen voor de aanleg van een 10 m brede wegenis evenals een ruime strook die dienstig moet zijn als keerpunt wat niet wordt gemotiveerd in de motiveringsnota noch projectnota en het algemeen belang niet dient. De verwijzing naar de gescheiden riolering wordt overduidelijk aangewezen doch dit kan zonder de inname van zijn perceel en dit kan ook binnen de bestaande wegenis aangezien de riolering in het midden van de weg zal worden aangelegd. Bovendien zou het keren ook op een oprit van een woning kunnen gebeuren (indien nodig) en geeft de stad aan dat de aanleg van het keerpunt in een tweede fase kan gebeuren.

De keuze van een brede toegangsweg kon worden verantwoord wanneer de zone van de Jachtwerf werd bestemd voor een watergebonden sportclub doch vandaag werd dit ingekleurd als woonpark. De verkeersafwikkeling zal hier uiterst gering zijn voor een doodlopende straat. De aanleg van een 10 meter profiel is niet verenigbaar met de stemming en omgeving.

De Stad Gent kiest voor een volledige heraanleg van de Griendijk waarbij naast de aanleg van de riolering ook ruimte wordt voorzien voor de nodige nutsvoorzieningen, een doodlopende wegenis die dubbelrichting verkeer toelaat en voorziet in een gracht om regenwater te bufferen en te infiltreren en voor het optimaliseren van de toegankelijkheid van hulpdiensten en ophaaldiensten.

Wat de inneming van de bezwaarschrijver betreft zal deze voornamelijk als doel hebben het realiseren van een keerpunt. In de motiveringsnota wordt verwezen naar het probleem van de toegankelijkheid van de straat voor de hulpdiensten en wordt kort aangegeven dat voor een betere toegankelijkheid er een keerpunt zal worden ingericht. In de projectnota wordt ook verwezen naar de realisatie van dit keerpunt.

Een lezing van het terrein evenals de plannen maken het eigenlijk overbodig om aan te geven dat een keerpunt de beste en noodzakelijke oplossing is.

Vandaag zou een ziekenwagen met veel moeite zich kunnen keren op een oprit doch dit zou niet lukken voor een brandweerwagen die genoodzaakt is om achterwaarts de Griendijk te moeten uitrijden. Het spreekt voor zich dat dit geen standaard noch veilige manier is. De verwijzing in de motiveringsnota naar de keerbeweging die mogelijk zal zijn na de heraanleg heeft betrekking op gewone auto's. Een vrachtwagen zou nog altijd achterwaarts moeten rijden om de Griendijk te verlaten. Door de aanleg van het keerpunt zullen Ivago of hulpdiensten de Griendijk vooruit kunnen aanrijden, achteraan keren en de Noorderlaan via een logisch en veilig manoeuvre terug kunnen oprijden. In het kader van een snelle hulpverlening evenals afvalophaling is het voorzien van een keerpunt de beste oplossing en zeker van algemeen belang.

Het klopt dat de Stad Gent het project altijd in 2 fases heeft voorgesteld dit voornamelijk op vraag van de bezwaarschrijver die de verkoop van zijn inneming altijd koppelde aan een herlocalisatie van zijn jachthaven.

De verwijzing naar een brede toegangsweg geassocieerd met een watergebonden sportclub klopt niet. Er wordt volgens de richtlijnen openbaar domein inzake dimensionering (IPOD2) een rijweg aangelegd van 5,5m breed. Deze breedte is de minimum-afmeting voor tweerichtingsverkeer: kruisend personenvervoer met vrachtverkeer (Ivago, brandweer,...). Dit staat bovendien los van het gegeven van een doodlopende straat.

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

2. De evenredigheidstoets

Het voordeel van de onteigening (het algemeen belang) moet opwegen tegen het nadeel voor de eigenaars, d.i. het zogenaamde proportionaliteitsbeginsel en/of de evenredigheidstoets.

De - beperkte - voordelen van de onteigening wegen alvast niet op tegen de nadelige impact die de onteigening heeft op de eigenaars/exploitanten van de gronden. Ook zonder onteigening zijn de woningen (en de scheepswerf) toegankelijk, kan de riolering worden aangelegd. Door de inname wordt de bedrijfsoppervlakte beperkt en worden een aantal ligplaatsen ingenomen. Deze werkwijze klemt des te meer aangezien de bezwaarindieners wenst te herlocaliseren doch zonder enig inzicht maar ondertussen wordt de werking van zijn scheepswerf beknot.

Zoal hierboven vermeld is het doel van onteigening breder dan enkel de aanleg van een riolering. De impact op de woningen is aanvaardbaar aangezien er vandaag voornamelijk voortuinen worden onteigend waarbij er rekening werd gehouden met de toegankelijkheid van de woningen evenals de keuze om telkens een aantal parkeerplaatsen voor de woning van de eigenaars te behouden. Bovendien mag niet worden vergeten dat de aanleg van de riolering door de Stad Gent wordt gedragen wat toch mag worden geschat op een 200.000 euro.

De verwerving van het perceel van de bezwaarschrijver heeft als doel de inrichting van een keerpunt voor o.a de hulpdiensten. Het spreekt voor zich dat het algemeen belang van een snelle hulpverlening primeert boven de (beperkte) impact die er wordt gedaan op het perceel van de bezwaarschrijver. Hierbij wordt een groot deel wegens verworven evenals een stuk van een loods, winch, ligplaatsen en bomen wat wordt vergoed in de onteigeningsvergoeding.

Tenslotte kan worden opgemerkt dat conform de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP Halfweg 163 er op de grond van de bezwaarschrijver 2 vrijstaande of gekoppelde eengezinswoningen mogen opgericht worden. De aanleg van een brede en veilige toegang vandaag zal in de toekomst (na herlocalisatie van de scheepswerf) voor de bezwaarschrijver zeker een meerwaarde hebben.

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

3. De onteigeningsnoodzaak

De bezwaarschrijver verwijst naar de omzendbrief BB 2011/5 van 14 oktober 2011 evenals rechtsleer waaruit blijkt dat het verwerven van de gronden noodzakelijk moet zijn om het onteigeningsdoel te realiseren en stelt dat de verwerving hier niet noodzakelijk is. De motivering moet vermelden waarom de onteigening noodzakelijk is, wat impliceert dat de motivering moet berusten op werkelijke feiten, dat uit

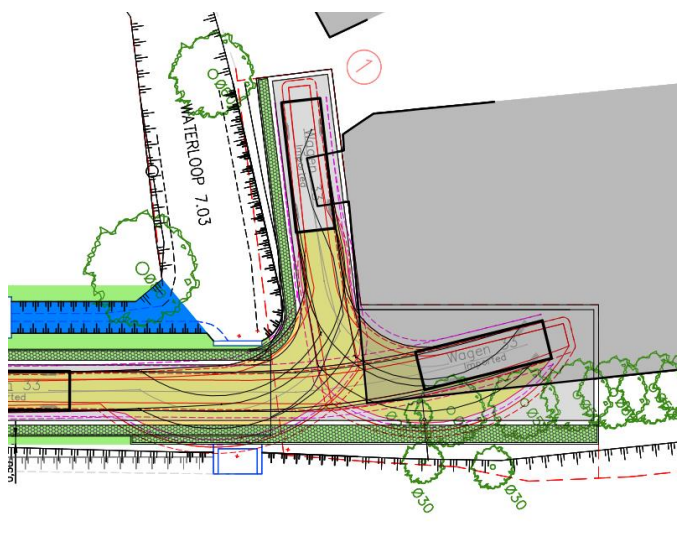
de motivering een redelijk verband kan worden afgeleid tussen de voorgenomen onteigening en het vooropgestelde doel en dat uit die motivering blijkt dat de genomen beleidsopties werden afgewogen

De noodzaak van het keerpunt wordt tegengesproken in de motiveringsnota aangezien een keerbeweging kan worden gemaakt op een inrit en de verwijzing dat dit punt in een 2^e fase zal worden aangelegd. Dit geldt ook voor de omvangrijke inname ter hoogte van de scheepswerf om de toegang van tot de achterliggende woning te verschaffen wat wordt bepaald als wenselijk.

Vooreerst kan worden meegegeven dat het uitvoeringsbesluit van 27 oktober 2017, tot uitvoering van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017, de omzendbrief BB 2011/5 heeft opgeheven. Dit neemt natuurlijk niet weg dat de onteigeningsnoodzaak een essentiële onderdeel van de onteigeningsprocedure is. Concreet, is de onteigening nodig om het onteigeningsdoel te realiseren en is dit van openbaar nut. Hierbij is het dus bepalend dat het doel niet op een andere wijze kan worden gerealiseerd maar met dien verstande dat er een evenwaardig kwalitatief alternatief kan worden gevonden.

De noodzaak om vandaag de inneming van het stukje perceel van de bezwaarschrijver te doen vindt zich in de taak van de Stad Gent als wegbeheerder en toezichthouder van de openbare veiligheid. Een openbare overheid kan zich niet altijd enten op de meest gemakkelijke en goedkoopste oplossing i.c. de hulpdiensten/onderhoudsdiensten zich laten keren op een oprit van een ander perceel of achterwaarts wegrijden. De onteigeningsnoodzaak is ook een reflectie van het aanbod van de alternatieven die er zouden kunnen zijn. Gezien het doodlopend karakter van de straat is de creatie van een keerpunt enkel mogelijk op die plaats en dit is ook de meest veilige en enigste oplossing.

De verwijzing naar de achterliggende woning en het wenselijk karakter om een toegang te verschaffen moet worden aanzien als een surplus van de inname. Op het onteigeningsplan is duidelijk te zien dat telkens 15 meter diep wordt gegaan in beide richtingen van het keerpunt. Dit is standaard voor het keren van een vrachtwagen. De eigenaar van de achterliggende woning zal echter via dit stukje nieuwe openbare weg zich op een veilige manier in het verkeer kunnen begeven. Onderstaande simulatie van het keren van een vrachtwagen geeft meer duiding. Vandaag is de inname van de bezwaarschrijver in hoofdzaak voor de aanleg van een keerpunt.



De opdeling in 2 fases is voornamelijk op vraag van de bezwaarschrijver zelf die de verkoop van zijn inneming enkel wenste te doen nadat hij zou worden geherlocaliseerd. De stad Gent kon zich akkoord

verklaren met deze visie dit binnen bepaalde normen en tijdspannes. Toekomstgericht zal er op een bepaald moment hier ook een beslissing worden genomen. Concluderend kan hier worden gesteld dat de opdeling in 2 fases zeker geen vorm van twijfel inhoudt maar een vorm van flexibiliteit op vraag en ten gunste van de bezwaarschrijver.

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

4. De weigering van de onteigeningsmachtiging

De bezwaarschrijver merkt op dat de Stad Gent informatie verzwijgt waarom de machtiging tot onteigening door hogere overheid niet werd toegestaan wat niet strookt met de beginselen van behoorlijk bestuur.

Destijds werd door het Agentschap Binnenlands Bestuur de machtiging geweigerd wegens de afwezigheid van een aantal bewijsstukken in de procedure van het RUP Halfweg 163. Dit werd ook meegegeven aan de betrokken eigenaars in een schrijven van 8 mei 2020. Deze afwezigheid had betrekking op het bewijs dat de onteigenden bij aangetekend schrijven op de hoogte werden gebracht van het openbaar onderzoek. Op basis van de gegevens van het openbaar onderzoek kon worden vastgesteld dat een aantal eigenaars wel degelijk op de hoogte waren van het openbaar onderzoek gezien hun bezwaarschriften. Voor die eigenaars die niet reageerden kon onze bemiddelaar vaststellen dat iedereen wel degelijk werd aangeschreven wat ook kon worden vermeld in het proces-verbaal van onderhandelen. Doch niemand van de betrokken personen wou zijn proces-verbaal van onderhandelen ondertekenen. Na overleg met het Agentschap Binnenlands Bestuur werd besloten dat de procedure best opnieuw werd gedaan aangezien juridisch niet kon worden aangetoond dat elke eigenaar op de hoogte was van het openbaar onderzoek.

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

5. In ondergeschikte orde : Een regeling dringt zich op .

De bezwaarschrijver verwijst naar zijn scheepswerf en het feit dat hij zich constructief opstelt naar de Stad Gent voor een herlocalisatie van zijn scheepswerf maar krijgt geen antwoord . Zolang er dus geen vooruitzichten zijn op enige herlocalisatie ziet de bezwaarindieners zich genoodzaakt zich te verzetten tegen de betrokken inname die haar bedrijfsactiviteiten op de bestaande locatie zwaar zal hypothekeren.

In het verleden en recent waren er reeds verschillende gesprekken met de eigenaar vanuit Stadszijde evenals de Vlaamse overheid. Vandaag kan met zekerheid worden gesteld dat de Stad Gent zeker in dialoog met de eigenaar gaat en dit verder blijft doen dit natuurlijk binnen de wettelijke normen en beginselen van behoorlijk bestuur.

Niettegenstaande de bezwaarschrijver beide zaken koppelt is deze opmerking niet relevant in het kader van het openbaar onderzoek dat handelt over de realisatie van een rooilijnplan.

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

6. De onteigeningsvergoeding

Ten slotte benadrukken bezwaarindieners dat de onteigenende overheid, indien en voor zover zij beslist om de percelen te onteigenen, in een correcte vergoeding moet voorzien voor de te onteigenen gronden.

De vooropgestelde onteigeningsvergoeding die op vandaag door de stad Gent wordt vooropgesteld, voldoet op dit punt niet

Bij elk onteigeningsprocedure stelt de Stad Gent een onafhankelijk schatter aan die zijn verslag opmaakt. Vervolgens wordt dit besproken met de onteigende die opmerkingen kan formuleren. Vervolgens bekijkt de schatter deze opmerkingen waarna hij zijn definitief verslag neerlegt. De bezwaarschrijver kon dit hier ook doen.

De Stad volgt de waardering van de aangestelde beëdigd schatter.

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

Bezwaarschrift 2

- 1. Bezwaarschrijver stelt de vraag waarom de onteigeningsmachtiging niet werd toegekend en wat is er sindsdien veranderd zodat de Stad Gent verwacht dat er nu wel een onteigeningsmachtiging zal toegekend worden.**

Zoals reeds hoger vermeld ligt de weigering in de afwezigheid van enkel formele stukken van het openbare onderzoek en betreft het hier geen probleem van motivering. Sinds het van kracht gaan van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 moet er door een gemeentelijke overheid geen machtiging meer worden aangevraagd waardoor de weigering van de toekomstige onteigeningsmachtiging niet relevant is.

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

- 2. Bezwaarschrijver heeft vragen over de gracht die zal worden aangelegd over de gehele lengte van hun percelen:**

- a. Hoe frequent zal die gracht geruimd en het gras gemaaid worden?**

Farys staat in voor het structureel onderhoud van grachten. In functie van de watervoerende capaciteit zal periodiek onderhoud (ruimen en reiten van de gracht) nodig zijn. Frequentie afhankelijk van mate van aanslibbing en hydraulische noodzaak: tweejaarlijks bij bestaande grachten met vuilvracht, vijfjaarlijks bij nieuwe / geherwaardeerde grachten zonder vuilvracht. Het maaibeheer van de talud en bermstrook is extensief en situeert zich rond de 2 maal per jaar. Bedoeling is wel dat een netheidsboord van +/- 1m naast de wegnis komt die frequenter zal gemaaid worden.

Bijgevolg wordt er kennis genomen van dit punt.

- b. Zal er in de grasstrook die paalt aan de rooilijn (links op onderstaande figuur) een hogere vegetatie gepland of getolereerd worden (struiken, onkruid...), zoals getekend werd in onderstaande figuur van de projectnota?**

Alle hogere vegetatie (planten, stuiken, houtachtige gewassen) die spontaan ontstaat op het openbaar domein kunnen in die mate getolereerd worden dat ze de watervoerende capaciteit van de gracht niet belemmeren. Indien er problemen optreden zal Farys overgaan tot ruimen en reiten van de gracht.

Bijgevolg wordt er kennis genomen van dit punt.

- c. **Kunt u garanderen dat de grond die langs de gracht zal aangebracht worden, vrij zal zijn van wortels van de Japanse duizendknoop (Fallopia japonica), een woekerende exotische plant die veel voorkomt in de omgeving?**

De Stad Gent is op de hoogte van de problematiek van deze sterk woekerende plant en zal de verdere verspreiding van de Japanse Duizendknoop altijd tegen gaan.

Bij riolerings- en wegeniswerken wordt het standaardbestek 250 gevolgd waarbij er een groot aantal afspraken zijn opgemaakt met betrekking tot de Japanse Duizendknoop (hoofdstuk 4, 1.6) Concreet handelt dit over hoe aannemers van wegenwerken moeten omgaan met zones waar deze plant zich bevindt met als doel de bestrijding van deze plant.

Bijgevolg wordt er kennis genomen van dit punt.

3. **Op het ontwerpplan wordt een vernauwing voorzien van de Noorderlaan op de plaats waarde Griendijk uitmondt. Zal deze wegversmalling geen probleem vormen voor de ziekenwagens en politievoertuigen die daar vaak passeren, terwijl veel auto's ook zullen uitwijken (zoals nu gebeurt ter hoogte van de verkeersdrempels ter hoogte van het dierenasiel)? Dergelijke uitwijkingsmanoeuvres kunnen problemen opleveren voor het verkeer dat de Griendijk wil in- of uitrijden.**

Er komt geen wegversmalling op de Noorderlaan, wel een uitgestulpt voet-fietspad in de huidige parkeerstrook om de oversteek van fietsers tussen Griendijk en overzijde Noorderlaan beter te faciliteren. De rijbaanbreedte blijft gelijk op de Noorderlaan, enkel de doorlopende parkeerstrook aan de waterzijde wordt plaatselijk onderbroken.

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

//