

**DEFINITIEF BESLUIT VAN DE RAAD VAN BESTUUR
BETREFFENDE DE ONTEIGENING VAN ONROERENDE GOEDEREN OP HET
GRONDGEBIED VAN DE STAD MENEN VOOR DE MODERNISERING VAN DE LEIE IN
DE DOORTOCHT MENEN VOLGENS HET PLAN NR. D3_100 116_ONT_01**

Gelet op het Gecoördineerd Decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv;

Gelet op het besluit van de Vlaamse regering van 7 mei 2004 tot het aannemen van de statuten van het agentschap De Vlaamse Waterweg nv, meer bepaald artikel 35, 4°;

Gelet op de statuten van De Vlaamse Waterweg nv, zoals gewijzigd bij besluit van de Vlaamse Regering van 19 mei 2017;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 25 juli 2014 tot bepaling van de bevoegdheden van haar leden, artikel 2, §6, artikel 3, 6° e) en artikel 13;

Gelet op het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 en op het uitvoeringsbesluit van 27 oktober 2017;

Gelet op het besluit van 23 september 2020 van de Raad van Bestuur van De Vlaamse Waterweg nv betreffende de delegatie van bevoegdheden aan de gedelegeerd bestuurder;

1. Omschrijving van de te onteigenen goederen

Overwegende dat de onteigening de verwerving nastreeft van onroerende goederen gelegen op het grondgebied van de stad Menen waarbij de onteigening de modernisering van de Leie in de doortocht van Menen mogelijk moet maken;

Overwegende dat de onroerende goederen die dienen verworven te worden, bedoeld zijn om een rechttrekking van de as van de vaarweg van de Leie te realiseren. De rechttrekking houdt vooral een insnijding in op de rechteroever om schepen met een lengte van 190 meter en aldus een zwaarder laadvermogen vlot de bocht van de Leie te kunnen laten nemen ter hoogte van de Noordkaai-Oostkaai. Daarnaast moet de verwerving van onroerende goederen de vernieuwing en verhoging van de centrumbrug ter hoogte van de Rijselstraat mogelijk maken gezien deze heden te laag is;

Overwegende dat de bedoelde onroerende goederen met een gele tint zijn aangeduid op het hierbij behorende ondertekende onteigeningsplan met nummer D3_100 116_ONT_01 dd. 7/01/2021 en meer in het bijzonder betreft het de innemingen 8, 9, 15, 117, 122, 123, 124, 125 en 129 respectievelijk de onroerende goederen (of

delen van) kadastraal gekend als Menen, 1ste afdeling, Sectie E, nummers 961W16, 961Z17, 1002Z, 961H23, 961N16, 961Y14, 961X22, 961Y22 en kadastraal gekend als Menen, sectie E - openbaar domein.

2. Aanduiding onteigenende instantie

Overwegende dat De Vlaamse Waterweg nv een extern verzelfstandigd agentschap is met rechtspersoonlijkheid in de zin van het Kaderdecreet Bestuurlijk Beleid van 18 juli 2003;

Overwegende dat art. 6, 2° van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 het volgende bepaalt: *“De volgende instanties zijn bevoegd om tot onteigening over te gaan: 1° [...], 2° elk verzelfstandigd agentschap met rechtspersoonlijkheid, zoals bedoeld in het kaderdecreet Bestuurlijk Beleid van 18 juli 2003”*;

Overwegende dat overeenkomstig artikel 8 van het Vlaams Onteigeningsdecreet de instanties, vermeld in artikel 6, 2° en 3°, pas een definitief onteigeningsbesluit kunnen nemen nadat ze daartoe door de Vlaamse Regering gemachtigd zijn;

Overwegende dat De Vlaamse Waterweg nv onteigeningsbevoegd is en middels Ministerieel Besluit van 16 juni 2021 werd gemachtigd door de Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken om op te treden als onteigenende instantie;

Overwegende dat in het licht van de doelstellingen van De Vlaamse Waterweg nv ter realisatie van de rechtekking en insnijding van de Leie ter hoogte van de Noordkaai-Oostkaai en de vernieuwing / verhoging van de centrumbrug ter hoogte van de Rijsselstraat kan optreden als onteigenende instantie.

3. Rechtsgrond voor de onteigening

Overwegende dat de onteigening door De Vlaamse Waterweg nv wordt gevoerd overeenkomstig het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017.

Overwegende dat artikel 9 van het Decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht het volgende bepaalt:¹

Daartoe gemachtigd door de Vlaamse regering, kan de vennootschap conform het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 in eigen naam en voor eigen rekening onroerende goederen onteigenen die voor de verwezenlijking van zijn maatschappelijk doel nodig zijn.

Overwegende dat het maatschappelijk doel van De Vlaamse Waterweg in artikel 5 van het voornoemde Decreet wordt omschreven als volgt :

¹ B.S. 26 mei 2004

§ 1. De vennootschap heeft als doel het beheren en exploiteren van de waterwegen, de infrastructuur en de gronden die gelegen zijn langs de waterwegen binnen de grenzen van het Vlaamse Gewest, met uitzondering van de waterwegen en hun infrastructuur die worden beheerd door het Vlaamse Gewest of een havenbedrijf, zoals bij besluit en bijgevoegde plannen van de Vlaamse regering wordt omschreven als behorende tot het ambtsgebied van de vennootschap. Het beheren, bedoeld in het eerste lid, houdt onder meer in dat de vennootschap de waterwegen, infrastructuur en gronden, bedoeld in het eerste lid, verwerft, uitrust, bebouwt, onderhoudt, exploiteert én commercialiseert.

De vennootschap kan in het algemeen alle activiteiten verrichten die rechtstreeks of onrechtstreeks kunnen bijdragen tot de verwezenlijking van haar maatschappelijk doel.

§ 2. Onder het doel, bepaald in § 1, worden onder meer volgende taken en activiteiten begrepen :

1° de aankoop respectievelijk verkoop van gronden in het Vlaamse Gewest die nodig, respectievelijk niet nodig zijn voor de infrastructuur, het bedienen en exploiteren van de waterwegen en de waterbeheersing;

2° het huren of verhuren, het in concessie nemen of geven van de watergebonden gronden en het vestigen van rechten op of met betrekking tot gronden;

3° het bouwrijp maken van gronden;

4° het uitoefenen van handelsactiviteiten, inclusief het opzetten van samenwerkingsverbanden, ongeacht de vorm, met andere natuurlijke personen of rechtspersonen met betrekking tot de gronden en de daarop voorkomende infrastructuur;

5° het voeren van een specifiek op watergebonden bedrijvigheden en op watergebonden overslag gericht industrialisatiebeleid;

6° het creëren van nieuwe, watergebonden bedrijfszones;

7° het nemen van initiatieven en maatregelen ter ontwikkeling en bevordering van de waterwegmobiliteit, inzonderheid de verhoging van het aandeel van het vrachtvervoer via de waterwegen, alsook de bevordering en ondersteuning van initiatieven van de binnenvaart en de innovatie daarvan, onder meer met subsidies. De Vlaamse Regering kan de voorwaarden bepalen voor die subsidiëring;

8° het winnen van energie uit waterwegen die in beheer van de

vennootschap

zijn.

Bovendien is de vennootschap in ieder geval belast met de volgende taken:

1° het regelen van de vaart en het stilliggen van de vaartuigen binnen de grenzen van de voorschriften die van kracht zijn;

2° het bouwen, vernieuwen, onderhouden, herstellen, bedienen en uitrusten van de sluizen, bruggen en stuwen;

3° het aanleggen, verbeteren, inrichten en outillieren van laad- en loskaaien, alsmede het regelen van het gebruik daarvan;

4° de bouw, het onderhoud, de inrichting en de voorziening van waterweginfrastructuur zoals onder meer oevers, kaaien waterkeringen, dijken, gecontroleerde overstromingsgebieden en jaagpaden;

5° de nodige baggerwerkzaamheden voor de instandhouding van de diepten;

6° het organiseren van de sleep- en loodsdienst;

7° het beheer van de bij de vennootschap horende goederen,

8° het op peil houden van de waterwegen en het beheer van de bevoeiingen, overeenkomstig de voorschriften van de bevoegde overheid;

8° bis de ontwikkeling van het netwerk van de waterwegen en de omgeving ervan als samenhangend geheel ter creatie van economische en maatschappelijke meerwaarde en ter bevordering van welvaart en leefbaarheid;

8° ter de organisatie van streek- en watergebonden overleg met regionale en lokale besturen en belangenvertegenwoordigingen;

8° quater de verhoging van de trafiek via de waterwegen;

9° alle andere soortgelijke werkzaamheden die aan de vennootschap worden opgedragen door de Vlaamse regering

De taken, vermeld in het tweede lid, 2°, 3° en 4°, kunnen ook worden uitgeoefend op, onder of over onroerende goederen die behoren tot het openbare en het private domein van de federale overheid, het Vlaamse Gewest, de Vlaamse Gemeenschap, de provincies, de gemeenten, de havenbedrijven en de instellingen die eronder ressorteren, met toestemming van de eigenaar. Die toestemming wordt met een aangetekende brief gevraagd.

§ 3. De Vlaamse regering kan aan de vennootschap de uitvoering

opdragen van de samenwerkingsakkoorden die overeenkomstig artikel 92bis, § 2, a en b, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen worden gesloten met betrekking tot de door de vennootschap beheerde waterwegen en havens.

§ 4. Aan het maatschappelijk doel, vermeld in paragraaf 1 tot en met 3, ligt als missie ten grondslag dat de vennootschap de waterwegen beheert en ontwikkelt als een krachtig netwerk dat bijdraagt aan de economie, de welvaart en de leefbaarheid van Vlaanderen.

§ 5. De vennootschap kan andere rechtspersonen oprichten, erin deelnemen of zich erin laten vertegenwoordigen, als dat past in zijn opdrachten. De oprichting, deelname of vertegenwoordiging mag geen speculatieve oogmerken nastreven en gebeurt in overeenstemming met het gelijkheidsbeginsel, de regelgeving over mededinging en staatssteun, en het ondernemingsplan. De beslissing tot oprichting, deelname of vertegenwoordiging toont aan dat aan de voormelde voorwaarden is voldaan.

Het verzoek tot oprichting, deelname of vertegenwoordiging wordt binnen dertig dagen aan de Vlaamse Regering verzonden. Tot de oprichting, deelname of vertegenwoordiging kan pas worden overgegaan na machtiging van de Vlaamse Regering.

Overwegende dat de projectnota de werkzaamheden waarvoor moet worden onteigend omschrijft als volgt:

[...]

1.3.1 Centrumbrug

De nieuwe centrumbrug wordt een vaste brug met 7,00m vrije hoogte die aan westelijke zijde van de bestaande brug wordt gebouwd. Dit biedt als belangrijk voordeel dat de bouw van de brug kan plaatsvinden terwijl de bestaande brug in de Rijselstraat nog in gebruik is. De brug wordt zo ontworpen dat deze over de nieuwe rechte vaarweg een vaarvenster biedt van 43,35m breed. Zowel qua hoogte als breedte voldoet deze dus aan de doelstellingen die vooropgesteld worden in het Seine-Scheldeprogramma.

Aan noordelijke zijde worden er twee zijdelingse toegangshellingen voorzien die de verbinding met de Sluizenkaai en Noordkaai realiseren. Voor zowel de brug zelf en zijn aanloophellingen naar de Rijselstraat, als voor de toegangshellingen op noordelijke oever, wordt naar een maximaal

hellingspercentage gestreefd van 4% om het nodige fietscomfort te kunnen garanderen.

De brug vormt een veilige en vlotte verbinding voor zowel voertuigen, fietsers als voetgangers. In tegenstelling tot de bestaande brug wordt er bij de nieuwe brug, uit veiligheidsoverwegingen, gekozen voor een fietsstrook die zich verhoogd en naast de rijweg bevindt. Deze verkeerssituatie wordt aan noordelijke zijde doorgetrokken tot aan de Waalvest. Verder bevat de nieuwe brug een beperkte verbreding aan westelijke zijde zodat hier de mogelijkheid ontstaat voor het voorzien van een zitelement met uitzicht de groene oude Leie-arm.

1.3.2 Zuidelijke kade

De rechttrekking wordt uitgevoerd als een afsnijding van de bestaande bocht in het centrum, zie ook Figuur 2. Dit houdt in dat er ingesneden wordt op rechteroever, deze insnijding bepaalt de nieuwe loop van de Leie. Aansluitend aan de verticale grens tussen Leie en land wordt een strook openbaar domein, de kadezone, aangelegd. Hierin bevinden zich heel wat elementen ondergronds (zoals bv. grondankers) die onlosmakelijk verbonden zijn met een verticale kade. Om het ruimtelijk functioneren van het gebied te kunnen blijven garanderen wordt ook zowel bestaand openbaar domein (incl. wegenis) vernieuwd als nieuw openbaar domein aangelegd. Door de rechttrekking verdwijnen heel wat bestaande nutsleidingen. Onder het nieuwe openbaar domein zullen nieuwe nutsleidingen voorzien worden.

1.3.3 Noordelijke kade

De rechttrekking op de noordelijke oever zorgt ervoor dat er bijkomend openbaar domein ontstaat. Er komt een nieuwe kaaimuur, ontworpen op de doelstellingen van het Seine-Scheldeprogramma, aan de waterzijde van de bestaande kaaimuur. De gewonnen ruimte zal ingevuld worden als een groene functie. Ook hier omvat de bouw van deze kaaimuur een aantal ondergrondse elementen (bv. grondankers) waardoor de wegenis van de Noordkaai zal heraangelegd moeten worden. Aan het afwaartse einde van het projectgebied wordt een keerpunt voorzien voor voertuigen. Opwaarts wordt aangesloten op de bestaande wegenis van de Sluizenkaai.

[...]

Overwegende dat in het licht van het voorgaande onmiskenbaar blijkt dat ook de beoogde waterweginfrastructuurwerken kaderen binnen het maatschappelijk doel van de Vlaamse Waterweg nv als gewestelijke waterwegbeheerder;

Overwegende dat de onteigening voor de realisatie van enerzijds de bouw van een centrumbrug ter hoogte van de Rijselstraat en anderzijds voor de rechtekking van de Leie aldus kan worden gevoerd door De Vlaamse Waterweg nv op basis van artikel 9 van het Decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht samen gelezen met artikel 5 van ditzelfde Decreet.

4. Onteigeningsdoel is van algemeen nut : rechtekking van de Leie ter hoogte van Noordkaai-Oostkaai en herbouw/vernieuwing/verhoging centrumbrug ter hoogte van de Rijselstraat

Gelet op de beslissing van de Vlaamse Regering van 17 december 2010 betreffende plan-MER Seine - Schelde waarbij De Vlaamse Waterweg nv (het toenmalige Waterwegen en Zeekanaal nv) belast werd met de uitvoering van het geïntegreerde plan Seine-Schelde (meerbepaald met de luiken binnenvaart en rivierherstel);

Gelet op het uitvoeringsbesluit (EU) 2019/1118 van de Europese Commissie van 27 juni 2019 betreffende het grensoverschrijdende Seine-Scheldeproject op de kernnetwerkcorridor Noordzee-Middellandse Zee en de Atlantische kernnetwerkcorridor waarbij in artikel 2, (i) - 1 voor de Leie in Vlaanderen tussen Gent en Wervik, de opwaardering tot CEMT-klasse Vb wordt vooropgesteld, met inbegrip van het verhogen van de bruggen voor de doorvaart van schepen met 3 lagen containers, uiterlijk tegen december 2022 op het afleidingskanaal van de Leie, en uiterlijk in december 2027 op de overige delen;

Overwegende dat de modernisering van de Leie in de doortocht van Menen kadert in het Europees binnenvaartproject Seine-Schelde;

Overwegende dat in lijn met de globaal beoogde opwaardering van de vaarweg tussen de Franse grens en Gent, het Seine-Scheldeproject zich specifiek voor de doortocht Menen vertaalt in volgende noodzakelijk te realiseren doelstellingen:

- (1) herbouw van de brug in de Rijselstraat op een vrije hoogte van 7,00m boven het normale waterpeil (i.f.v. containervaart op 3 lagen);
- (2) verbreding en rechtekking van de vaarweg, momenteel enkel geschikt voor klasse IV-vaart (laadvermogen tot 1.350 ton), teneinde scheepvaart in één richting mogelijk te maken voor klasse Vb-schepen (laadvermogen tot 4.500 ton). Verder dienen ontmoetingen tussen een geladen klasse IV-schip en een ongeladen klasse Vb-schip mogelijk te worden gemaakt;
- (3) de bij deze opwaardering horende verdieping van de vaarweg met 1,00m (van een waterdiepte van 3,50m naar een waterdiepte van 4,50m).

Overwegende dat krachtens artikel 5, § 1 van het Decreet van 2 april 2004 De Vlaamse Waterweg NV onder meer als doel heeft het beheren en exploiteren van de waterwegen, de infrastructuur en de gronden die gelegen zijn langs de waterwegen binnen de grenzen van het Vlaamse Gewest, hetwelk onder meer inhoudt dat de vennootschap de gronden die gelegen zijn langs de waterwegen verwerft, uitrust, bebouwt en onderhoudt;

Overwegende dat volgens artikel 5, § 4 van het Decreet van 2 april 2004 aan het maatschappelijk doel van De Vlaamse Waterweg NV de missie ten grondslag ligt dat: *“de vennootschap de waterwegen beheert en ontwikkelt als een krachtig netwerk dat bijdraagt aan de economie, de welvaart en de leefbaarheid van Vlaanderen”*;

Overwegende dat de geplande infrastructuurwerken kaderen in de realisatie van de strategische en operationele doelen zoals vastgelegd in het ondernemingsplan 2020 en beleidsnota van de minister, meer bepaald OD 3.2 “Inzetten op een verdere uitbouw van het waterwegennetwerk”;

Overwegende dat de werken aldus kaderen in een dwingend openbaar doel meer bepaald het realiseren van verder uitgebouwde Europese waterwegen om schepen met een groter laadvermogen een vlotte doorgang te verlenen;

Overwegende dat in het licht van al het voormelde, inzonderheid omwille van de onderlinge samenhang ervan, aldus onmiskenbaar vast staat dat het onteigeningsdoel van algemeen nut is.

5. Motivering van de onteigeningsnoodzaak

5.1 Noodzaak van het onteigeningsdoel

Overwegende dat de noodzaak van het onteigeningsdoel evident aanwezig is;

Overwegende dat de Leie die deel uitmaakt van het programma Seine-Schelde Vlaanderen in Menen niet voldoet aan de vooropgestelde doelstellingen.

Overwegende dat in het kader van Seine-Schelde de vaarweg geschikt dient gemaakt te worden voor klasse Vb-schepen (laadvermogen tot 4.500ton), dat ontmoetingen tussen een geladen klasse IV-schip en een ongeladen klasse Vb-schip ook mogelijk gemaakt dienen te worden en dat hiernaast onder vaste bruggen een vrije hoogte van 7,00m ter beschikking dient te zijn om drie lagen containervaart mogelijk te maken;

Overwegende dat deze doelstellingen op vandaag niet worden vervuld in de stad Menen:

- De vaste brug in de Rijselstraat laat geen drielaagse containervaart toe wegens onvoldoende vrije hoogte
- De vaarweg laat niet toe dat:
 - o Geladen klasse Vb-schepen (4500ton) kunnen passeren
 - o Een geladen klasse IV-schip en een ongeladen klasse Vb-schip kunnen kruisen

5.2 Noodzaak van de onteigening als middel

Overwegende dat het onteigeningsplan D3_100 116_ONT_01 dd. 7/01/2021 aanduidt welke onroerende goederen noodzakelijk dienen te worden verworven om het project te kunnen realiseren;

Overwegende dat de te onteigenen onroerende goederen noodzakelijk zijn om de rechtekking van de Leie alsmede de vernieuwing en verhoging van de centrumbrug ter hoogte van de Rijselstraat mogelijk te maken;

Overwegende dat daarnaast de volgende ingrepen onlosmakelijk verbonden zijn met het project:

- Bouw van een aanloophelling en toegangshellingen naar de nieuwe centrumburg over de Leie
- Aanleg kademuren (bovengronds en ondergronds)
- Aanleg aansluitend openbaar domein

Overwegende dat de onteigening van volledige onroerende goederen zich baseert op de noodzakelijkheidsvereiste;

Overwegende dat door de uit te voeren werken de eigendomsrechten in casu niet louter beperkt worden maar dat ze quasi ontnomen worden door volledige inlijving ervan, zodat na afweging van belangen, het mede omwille van het complexe en ingrijpende karakter van de werken aangewezen is de eigenaars van de beoogde onroerende goederen onmiddellijk te vergoeden door middel van onteigening;

Overwegende dat de verwerving van de onroerende goederen aldus een noodzakelijke stap uitmaakt om de vooropgestelde werken effectief te kunnen uitvoeren en om zo ook de duurzame werking te kunnen garanderen en dat zulks bezwaarlijk in handen van de burger kan gegeven worden;

Overwegende dat midden 2016 een scenario-onderzoek werd gevoerd waarbij verschillende varianten voor de aanpassing van de waterweg, type brug & inplanting van de brug werden onderzocht; dat uit dit onderzoek het meest geschikte scenario, 'het voorkeurscenario', werd weerhouden dat voldoet aan de ontwerpparameters voor het Seine-Schelde project; dat dit ontwerp het insnijden van de zuidelijke oever om een rechtekking te realiseren, een doorvaartbreedte van 43,35m en een westelijke uitbuiging van de nieuwe brug naast de oude omvat;

Overwegende dat hoewel bij dit voorkeurscenario gestreefd wordt naar een minimum aantal verwervingen; dat de ruimtelijke impact ervan, gelet op de zeer dichte bebouwing, niet te onderschatten is;

Overwegende dat het noodzakelijk is voor de exploitatie, het beheer en de verdere instandhouding van de infrastructuur dat de te verwerven onroerende goederen opgenomen worden in het patrimonium van De Vlaamse Waterweg nv;

Overwegende dat een verzoek tot zelfrealisatie is uitgesloten overeenkomstig artikel 24, § 4 van het Vlaams Onteigeningsdecreet;

Overwegende dat intussen meerdere onderhandelingspogingen zijn uitgevoerd met de eigenaars tot het bekomen van een minnelijke verwerving van de betrokken onroerende goederen;

5.2.1 Onderhandelingen en minnelijke verwervingen

Overwegende dat in 2014 er vanuit het planinitiatief Masterplan Menen – geïnitieerd door de Stad Menen en Leiedal – een grote maatschappelijke ongerustheid is gerezen over de mogelijke impact op eventuele grondverwervingen. Het gedetailleerd variantenonderzoek voor de invulling van het Seine Schelde project- opgestart door De Vlaamse Waterweg NV in 2015-2016 - gaf blijk dat er geen redelijke alternatieven waren in een stedelijke omgeving behalve de oplossing die heden verder wordt uitgewerkt;

Overwegende dat om antwoord te bieden aan de zeer grote maatschappelijke ongerustheid die toen ontstond een communicatietraject opgestart werd waarin o.a. nauw contact werd gezocht met de mogelijks getroffen burgers. Hoewel het aantal te verwerven onroerende goederen zeer groot was, bleek er toch een groot draagvlak voor het project. Het belangrijkste signaal dat naar voor kwam was dat de bewoners zo snel mogelijk duidelijkheid wensten;

Overwegende dat er geen ander alternatief haalbaar bleek, er een grote maatschappelijke druk was om duidelijkheid te brengen over de impact van de geplande werken, huisbezoeken nodig waren om ramingen op te maken, sommige bewoners in sociale en financiële moeilijkheden verkeerden, het te verwachten vergunningstraject nog een lange doorlooptijd zou kennen en het daaropvolgend ontwerp- en onteigeningstraject ook nog een lange doorlooptijd zou kennen, werd de beslissing genomen om reeds de minnelijke verwervingen op te starten voor wat betreft de onroerende goederen die geïmpacteerd bleken. De betrokkenen werden persoonlijk bezocht en kregen na ontvangst van de raming een ruime tijd (+/- 1 jaar) om een nieuwe geschikte woning te zoeken. De bezoeken voor ramingen vonden vooral plaats in 2017;

Overwegende dat de bereidheid tot minnelijke verkoop van de panden zeer groot is, in die mate dat op vandaag 121 van de 130 onroerende goederen minnelijk werden verworven (= akte getekend). Er blijven aldus slechts een beperkt aantal onroerende goederen over waarvoor de onteigeningsprocedure zal moeten gevoerd worden teneinde de noodzakelijk grondverwerving te kunnen realiseren;

Bovenstaande toont aan dat het project een breed maatschappelijk draagvlak kent bij de plaatselijke bevolking.

5.3 Noodzaak voor wat betreft het voorwerp van de onteigening

Overwegende dat verschillende scenario's en alternatieven werden uitgewerkt doch dat de weerhouden uitvoeringsvariant als meest positief naar voren kwam om de ontwerpdoelstellingen te kunnen realiseren.

Overwegende dat in het scenario-onderzoek de positie van de nieuwe kaaimuren en anderzijds de keuze voor het type nieuwe brug werd onderzocht. Een belangrijke randvoorwaarde hierbij was zoals eerder gesteld het voldoen aan de doelstellingen vooropgesteld in Seine Schelde Vlaanderen. In het centrum van Menen maakt de Leie namelijk een bocht die te klein is om schepen van deze lengte te laten doorvaren, ook is de vrije hoogte onder de bestaande vaste brug in de Rijselstraat onvoldoende.

Overwegende dat via een scheepvaarttechnische studie op basis van de huidige situatie drie mogelijkheden werden vooropgesteld:

- Nautische optie 0: De bocht blijft behouden samen met de bestaande oevers. Enkel de brug wordt verhoogd. Dit vervult niet de doelstellingen die in Seine Schelde Vlaanderen zijn vooropgesteld.
- Nautische optie 1: De bocht wordt rechtgetrokken. Om aan de nautische doestellingen te voldoen wordt het recht stuk vaarweg hier 43,35m breed. De rechttrekking zou zich grotendeels situeren op rechteroever.
- Nautische optie 2: De bocht wordt niet rechtgetrokken, maar verbreed met de noodzakelijke bochttoeslag. Dit resulteert in een vaarweg met een breedte van 63m. In deze optie werd gekozen voor het behoud van de as van de vaarweg met een verbreding langs beide oevers.

Overwegende dat via vijf verschillende scenario's onderzoek werd gevoerd naar de impact van de positie van de nieuwe kaaimuren en type brug aan de hand van de nautische opties.

- scenario 1: vaste brug met nautische optie 2
- scenario 2: vaste brug met nautische optie 1
- scenario 3: beweegbare brug met nautische optie 1
- scenario 4: vaste brug met nautische optie 0
- scenario 5: beweegbare brug met nautische optie 0

Overwegende dat deze scenario's werden beoordeeld op volgende criteria: impact mobiliteit en verkeersafwikkeling, impact openbare ruimte, ruimtelijke impact stedelijk weefsel (incl. noodzakelijke verwervingen), beeldkwaliteit nieuw te bouwen randen, impact exploitatie vaarweg, economische en/of commerciële mogelijkheden en financiële aspecten.

Overwegende dat een beweegbare brug geen optie bleek, omdat deze brug de enige verbinding vormt tussen 2 nauw verbonden stadshelften; dat dit voor het wegverkeer een omleiding van 3,8 km zou betekenen; dat ook voor het handelsapparaat in de Rijselstraat de vele onderbrekingen bijzonder nefast kunnen zijn;

Overwegende dat de brug in de Rijselstraat dient herbouwd te worden aangezien de huidige doorvaarthoogte van de brug niet voldoet aan de ontwerpvereisten;

Overwegende dat door de rechttrekking op de zuidelijke oever het bestaande landhoofd wordt ingesneden en dat door de verbreding de overspanning aanzienlijk groter wordt; dat dit maakt dat de huidige brug niet behouden kan blijven of opgevijseld kan worden;

Overwegende dat uit het onderzoek en bijhorende beoordeling scenario 2 globaal als meest positief naar voor kwam. Hierbij werd gekozen voor een rechttrekking van de as van de vaarweg alsook een vaste brug. De rechttrekking houdt vooral een verbreding op de rechteroever in met bijhorende verwervingen. Door de rechttrekking te focussen op rechteroever blijven de panden op linkeroever in grote mate behouden. Enkel op de locaties waar de nieuwe vaste brug komt te liggen hebben zowel de nieuwe aanloophellingen als de zijhellingen (in functie van de vrije vaarhoogte van

minstens 7 meter) een impact op de bestaande publieke ruimte en de bebouwing langs de waterweg.

Overwegende dat de belangrijkste voordelen aan de gemaakte keuze de volgende zijn:

- Een vaste brug aan westelijke zijde van de bestaande zijde zorgt voor een langer gebruik van de bestaande brug waardoor de hinder beperkt kan worden.
- De huidige bocht van de Leie behouden en hierbij de noodzakelijke bochttoeslag optellen zou een grotere ruimte inname vereisen dan een rechttrekking. Met de rechttrekking wordt de bocht als het ware afgesneden. Bovendien blijft de impact beperkt op één oever.
- Net zoals in de bestaande toestand werd opnieuw voor een vaste brug gekozen. Dit biedt als belangrijkste voordelen: continuïteit van scheepvaart en wegverkeer, volledige bedrijfszekerheid en lagere exploitatie en beheerskosten.

Overwegende dat gelet op bovenstaande de onteigeningsnoodzaak dus wel degelijk aanwezig is.

6. Onteigeningsplan

Overwegende dat het onteigeningsplan D3_100 116_ONT_01 dd. 7/01/2021 alle vereiste gegevens bevat overeenkomstig artikel 11 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017;

Overwegende dat het onteigeningsplan D3_100 116_ONT_01 dd. 7/01/2021 wordt gevoegd als bijlage bij onderhavig besluit en hier integraal deel van uitmaakt.

7. Projectnota

Overwegende dat overeenkomstig artikel 12 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 een projectnota werd opgemaakt;

Overwegende dat deze projectnota wordt gevoegd als bijlage bij onderhavig besluit en hier integraal deel van uitmaakt.

Overwegende dat het scenario-onderzoek en het projectplan waar in de projectnota naar verwezen wordt als bijlagen bij onderhavig besluit gevoegd worden en hier integraal deel van uitmaken.

8. Openbaar onderzoek

Overwegende dat overeenkomstig artikel 17 tot en met artikel 23 van het Vlaams Onteigeningsdecreet en artikel 10 tot en met 13 van het bijhorende Uitvoeringsbesluit een openbaar onderzoek werd georganiseerd;

Overwegende dat tijdens het openbaar onderzoek dat liep van 8 maart 2021 tot en met 6 april 2021 het voorlopig onteigeningsbesluit van 27 januari 2021 samen met het onteigeningsplan D3_100 116_ONT_01 dd. 7/01/2021 en de projectnota ter inzage lagen;

Overwegende dat er tijdens het openbaar onderzoek bezwaren werden ingediend en overwegende dat de ingediende standpunten, opmerkingen en bezwaren allen werden weerlegd en verworpen in het verslag van het openbaar onderzoek houdende behandeling van de standpunten, opmerkingen en bezwaren;

Overwegende dat voor de gemotiveerde weerlegging van de ingediende standpunten, opmerkingen en bezwaren teruggevallen kan worden op de motieven zoals deze zijn weergegeven in het verslag van het openbaar onderzoek houdende behandeling van de standpunten, opmerkingen en bezwaren die geuit zijn tijdens het openbaar onderzoek;

Overwegende dat de behandeling van de standpunten, opmerkingen en bezwaren in het verslag definitief wordt bijgetreden en voornoemd verslag wordt gevoegd als bijlage bij onderhavig besluit en hier integraal deel van uitmaakt.

9. Gestaaft verzoek tot zelfrealisatie

Overwegende dat een verzoek tot zelfrealisatie is uitgesloten overeenkomstig artikel 24, § 4 van het Vlaams Onteigeningsdecreet.

Overwegende dat er tijdens het openbaar onderzoek geen gestaaft verzoek tot zelfrealisatie werd ingediend.

10. Machtiging tot onteigening

Overwegende dat overeenkomstig artikel 8 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 en artikel 2 tot en met 5 van het bijhorende Uitvoeringsbesluit om een machtiging werd verzocht bij de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Overwegende dat de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken op 16 juni 2021 machtiging heeft verleend aan De Vlaamse Waterweg nv om het definitief onteigeningsbesluit vast te stellen;

Overwegende dat voornoemd machtigingsbesluit wordt gevoegd als bijlage bij onderhavig besluit en hier integraal deel van uitmaakt.

11. Onderhandelingen

Overwegende dat de afdeling Vastgoedtransacties van de Vlaamse Belastingdienst, die gemachtigd is om in naam van De Vlaamse Waterweg nv onderhandelingen te voeren, met al de te onteigenen partijen reeds de nodige onderhandelingen heeft gevoerd;

Overwegende dat zowel de onderhandelingen die voorafgaand de voorlopige vaststelling van het onteigeningsbesluit hebben plaats gevonden als de onderhandelingen die tot op heden hebben plaatsgevonden, niet het gewenste resultaat hebben bereikt;

Overwegende dat de bewijzen van onderhandeling of van de poging tot onderhandeling werden gevoegd in het aanvraagdossier bij het verzoek tot machtiging tot onteigening aan de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Overwegende dat thans op basis van de gevoerde onderhandelingen geen minnelijk akkoord kon worden bereikt met al de te onteigenen partijen om de bovenvermelde te onteigenen onroerende goederen minnelijk te verwerven;

Overwegende dat in de periode tussen de vaststelling van het voorlopig onteigeningsbesluit tot op heden een minnelijk akkoord kon bereikt worden met de eigenaars (en houders van zakelijke rechten) van de innemingen 17, 66, 92, 127 en 128 respectievelijk de percelen kadastraal gekend als Mene, 1^e afdeling – sectie E nummers 1005E18, 1005/8, 1005/9, 1004K4 en kadastraal gekend als Mene, 1^e afdeling – sectie D nummer 115S2 zoals aangeduid in gele tint op het onteigeningsplan D3 100_116_ONT_01;

Overwegende dat de in het voorlopig onteigeningsbesluit voorziene minnelijke onderhandelingstermijn van 120 dagen overeenkomstig artikel 15 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 aangevat werd op 27 februari 2021 en dat deze termijn bijgevolg op 27 juni 2021 verstreken is;

Overwegende dat conform artikel 29 van het Vlaams Onteigeningsdecreet een definitief onteigeningsbesluit vastgesteld dient te worden binnen een termijn van 90 dagen na de einddatum van het openbaar onderzoek als er geen verzoek tot zelfrealisatie is gedaan en dat de onteigenende instantie kan afwijken van deze termijn als ze oordeelt dat het met toepassing van artikel 15 noodzakelijk is;

Overwegende dat het openbaar onderzoek van 8 maart 2021 tot en met 6 april 2021 liep;

Overwegende dat het ingevolge de gevoerde onderhandelingen en de pogingen om via onderhandelingen de te onteigenen onroerende goederen minnelijk te verwerven noodzakelijk is gebleken om af te wijken van de termijnen van definitieve vaststelling van voorliggend onteigeningsbesluit.

12. Conclusie

Overwegende dat uit al het bovenstaande blijkt dat de onteigening noodzakelijk is en het algemeen belang dient. Dat het onteigeningsdoel niet kan worden gerealiseerd indien niet alle onroerende goederen verworven zijn;

Overwegende dat het onteigeningsdoel verder kadert binnen het algemeen belang dat De Vlaamse Waterweg nv als gewestelijk waterwegbeheerder dient ten uitvoer te leggen en te beheren;

Overwegende dat om deze redenen de verwerving van de nog niet minnelijk verworven onroerende goederen voor de realisatie van het algemeen nut noodzakelijk is en de onteigening door De Vlaamse Waterweg nv zich opdringt van de onroerende met innemingsnummer 8, 9, 15, 117, 122, 123, 124, 125 en 129 zoals afgebeeld op het onteigeningsplan D3_100 116_ONT_01 dd. 7/01/2021 en aldaar nader omschreven in de onteigeningstabel;

Bijgevolg dient het onteigeningsbesluit samen met:

- Het onteigeningsplan D3_100 116_ONT_01 dd. 7/01/2021;
- De projectnota;
- Het verslag van het openbaar onderzoek met de behandeling van de standpunten, opmerkingen en bezwaren die geuit zijn tijdens het openbaar onderzoek;
- De machtiging tot onteigening van 16 juni 2021 verleend door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

definitief te worden goedgekeurd en definitief te worden vastgesteld

Gelet op alle akten en overwegingen samengenomen;

Besluit:

Artikel 1: Het onteigeningsbesluit voor de modernisering van de Leie in de doortocht Menen, dat werd opgesteld in overeenstemming met artikel 28 van het Decreet betreffende onteigening voor het algemeen nut van 24 februari 2017, evenals de volgende bijlagen die integraal deel uitmaken van het onteigeningsbesluit:

- Het onteigeningsplan D3_100 116_ONT_01 dd. 7/01/2021;
- De projectnota;
- Het verslag van het openbaar onderzoek met de behandeling van de standpunten, opmerkingen en bezwaren die geuit zijn tijdens het openbaar onderzoek;
- De machtiging tot onteigening van 16 juni 2021 verleend door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;


worden definitief goedgekeurd en definitief vastgesteld.

Artikel 2: Een kopie van het definitief onteigeningsbesluit zal samen met haar bijlagen binnen de 15 werkdagen per beveiligde zending worden overgemaakt aan de te onteigenen partijen.

Artikel 3: Een uittreksel van het definitief onteigeningsbesluit zal worden bekend gemaakt in het Belgisch Staatsblad.

Hasselt, **13 JULI 2021** (datum)

Frieda Brepoels
voorzitter van de Raad van Bestuur


ir. Chris Danckaerts
gedelegeerd bestuurder