

Samenstelling:

Aanwezig:

Ferdi Heylen, voorzitter; Paul Verbeeck, burgemeester; Victor De Groof, schepen; Griet Van Olmen, schepen; Luc Luyten, schepen; Paul Laurijssen, schepen; Tom Covens, schepen; Leo Verelst, raadslid; Ingrid Van Wunsel, raadslid; Johan Van Dessel, raadslid; Andre Marien, raadslid; Inge Schoovaerts, raadslid; Dorien Van Assche, raadslid; Jan Verbraecken, raadslid; Ymke Govaerts, raadslid; Jonas Verwimp, raadslid; Charlotte Op de Beeck, raadslid; Jef De bruyn, raadslid; Els Herremans, raadslid; Stijn Lemmens, raadslid; Simon Kenens, raadslid; Annelies Van Looy, raadslid; Peter De Lens, raadslid; Charlotte Bats, raadslid; Nicholas Van der Veken, raadslid; Veerle Poelmans, algemeen directeur

Verontschuldigd:

Bert Celis, schepen; Danny Kerkhofs, raadslid

IR 8 Amendement van raadslid Simon Kenens: Definitieve vaststelling rooilijnplan Emilie van Praetpark **Goedgekeurd**

Stemming

Individuele stemming

- 16 stem(men) voor: Tom Covens; Victor De Groof; Peter De Lens; Jef De bruyn; Els Herremans; Ferdi Heylen; Simon Kenens; Paul Laurijssen; Luc Luyten; Charlotte Op de Beeck; Dorien Van Assche; Annelies Van Looy; Griet Van Olmen; Nicholas Van der Veken; Paul Verbeeck; Jonas Verwimp
- 9 stem(men) tegen: Charlotte Bats; Ymke Govaerts; Stijn Lemmens; Andre Marien; Inge Schoovaerts; Johan Van Dessel; Ingrid Van Wunsel; Jan Verbraecken; Leo Verelst

Amendement

Indiener(s):

Simon Kenens

Gericht aan:

Tijdstip van indienen:

3 juli 2024 21:00

Toelichting:

Aan de gemeenteraad wordt gevraagd om de tekst in bijlage inclusief de voorgestelde wijzigingen in rood aangeduid goed te keuren. Het voorstel van de beslissing blijft behouden zoals verwoord in het oorspronkelijke ontwerpbesluit, behoudens artikel 1, dat wordt aangepast als volgt:

De gemeenteraad stelt het rooilijnplan van het Emilie van Praetpark (Nieuwstraat-Zagerijstraat-Pastoriestraat) definitief vast.

Het rooilijndossier werd opgesteld door Landtec bvba, omvattende:

- Het rooilijnplan voor het Emilie van Praetpark.
- De tabel van getroffen eigenaars **waarvan 2 percelen uit de tabel worden verwijderd alsook de nummering op het plan wordt aangepast, conform de behandeling van de bezwaarschriften.**

Argumentatie

Een gemeentelijk rooilijnplan is, overeenkomstig artikel 2, 5° van het Decreet houdende de gemeentewegen:

“5° gemeentelijk rooilijnplan: grafisch verordenend plan waarbij de huidige en toekomstige grenzen van een of meer gemeentewegen worden bepaald. Het gemeentelijk rooilijnplan geeft een openbare bestemming aan de gronden die in de gemeenteweg opgenomen zijn of opgenomen zullen worden;”

Op basis van artikel 17 van het Decreet houdende de gemeentewegen stelt de gemeenteraad het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan voorlopig vast. Huidig besluit kadert in deze bevoegdheid van de gemeenteraad en zal het ontwerp van rooilijnplan, zoals opgemaakt door landmeter Wim Peers van Landtec bvba op 19 augustus 2022, voorlopig vaststellen als eerste stap in de procedure tot vaststelling van de nieuwe rooilijn.

Het voorlopig niet-ontwikkeld binnengebied, gelegen tussen de Pastoriestraat, Zagerijstraat, Nieuwstraat en Kessel-Dorp wordt hieronder afgebeeld:

FOTO

Dit binnengebied is ideaal om te worden aangesneden in functie van woonontwikkelingen, gelet op de centrale ligging vlak bij de kern van deelgemeente Kessel. Het binnengebied herbergt daarnaast ook heel wat andere kwaliteiten, waarbij mobiliteit in functie van de zachte weggebruiker voor de gemeente centraal staat.

Het opzet is het binnengebied doorwaadbaar te maken, opdat de trage weggebruiker dit binnengebied maximaal kan aanwenden om zich van de ene naar de andere kant van de gemeente te verplaatsen. Het algemeen belang van de inwoners van de gemeente Nijlen (in het bijzonder van de deelgemeente Kessel) staat hierbij centraal.

Vandaag is het binnengebied niet (volledig) ontsloten, zodat er een noodzaak bestaat een volledige nieuwe ontsluiting te voorzien voor dit binnengebied. Niet alleen de ontsluiting van het binnengebied wordt vooropgesteld met het rooilijnplan, maar ook de inrichting van het binnengebied als zodanig. Ook deze inrichting wordt volledig voorzien in functie van de inwoners van de gemeente en werd reeds ontworpen door LAND landschapsarchitecten. Het groene park, centraal in het binnengebied, zal volledig toegankelijk zijn voor het publiek. Het wordt ook autovrij ingericht, zodat het park werkelijk als veilige, groene ontmoetingsplaats kan dienstdoen binnen de deelgemeente Kessel.

De gemeente voorziet de verwerving van de innames via de gratis grondafstand. Indien bepaalde innames niet via de gratis grondafstand kunnen worden verworven, zal voor de realisatie van het rooilijnplan ook de onteigening kunnen worden toegepast (artikel 27 van het Decreet houdende de gemeentewegen). Er werden in het verleden reeds verschillende (omgevings)vergunningen verleend waarin de kosteloze grondafstand werd opgenomen als last **enerzijds, of samenwerkingsovereenkomsten afgesloten anderzijds**. Voor deze delen dient er uiteraard geen verwerving meer te gebeuren.

De verwerving van de ingetekende innames is bijgevolg noodzakelijk, opdat de gemeente:

- kan overgaan tot de daadwerkelijke realisatie van het rooilijnplan;
- de nodige werken kan uitvoeren voor de aanleg van de wegenis;
- de nodige werken kan uitvoeren voor de aanleg van het park;
- na de realisatie van de rooilijn het beheer, het onderhoud en het herstel van de wegenis en het park volledig op zich kan nemen.

Op basis van artikel 16, §2 van het decreet houdende de gemeentewegen bevat het gemeentelijk rooilijnplan minstens de volgende elementen:

- 1° de actuele en toekomstige rooilijn van de gemeenteweg
- 2° de kadastrale vermelding van de sectie, de nummers en de oppervlakte van de getroffen kadastrale percelen en onroerende goederen
- 3° de naam van de eigenaars van de getroffen kadastrale percelen en onroerende goederen volgens kadastrale gegevens of andere gegevens die voor het gemeentebestuur beschikbaar zijn.

Het rooilijnplan dat met huidig gemeenteraadsbesluit wordt goedgekeurd, bevat alle bovenvermelde elementen en voldoet bijgevolg aan het decreet houdende gemeentewegen.

Op basis van artikel 16, §3 van het Decreet houdende de gemeentewegen bevat het gemeentelijk rooilijnplan in voorkomend geval de volgende aanvullende elementen:

- 1° een berekening van de eventuele waardevermindering of waardevermeerdering van de gronden ten gevolge van de aanleg, wijziging of verplaatsing van een gemeenteweg overeenkomstig artikel 28
- 2° de nutsleidingen die door de wijziging of verplaatsing van de gemeenteweg op private eigendom zullen liggen

De artikelen 3 en 4 van het decreet houdende de gemeentewegen stellen:

“Dit decreet heeft tot doel om de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van de gemeentewegen te vrijwaren en te verbeteren, in het bijzonder om aan de huidige en toekomstige behoeften aan zachte mobiliteit te voldoen. Om de doelstelling, vermeld in het eerste lid, te realiseren voeren de gemeenten een geïntegreerd beleid, dat onder meer gericht is op:

- 1° de uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau;*
- 2° de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel op recreatief als op functioneel vlak.”*

“Bij beslissingen over wijzigingen van het gemeentelijk wegennet wordt minimaal rekening gehouden met de volgende principes:

- 1° wijzigingen van het gemeentelijk wegennet staan steeds ten dienste van het algemeen belang;*
- 2° een wijziging, verplaatsing of afschaffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel die afdoende wordt gemotiveerd;*
- 3° de verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen;*
- 4° wijzigingen aan het wegennet worden zo nodig beoordeeld in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief;*
- 5° bij de afweging voor wijzigingen aan het wegennet wordt rekening gehouden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder daarbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen.”*

Motivering inzake de overeenstemming met de artikelen 3 en 4 van het decreet houdende gemeentewegen

De vaststelling van het ontwerp van rooilijnplan kadert bij uitstek in de doelstellingen en principes die worden vooropgesteld in het Gemeentewegendecreet.

1. De uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau (artikel 3)

Een eerste principe waarmee rekening dient te worden gehouden bij wijzigingen aan het gemeentelijk wegennet is de uitbouw van een *veilig* wegennet op lokaal niveau. Het rooilijnplan voorziet de globale ontsluiting van het (voorlopig nog niet-ontwikkeld) binnengebied, ofwel het Emilie van Praetpark. Opzet van het rooilijnplan is het binnengebied autovrij te maken, zodat de trage weggebruiker maximaal kan profiteren van een veilig, autovrij netwerk van aangename wandelpaden om zich te verplaatsen doorheen deelgemeente Kessel.

Aangezien er met het ontwerp van rooilijnplan wordt voorzien in een scheiding tussen gemotoriseerde voertuigen en trage weggebruikers, is de vaststelling ervan alvast in overeenstemming met het eerste principe inzake de “veiligheid”. Ook betreft het een wegennet op lokaal niveau, zodat ook deze voorwaarde/principe wordt gerespecteerd.

2. Herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen (artikel 3)

Een tweede punt heeft betrekking op het herwaarderen of beschermen van een fijnmazig netwerk van trage wegen. Op vandaag is het betrokken binnengebied niet ontwikkeld of aangelegd. Het betreft een braakliggend terrein met veel potentieel. Aangezien de gemeente in het bijzonder een fijnmazig netwerk van trage wegen wil realiseren in het binnengebied (dat doorwaadbaar zal zijn en voor eenieder toegankelijk), wordt ook dit principe uit het decreet nageleefd. De vaststelling van het ontwerp van rooilijnplan draagt volledig bij aan deze principes.

3. Algemeen belang (artikel 4)

Het gemeentewegendecreet bepaalt uitdrukkelijk dat wijzigingen van het gemeentelijk wegennet steeds ten dienste staan van het algemeen belang.

De gemeenteraad stelt vast dat de vaststelling van het rooilijnplan (waarbij aldus de grens tussen het openbaar domein en de private aangelanden worden vastgelegd) volledig ten dienste staat van het algemeen belang. Zoals hoger reeds vermeld, is het de bedoeling het binnengebied aan te leggen door middel van een netwerk van trage wegen die voor het publiek (lees: inwoners van de deelgemeente Kessel (of verder) worden opengesteld. Deze trage wegen zijn een enorme meerwaarde in de kern van de gemeente en zullen ervoor zorgen dat de trage weggebruiker zich op een veilige en aangename manier van de ene naar de andere kant van de gemeente kan begeven zonder daarbij in conflict te komen met gemotoriseerde voertuigen.

Aangezien de inwoners van deelgemeente Kessel (en eventueel bij uitbreiding van de gemeente Nijlen als zodanig) een voordeel ondervinden van de aanleg van het netwerk van trage wegen in het binnengebied, wordt het algemeen belang gediend met de vaststelling van het ontwerp van rooilijnplan.

4. Wijziging, verplaatsing of afschaffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel die afdoende wordt gemotiveerd (artikel 4)

Met het voorliggend ontwerp van rooilijnplan wordt er geen gemeenteweg gewijzigd, verplaatst of afgeschaft, integendeel. Het ontwerp van rooilijnplan is er net op voorzien een nieuwe rooilijn vast te stellen, zodat de grens tussen het openbaar domein en de private aangelanden wordt vastgelegd voor de toekomst. Op basis van dit rooilijnplan kan de gemeente vervolgens overgaan tot realisatie ervan in de praktijk. Het vaststellen van een nieuwe rooilijn valt niet samen met de wijziging, verplaatsing of afschaffing van een reeds bestaande gemeenteweg.

5. Verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen (artikel 4)

Het decreet houdende de gemeentewegen bepaalt verder dat de verkeersveiligheid en ontsluiting van aangrenzende percelen steeds in acht worden genomen.

~~Op heden zijn de percelen die grenzen aan de nieuwe rooilijn onbebouwd en in eigendom van projectontwikkelaars.~~ De percelen die centraal in het binnengebied gelegen zijn kunnen op geen enkele manier problemen ondervinden in verband met verkeersveiligheid, aangezien de gemeente voorziet het binnengebied te voorzien van een fijnmazig netwerk van trage wegen zonder inmenging van gemotoriseerde voertuigen.

Daarnaast geldt dat de percelen centraal in het binnengebied op heden niet ontsloten zijn, zodat zij ingevolge de aanleg van een nieuwe wegenis alleen maar bevoordeeld worden aangezien er op dat moment een publieke ontsluiting zal worden aangelegd.

Voor de percelen aan de rand van het binnengebied geldt op vlak van ontsluiting dat zij geen te allen tijde ontsloten blijven/zijn, ook na de vaststelling van het nieuwe rooilijnplan. Deze vaststelling heeft geen enkele invloed op het ontsloten karakter van de omliggende percelen. Sterker nog: percelen die niet (voldoende) ontsloten zouden zijn, kunnen in de toekomst mee profiteren van de aanleg van de wegenis.

Op vlak van verkeersveiligheid gelden de volgende overwegingen:

- Het centraal hart van het binnengebied wordt autovrij voorzien in de toekomst.
- Het rooilijnplan voorziet in vier aparte toegangswegen tot het binnengebied voor gemotoriseerde voertuigen, nl. de Zagerijstraat, de Pastoriestraat (2x) en de Nieuwstraat. Deze verdeling zorgt ervoor dat de omgeving niet wordt belast met veelvuldig verkeer dat zich van en naar het binnengebied begeeft, integendeel: het verkeer kan zich hierdoor verspreid afwickelen, hetgeen een aanzienlijke meerwaarde biedt ten opzichte van een afwikkeling via één toegangsweg.
- Voor de vier “toegangen” tot het binnengebied wordt voorzien in een voldoende brede weg, opdat gemotoriseerde voertuigen zich op een voldoende veilige wijze kunnen verplaatsen en daarbij niet in conflict komen met de trage weggebruiker. Zoals hoger aangegeven zal er – voor wat betreft het centraal deel van het binnengebied – hoe dan ook geen conflictsituatie ontstaan tussen de beide types van weggebruiker.
- De gemeenteraad legde nog geen concreet scenario vast (verkeersreglement) voor de vier invalswegen. In het bijzonder voor de Zagerijstraat is hier een bezorgdheid bij de buurt. Met dit besluit neemt de gemeenteraad dan ook het engagement om een participatietraject met de bewoners op te starten in functie van de verkeersafwikkeling (i.f.v. concrete projectvragen). ~~Verschillende scenario’s (zie behandeling bezwaarschrift 3(.2)) zijn hier op een veilige manier mogelijk, met dit besluit wil de GR geen voorafname doen zonder dit met de buurt te bespreken.~~

6. Gemeentegrensoverschrijdend perspectief

De voorlopige vaststelling van het ontwerp van rooilijnplan heeft geen gemeentegrensoverschrijdende impact nu het gaat om de ontsluiting van één lokaal binnengebied.

7. Actuele functie van de gemeenteweg en behoeften van toekomstige generaties – ruimtelijke behoeften afwegen

Heden ligt er in het binnengebied (nog) geen gemeenteweg, zodat de actuele functie ervan niet in rekening kan worden genomen. Enkele invalswegen naar het binnengebied (Zagerijstraat en zuidelijke Nieuwstraat) zijn op vandaag wel reeds gedeeltelijk aanwezig als gemeenteweg. De actuele functie van deze gemeentewegen heeft louter betrekking op het ontsluiten van het bestemmingsverkeer van de lokale bewoners van de respectieve straten. Deze actuele functie komt niet in het gedrang door de vaststelling van het ontwerp van rooilijnplan, aangezien hiermee slechts de feitelijke situatie wordt verankerd in een rooilijnplan. De actuele functie blijft bijgevolg ongewijzigd aanwezig. Het rooilijnplan verandert hier niets aan.

Met de behoeften van de toekomstige generaties wordt maximaal rekening gehouden in het ontwerp van rooilijnplan, doordat er centraal in het binnengebied wordt voorzien te werken met een netwerk van trage wegen. Bij een eventuele latere ontwikkeling van het binnengebied heeft de toekomstige generatie die zich er gaat vestigen, **alsook de passanten**, uiteraard belang bij een aangename omgeving met bijhorende, veilige wegenis. De behoeften van de toekomstige generaties worden hiermee ingevuld zonder afbreuk te doen aan de huidige generatie/actuele functie van de reeds bestaande wegenissen.

Gelet op bovenstaande overwegingen, kan men vaststellen dat de doelstellingen en principes van het decreet houdende de gemeentewegen worden gerespecteerd binnen het ontwerp van rooilijnplan dat ter voorlopige goedkeuring voorligt.

Openbaar onderzoek - Behandeling bezwaarschriften

In zitting van de gemeenteraad van 26 maart 2024 werd het rooilijnplan voor de realisatie van het Emilie Van Praetpark voorlopig vastgesteld.

Over deze voorlopige vaststelling werd een openbaar onderzoek georganiseerd van 15 april 2024 tot en met 15 mei 2024. Er werden in totaal 11 bezwaarschriften ingediend en één opmerking overgemaakt door IOK. Eén van de bezwaarschriften werd ondertekend door meerdere buurtbewoners.

De provincie Antwerpen laat met haar advies van 3 mei 2024 weten geen opmerkingen te hebben bij het rooilijnplan.

In wat volgt zullen de bezwaren worden besproken. Identieke bezwaren worden slechts één keer beantwoord en niet telkens hernomen.

A. Bezwaarschrift nr. 1

1. Opmerking in verband met aangrenzende eigenaars

Samenvatting van het bezwaar

Eén van de bezwaarindieners stelt dat haar perceel ook grenst aan de nieuwe rooilijn en wel bebouwd is, alsook dat zij geen ontwikkelaar is. In het besluit van de gemeenteraad inzake de voorlopige vaststelling wordt opgemerkt dat “de percelen die grenzen aan de nieuwe rooilijn onbebouwd zijn en in eigendom van projectontwikkelaars”.

Behandeling van het bezwaar

Het is correct dat ook het (bebouwd) perceel van de bezwaarindiener grenst aan de nieuwe rooilijn en dat zij geen ontwikkelaar is. Het bezwaar is echter niet relevant in het kader van het openbaar onderzoek, want geeft niet meer dan een feitelijke vaststelling van de bestaande

toestand. Wie er eigenaar is van de aanpalende percelen is bijgevolg niet relevant in functie van de vaststelling van de rooilijn.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

2. Gratis grondafstand

Samenvatting van het bezwaar

De bezwaarindiener merkt op dat zij niet akkoord gaat met het vrijwillig afstaan van haar grond voor de realisatie van het rooilijnplan. Zij vraagt kopie van de overeenkomsten/beslissingen waarin de grondafstand zou zijn vastgesteld.

Behandeling van het bezwaar

Het eigendom van de bezwaarindiener wordt opgenomen in de tabel der getroffen eigenaars. Met de bezwaarindiener bestaat geen overeenkomst inhoudende grondafstand, zodat hiervan ook geen afschrift kan worden overgemaakt. Echter zal deze grondafstand als last worden opgelegd in een eventuele toekomstige omgevingsvergunning.

Wordt er geen omgevingsvergunning aangevraagd, geldt dat de overheid – indien dit nodig zou zijn voor de realisatie van de nieuwe rooilijn – tot onteigening kan overgaan.

Los van het voorgaande stelt de gemeente vast dat de feitelijke rooilijn ter hoogte van het perceel van de bezwaarindiener quasi volledig overeenstemt met de rooilijn die thans voorlopig werd vastgesteld. Voor de aanleg van de wegenis overeenkomstig de nieuwe rooilijn zal haar eigendom bijgevolg gevrijwaard worden. Het deel van het eigendom van bezwaarindiener dat wordt getroffen door de rooilijn zou uitsluitend worden aangewend als berm van de weg, waarbij het aangewezen is het materiaalgebruik van het Emilie Van Praetpark door te trekken.

Dat bezwaarindiener het oneens is met de inname van haar eigendom (voor zoveel als nodig), impliceert bovendien niet dat de vaststelling van het rooilijnplan met een onwettigheid gepaard gaat. De vaststelling van een rooilijnplan gaat klassiek gepaard met eigendom innames.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

3. Persoonlijke nadelen van de grondafstand

Samenvatting van het bezwaar

Volgens de bezwaarindiener moet zij een groot stuk tuin afgeven om toekomstige woonprojecten te voorzien van een parkeerplaats, omdat de verbreding van de weg noodzakelijk is voor de bereikbaarheid van de parkeerplaatsen. De waarde van haar huis zou enorm dalen.

Behandeling van het bezwaar

Zoals hoger reeds werd aangemerkt zal er voor de realisatie van de rooilijn niet aan het eigendom van bezwaarindiener worden geraakt. Het deel van haar eigendom dat als inneming staat ingetekend op het rooilijnplan zal dienstdoen als berm, waarbij enkel wordt voorzien het materiaalgebruik van het park door te trekken, opdat één geheel ontstaat. Van een verlies van de tuin is bijgevolg geen sprake, net zomin als er sprake is of zal zijn van een waardevermindering van het eigendom.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

4. Opmerking in verband met het participatieproject

Samenvatting van het bezwaar

De bezwaarindiener geeft aan dat ze nog niet werd uitgenodigd om in gesprek te gaan met de gemeente.

Behandeling van het bezwaar

Dit bezwaar heeft geen betrekking op de voorlopige vaststelling van het rooilijnplan en is bijgevolg niet relevant in het kader van het openbaar onderzoek.

Naar aanleiding van de ontvangen bezwaarschriften, werd op 19 juni 2024 een infomoment georganiseerd waarvoor de inwoners van **en rond de Zagerijstraat (waar de meeste bezwaren vandaan komen) en de bezwaarindieners** werden uitgenodigd. Tijdens dit moment konden vragen gesteld worden inzake het rooilijnplan en de bijhorende procedure (zie samenvattend verslag in bijlage).

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

B. Bezwaarschrift nr. 2

1. Opmerking in verband met onduidelijkheid en onjuistheid van het rooilijnplan

Samenvatting van het bezwaar

De bezwaarindiener merkt op dat het rooilijnplan onduidelijkheden en onjuistheden zou bevatten:

- Verschillende percelen zouden met hun oude kadastrummer worden vermeld.
- Er zou een correcte aanduiding van verschillende recente wooneenheden ontbreken op het plan.
- Het niet gebruiken van de actuele rooilijnen zou in strijd zijn met het gemeentewegendecreet.
- Perceelnummer 162n10 zou niet terug te vinden zijn op het rooiplan. Een deel van dit perceel zou recentelijk zijn afgesplitst en overgedragen aan de gemeente. De bezwaarindiener vraagt zich af of deze afstand van grond overeenstemt met het huidige rooilijnplan.
- **Waarom werden de woningen met nrs. 26 en 28 opgenomen in de tabel der getroffen eigenaars?**
- Er zou sprake zijn van onduidelijkheid over de legende wat betreft de lichtblauwe en donkerblauwe kleur.
- De oppervlaktes van de percelen worden niet vermeld op het rooilijnplan.
- Details over de waardevermeerdering of waardevermindering zouden ontbreken.

Behandeling van het bezwaar

De perceelnummers 162v7 en 162w7 zijn inderdaad inmiddels gewijzigd naar de perceelnummers 162k10 en 162h10. Deze vaststelling doet evenwel geen afbreuk aan de correcte vaststelling van het rooilijnplan. Kennelijk is de bezwaarindiener op de hoogte wat de huidige kadastrale nummers van de betrokken percelen is, zodat ook niet valt in te zien waarom dit bezwaar relevant is.

Dat er enkele wooneenheden zouden ontbreken op het plan, is verder ook niet relevant voor de vaststelling van de nieuwe rooilijn. Een rooilijnplan wordt opgemaakt om de grens tussen de openbare weg en de private aangelanden vast te stellen. Welke constructies er zich op de private

percelen bevinden, is daarbij niet van belang en heeft ook geen invloed op de vaststelling van het rooilijnplan. De gemeente maakt overigens correct gebruik van de actuele rooilijn, anders dan wat de bezwaarindiener stelt. De huidige/actuele rooilijn is op vandaag, bij gebrek aan een rooilijnplan voor de betrokken zone, de feitelijke rooilijn. Deze wordt op basis van het vastgesteld rooilijnplan correct weergegeven, zodat aan de vereisten van het Gemeentewegendecreet wordt voldaan.

Perceel 162n10 maakt volgens de bezwaarindiener reeds deel uit van het openbaar domein (gratis grondafstand). Het rooilijnplan bevestigt eenvoudigweg deze opname in het openbaar domein door de rooilijn alzo in te tekenen dat deze overeenstemt met de reeds bestaande feitelijke situatie, dus rekening houdende met de reeds doorgevoerde grondafstand. **Voor percelen 162K10 en 162H10 is de grondafstand reeds gebeurd, en dus niet meer van toepassing. Betreffende eigenaars omvatten aldus geen getroffen eigenaars meer, en worden uit de tabel gehaald.**

Wat betreft de kleuren van de legende geldt dat de lichtblauwe lijnen op het plan de perceelsgrenzen aanduiden. Deze lijnen hebben bijgevolg geen uitstaans met de nieuwe rooilijn. Aangezien er voor het Emilie Van Praetpark en de straten die ernaartoe leiden nog geen rooilijnplan voorhanden is, valt de bestaande rooilijn samen met de feitelijke toestand, waarbij de rode lijn zeer duidelijk de nieuwe, juridische rooilijn uitmaakt op basis van het rooilijnplan. Enkel de zones waarvoor een formele rooilijn reeds vastligt, worden in donkerblauwe dan wel zwarte kleur aangeduid, afhankelijk van “af te schaffen” dan wel “te behouden”.

Aangezien er dus geen bestaande juridische rooilijn is, en enkel de feitelijke rooilijn voorhanden is, zijn er weinig rooilijnen “af te schaffen” en voornamelijk slechts de nieuwe rooilijn vast te leggen. Het rooilijnplan beperkt zich verder tot de projectzone. Een **groot** deel van de huidige, feitelijke rooilijn valt reeds samen met de toekomstige rooilijn gekoppeld aan het Emilie Van Praetpark. Deze feitelijke rooilijn werd gerealiseerd door de opname van een last tot grondafstand in recent verleende omgevingsvergunningen. Het rooilijnplan strekt zich tot deze eigendommen – die dus reeds deel uitmaken van het openbaar domein – dan ook niet uit, reden waarom de grenzen van het rooilijnplan zijn wat ze zijn.

Verder geldt dat de oppervlaktes van de getroffen percelen wel degelijk worden vermeld op het rooilijnplan, in de tabel van de getroffen eigenaars (links bovenaan het plan). Deze opmerking is bijgevolg onjuist.

Een berekening van de eventuele waardevermindering of waardevermeerdering is een optioneel of aanvullend element in een gemeentelijk rooilijnplan. Quasi alle eigendommen **worden** via een gratis grondafstand (hetzij via de omgevingsvergunningen die werden verleend, hetzij via de samenwerkingsovereenkomsten die werden gesloten) opgenomen in het openbaar domein; ~~zodat het rooilijnplan niets meer doet dan zuiver de bestaande feitelijke toestand bevestigen.~~ Deze bevestiging impliceert alzo geen waardevermeerdering noch -vermindering, zodat deze gegevens niet moesten worden opgenomen in het rooilijnplan.

Op grond van de opmerkingen geuit tijdens het openbaar onderzoek kunnen wijzigingen worden aangebracht aan het rooilijnplan (artikel 17, §5, tweede lid Gemeentewegendecreet). De kadastrumnummers zullen bij de definitieve vaststelling worden geactualiseerd en de recent bijgebouwde woningen zullen worden toegevoegd op het plan. Het perceel 162n10 zal uitdrukkelijk zo worden benoemd in het definitieve plan.

Het bezwaar wordt deels weerhouden.

2. Ontbreken van een voorafgaand participatieproject

Zie hoger: reeds behandeld.

Er geldt geen verplichting tot het organiseren van participatie. De belanghebbenden kunnen, in het kader van het openbaar onderzoek, hun bezorgdheden en opmerkingen doen gelden.

Dat men bezorgd is over de latere invulling van het Emilie Van Praetpark, kan worden begrepen. Echter dient de gemeenteraad zich bij de vaststelling van de rooilijn in beginsel te beperken tot de behandeling van de bezwaren die verband houden met deze rooilijn. Eender welk project dat later wordt voorzien zal een eigen omgevingsvergunningsaanvraag moeten indienen en zal individueel worden beoordeeld, ook op vlak van mobiliteitsimpact.

Daarvoor is het college van burgemeester en schepenen bevoegd, niet de gemeenteraad in het kader van haar bevoegdheid tot vaststelling van een gemeentelijk rooilijnplan.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

3. Vragen in verband met de vrijwillige grondafstand

Zie hoger: reeds behandeld.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

4. Vragen in verband met het algemeen belang van het rooilijnplan

Samenvatting van het bezwaar

De bezwaarindiener merkt op dat zij de voorkeur geeft aan een heldere, duidelijke motivatie wat betreft het algemeen belang. Volgens haar geldt het rooilijnplan enkel als voorbereiding van het woonpark. Als het belang van de huidige buurtbewoners daadwerkelijk in rekening zou worden genomen, zou de gemeente geluisterd hebben naar de bezorgdheden van deze huidige buurtbewoners.

Behandeling van het bezwaar

De aanleg van de wegenis – in functie waarvan het rooilijnplan wordt vastgesteld – kadert in het algemeen belang. De motivering daarover in het besluit tot voorlopige vaststelling is duidelijk. Voor wat betreft de interne wegenis gaat het om publiek toegankelijke trage wegen in een groen park. Dat eenieder daarvan gebruik kan maken (en dus niet uitsluitend de toekomstige bewoners) spreekt voor zich.

Bedoeling is also inderdaad, cf. het Gemeentewegendecreet, een fijnmazig netwerk van trage wegen creëren, omkadert door groene structuren in een park dat toegankelijk is voor de inwoners van Kessel (en bij uitbreiding Nijlen).

Ook de latere inrichting van het park met woonontwikkelingen kadert in het algemeen belang. Uiteraard gaat hiermee een klein deel “privaat belang” gepaard, maar dit is – overeenkomstig de rechtspraak van de Raad van State – geen probleem.

Het opzet van het rooilijnplan is echter een coherent geheel te creëren van wegen die van en naar het park leiden en die voor eenieder (ook voor de huidige buurtbewoners) een opwaardering betekenen van de omgeving én bovendien ook het toekomstig verkeer verdeeld te laten afwikkelen. Ook dit is in het voordeel van het ruimer publiek en dus in het algemeen belang.

Daarnaast benadrukt de gemeenteraad ook dat de latere ontwikkeling van het park zelf (i.e. met woongelegenheden) volledig kadert in het Beeldkwaliteitsplan van de gemeente Nijlen dat vooropstelt dat de kernen worden versterkt en verdicht. Dit Beeldkwaliteitsplan is unaniem goedgekeurd door de gemeenteraad en impliceert bijgevolg een gedragen beleid dat het

algemeen belang vooropstelt. Uiteraard ontstaat met de ontwikkeling van het park een prachtige groene zone voor elke Kesselaar (en Nijlenaar in het algemeen), zodat ook de aanleg van het park in het algemeen belang is.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

5. Verkeersveiligheid en mobiliteit

Samenvatting van het bezwaar

De bezwaarindiener merkt op dat er nog verschillende vragen rijzen bij het vooropgesteld rooilijnplan, specifiek wat betreft de verkeersveiligheid.

- Wat is een voldoende brede weg?
- Is de Zagerijstraat wel toereikend als toegangsweg voor het grootschalig bouwproject?
- Waarom krijgt het tweede deel van de Zagerijstraat een breedte van meer dan 13 meter?
- Hoe voorzien de vier toegangswegen tot voldoende parkeergelegenheid als het binnengebied uitsluitend toegankelijk is voor niet-gemotoriseerd verkeer? Houdt het rooilijnplan hier rekening mee?
- Hoe zal het werfverkeer worden geregeld tijdens de aanleg van het park? We zien graag één totale aanpak van het rooilijnplan, de aanleg van de weg, het park én de woningen.

Behandeling van het bezwaar

De breedtes van de toegangswegen zijn afgestemd enerzijds op de feitelijke, bestaande situatie langs de invalswegen en anderzijds op de noodzaak om een veilig en toegankelijk wegennet te voorzien voor eenieder. De huidige wegbreedtes worden – waar ze niet worden aangepast – als voldoende beschouwd precies omdat de gemeente voorziet in verschillende toegangswegen tot het park. Op die manier wikkelt het verkeer verspreid af en ontstaan er geen problemen op één van de toegangswegen door verzadiging. Op die manier kan – zoals reeds jaren het geval is – veilig worden afgewikkeld, ook via bijvoorbeeld de Zagerijstraat. Deze laatste is overigens de laatste jaren in volle ontwikkeling, waarbij nieuwe woningen worden opgetrokken die bijkomende vervoersbewegingen met zich brengen.

Belangrijk is nog dat het rooilijnplan zich beperkt tot de projectzone op die locaties waar de feitelijke rooilijn nog niet overeenstemt met de nodige rooilijn voor de aanleg van de wegenis. Zoals hoger toegelicht, heeft de gemeente bij elke omgevingsvergunningaanvraag die werd goedgekeurd door het schepencollege voorzien in een last tot gratis grondafstand. Vooral in de Zagerijstraat zijn er de laatste jaren verschillende zulke vergunningen tot stand gekomen. Op die manier heeft de gemeente de afgelopen jaren reeds **de meeste** eigendommen verworven, met oog op de aanleg van de wegenis **en aanhorigheden**. De overige, nog niet-verworven, eigendommen worden daarom thans in het rooilijnplan opgenomen als innames. Het einde van de Zagerijstraat (aan de zijde van het park) is om die reden betrokken in het rooilijnplan, terwijl het eerste deel van de Zagerijstraat dat niet is. Voor dit eerste deel stemt immers de feitelijke rooilijn reeds overeen met de te realiseren rooilijn, zodat deze niet dienden te worden opgenomen in het rooilijnplan dat zich beperkt tot de projectzone.

De opmerking in verband met de toegangswegen en de parkeergelegenheid dient te worden beoordeeld op het moment dat er een aanvraag wordt ingediend voor een concreet project. Aangezien het rooilijnplan voorziet dat de interne wegenis in het park niet wordt opengesteld voor gemotoriseerde voertuigen, zullen ontwikkelaars daarmee in de toekomst rekening moeten houden bij de intekening van hun parkeerplaatsen. Met andere woorden: zij zullen de parking zodanig moeten inplanten dat deze zich aan de kant van het park bevindt, zodat de toekomstige

bewoners met hun wagen niet het park inrijden en daar de trage weggebruiker hinderen/in gevaar brengen. Hiermee wordt bijgevolg voldoende rekening gehouden in het voorliggende rooilijnplan, waarnaar de ontwikkelaars zich zullen moeten schikken.

De gemeenteraad kan zich verder ook niet uitspreken over de manier waarop het werfverkeer zal worden geregeld op het moment dat men de werken start. Dit aspect maakt immers geen deel uit van haar beoordelingsbevoegdheid in het kader van de vaststelling van het rooilijnplan. Alleszins geldt dat de gemeente (het college van burgemeester en schepenen) bij de beoordeling van de vergunningsaanvragen voor de stedenbouwkundige handelingen een voorwaarde kan opleggen die stelt dat de toegankelijkheid/bereikbaarheid van de percelen aan de rand van het park steeds moet worden gegarandeerd.

De vraag naar een totale aanpak is niet aan de orde. Het rooilijnplan wordt autonoom vastgesteld door de gemeenteraad, in functie van de ontsluiting van het park. De gemeente is geen eigenaar van de gronden binnen het park, en kan hiertoe bijgevolg geen globale aanvraag indienen. Het initiatiefrecht voor de ontwikkeling van de bouwvelden zelf ligt in handen van de ontwikkelaars in kwestie. In de marge wordt nog opgemerkt dat de gemeente eerder reeds een geïntegreerde aanvraag indiende waarin zowel de zaak der wegen als de stedenbouwkundige handelingen voor de wegenis en het park lagen vervat. Ook deze aanvraag botste echter op protest van de buurtbewoners.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

C. Bezwaarschrift nr. 3

1. Overleg met de bewoners

Samenvatting van het bezwaar

De bezwaarindiener merkt op dat hij nog geen uitnodiging mocht ontvangen om in overleg te treden met de gemeente. Participatie zou volgens de bezwaarindiener niet aan de orde zijn omdat de Zagerijstraat volgens hem nog privaat domein is en omdat de gemeente dus uitgaat van een verkeerde premisse. Over wat nog niet is, moet volgens de bezwaarindiener ook niet worden overlegd.

Behandeling van het bezwaar

Los van wat hoger reeds werd opgemerkt in verband met het participatietraject, wenst de gemeente nog op te merken dat de Zagerijstraat geen privaat domein is, minstens wordt dit niet aangetoond. Bovendien geldt dat het statuut van een gemeenteweg niet gekoppeld is aan het eigendomsrecht. Een gemeenteweg (lees: een publiek toegankelijke weg) kan in principe ook een private eigenaar hebben. Alleszins geldt dat het bezwaar niet relevant is in het kader van de vaststelling van het rooilijnplan, zodat het geen verdere repliek behoeft.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

2. De geplande inrichting kadert in een groter project

Samenvatting van het bezwaar

De bezwaarindiener meent dat de mobiliteit, verkeersveiligheid etc. nu reeds moeten worden beoordeeld en deze beoordeling niet kan wachten tot een later moment, moment waarop de omgevingsvergunningen voor de aanleg van het park worden ingediend. De bezwaarindiener verwijst nog naar het MB van 14 september 2023 waarin werd geoordeeld dat de impact niet voldoende werd beoordeeld door de gemeenteraad.

Behandeling van het bezwaar

Zoals de gemeente reeds bij herhaling heeft gesteld, is de gemeenteraad niet bevoegd om te oordelen over de mobiliteitsimpact van toekomstige projecten. Dit eenvoudigweg omdat (1) deze projecten thans niet worden aangevraagd en (2) het daartoe bevoegde orgaan het schepencollege is. Tijdens de verschillende voorgaanden werd dit bezwaar reeds bij herhaling geformuleerd en telkens verworpen. Indien de gemeenteraad daarover toch zou oordelen, gaat zij haar bevoegdheid te buiten en neemt zij een onwettig besluit. Een en ander volgt uit de regelgeving die ter zake van toepassing is en is bijgevolg niet voor enige betwisting vatbaar.

Wél geldt dat de gemeenteraad inderdaad de impact moet onderzoeken in het kader van de rooilijnprocedure die zij thans volgt. Dit impliceert evenwel niet dat zij moet nagaan wat de impact is van een onbekend, toekomstig en dus hypothetisch project (voor zover dit al mogelijk zou zijn).

De impact van het rooilijnplan wordt concreet gemotiveerd als volgt:

- De vier invalswegen zorgen voor een verspreide afwikkeling van het verkeer, waardoor geen van deze invalswegen en bij uitbreiding de huidige buurtbewoners hinder ondervindt ingevolge het nieuwe rooilijnplan.
- Het opzet is precies ervoor zorgen dat de gemotoriseerde voertuigen gestaag en verspreid afwikkelen, hetgeen de verkeersveiligheid ten goede komt.
- Het autovrij maken van het binnengebied zelf (enkel trage wegen) is hoe dan ook een pluspunt voor de verkeersveiligheid. Dit is niet voor enige zinvolle betwisting vatbaar.
- Het rooilijnplan ~~voorziet~~ **biedt ruimte voor** een kwalitatieve aanleg van de invalswegen met de nodige bermen, een goed wegdek etc. hetgeen de verkeersveiligheid en toegankelijkheid alleen maar ten goede komt.

Verschillende scenario's zijn hier op een veilige manier mogelijk, met dit besluit wil de GR geen voorafname doen zonder dit met de buurt te bespreken. Voor de Zagerijstraat zijn volgende scenario's mogelijk;

1. Enkelrichting vanuit de Zagerijstraat: het invoeren van enkelrichtingverkeer in de Zagerijstraat komt ten goede aan de verkeersveiligheid, onder meer omdat er geen conflictsituaties kunnen ontstaan tussen voertuigen die met elkaar willen kruisen. De verkeersdoorstroming zal daardoor op een georganiseerde en veilige manier verlopen. Door het invoeren van enkelrichting zal er ook geen verhoging zijn van het aantal vervoersbewegingen ten opzichten van de huidige situatie daar er enkel heen en geen terugrijbewegingen gebeuren. Het spreekt voor zich dat het invoeren van eenrichtingsverkeer aldus een optie is die een positief effect zou hebben op de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid, zodat de mobiliteitsimpact van dit scenario gunstig wordt beoordeeld.
2. Enkelrichting vanuit de Nieuwstraat: het invoeren van enkelrichtingverkeer vanuit de Nieuwstraat om alzo verder af te wikkelen richting de Zagerijstraat in enkelrichting is, net zoals het eerste scenario, als gunstig te beschouwen. Opnieuw geldt in dit scenario dat er slechts in één richting gemotoriseerde voertuigen zullen bewegen, zodat er geen conflictsituaties zullen ontstaan. Door het invoeren van enkelrichting zal er ook geen verhoging zijn van het aantal vervoersbewegingen ten opzichte van de huidige situatie daar er enkel heen en geen terugrijbewegingen gebeuren. De verkeersveiligheid zal er daardoor op vooruit gaan en het verkeer zal ook in deze situatie op een georganiseerde manier afwikkelen zodat er voor de omgeving geen hinder ontstaat.

3. Knip in de Zagerijstraat (voor ontwikkeling): het voorzien van een “knip” aan het einde van de Zagerijstraat zal ervoor zorgen dat er uitsluitend bestemmingsverkeer van de Zagerijstraat de straat zal inrijden. Het verkeer afkomstig van de woonontwikkelingen in het Emilie Van Praetpark zal dan niet afwikkelen via de Zagerijstraat, hetgeen betekent dat de huidige situatie onveranderd blijft voor de Zagerijstraat zelf. Het behoeft geen uitvoerige toelichting dat dit scenario geen mobiliteitsimpact heeft op de Zagerijstraat, aangezien de situatie in dit scenario ongewijzigd is en aldus niet voor enige hinder kan zorgen. In dit scenario zal er sprake zijn van tweerichtingsverkeer, doch enkel afkomstig van de huidige bewoners van de Zagerijstraat, zodat er ook geen sprake is van een toename in het aantal verkeersbewegingen.
4. Knip in de Zagerijstraat (achter ontwikkeling): het voorzien van een “knip” aan het einde van de Zagerijstraat, achter de ontwikkeling, zou zorgen voor een ontsluiting langs de Zagerijstraat voor de bijkomende wooneenheden. Dit vraagt om een aanpassing van de bestaande wegenis, en er dient zorgvuldig bekeken te worden of deze optie een mogelijkheid vormt.

In de twee laatste scenario's zal de knip niet gelden voor huisvuilophaling en hulpdiensten, wat een positief effect heeft op de mobiliteitsimpact van dit scenario. Elk van de scenarios zullen in de toekomst gepaard gaan met weg en rioleringwerken in de Zagerijstraat.

Concluderend kan voor de Zagerijstraat worden gesteld dat de situatie er voor de eerste 3 scenario's op vooruit zal gaan (door de invoering van eenrichtingsverkeer) dan wel het status quo handhaaft (door de invoering van een knip). Het vierde scenario kan een impact hebben, waarbij zorgvuldig dient nagegaan te worden of deze wel een mogelijkheid omvat o.b.v. een concrete ontwikkelingsvraag.

Wat de Nieuwstraat en Pastoriestraat betreft, deze fungeren beide als wijkontsluitingswegen. Bovendien geldt dat de globale impact – in de mate van het mogelijke – reeds in kaart werd gebracht bij de opmaak van het Masterplan voor het park in 2020. Uit deze analyse, die reeds rekening hield met de huidige ontsluiting, blijkt dat de impact aanvaardbaar is.

In verband met het MB van 14 september 2023 merkt de gemeenteraad nog op dat tegen dit besluit een vernietigingsberoep hangende is bij de Raad van State, die hierover nog uitspraak zal moeten doen.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

3. De uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau

Samenvatting van het bezwaar

De bezwaarindiener merkt de volgende zaken op:

- Een aantal aanpalende eigenaars zijn geen projectontwikkelaar
- De omliggende straten zullen hinder ondervinden omdat het park zelf autovrij is
- Er is nog geen mobiliteitsstudie uitgevoerd
- De Zagerijstraat kan niet als voldoende breed worden beschouwd
- In het binnengebied kan men zich veilig verplaatsen, maar van zodra men dit gebied verlaat primeert de verkeersveiligheid blijkbaar niet

Behandeling van het bezwaar

Het grootste deel van de bezwaren werd hierboven reeds behandeld, zodat de gemeenteraad op dat punt naar deze motivering/behandeling verwijst.

Aanvullend wordt opgemerkt:

- De projectontwikkelaars zullen desgevallend een mobiliteitsstudie moeten indienen op grond waarvan blijkt dat de mobiliteitsimpact van hun project aanvaardbaar is. Het staat niet aan de gemeenteraad om een dergelijke studie te laten opmaken, aangezien zij slechts het rooilijnplan vaststelt. Hiermee gebeurt niets meer of minder dan het vastleggen van de toekomstige grens tussen de openbare weg en de private aangelanden. Hiervoor dient zij geen mobiliteitsstudie uit te werken. Ondergeschikt kan nog worden verwezen naar het Masterplan voor het park (zie hoger).
- Het rooilijnplan zelf zorgt op geen enkele manier voor enige hinder. Het is maar met de latere invulling van het park dat er bijkomende mobiliteit wordt gegenereerd. Op dat moment zal de aanvrager moeten aantonen, eventueel op basis van een mobiliteitsstudie, wat de impact is op de mobiliteit. Ook de parkeerdruk zal op dat moment in rekening moeten worden genomen. De gemeenteraad is eenvoudigweg niet bevoegd om zich daarover uit te spreken.
- De motivering die zij aanreikt heeft betrekking op de verkeersveiligheid en mobiliteitsimpact van de aanleg van de betrokken wegenis zelf, in functie van de realisatie van het rooilijnplan. Op dat punt kan zij zich uitsluitend uitspreken over de impact die er reeds gepaard gaat met het rooilijnplan zelf, welke hier zeer beperkt is omdat er louter wordt voorzien in vier aparte invalswegen naar het park en een autovrij binnengebied en er dus geen mobiliteitsbewegingen worden gegenereerd ingevolge het rooilijnplan, noch ingevolge de aanleg van de wegenis zelf. De impact daarvan werd reeds beoordeeld door de gemeenteraad bij de voorlopige vaststelling (cf. hoger nog eens herhaald).

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

4. Algemeen belang

Zie hoger: reeds behandeld.

Aanvullend merkt de gemeenteraad op:

- Het algemeen belang staat duidelijk voorop in dit dossier. Niet alleen het wegenisverhaal, maar ook de verdere invulling van het park wordt ook gericht op het ruimere publiek zodat een groene binnenruimte als bruisende ontmoetingsplek kan worden gecreëerd.
- De opmerking in verband met de parkeergarage houdt geen verband met de goedkeuring van de rooilijn, maar uitsluitend met de latere invulling van de bouwvelden. De gemeenteraad is dan ook niet bevoegd om hierover verder uitspraken te doen (ook niet wat betreft eventuele geluidshinder die hiermee gepaard zou gaan). Zij heeft enkel de bevoegdheid om te oordelen over de mobiliteitsimpact en de verkeersveiligheid in functie van het rooilijnplan en de wegenis die zal worden aangelegd. De gemeenteraad heeft zulks (zie hoger) reeds gedaan.
- Dat de bezwaarindiener ervoor heeft gekozen te gaan wonen in een rustige, doodlopende straat kan niet als argument worden aangegrepen om het huidige rooilijnplan te betwisten. Het binnengebied is gelegen in woongebied, hetgeen impliceert dat het principieel voor bebouwing/ontwikkeling in aanmerking komt. Het voorgaande houdt in dat de huidige buurtbewoners rekening dienen te houden met de ontwikkeling ervan.

Los daarvan geldt ook dat een keuze voor een woning te midden van de kern van een (deel)gemeente evident impliceert dat er in de omgeving ook woningen worden opgericht met de daarbij horende mobiliteit.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

D. Bezwaarschrift nr. 4

1. Ministerieel besluit 14 september 2023

Samenvatting van het bezwaar

De bezwaarindiener stelt in de eerste plaats niet te begrijpen dat hetzelfde rooilijnplan wordt vastgesteld dat reeds eerder werd “vernietigd” door de Vlaamse Regering.

Verder herneemt de bezwaarindiener onder haar eerste bezwaar hetgeen ook door andere bezwaarindieners reeds werd opgemerkt in verband met de aanpalende eigenaars die geen ontwikkelaar zijn, de vermeende onduidelijkheid die heerst over de Zagerijstraat en het feit dat deze laatste een private weg zou zijn.

Behandeling van het bezwaar

De meeste bezwaren werden hoger reeds besproken, zodat de gemeenteraad in de eerste plaats naar deze beoordeling verwijst.

Wat betreft het ministerieel besluit van 14 september 2023 waarmee het eerder gemeenteraadsbesluit werd vernietigd, merkt de gemeenteraad de volgende zaken op:

- Tegen het ministerieel besluit is momenteel een procedure bij de Raad van State hangende. Deze zal finaal beslissen over de wettigheid van het ministerieel besluit.
- De minister vernietigde met haar besluit niet het rooilijnplan, doch wel het besluit van de gemeenteraad over de zaak der wegen. Beide zijn niet met elkaar te vereenzelvigen. Concreet vernietigde de minister het eerder gemeenteraadsbesluit omwille van een vermeend gebrek aan motivering.
- Deze motivering – die niet gebrekkig is, hetgeen ook wordt aangevoerd in de procedure bij de Raad van State – staat op zich los van het rooilijnplan zelf. De gemeenteraad kan bijgevolg, mits een uitgebreidere motivering, perfect hetzelfde rooilijnplan vaststellen. Over de inhoud van het rooilijnplan (wenselijkheid, veiligheid, impact etc.) heeft de bevoegde minister zich overigens niet uitgelaten. Zij heeft slechts vastgesteld dat volgens haar de motivering ontoereikend is. Daarnaast heeft zij – compleet verkeerd – vastgesteld dat de gemeenteraad geen rooilijn zou mogen vaststellen op percelen die niet haar eigendom zijn. Dit is nu net de bevoegdheid van de gemeenteraad: de rooilijn vastleggen, ongeacht wie eigenaar is van de onderliggende grond.

Het besluit van de minister is bijgevolg voorlopig nog als (zeer) voorwaardelijk te beschouwen, minstens tot het moment waarop de Raad van State zich hierover heeft uitgesproken.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

2. Grondverwervingen

Zie hoger: reeds behandeld.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

3. Participatietraject

Zie hoger: reeds behandeld.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

4. De geplande inrichting kadert in een groter project

Zie hoger: reeds behandeld.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

5. De uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau

Zie hoger: reeds behandeld.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

6. Algemeen belang

Zie hoger: reeds behandeld.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

E. Bezwaarschrift nr. 5

1. Ministerieel besluit 14 september 2023

Zie hoger: reeds behandeld.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

2. Grondverwervingen

Zie hoger: reeds behandeld.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

3. Participatietraject

Zie hoger: reeds behandeld.

In de marge merkt de gemeenteraad nog op dat de betrokken bezwaarindiener verschillende keren werd uitgenodigd voor een overleg met de gemeente, doch dat zij daarop niet wenste in te gaan.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

4. De geplande inrichting kadert in een groter project

Zie hoger: reeds behandeld.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

5. De uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau

Zie hoger: reeds behandeld.

Aanvullend merkt de gemeenteraad op dat de aanwezigheid van scholen in de buurt van het Emilie Van Praetpark een feit is waarmee bestuurders rekening moeten houden. Eenieder draagt de verantwoordelijkheid voor het eigen rijgedrag. Daarbij is het zo dat de ontsluiting die met

het rooilijnplan wordt goedgekeurd alleszins niet ongunstiger of **gevaarlijker** is dan de huidige situatie. Het verkeer zal immers niet alleen maar via de Zagerijstraat afwikkelen, nu precies om dit scenario te vermijden het rooilijnplan in vier afzonderlijke toegangswegen voorziet. Dat er in de toekomst bijkomende verkeersbewegingen zullen worden gegenereerd bij de invulling van het park zelf, is correct. Niet correct is daaraan de conclusie koppelen dat de toekomstige situatie per definitie gevaarlijk zal zijn. De Zagerijstraat wordt ook vandaag reeds aangewend als gemeenteweg door de inwoners van deze straat. Dat deze weg ook dienst zal doen als één van de toegangswegen tot het park is dan ook evident.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

6. Algemeen belang

Zie hoger: reeds behandeld.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

7. Verplaatsing rooilijn

Samenvatting van het bezwaar

De bezwaarindiener stelt dat de Zagerijstraat een private weg zou zijn, die om die reden nooit dienst kan doen als gemeenteweg. De rooilijn zou volgens haar niet daar kunnen worden ingetekend, en de Zagerijstraat zou dan ook nooit tot ontsluiting van het project kunnen dienen.

Behandeling van het bezwaar

Zoals reeds hoger aangegeven geldt dat een gemeenteweg geen uitstaans heeft met de eigenaar van de onderliggende grond.

Artikel 2, 6° Gemeentewegendecreet definieert een gemeenteweg als:

“een openbare weg die onder het rechtstreekse en onmiddellijke beheer van de gemeente valt, ongeacht de eigenaar van de grond”

De vraag naar het eigendomsrecht is aldus irrelevant en stelt zich hier niet. Een gemeenteweg is een openbare weg onder het rechtstreekse en onmiddellijke beheer van de gemeente. De Zagerijstraat is een dergelijke weg en kan worden gebruikt door eenieder doordat hij een publiek karakter kent.

Artikel 2, 9° Gemeentewegendecreet definieert een rooilijn als:

“de huidige of de toekomstige grens tussen de openbare weg en de aangelande eigendommen, vastgelegd in een rooilijnplan. Als een rooilijnplan ontbreekt, is de rooilijn de huidige grens tussen de openbare weg en de aangelande eigendommen”

Het is precies deze rooilijn die thans wordt vastgesteld in het rooilijnplan, bij gebreke aan een juridische rooilijn (nu er nog geen andersluidend rooilijnplan voorhanden is voor de betrokken zone). De gemeenteraad heeft evident de bevoegdheid om een rooilijnplan vast te stellen, ook over gronden die geen deel zouden uitmaken van het openbaar domein. Dit is precies waartoe de rooilijnprocedure in het leven is geroepen. De gemeenteraad is bovendien de enige instantie die de rooilijn kan vaststellen, rekening houdende met het Gemeentewegendecreet.

De bezwaarindiener verwijt de gemeente nog dat zij de wegenis niet zou onderhouden. Hiermee bevestigt zij uitdrukkelijk zelf dat de Zagerijstraat een gemeenteweg uitmaakt. In het andere geval, zo de Zagerijstraat een zuiver privaat karakter zou hebben, zou het onderhoud immers in handen van de bewoners liggen.

Alleszins is de discussie in verband met het al dan niet privaat/publiek karakter van de Zagerijstraat irrelevant in het kader van de vaststelling van het rooilijnplan, zoals hoger reeds toegelicht.

Tot slot benadrukt de gemeenteraad nog dat de gemeente Nijlen reeds verschillende e-mails en ook een brief (van een advocaat) mocht ontvangen waarin uitdrukkelijk wordt verzocht werken uit te voeren aan de Zagerijstraat om ervoor te zorgen dat de weg beter toegankelijk is (onder meer voor hulpdiensten en afvalophaling). Met deze berichten bevestigt men niet alleen dat de Zagerijstraat onder het beheer van de gemeente valt (en daarom dus een gemeenteweg is), maar ook dat men eigenlijk zelf vragende partij is voor de heraanleg van de wegenis/uitbreiding ervan waar nodig. Het is precies daarom dat de ontsluiting van en naar het Emilie Van Praetpark belangrijk is, ook voor de omwonenden.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

F. Bezwaarschrift nr. 6

1. Opmerking in verband met aangrenzende eigenaars

Zie hoger: reeds behandeld.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

2. Private weg en ontsluiting Zagerijstraat

Zie hoger: reeds behandeld.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

3. Afstaan grond

Zie hoger: reeds behandeld.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

4. Persoonlijke nadelen afstaan grond

Zie hoger: reeds behandeld.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

5. Gesprek bewoners Zagerijstraat

Zie hoger: reeds behandeld.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

6. Verkeersveiligheid

Zie hoger: reeds behandeld.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

G. Bezwaarschrift nr. 7

1. Ministerieel besluit 14 september 2023

Zie hoger: reeds behandeld.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

2. Grondverwervingen

Zie hoger: reeds behandeld.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

3. Participatietraject

Zie hoger: reeds behandeld.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

4. De geplande inrichting kadert in een groter project

Zie hoger: reeds behandeld.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

5. De uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau

Zie hoger: reeds behandeld.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

6. Algemeen belang

Zie hoger: reeds behandeld.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

7. Verplaatsing rooilijn

Zie hoger: reeds behandeld.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

H. Bezwaarschrift nr. 8

1. Ministerieel besluit 14 september 2023

Zie hoger: reeds behandeld.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

2. Participatietraject

Zie hoger: reeds behandeld.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

I. Bezwaarschrift nr. 9

1. Gratis grondafstand

Samenvatting van het bezwaar

De bezwaarindiener stelt dat zij zijn opgenomen in de geactualiseerde tabel der getroffen eigenaars en dat zij niet akkoord gaan met de grondafstand voorzien op perceel 162h10. Over

een deel van hun eigendom, perceel nr. 162n10, wist men bij aankoop dat men dit zou moeten afstaan aan de gemeente. Voor perceel 162h10, voor bezwaarindiener gekend als lot 1, geldt dit volgens de bezwaarindiener niet. De bezwaarindiener vraagt om verduidelijking met betrekking tot de onteigeningskwestie.

Behandeling van het bezwaar

Perceel 162N10 is reeds in eigendom van de gemeente, dit perceelsdeel werd i.f.v. de verkaveling voor de twee achterliggende bouwloten afgestaan. Voor percelen 162K10 en 162H10 is de grondafstand reeds gebeurd, en dus niet meer van toepassing. Hier wordt d.m.v. het rooilijnplan de feitelijke rooilijn bevestigd. Betreffende eigenaars omvatten aldus geen getroffen eigenaars meer, en worden uit de tabel gehaald.

Zoals hoger reeds aangevoerd is het niet de bedoeling tot onteigening over te gaan en voorziet de gemeente in een gratis grondafstand waar mogelijk. Op grond van het rooilijnplan zou zij in principe tot onteigening kunnen overgaan, doch de gemeente tracht dit in de mate van het mogelijke te vermijden.

~~Voorts geldt dat voor het aanleggen van de wegenis dit perceel niet nodig is, nu het slechts een berm van de weg zou uitmaken.~~ Bedoeling is uitsluitend het materiaalgebruik voorzien voor het park door te trekken zodat één coherent geheel wordt gevormd.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

2. Bezorgdheden over de toekomstige invulling van de Zagerijstraat

Samenvatting van het bezwaar

De bezwaarindiener stelt in de Zagerijstraat te zijn komen wonen met het idee om er rustig te wonen in een doodlopende straat waar kinderen veilig kunnen spelen. Het “project” zou zorgen voor een grote toename in het verkeer langs de Zagerijstraat, ook omdat de ondergrondse parkeergarage in de buurt van haar eigendom komt te liggen.

Behandeling van het bezwaar

Zoals reeds hoger toegelicht, is de gemeenteraad niet bevoegd om te oordelen over de verdere invulling van het park. Deze bevoegdheid komt toe aan het college van burgemeester en schepenen op het moment dat de specifieke projecten aan haar worden voorgelegd. De gemeenteraad kan daarover aldus geen uitspraken doen. Wat betreft de mobiliteitsimpact en de verkeersveiligheid die verband houden met het rooilijnplan, verwijst de gemeenteraad naar wat hoger reeds werd toegelicht.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

J. Bezwaarschrift nr. 10

1. Opmerking in verband met vermeend privaat karakter van de Zagerijstraat

Zie hoger: reeds behandeld.

Aanvullend:

- De gemeenteraad benadrukt nogmaals dat de Zagerijstraat wel degelijk een openbare weg is. Het eigendomsstatuut van de weg is daarbij irrelevant.
- Het hele punt van de bevoegdheid tot opmaak van een rooilijnplan is dat een bestuurlijke overheid de grenzen tussen de openbare weg en de private aangelanden vastlegt op

bindende wijze waarbij deze voorheen nog werd bepaald door de feitelijke grens tussen de openbare weg en de private aangelanden. Indien nodig kan de overheid daarbij tot onteigening overgaan.

- De eigenaar van de onderliggende weg is daarbij niet van belang gelet op de definitie van een gemeenteweg (zie hoger).
- De rooilijn is niet de grens tussen het openbaar domein en het privaat domein, als wel de grens tussen de openbare weg en de private aangelanden. De bezwaarindiener lijkt deze te verwarren.

De opmerking in verband met de vernietiging door de Vlaamse Regering van het eerder gemeenteraadsbesluit over de zaak der wegen is verder onjuist. Zoals hoger reeds uiteengezet heeft de Vlaamse Regering foutief geoordeeld dat de gemeenteraad geen rooilijn kon vaststellen op haar eigen initiatief door onterecht de vergelijking te maken met een ouder dossier, waarin de initiatiefnemer een privaat ontwikkelaar was. De procedure bij de Raad van State ten aanzien van het ministerieel besluit is nog lopende.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

2. Opmerking over de aanpalende eigenaars

Zie hoger: reeds behandeld.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

3. Opmerking over het verkeersreglement/bevoegdheid van de burgemeester

Samenvatting van het bezwaar

De bezwaarindiener stelt nog dat de burgemeester niet bevoegd zou zijn om een verkeersreglement uit te vaardigen op privaat domein. Middels het uitvaardigen van dergelijk reglement zou hij zelfs machtsoverschrijding begaan.

Behandeling van het bezwaar

Zoals reeds aangegeven betreft de Zagerijstraat een openbare weg. De kwestie van het eigendomsstatuut is daarbij niet relevant, nu eenieder op heden gebruik kan maken van deze weg en het dus om een gemeenteweg gaat in de zin van het Gemeentewegendecreet. Voor deze wegen geldt de algemene wegcode en kan er wel degelijk een reglement van interne verkeersafwikkeling worden vastgesteld.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

K. Bezwaarschrift nr. 11

1. Connectie met globale ontwikkeling binnengebied ontbreekt – miskennis principes van het beeldkwaliteitsplan

Samenvatting van het bezwaar

De bezwaarindieners voeren vooreerst aan dat de aanleg van de ontsluiting kadert in de globale ontwikkeling van het binnengebied met woonontwikkelingen. Het rooilijnplan loskoppelen druist volgens de bezwaarindiener in tegen de principiële gedachte van één binnengebied.

De bezwaarindieners voeren ook aan dat zij grondeigenaars zijn en dat het voorbestaan van een overeenkomst met de ontwikkelaar voorlopig op losse schroeven zou staan. Als de latere aanvragen voor de toekomstige woonontwikkelingen niet vergunbaar zouden blijken, zou het

huidige rooilijnplan de percelen van bezwaarindieners treffen en daarom hun ontwikkelingsmogelijkheden beperken/hypothekeren.

Behandeling van het bezwaar

Zoals hoger reeds een aantal keer werd aangevoerd staat het huidige rooilijnplan in beginsel los van de verdere invulling van het park, precies omdat de gemeenteraad geen eigenaar is van de bouwvelden in het binnengebied. De invulling daarvan is bijgevolg afhankelijk van het initiatief van de betrokken eigenaars en/of ontwikkelaars. Dat bezwaarindieners eigenaar zijn van een aantal percelen, impliceert daarom niet dat de rooilijn voor de wegenis van het Emilie Van Praetpark niet afzonderlijk kan worden vastgesteld. Integendeel: de gemeente heeft in het verleden reeds beroepen ontvangen ten aanzien van een eerder gemeenteraadsbesluit dat werd genomen in functie van artikel 12, §2 van het Gemeentewegendecreet, i.e. een concrete omgevingsvergunningsaanvraag (geïntegreerde procedure). Thans kiest de gemeenteraad ervoor om alleszins de rooilijn vast te leggen via de daartoe geëigende procedure voorzien in de artikelen 16-19 van het Gemeentewegendecreet, bevoegdheid die haar als overheid wel degelijk toekomt. Er geldt daarbij, precies omwille van het volgen van de “gewone procedure” geen enkele verplichting om een omgevingsvergunning te koppelen aan het rooilijnplan. Enkel via de geïntegreerde procedure van artikel 12, §2 van het decreet wordt gewerkt met een combinatie tussen een concrete aanvraag en een zaak der wegen. Hiervan is thans geen sprake.

Dat de toekomstige samenwerking tussen de grondeigenaars (bezwaarindieners) en de projectontwikkelaar op losse schroeven staat heeft bovendien geen uitstaans met het initiatief dat de gemeente thans neemt om de rooilijn voor de toekomst vast te leggen.

De vaststelling van het rooilijnplan is voor de toekomstige ontwikkelingen van het binnengebied hoe dan ook nodig, zodat de bezwaarindieners ook niet kunnen worden gevolgd in hun standpunt dat de beide noodzakelijk aan elkaar moeten zijn gekoppeld. Immers is een ontsluiting nodig voor de ontwikkeling van het binnengebied.

Los van het voorgaande merkt de gemeenteraad op dat toekomstige vergunningsaanvragen zullen moeten worden beoordeeld op het moment dat ze worden voorgelegd. Zoals reeds verschillende keren aangehaald, is daarvoor het college van burgemeester en schepenen bevoegd. Niets belet evenwel de gemeenteraad om reeds het rooilijnplan vast te stellen. Dat in het verleden een aantal omgevingsvergunningen werden vernietigd, is correct. Niettemin hebben deze geen uitstaans met het huidige rooilijnplan (dat op zichzelf staat) en treedt de gemeenteraad ook het bezwaar niet bij dat de rooilijn enkel in functie van een concrete aanvraag kan worden vastgesteld.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.

2. Het voorlopig vaststellingsbesluit zou uitgaan van verkeerde premissen en onjuistheden

Samenvatting van het bezwaar

De bezwaarindieners merken op dat het gemeenteraadsbesluit zou zijn opgebouwd als ware het gekoppeld aan een omgevingsvergunningsaanvraag en als zou het dus gaan over een beslissing over de zaak der wegen in dat verband. De bezwaarindieners stellen dat er geen sprake is van dergelijke aanvraag en verwijzen naar twee concrete passages over kosteloze grondafstand.

Verder merken bezwaarindieners op dat het onjuist zou zijn dat er in het verleden reeds vergunningen zouden zijn afgeleverd met daaraan gekoppeld de last van de gratis grondafstand.

Behandeling van het bezwaar

Zoals hoger reeds aangevoerd voorziet de gemeente inderdaad in een gratis grondafstand voor die innames die nog niet tot het openbaar domein behoren (aantal dat zeer beperkt is). De gemeenteraad heeft daarover duidelijk aangegeven dat deze kosteloze grondafstand in de mate van het mogelijke wordt voorzien, dat is op het moment dat er een omgevingsvergunning wordt aangevraagd. Voor die innames die nog geen deel uitmaken van het openbaar domein kan, voor zover nodig, de onteigeningsprocedure worden aangewend. Deze mogelijkheden gelden zowel voor particuliere eigenaars als voor percelen in eigendom van een ontwikkelaar. Er valt niet in te zien waarom tussenbeide een verschil zou kunnen worden gemaakt.

Dat de bezwaarindieners mogelijk geen verlenging van hun overeenkomst met de ontwikkelaar verkrijgen, is niet relevant in het kader van de vaststelling van het rooilijnplan.

In verband met de reeds verleende vergunningen geldt dat er wel degelijk reeds omgevingsvergunningen werden verleend waarin de last tot gratis grondafstand werd opgelegd. Anders dan bezwaarindieners vermoeden, gaat het daarbij niet over de vernietigde vergunningen die in het verleden werden verleend en kaderden in de ontwikkeling van het binnengebied als wel over vergunningen van particuliere eigenaars, bv. uit de Zagerijstraat. In hun omgevingsvergunningen werden reeds grondafstanden opgelegd die ervoor hebben gezorgd dat ~~het gros van de delen~~ een gedeelte van het rooilijnplan reeds deel uitmaakt van het openbaar domein.

Het bezwaar wordt niet weerhouden.