



B) Probleemstelling rond bestaande heringerichte aanleg van halte Luchtvaartstraat

In het kader van het project tot heraanleg van de bushaltes langs de N74 werd er in het verleden reeds een herinrichting van de bushalte Luchtvaartstraat uitgevoerd, maar op vandaag wordt er door de aangelande burger betwist dat dit perceel in eigendom zou zijn van de overheid. Bovendien wordt er betwist dat er toestemming zou voorliggen om deze herinrichtingswerken van bushalte Luchtvaartstraat uit te voeren.

Het Agentschap Wegen en Verkeer kiest ervoor om een formele onteigeningsprocedure op te starten teneinde de definitieve realisatie van haar projectdoelstelling zeker te stellen. Deze onteigeningsprocedure weerhoudt al de mogelijke waarborgen voor de betrokken burger.

In het kader van deze projectnota zal er van een ongeschreven blad vertrokken worden en zal onderzocht worden of dat er een bushalte noodzakelijk is, waar deze best wordt ingeplant en hoe deze best wordt ingericht zonder rekening te houden met de reeds uitgevoerde herinrichting van de bushalte Luchtvaartstraat. Bij de huidige beoordeling over de onteigeningsnoodzaak wordt dus abstractie gemaakt van de reeds bestaande heringerichte bushalte en wordt de onteigeningsnoodzaak onderzocht en beoordeeld alsof er nog geen nieuwe bushalte Luchtvaartstraat werd heringericht. Uiteraard wordt deze beoordeling uitgevoerd op vandaag naar aanleiding van de normen en richtlijnen die voorhanden zijn inzake de aanleg van bushaltes.

Wanneer wordt verwezen naar de “oude halte Luchtvaartstraat”, wordt verwezen naar de situatie vóór de huidige bestaande herinrichting. Wanneer wordt verwezen naar de “nieuwe halte Luchtvaartstraat”, wordt verwezen naar de halte die in de toekomst zal moeten worden uitgevoerd op basis van de beoordeling in deze projectnota. Het kan zijn dat deze “nieuwe halte Luchtvaartstraat” dezelfde is of gelijkaardig is aan de huidige “bestaande heringerichte halte Luchtvaartstraat”, maar het kan ook zijn dat dit niet het geval is. Dat hangt af van het onderzoek naar de geschikte locatie en vormgeving van de betrokken halte **op vandaag** in deze projectnota.

1.2 PROBLEEMSTELLING EN PROJECTDOELSTELLING

Langs de N74 bevonden zich verschillende bushaltes die niet waren uitgerust met bushokjes en fietsenstallingen en waarbij de bus dient te halteren op de rijbaan, ingericht als busbaan langs twee doorgaande rijstroken met een snelheidsregime van 70km/u.

Bij het aanleggen/herinrichten van bushaltes moet de wegbeheerder rekening houden met de door de regelgeving en door de algemene richtlijnen vooropgestelde voorwaarden.

Zo bepaalt artikel 16 van Besluit van de Vlaamse Regering van 4 september 2020 tot bepaling van de kwaliteitseisen voor het kernnet en het aanvullend net en de streefwaarden voor wegbeheerders inzake de doorstroming van het openbaar vervoer het volgende rond de aanleg van bushaltes:

“Binnen de centrumsteden wordt naar een minimale afstand tussen halteplaatsen van 400 meter gestreefd. Voor de andere haltes wordt naar een minimale afstand tussen haltes van 600 meter gestreefd.

Bij het bepalen van de inplanting van de haltes wordt rekening gehouden met al de volgende aspecten:

1° de verkeersveiligheid;

2° de toegankelijkheid tot de halte;

3° de nabijheid van kruispunten;

4° de nabijheid van attractiepolen en mobipunten;

5° de afstand ten opzichte van woonzones en tewerkstellingszones.”

Daarenboven wordt het volgende voorgeschreven door het Besluit van de Vlaamse Regering van 13 mei 2022 over haltes en halte-infrastructuur:

“Art. 6. Een halte wordt op een verkeersveilige plaats ingeplant. De looproutes zijn zo kort mogelijk en zijn vrij van obstakels.

Bij het inrichten van de halte wordt rekening gehouden met de omvang en aard van het gebruik met het oog op het vlot op- en afstappen van alle reizigers.

Als een halte wordt aangelegd of heringericht, wordt gegarandeerd dat die goed toegankelijk is voor alle gebruikers, met of zonder beperking, ongeacht leeftijd en omstandigheden, zodat iedereen zich zelfstandig en zonder assistentie kan verplaatsen.

De inrichtingen die de toegankelijkheid garanderen, worden afgestemd op het gebruik van de halte door het kernnet, het aanvullend net of het vervoer op maat. De perrons voor het kernnet en het aanvullend net worden aangelegd of heringericht zodat ze bereikbaar zijn zonder drempels. Ze sluiten gelijkgronds aan op het voetpad of zijn toegankelijk door middel van een of meer toegangshellingen of door middel van een lift en zijn uitgerust met voorzieningen ten behoeve van de geleiding van personen met een visuele beperking.

Art. 9 § 1 Als een halte wordt uitgerust met een schuilhuisje, biedt dat aan de reizigers voldoende wachtcomfort, veiligheid en bescherming tegen weersinvloeden. In het schuilhuisje wordt een zitbank geplaatst en er wordt voldoende ruimte voor reizigersinformatie voorzien. Naast het schuilhuisje wordt een vuilnisbak geplaatst.

Elk schuilhuisje is voldoende verlicht tijdens de bedieningstijden tussen zonsondergang en zonsopgang. De gemeente zorgt ervoor dat de verlichting in het schuilhuisje wordt ingebouwd en zo wordt geplaatst dat de reizigersinformatie maximaal wordt verlicht.”

Ook dient er rekening te worden gehouden met het Masterplan Toegankelijkheid. Dit is een actieplan om de halte-infrastructuur van het openbaar vervoer tegen 2030 meer toegankelijk te maken. Het staat in het Vlaams regeerakkoord en past in de nieuwe Vlaamse mobiliteitsvisie van basisbereikbaarheid. (Bijlage 2)

Zowel binnen AWW als door De Lijn werden interne richtlijnen opgesteld rond standaardafmetingen en uitrustingen van bushaltes. (Bijlage 3 en 4)

De situatie van de oude halte Luchtvaarstraat voldeed niet aan de voorwaarden van een volwaardige, gebruiksvriendelijke bushalte.

Er was onvoldoende ruimte om de gebruikers van het openbaar vervoer veilig te laten wachten, wat zorgde voor een onveilige situatie. Zonder een verharde wachtzone, incl. schuilhuisje en fietsenstallingen, zullen OV-gebruikers wachten op ofwel het tussenperron ofwel het fietspad. Beide situaties geven aanleiding tot gevaarlijke situaties.

De voorgenomen herinrichting van de nieuwe halte Luchtvaart bestaat uit de aanleg van een halte voor het openbaar vervoer, waarbij voldoende ruimte voorzien wordt voor de plaatsing van een bushokje en fietsenstalling.

De bedoeling van het project is een comfortverhoging voor de gebruikers van het openbaar vervoer. Het project speelt eveneens in op de veiligheid van de zwakke weggebruiker.

Aangezien de locatie gelegen is langs een secundaire weg met een snelheidsregime van 70km/u is het niet toegelaten om de bus op de rijbaan te laten halteren. Hierdoor dient dus een bushalte weg van de rijbaan aangelegd worden, waarvoor er onvoldoende ruimte is op het openbaar domein. De bestaande busstrook wordt als halteplaats voorzien, zodat er in het ontwerp geen bijkomende haltehaven buiten de doorgaande (bus)strook dient voorzien te worden en de inname in die zin beperkt wordt.

1.3 HET ONTEIGENINGSDOEL IS VAN ALGEMEEN NUT

De beoogde en onderwijl uitgevoerde werken kaderen ontegensprekelijk in een doel van algemeen nut meer bepaald de bestendiging van de realisatie van de aanleg van een toegankelijke halte voor het openbaar vervoer met aanhorigheden langs de gewestweg N74 Kempische Steenweg.

Het project heeft als onteigeningsdoel om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te verhogen door te zorgen voor een volwaardige, gebruiksvriendelijke inrichting van de halte voor het openbaar vervoer met daarbij ook een verkeersveilige inrichting voor de zwakke weggebruikers.

Het project maakt de realisatie van een doelstelling van algemeen nut mogelijk want:

de bushalte-inrichting met bijhorende halteaccomodaties voor het openbaar vervoer verhoogt de veiligheid en het comfort van de reizigers

het gaat om verbetering van de openbare weginfrastructuur die ten goede komt van alle weggebruikers.

Omdat de werken kaderen binnen de weginfrastructuur is het in het algemeen belang dat de overheid deze ook zelf ontwikkelt. De realisatie van voornoemde infrastructuurwerken behoort tot de basistaken van de overheid. Met de onteigening wordt aldus ontegensprekelijk de noodzakelijke bestendiging van de realisatie van een doelstelling van algemeen nut mogelijk gemaakt.

In het licht van al het voormelde staat aldus onmiskenbaar vast dat het onteigeningsdoel ten goede komt aan alle weggebruikers en derhalve ten algemene nutte is.

1.4 ONTEIGENINGSNOODZAAK

1.4.1 Noodzaak van het onteigeningsdoel

De noodzaak van het onteigeningsdoel is evident aanwezig.

De onteigening streeft de verwerving na van onroerende goederen gelegen op het grondgebied van de stad Hasselt waarbij de onteigening de bestendiging van de realisatie van het project langs de gewestweg N74 Kempische Steenweg mogelijk moet maken.

Langs de N74 bevonden zich verschillende bushaltes die niet waren uitgerust met bushokjes en fietsenstallingen en waarbij de bus diende te halteren op de rijbaan, ingericht als busbaan langs twee doorgaande rijstroken met een snelheidsregime van 70km/u. Deze situatie was niet conform de eisen welke door De Lijn worden gesteld aan volwaardige, gebruiksvriendelijke bushaltes. Wanneer er onvoldoende ruimte is om de gebruikers van het openbaar vervoer veilig te laten wachten, zorgt dat voor een onveilige situatie.

In het kader van het project tot heraanleg van de bushaltes langs de N74 werd er in het verleden reeds een herinrichting van de bushalte Luchtvaartstraat uitgevoerd, maar op vandaag wordt er door de aangelande burger betwist dat dit perceel in eigendom zou zijn van de overheid. Bovendien wordt er betwist dat er toestemming zou voorliggen om deze herinrichtingswerken van bushalte Luchtvaartstraat uit te voeren.

Het Agentschap Wegen en Verkeer kiest ervoor om een formele onteigeningsprocedure op te starten teneinde de definitieve realisatie van haar projectdoelstelling zeker te stellen. Deze onteigeningsprocedure weerhoudt al de mogelijke waarborgen voor de betrokken burger.

De voorgenomen herinrichting van de infrastructuur in dit project wordt omschreven in onderhavige projectnota.

De bedoeling van het project is een comfortverhoging voor de gebruikers van het openbaar vervoer. Het project speelt eveneens in op de veiligheid van de zwakke weggebruiker.

De voorgenomen herinrichting zal geen eigenlijke werken noodzaken, nu uit de verschillende afwegingen blijkt dat het behoud van de reeds gerealiseerde halte voor het openbaar vervoer (op een perceel waarvan de eigendom wordt betwist), waarbij voldoende ruimte voorzien wordt voor de plaatsing van een bushokje, fietsenstalling en aanhorigheden, de beste optie is om te voldoen aan de projectdoelstelling.

Bovenstaande toont aan dat de innemingen ook tot een strikt minimum worden beperkt.

Om al deze weginfrastructuurwerken die reeds werden gerealiseerd te kunnen bestendigen en nadien het onderhoud en het beheer daarvan duurzaam te kunnen blijven garanderen is de gedwongen verwerving van de op de onteigeningsplannen aangeduide innemingen noodzakelijk. Zonder de verwerving van deze onroerende goederen in volle eigendom kan de projectdoelstelling van algemeen nut niet bestendigd worden.

1.4.2 Noodzaak van de onteigening als middel

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

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

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

- het aanleggen, beheren en onderhouden van infrastructuur tot de basistaken van de overheid behoort en omdat een zo eenduidig mogelijke grondpositie de goede uitoefening van de publieke beheerstaken omtrent deze infrastructuur kan en moet waarborgen.
- een integrale en geïntegreerde realisatie en aanleg van de infrastructuur mogelijk moet zijn.
- een coherent en doelmatig beheer en beleid omtrent infrastructuur noodzakelijk is. Van de desbetreffende weginfrastructuur dient onder alle omstandigheden een veilig en doelmatig gebruik te kunnen worden gemaakt. Dit kan enkel indien de wegbeheerder zelf kan instaan voor het beheer ervan.

Elk verzoek tot zelfrealisatie is conform artikel 24, § 4 van het Vlaams Onteigeningsdecreet in ieder geval uitgesloten voor weginfrastructuur en de daarmee onlosmakelijk samenhangende ingrepen.

1.4.3 Noodzaak voor wat betreft het voorwerp van de onteigening

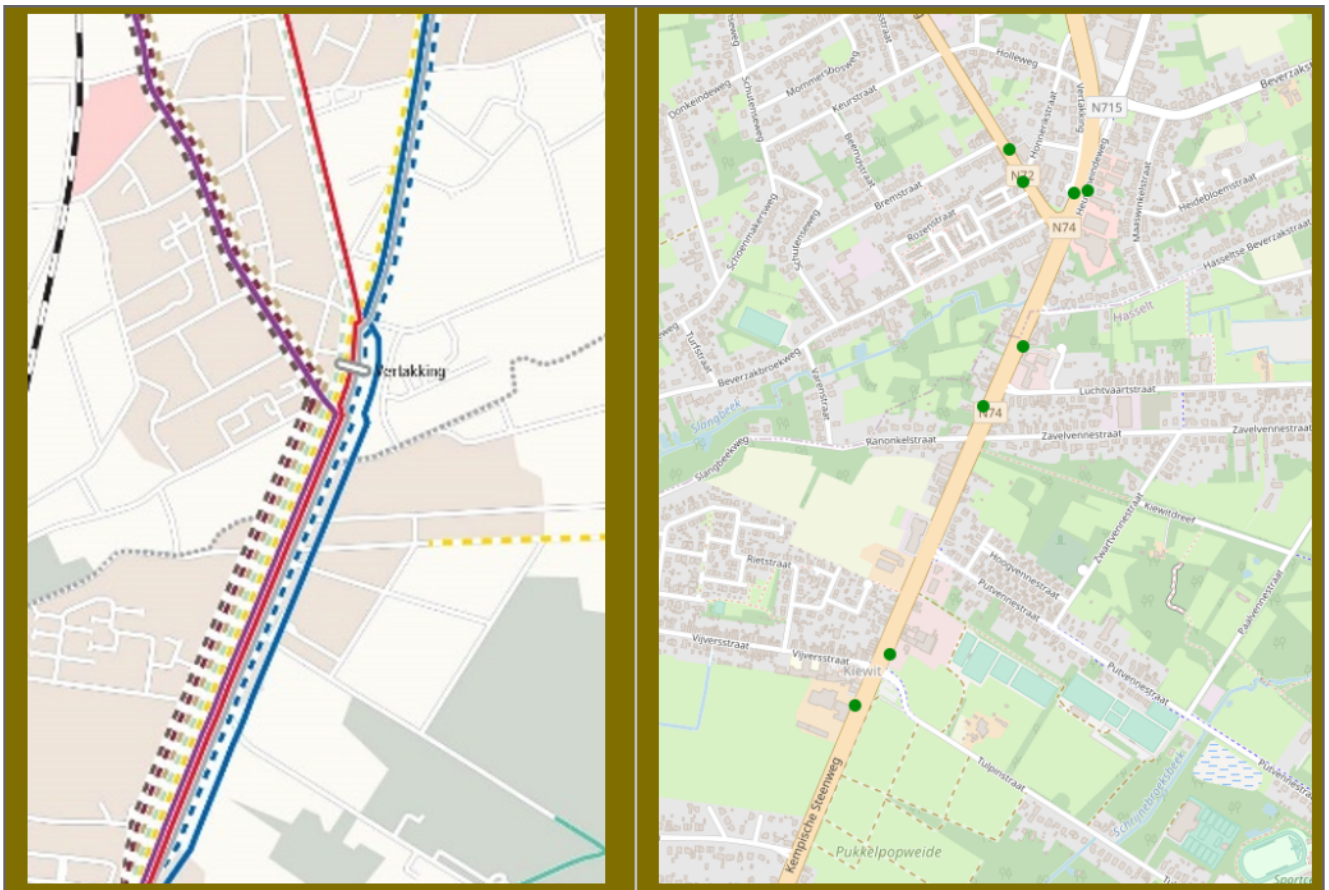
In wat volgt zal worden aangetoond dat de weerhouden voorkeursoplossing van het project niet kan / kon worden gerealiseerd binnen het bestaande openbaar domein.

1.4.3.1 ALTERNATIEVENAFWEGING

A) Onderzoek van de locatie in functie van de verkeersveiligheid, de toegankelijkheid tot de halte, de nabijheid van kruispunten; de nabijheid van attractiepolen en mobipunten en de afstand ten opzichte van woonzones en tewerkstellingszones.

- Sinds 26.10.2020 werd er door de Vervoerregioraad een nieuw OV-netwerk voor de Vervoerregio Limburg goedgekeurd . De N74 Kempische Steenweg blijft daarin een belangrijke drager van het openbaar vervoer, met onder meer meerdere kernnetlijnen.

In kader van dit nieuw netwerk werd er ook een halte-oefening gemaakt, in samenspraak met de stad Hasselt. De halte “Kiewit Luchtvaarstraat” blijft ook in dit nieuwe netwerk een belangrijke toegangspoort tot het openbaar busvervoer. In het Decreet Basisbereikbaarheid van 26 april 2019 betreffende basisbereikbaarheid neemt het concept van combimobiliteit een belangrijke(re) plaats in. Inzetten op de noodzakelijke halteaccommodatie (o.a. schuilhuisjes) is daar onlosmakelijk mee verbonden.



- De afstand tussen de zijstraat en de halte zo klein mogelijk : 60 meter
Indien de bushalte zou aangelegd worden op het eerstvolgende “vrij perceel” zou de afstand tussen de zijstraat en halte verdubbelen.
- De afstand tussen de heen- en terug-halte moet zo kort mogelijk zijn zodat er geen extra voor- en natransportmiddel nodig is (in de huidige situatie is de afstand tussen de heen- en terughalte al 160m) Indien de bushalte ergens anders zou worden aangelegd, dan wordt de afstand steeds groter.
- Beschikbare ruimte : nog dicht bij het kruispunt (doorsteek tussenberm) kan niet omdat daar gebouwen dicht tegen de wegrand staan (zie onderstaand illustratie).



- Beschikbare ruimte : Een geschrante ligging van de bushalte over de Luchtvaartstraat laat ook toe dat de halte bereikt kan worden via de open middenberm om de N74 Kempische Steenweg te dwarsen.

B) Onderzoek uitvoeringsvarianten:

1. locatie zonder schuilhuisje en fietsinfrastructuur; voldoet niet aan eisen gesteld die voortvloeien uit de regelgeving en de richtlijnen in verband met veilige en toegankelijke haltes.
2. locatie met schuilhuisje en fietsinfrastructuur voor halte: komt in conflict met de bestaande toegang woning nr. 36.
3. klassieke bushalte (met standaardafmetingen): door zijn lengte hypothekeert deze de toegang tot het perceel.
4. verkorte bushalte ter hoogte van het perceel, met minimalisatie infrastructuur in functie van toegankelijkheid perceel: de positie van het perron is aan de linkerzijde voorzien zodat de rechterzijde van dit perceel nog een toegang krijgt tot de gewestweg. De lengte van het perron werd tot een minimum beperkt (10 m) zodat de toegang tot het perceel verlaagd kon worden uitgevoerd. Deze optie is weerhouden en beschreven in paragraaf 1.4.

1.4.3.2 Omschrijving van de te realiseren werken het voorwerp van de onteigening

De onteigening streeft de verwerving na van de onroerende goederen, gelegen op het grondgebied van de gemeente Hasselt, die nodig zijn om het project langs de N74 te voltooien en die ofwel de aanleg van nieuwe halte Luchtvaartstraat mogelijk kunnen maken, ofwel het behoud van de bestaande heringerichte halte Luchtvaartstraat mogelijk kunnen maken.

Er is hier gekozen om de halterende bussen op de busstrook (F17) te laten stoppen en NIET uit te wijken hetgeen ruimtebesparend is. Het principe van halteren in een aparte haltehaven werd hier aldus niet toegepast, maar wel het principe van een halte op de (bus)rijstrook.

A) Een toegankelijke halte volgens het principe van halteren op de rijbaan wordt gekenmerkt door de volgende afmetingen:

a) Hoogte van het busperron:

Daar de bus de halte in een rechte lijn kan “aanrijden”, kent het perron bij voorkeur een hoogte van 18cm. Een perronhoogte van 15 à 16cm voldoet eveneens. Op deze manier tracht met de “Gap” en “Step” zo klein mogelijk te maken voor alle reizigers.

b) Lengte van het verhoogde busperron:

De lengte van een verhoogd perron voor een halte op de rijbaan bedraagt 20m (1m+18m+1m). Op deze manier monden alle deuren van een (gelede) bus uit op het verhoogde perron. In kader van toegankelijkheid, en rekening houdend met de lokale context, is de Lijn akkoord gegaan met een perronlengte van minstens 10m. In zulke situaties mondt de “toegankelijke” deur (2de of 3de deur van de bus) uit op het verhoogde busperron.



De lengte van het verhoogde perron wordt ook beïnvloed door de bereikbaarheid en exploitatiemogelijkheden van het belendende terrein. Langs de noordzijde is het perceel nog ruim toegankelijk en exploiteerbaar. Het “recht van uitweg” wordt gegarandeerd.



c) De breedte/diepte van het perron:

Een perron moet minstens 2,5m breed/diep zijn. Deze afmeting is noodzakelijk doordat het mogelijk moet zijn om de “oprijplaat” voor busgebruikers met een beperking uit te klappen. Inzake op- en afstapmogelijkheden, moet deze plaat kunnen worden uitgeschoven zodat het instappen en afstappen mogelijk blijft (d.i. 1m). Vervolgens is er achter de “oprijplaat” een manoeuvreerruimte van 1,5m nodig voor rolstoelgebruikers. Bij het inrichten van de halte wordt rekening gehouden met de omvang om het vlot op- en afstappen van alle reizigers mogelijk te maken.



Opgelet: Het fietspad moet ter hoogte van een (toegankelijke) halte te allen tijde uitbuigen om het conflict tussen de fietser en op- of afstappende reiziger te vermijden.

B) Uitrusting aan de bushalte wordt gekenmerkt door de volgende principes:

Een bushalte voor openbaar busvervoer moet binnen de regels van Basisbereikbaarheid én langs een primaire weg uitgerust worden een schuilhuisje, afvalbak en fietsenrekken.

Ter plaatse kan gezien worden dat gebruikers hier nuttig gebruik van maken.



De in gebruik genomen oppervlakte is afgestemd op de gewenste bedieningsniveau's.

C) Conclusie:

Gelet op het gevoerde onderzoek dient te worden besloten dat qua locatie en qua inrichting de bestaande heringerichte halte Luchtvaartstraat voldoet aan de onteigeningsnoodzaak en **er geen alternatieve nieuwe halte Luchtvaartstraat op een gelijkwaardige of een betere wijze kan voldoen aan de projectdoelstelling en de noodzakelijke voorwaarden inzake de aanleg van een bushalte.**

Het voorwerp van de onteigening omvat dan ook de contouren van de bestaande heringerichte halte Luchtvaartstraat.

2 PROJECTPLAN

1M3D8G B 036448 00

3 REALISATIETERMIJNEN, REALISATIEVOORWAARDEN EN BEHEERSMODALITEITEN

3.1 VOORAF

Overeenkomstig artikel 24 §4 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 worden alle weg-, spoorweg-, haven- en waterweginfrastructuur en de daarmee onlosmakelijk samenhangende ingrepen uitgesloten van het recht om een verzoek tot zelfrealisatie in te dienen. Het is in het algemeen belang dat de overheid deze zelf ontwikkelt zodat de vermelding van realisatietermijnen, -voorwaarden en beheersmodaliteiten voornamelijk van belang zijn voor de onteigenende overheid.

Niettegenstaande het voorgaande zullen in wat volgt de wijze waarop en de termijn waarbinnen de doelstelling van algemeen nut gerealiseerd en in voorkomend geval in stand moet gehouden worden kort worden toegelicht.

3.2 REALISATIETERMIJNEN

Het project werd onderwijl gerealiseerd.

3.3 REALISATIEVOORWAARDEN

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

3.4 BEHEERSMODALITEITEN

De gewestweg zal verder beheerd worden door AWV.

4 BIJLAGEN

Volgende bijlagen worden aan deze projectnota toegevoegd:

1. Projectplan 1M3D8G B 036448 00
2. Masterplan Toegankelijkheid
3. Dienstorder MOW-AWV-2012-5 - Inplanting en inrichting van halteplaatsen voor openbaar vervoer
4. Bushaltegids 2.0

Opgemaakt door Ir. Maarten Blomme

Signed by: Maarten Blomme (Signature)
Signed at: 2023-07-31 16:38:44 +02:00
Reason: Ik keur dit document goed

Blomme Maarten



Vlaamse
overheid

Projectmanager

Gezien om gevoegd te worden bij het voorlopig oteigeningsbesluit van

Getekend door: Lydia Peeters (Signature)
Getekend op: 2023-09-25 16:22:46 +02:00
Reden: Ik keur dit document goed

Lydia Peeters



Vlaamse
overheid

Lydia Peeters

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken