

AGENTSCHAP WEGEN & VERKEER

Wegen en Verkeer Antwerpen
Lange Kievitstraat 111-113 bus 41
2018 Antwerpen
Tel. 03 224 68 11
wegen.antwerpen@vlaanderen.be
www.wegenenverkeer.be

PROJECTNOTA ONTEIGENINGEN

//

Betreft: aanleg van fietspaden langs de N132 in Turnhout

//

Bijlage bij het definitief onteigeningsbesluit voor de realisatie van onteigeningen op het grondgebied van de gemeente Turnhout, langsheen de N132.

1 PROJECTBESCHRIJVING

1.1 SITUERING VAN HET PROJECTGEBIED

De N132 doorkruist het centrum van Merksplas van zuid naar noord en loopt verder in het noordoosten naar Weelde. Dit project wordt in westelijke richting begrensd door de afbakening van de bebouwde kom van Merksplas (ca. 0,5 km ten noorden van de kern van Merksplas). In oostelijke richting vormt N119 (Steenweg op Baarle-Hertog) de begrenzing. Het kruispunt N119 – N132 bevindt zich ongeveer 8,1 km ten N van de kern van Turnhout. De lengte van het totale traject bedraagt ca. 6,8 km.



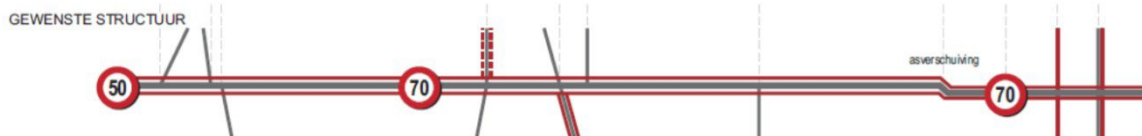
Het projectgebied maakt deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Hierdoor komt dit project volgens de module 13 uit het mobiliteitsconvenant in aanmerking voor subsidies van het Vlaams Gewest.

1.2 PROBLEEMSTELLING EN PROJECTDOELSTELLING

In de huidige situatie is het fietspad langs de N132 onvoldoende ingericht. Daar er in het projectgebied een snelheidsregime van 70 geldt, worden voor de veiligheid van de fietser enkel profielen uitgewerkt met vrijliggende fietspaden. Nabij de kruispunten wordt de zichtbaarheid van de fietsers verhoogd door het fietspad aanliggend te maken en het fietspad te accentueren in een opvallende kleur. Langs het betrokken traject wordt geadviseerd om volgende profielen te gebruiken:

- fietspad tussen rijweg en gracht (beide zijden buiten de bebouwde omgeving)
- fietspad vrijliggend verhoogd met versmalde strook t.o.v. rijweg t.h.v. Weelde-Station

Onderstaand wordt een gebiedskaart getoond met bijhorende gewenste structuur.

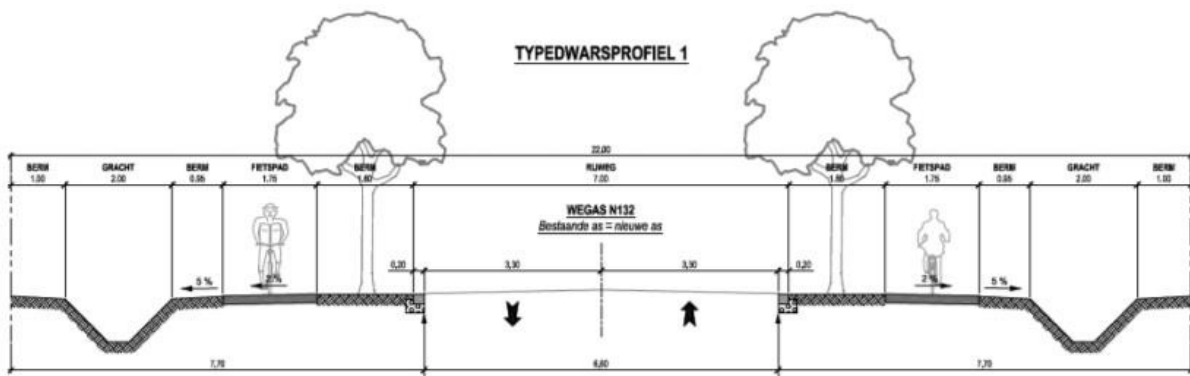


Voor beide profielen wordt de bestaande rijbaanbreedte teruggebracht van ca. 8,20 m tot $2 \times (3,25 \text{ m} + 0,20 \text{ m})$. De huidige wegopbouw blijft behouden. De nieuwe rooilijnen bevinden zich symmetrisch op 11 m van de bestaande as van de rijweg. Een schematische weergave van de verschillende dwarsprofielen volgt hieronder:

Buiten bebouwde omgeving

In het open gebied wordt geopteerd voor volgend profiel:

- rijstrookbreedte: $3,25 \text{ m} + 0,20 \text{ m}$ (kantstrook)
- berm: 1,80 m met hoogstammige beplanting
- fietspad: 1,75 m – enkelrichting
- veiligheidszone: 1,00 m
- gracht: 2,00 m
- zone nutsleidingen: 1,00 m

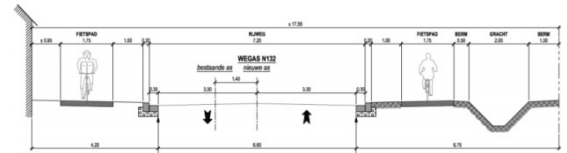


Weelde-Station

In Weelde-Station is er vanwege nabijgelegen bebouwing onvoldoende ruimte om bovenstaand profiel aan te houden. Fietspaden worden dicht naar de rijbaan gebracht, met behoud van voldoende veiligheidsmarge. Grachten worden voorzien, waar voldoende plaats is. T.h.v. woningen zonder oprit of garage kunnen lokaal parkeerplaatsen gecreëerd worden. Naargelang er enkel- of dubbelzijdige bebouwing aanwezig is en de noodzaak aan parkeerplaatsen, worden volgende profielen voorgesteld:

- rijstrookbreedte: 3,25 m + 0,50 m (straatgoot + boordsteen)
- berm: 1,00 m met grasinzaaiing
- /fietspad: 1,75 m – enkelrichting
- onbebouwde zijde: veiligheidszone 0,50 m + gracht 2,00 m + nutsleidingen: 1,00 m
- bebouwde zijde: voetpad variabele breedte (min. 1,20 m)

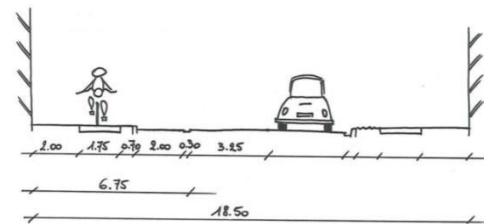
typedwarsprofiel Weelde-Station enkelzijdige bebouwing, zonder P-plaats



- rijstrookbreedte: 3,25 m
- begrenzing rijbaan: 0,30 m (goot) + 2,00 m (P-plaats) 0,20 m (boordsteen)
- /veiligheidsmarge: 0,50 m verharding naast P-plaatsen
- fietspad: 1,75 m – enkelrichting
- voetpad: variabele breedte (min. 1,20 m)

typedwarsprofiel Weelde-Station dubbelzijdige bebouwing, met P-plaats

Aan de oostzijde van dit segment is er weer ruimte nodig voor inpassen van de waterloop in combinatie met het fietspad. Omwille van de verschillende woningen die dicht tegen de rijweg staan, vanaf N119 tot aan huisnummer 106, is er gekozen voor een continu wegbeeld wat leidt tot kleinere innemingen aan de noordzijde met verschuiving van de as van de huidige rijweg ten opzichte van de ontworpen toekomstige rijweg. Door de woningen aan de noordzijde die dicht tegen de weg staan in combinatie met de verschillende opritten van de tussenliggende percelen, is het niet overal mogelijk om hier ook nog een open gracht te voorzien.



Een van de voornaamste doelstellingen is om een volwaardig fietspad aan te leggen langs de N132 volgens de normen van het Vademecum Fietsvoorzieningen. Bij het verwezenlijken van een verantwoorde fietsinfrastructuur staan volgende doelstellingen voorop in dit ontwerp:

- **Samenhang:** De fietsinfrastructuur dient een samenhangend geheel te vormen en aan te sluiten op alle herkomsten en bestemmingen van de fietser.
- **Directheid:** De fietsinfrastructuur biedt de fietser steeds een zo direct mogelijke route (omrijden blijft tot een minimum beperkt). Afwikkelingssnelheid, oponthoud en omgerekte afstand zijn factoren die de reistijd beïnvloeden. Het functioneel gebruik van de fiets als vervoersmiddel zal hierdoor meer aantrekkelijk worden.
- **Aantrekkelijkheid:** De fietsinfrastructuur zodanig vorm geven en in de omgeving inpassen dat het fietsen aantrekkelijk is. Hieronder valt het criterium 'sociale veiligheid'; bepalend voor het gebruik van de fiets tijdens avonduren.
- **Veiligheid:** De fietsinfrastructuur waarborgt een duurzame en veilige verkeerssituatie voor de fietser en de overige weggebruikers. Waar fietser en auto van dezelfde verkeersruimte gebruik maken, moet de complexiteit van de ontmoeting aan de grenzen worden gebonden. De kruisingen van andere wegen met de N132 worden veilig aangelegd waarbij fietsers en voetgangers in alle veiligheid kunnen oversteken.
- **Comfort:** De fietsinfrastructuur moet een vlotte en comfortabele doorstroming van fietsverkeer mogelijk maken. Hieronder vallen alle factoren te maken hebben met hinder en oponthoud.
 - Vlakheid van de fietsinfrastructuur (textuur, dwars- en langsvlakheid);
 - Heuvelachtigheid (aantal hellingen en hellingsgraad);
 - Verkeershinder (kans dat een ontmoeting met een andere verkeersdeelnemer de rit van de fietser enigermate verstoort);
 - Stopkans (aantal keer dat moet gestopt worden);
 - Weerhinder (wind-, regen- en sneeuw hinder).

Daarnaast wordt ook de nodige aandacht geschonken aan het openbaar vervoer en waterhuishouding. Zo worden er toegankelijke haltes aangelegd met verhoogde perrons en accommodatievoorzieningen. Het projectgebied doorkruist heel wat (mogelijk) overstromingsgevoelig gebied, waardoor het des te belangrijker is om maximaal in te zetten op regenwaterinfiltratie en buffering. Daarom worden er maximaal grachten aangelegd in het projectgebied en worden bestaande gecategoriseerde waterlopen de voorgeschreven dimensies gerespecteerd. Bovendien zal de uitvoering van het fietspadenproject samengaan met een rioleringsdossier dat een ontkoppeling van regen- en vuilwater realiseert.

1.3 ALTERNATIEVENAFWEGING

De huidige toestand van de infrastructuur is een rijweg met aan beide zijden een smal, aanliggend fietspad. Het huidige fietspad is volgens de normen van het "Het Vademecum Fietsvoorzieningen" te klein gedimensioneerd zodat de gebruikers zich hierop niet veilig kunnen begeven. Het fietspad is niet alleen te smal maar ook aanliggend aan de N132 zonder veiligheidszone waardoor de fietsers rakelings langs de vrachtwagens rijden. Het fietspad maakt deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk. Daarom is het aangewezen om een volwaardig fietspad te voorzien, ontkoppeld van de gewestweg. Ook de kruispunten en drukke (toeristische) oversteekplaatsen voor fietsers worden aangelegd met de nodige aandacht voor een veilig wegontwerp: fietspaden plaatselijk aanliggend maken t.h.v. zijstraten en oversteken zo haaks mogelijk inrichten. Bovenstaande toont aan dat de innemingen tot een strikt minimum worden beperkt en dat de huidige toestand niet behouden kan blijven.

Om al deze weginfrastructuurwerken te kunnen realiseren 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 kunnen de projectdoelstellingen niet gerealiseerd worden

Binnen het projectgebied moeten verschillende onroerende goederen strikt noodzakelijk in volle eigendom worden verworven om niet alleen een integrale en geïntegreerde realisatie van de herinrichting van de gewestweg N132 maar vervolgens ook een duurzaam beheer en onderhoud daarvan mogelijk te maken.

Er dienen bovendien nutsvoorzieningen (zoals waterafvoerinfrastructuur en riolering) aangelegd te worden in de ondergrond van de gewestweg zodat een private eigendomssituatie van de wegbedding niet aangewezen is en het ook om die reden noodzakelijk is voor de wegbeheerder dat de wegbedding in volle eigendom verworven wordt. Aldus kan de projectdoelstelling ook om deze reden uitsluitend door onteigening worden gerealiseerd.

De nood aan een globale, consequente en duurzame ontwikkeling met het oog op het inpassen ervan in een ruimer functionerend geheel evenals de aandacht voor de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid (en de aanleg van adequate waterhuishouding) en het feit dat het om publieke openbare voorzieningen gaat, leidt er daarenboven toe dat zelfrealisatie is uitgesloten.

Voor bepaalde infrastructuurwerken zoals openbare verkeerswegen, spoorwegen, haven- en waterweginfrastructuur is het volgens de decreetgever in het algemeen belang noodzakelijk dat de overheid deze zelf realiseert en ontwikkelt. De volgende zaken dienen volgens de decreetgever, zoals vermeld in de memorie van toelichting bij het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017, immers absoluut te worden vermeden:

- een versnipperde eigendomsstructuur;
- een lappendeken aan verantwoordelijkheden inzake onderhoud en herstel, wat immers zou leiden tot een groter risico op juridische conflicten zowel onderling als ten aanzien van derden;
- een probleem van coördinatie tussen de zelfrealisator en de aannemer die desgevallend door de overheid wordt aangesteld;
- een verzwakte positie ten aanzien van het gedwongen doen verplaatsen van nutsleidingen;
- een gebrek aan een globale inrichting en een overkoepelend beheer en onderhoud;
- problemen naar toegankelijkheid, het beschikbaar houden ten aanzien van andere gebruikers en bijvoorbeeld het voorzien van aanvullende reglementen van wegbeheer;

Het aanleggen, beheren en onderhouden van de voornoemde infrastructuur behoort tot de basistaken van de overheid en vereist een coherent en doelmatig beheer en beleid, ook naar eventuele aansprakelijkheden en verantwoordelijkheden toe. 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 de realisatie en het beheer ervan.

Om de geplande weginfrastructuurwerken te kunnen realiseren en nadien het onderhoud en het beheer ervan duurzaam te kunnen blijven garanderen is de gedwongen verwerving van de op de onteigeningsplannen aangeduide innemingen, onverminderd de mogelijkheid tot minnelijke verwerving, noodzakelijk. Zonder de verwerving van deze onroerende goederen in volle eigendom kan de projectdoelstelling van algemeen nut niet gerealiseerd worden.

Een zo eenduidig mogelijke grondpositie kan en moet de goede uitoefening van de publieke beheerstaken waarborgen, onder meer naar onderhoud, verlenen van vergunningen, advisering in het kader van omgevingsvergunningen en aansprakelijkheden.

Er werden verschillende scenario's en alternatieven uitgewerkt. De finaal weerhouden uitvoeringsvariant is als meest positief naar voren gekomen om de onteigeningsdoelstelling zo adequaat mogelijk te kunnen realiseren en daarbij tevens de innemingen zo beperkt mogelijk te houden. Over de noodzaak van het voorwerp van de onteigening kan dan ook gezien de keuze genomen werd na afweging van de verschillende alternatieven geen discussie mogelijk zijn. Verschillende alternatieven zijn uitgewerkt in een start- en projectnota.

1.4 OMSCHRIJVING VAN DE TE REALISEREN WERKEN EN VOORWERP VAN DE ONTEIGENING

Op de N132 wordt de over gedimensioneerde verharde verkeersruimte onthard. De ruimte die hierbij vrijkomt wordt ingericht als afschermende berm tussen de rijweg en de fietspaden. De bushaltes op de N132 worden heringericht en geherlocaliseerd naast de rijweg. De as van de rijweg blijft maximaal op dezelfde plaats liggen. Langs de N132 worden vrijliggende enkelrichtingsfietspaden aangelegd, dit aan weerszijde van de rijweg. De fietspaden hebben een breedte van 1,75m. Het fietspad en de rijweg worden van elkaar gescheiden door een groene berm met een breedte van 1,80m. Ter hoogte van de smallere passages wordt deze berm versmald naar 1m. Enkel ter hoogte van de bushaltes groene berm vervangen door het voetpad en het perron van de bushalte.

De fietspaden worden aangelegd in asfalt. Ter hoogte van de kruispunten wordt een rode slemlaag aangebracht. De bushaltes worden aangelegd in kleinschalig bestratingsmateriaal. De bermen tussen de rijweg en het fietspad worden voorzien van gras. De afwatering van de verharde oppervlaktes verharding gaat naar de bermen en de bijhorende grachten. Het huidige grachtenstelsel wordt hiervoor verdiept en uitgebreid. In het projectgebied moeten ook een aantal bomen plaatsmaken voor het nieuwe ontwerp. Ter compensatie worden nieuwe hoogstammen aangeplant tussen rijweg en fietspad.

De dwarsprofielen en nodige breedtes voor realisatie zijn beschreven in 1.2. Om dit profiel te realiseren met rijweg, fietspaden, grachten, openbare nutsvoorzieningen en nodige tussenruimte, is een openbaar domein noodzakelijk waarbinnen dit wegprofiel past.

2 REALISATIETERMIJN EN REALISATIEVOORWAARDEN VOOR DE UITVOERING VAN DE WERKEN EN BEHEERSMODALITEITEN VAN HET OPENBAAR DOMEIN

Zoals voorzien in artikel 24,§4 van het Vlaams Onteigeningsdecreet is zelfrealisatie uitgesloten vermits het project waarvoor wordt onteigend betrekking heeft op weginfrastructuur en daarmee onlosmakelijk samenhangende ingrepen.

Ter informatie en ten indicatieven wordt de onderstaande informatie meegegeven.

2.1 REALISATIETERMIJNEN VOOR DE WERKEN

Globaal gezien wordt op indicatieve wijze volgende realisatietermijnen vooropgesteld. De start van de werkzaamheden wordt beoogd op 1 april 2023 Het einde van de werkzaamheden wordt beoogd tegen 31 oktober 2024. Voor de realisatie van de werken wordt in volgende indicatieve fasering voorzien:

- Aanvraag omgevingsvergunning: 1/04/2022
- Opmaak definitief ontwerp en bestek: 15/08/2022

- Aanbesteden overheidsopdracht werken: 01/02/2023
- Sluiten overeenkomst overheidsopdracht werken: 1/10/2022
- Start uitvoering werken: 01/04/2023
- Voorziene einde uitvoering werken: 31/10/2024

2.2 REALISATIEVOORWAARDEN VOOR DE WERKEN

De werken dienen te worden uitgevoerd zoals omschreven in deze projectnota en samen te lezen documenten.

2.3 BEHEERSMODALITEITEN VAN HET OPENBAAR DOMEIN

De verworven onroerende goederen zullen na onteigening opgenomen worden in het openbaar domein van het Agentschap Wegen en Verkeer. Het Agentschap zal na uitvoering van de werken instaan voor het beheer van de infrastructuur.

3 PROJECTPLAN

Innemingsplannen 1M3D8E G 027334 02, 1M3D8E G 027335 02, 1M3D8E G 027336 02,

4 BIJLAGEN

Volgende bijlagen worden aan deze projectnota toegevoegd:

- Bovengenoemde innemingsplannen

Opgemaakt door ir.

Projectmanager

Gezien om gevoegd te worden bij het definitief onteigeningsbesluit van

Lydia Peeters