

**Wegen en Verkeer Antwerpen**  
Lange Kievitstraat 111-113 bus 41  
2018 Antwerpen  
Tel. 03 224 68 11  
wegen.antwerpen@vlaanderen.be  
[www.wegenenverkeer.be](http://www.wegenenverkeer.be)

## **PROJECTNOTA ONTEIGENINGEN**

//

**Betreft:** Aanleg van fietspaden in de Klinkaardstraat (N111) te Kapellen

//

*Bijlage bij het voorlopig onteigeningsbesluit van                    voor de realisatie van onteigeningen op het  
grondgebied van de gemeente Kapellen, langsheen de N111*

# INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>Projectbeschrijving</b>	<b>3</b>
1.1	Situering van het projectgebied	3
1.2	Scenario's	3
1.3	Omschrijving van de te realiseren werken	6
1.4	Projectdoelstelling	8
<b>2</b>	<b>Doelstelling van algemeen nut en onteigeningsnoodzaak</b>	<b>9</b>
2.1	Doelstelling van algemeen nut	9
2.2	Noodzaak van het onteigeningsdoel	9
2.3	Noodzaak van de onteigening als middel	10
2.4	Noodzaak voor wat betreft het voorwerp van de onteigening	11
<b>3</b>	<b>Realisatietermijn en realisatievoorwaarden voor de uitvoering van de werken en beheersmodaliteiten van het openbaar domein</b>	<b>11</b>
3.1	Realisatietermijnen voor de werken	11
3.2	Realisatievoorwaarden voor de werken	12
3.3	Beheersmodaliteiten van het openbaar domein	12
<b>4</b>	<b>Projectplan</b>	<b>13</b>
<b>5</b>	<b>Bijlagen</b>	<b>13</b>

# 1 PROJECTBESCHRIJVING

## 1.1 SITUERING VAN HET PROJECTGEBIED

De gemeente Kapellen heeft de opdracht gegeven om een voorstel op te maken betreffende de aanleg van een fietsverbinding langs de N111, een secundaire weg type II, van de gemeentegrens Stabroek/Kapellen tot het kruispunt - N111/Grensstraat-Canadezenlaan (grens Kalmthout).

De project perimeter over de N111 Klinkaardstraat wordt vanaf de zijstraat "Lepelstraat" tot aan het reeds ingerichte kruispunt van de N111 met Grensstraat/Canadezenlaan afgebakend. Het traject heeft een totale lengte van ongeveer 2,9 km. De N111, waar de Klinkaardstraat onderdeel van uitmaakt, verbindt van west naar oost volgende woonkernen Stabroek (+Haven van Antwerpen), Putte (Stabroek/Kapellen) - Kalmthout Dorp, Achterbroek, Wuustwezel en Essen.

De Klinkaardstraat (N111) verbindt de kern Putte (Kapellen/Stabroek) met de grens van Kalmthout (kruispunt Grensstraat/Canadezenlaan). De Canadezenlaan verbindt de N111 met het centrum van de kern Heide (Kalmthout). Op de Canadezenlaan is via een aantal straten de woonsite Geuzenbak aangesloten. Vanuit de kern van Putte wordt de Klinkaardstraat (N111) gekenmerkt door lintvormige uitloper van deze kern met dense bebouwing over residentiële bebouwing, open ruimte en een uitgestrekt bosgebied. Langs de N111 zijn er naast rijwoningen, residentiële woningen, 2 open ruimte gebieden en een uitgestrekt bosgebied ook een aantal bedrijven gelegen.

De Klinkaardstraat is geselecteerd als functionele fietsroute, evenals de andere delen van de N111 op het grondgebied van de gemeenten Stabroek, Kalmthout en Wuustwezel. Het fietsknooppuntennetwerk kruist de Klinkaardstraat aan het kruispunt Grensstraat/Canadezenlaan/N111.

## 1.2 SCENARIO'S

In kader van het voltooien en realiseren van een fietsroutenetwerk worden langs de N111, als verbindende utilitaire link in het netwerk, het bestaande fietscomfort, dwarsprofielen en kruisingen met andere weggebruikers verbeterd. Er worden drie scenario's voor het fietspadentraject overwogen:

### **- Scenario 1: Enkelrichtingsfietspaden langs beide zijden van de N111**

#### *Binnen de bebouwde kom*

Binnen de bebouwde kom is gemengd verkeer niet aangewezen vanwege de gemotoriseerde verkeersintensiteiten.

Het eerste profiel dat wordt bekeken, is een asymmetrisch profiel met een rijbaanbreedte van 8m. Het verleggen van de bestaande as creëert de mogelijkheid om onteigeningen aan de noordzijde te voorkomen. Gevolg is wel dat de resterende privé strook aan de zuidzijde volledig wordt ingenomen en het fietspad "slechts" 1,50m breed kan zijn. Men kan hierbij het parkeren schranken/wisselen waardoor dit een snelheidsremmend effect heeft.

Binnen dit profiel zijn er twee keuzemogelijkheden: de privé-strook voor de woningen blijft behouden of niet. In het geval dat deze strook behouden blijft, wordt een parkeerstrook voorzien aan de zuidzijde van de weg. Aan de noordzijde wordt het fietspad aanliggend, licht verhoogd gerealiseerd, aan de zuidzijde ligt het fietspad achter de parkeerstrook ( gescheiden door een schrikstrook). Men kan ook opteren om aan de noordzijde de berm voor nutsleidingen tussen rijweg en fietspad te leggen. Enkel aan de zuidzijde wordt een voetpad gerealiseerd. De restruimte 1.70m tussen voetpad en woning wordt niet onteigend en kan ingericht worden door de bewoners. Binnen de bebouwde kom kan er ook gekozen worden om de privé-strook voor de woningen niet te behouden. Hierbij worden het fietspad en het voetpad van de parkeerstrook gescheiden door een plantstrook. Hierdoor worden de fietsers meer beveiligd tegen openslaande portieren van de geparkeerde wagens. De schrikstrook verdwijnt dan. Aan de parkeerstrook wordt een uitstapzone voorzien voor passagiers (85cm).

Het tweede profiel dat wordt bekeken, is een asymmetrisch profiel met een rijbaanbreedte van 6,5m. Om een snelheidsregime van 50 km/u te kunnen afdwingen, is het noodzakelijk om de breedte van de kws-verharding te versmallen van 8m naar 6,50m. Een smallere rijbaan leidt tot lagere snelheden en een aangepast rijgedrag. Binnen dit profiel zijn er weer twee keuzemogelijkheden: de privé-strook voor de woningen blijft behouden of niet. In het geval deze strook behouden blijft, resulteert dit in een bredere privé-strook en een ruimer fiets- of voetpad. Zonder behoud van een privé-strook voor de woningen resulteert dit in bredere voetpaden en/of plantvakken.

Het derde profiel dat wordt bekeken, is een symmetrisch profiel met een rijbaanbreedte van 6,35m. In dit symmetrisch profiel wordt aan beide zijden binnen de bebouwde kom evenveel onteigend. Hierdoor blijft er een reststrook van  $\pm 4,90$  meter over die niet onteigend wordt. Aan beide zijden wordt steeds een parkeerstrook, fietspad en voetpad voorzien.

Het symmetrisch profiel heeft een grotere kwaliteit dan het asymmetrisch profiel:

- het parkeren wordt aan beide zijden afgebakend, zodat conflicten met haaksparkeren (achteruit rijden) voorkomen worden.
- aan beide zijden wordt een voetpad voorzien;
- aan beide zijden wordt een fietspad voorzien;
- symmetrische opbouw van een nieuwe groenstructuur;
- grotere duidelijkheid en herkenbaarheid;
- gelijkwaardige onteigeningen waardoor maatschappelijk er een groter draagvlak ontstaat.

### *Overgangsgebied*

Het overgangsgebied is het gebied tussen de bebouwde kom en de Selstbaan. In dit gebied werden er twee typeprofielen onderzocht. In het eerste profiel worden de bestaande bomen behouden en worden er nieuwe grachten en fietspaden voorzien achter deze bestaande bomen. Het restant van de bestaande bomenrij wordt aangevuld met nieuwe bomen. De verharding van de rijbaan kent op heden een breedte van 8m. Langs beide zijden wordt er een vrijliggend enkelrichtingsfietspad voorzien. Voor dit gewenst profiel is een totale breedte van 22,00m nodig.

In het tweede profiel worden er nieuwe bomen in de berm aangeplant. Er kunnen vrijliggende enkelrichtingsfietspaden voorzien worden tussen een berm met nieuwe bomen en een nieuwe gracht. Het is ook mogelijk dat de vrijliggende enkelrichtingsfietspaden voorzien worden achter

een berm met nieuwe bomen en een nieuwe gracht. De fietspaden liggen dan aan de perceelsgrens.

Aandachtspunt: er kunnen vragen gesteld worden bij het aanplanten van een nieuwe bomenrij aan de zuidzijde van de N111. Deze nieuwe bomenrij staat letterlijk in de schaduw van het aanpalende bosgebied, waardoor de groeikansen niet optimaal zijn voor de bomen.

#### *Buiten de bebouwde kom*

Buiten de bebouwde kom worden er 3 typeprofielen onderzocht. In het eerste profiel worden de bestaande bomen behouden en worden er nieuwe fietspaden en grachten (bestaande grachten worden verbreed) voorzien achter deze bestaande bomen. Het restant van de bestaande bomenrij wordt aangevuld met nieuwe bomen. Voor dit gewenst profiel is een totale breedte van  $\pm 22,00\text{m}$  nodig.

In het tweede profiel komen er nieuwe bomen in de berm. Een eerste mogelijkheid voor dit profiel is dat er vrijliggende enkelrichtingsfietspaden voorzien worden tussen een berm met nieuwe bomen en een nieuwe gracht. De tweede mogelijkheid is dat de vrijliggende enkelrichtingsfietspaden voorzien worden achter een berm met nieuwe bomen en een nieuwe gracht. De fietspaden liggen dan aan de perceelsgrens. Voor dit tweede typeprofiel is een totale breedte van  $26,00\text{m}$  nodig. Aandachtspunt hierbij is weer dat er vragen kunnen gesteld worden bij het aanplanten van een nieuwe bomenrij aan de zuidzijde van de N111. Deze nieuwe bomenrij staat letterlijk in de schaduw van het aanpalende bosgebied, waardoor de groeikansen niet optimaal zijn voor de bomen. Daarom wordt het volgende profiel voorgesteld zonder een bomenrij.

Voor het derde typeprofiel wordt er dus een berm zonder bomen voorzien. De vrijliggende enkelrichtingsfietspaden kunnen voorzien worden tussen de bestaande rijweg en een nieuwe gracht. Voor dit gewenst profiel is een totale breedte van  $24,00\text{m}$  nodig. Ofwel kunnen de vrijliggende enkelrichtingsfietspaden voorzien worden tussen een nieuwe gracht en de perceelsgrens. Voor dit profiel is er dan een totale breedte van  $23,00\text{m}$  nodig.

#### **- Scenario 2: Dubbelrichtingsfietspad aan de noordzijde in het buitengebied (tussen de Middelbeeklaan en de Canadezenlaan).**

In scenario 2 wordt een dubbelrichtingsfietspad aan de noordzijde voorzien in het buitengebied (tussen de Middelbeeklaan en de Canadezenlaan). In dit scenario gelden dezelfde principes voor het overgangsgebied en binnen de bebouwde kom dan in scenario 1.

#### *Buiten de bebouwde kom*

Er worden 2 typeprofielen beschouwd. In het eerste profiel worden de bestaande bomen behouden, worden de grachten verbreed en wordt een nieuw dubbelrichtingsfietspad voorzien achter deze bestaande bomenrij. Het restant van de bestaande bomenrij wordt aangevuld met nieuwe bomen. Voor dit gewenst profiel wordt vanaf de as van de weg aan de noordzijde  $\pm 11,80\text{m}$  ingenomen.

In het tweede profiel wordt er een berm met een nieuwe bomenrij beschouwd. De eerste mogelijkheid is dat er een dubbelrichtingsfietspad aan de noordzijde voorzien wordt tussen een berm met nieuwe bomen en een nieuwe gracht. Aan de zuidzijde blijft de bestaande situatie behouden. Het is ook een mogelijkheid dat het dubbelrichtingsfietspad aan de noordzijde voorzien wordt achter een berm met nieuwe bomen en een nieuwe gracht. Aan de zuidzijde blijft de bestaande situatie behouden. Voor dit gewenst profiel wordt vanaf de as van de weg aan de noordzijde  $14,00\text{m}$  ingenomen.

### **- Scenario 3: Dubbelrichtingsfietspad aan de zuidzijde in het buitengebied (tussen de Middelbeeklaan en de Canadezenlaan).**

In scenario 3 wordt een dubbelrichtingsfietspad aan de zuidzijde voorzien in het buitengebied (tussen de Middelbeeklaan en de Canadezenlaan). In dit scenario gelden dezelfde principes voor het overgangsgebied en binnen de bebouwde kom dan in scenario 1.

Buiten de bebouwde kom zijn de profielen spiegelprofielen van de profielen van scenario 2.

#### **Scenariokeuze**

Langsheen het traject van +/- 2,9km zijn minimum telkens aan één zijde van de Klinkaardstraat woningen gelegen. Over 78% van de lengte van de Klinkaardstraat bevindt er zich langs de noordzijde bebouwing ten opzichte van 57% aan de zuidzijde. Het verschil in de bezettingsgraad aan bebouwing is te wijten aan het zuidelijk gelegen bosgebied tussen de (overzijde) Selstbaan en de Canadezenlaan. Door het voorkomen van bebouwing aan één zijde van de N111 over een lengte die 43% van het project uitmaakt zou men kunnen opteren om voor dit deel tussen de Middelbeeklaan en kruispunt N111/Grensstraat-Canadezenlaan in een enkelzijdig dubbelrichtingsfietspad te voorzien. Toch is dit niet evident omdat de bebouwing verspringt van de ene zijde naar de andere zijde en het niet éénduidig is om een kant te kiezen waar dit dubbelrichtingsfietspad zou moeten liggen.

Het fietspadenproject sluit zowel aan de grens met Stabroek als aan de grens met Kalmthout telkens aan op enkelrichtingsfietspaden, langs beide zijden van de N111. Er wordt één scenario met enkelrichtingsfietspaden langs elke zijde van de N111 naar voren geschoven. Voornaamste reden is de categorisering als secundaire weg, type II en niet als een lokale weg. De functie van deze weg in relatie tot de Nx is in die mate belangrijk dat bijkomende oversteekbewegingen bij de wissel van enkelrichtingsfietspaden naar dubbelrichtingsfietspaden niet wenselijk is. Bijkomend kent de weg een relatief hoge intensiteit waardoor de fietspaden in het kerngebied wenselijk zijn.

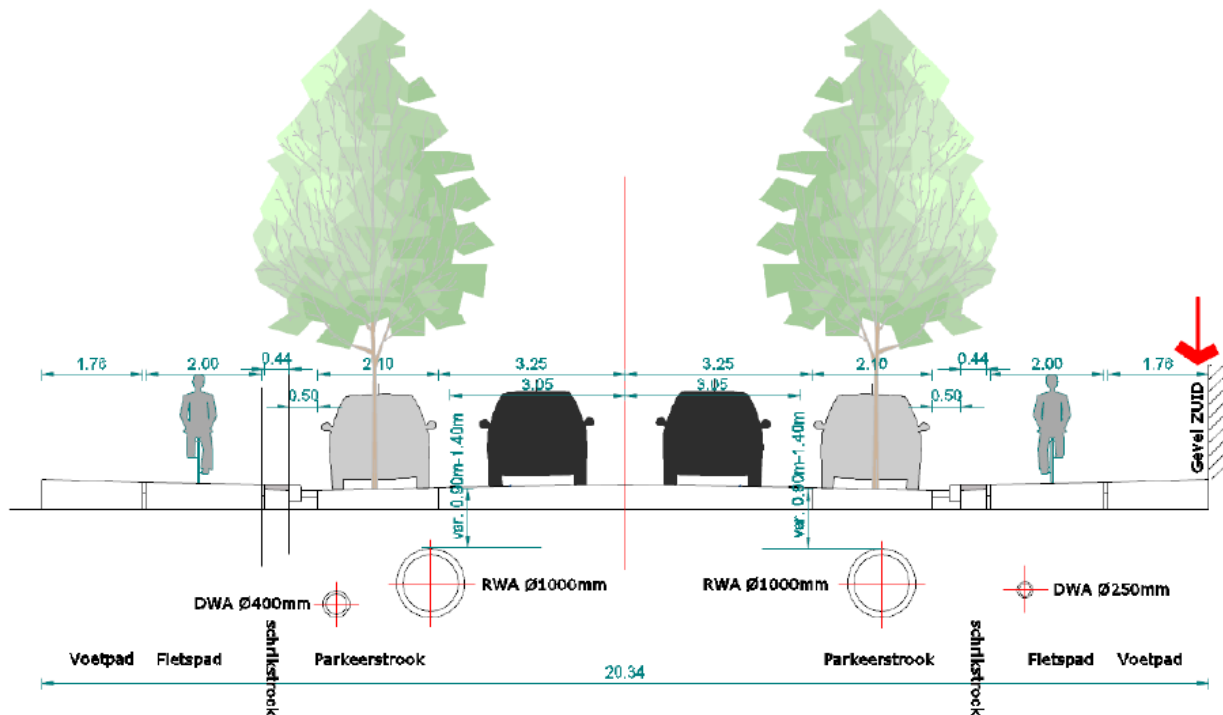
De keuze voor scenario 1 met enkelrichtingsfietspaden wordt als de meest logische keuze beschouwd.

## **1.3 OMSCHRIJVING VAN DE TE REALISEREN WERKEN**

De aanvraag tot ontwerp van een fietspad langsheen de N111 door de gemeente Kapellen, kadert in het vervullen van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk provincie Antwerpen. Door de aanleg van fietspaden tussen de kern Putte en de grens met Kalmthout, langsheen de N111 wordt een missing link binnen het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk voor de provincie Antwerpen weggewerkt.

In kader van het voltooien en realiseren van een fietsroutenetwerk worden langs de N111, als verbindende utilitaire link in het netwerk, het bestaande fietscomfort, dwarsprofielen en kruisingen met andere weggebruikers verbeterd. De aanleg van fietspaden en -voorzieningen beoogt een veilig fietsverkeer tussen de kernen Putte en Kalmthout. Om de veiligheid te verhogen, kunnen er maatregelen genomen worden om de weggebruikers (resp. autobestuurder en de fietser) van elkaar te scheiden waar mogelijk. Er werden scenario's opgesteld waarbij men via veiligheids-, inrichtings-, haalbaarheids- en financiële aspecten naar een goed afgewogen projectconcept streef(de).

Binnen de bebouwde kom wordt volgend profiel bekomen:

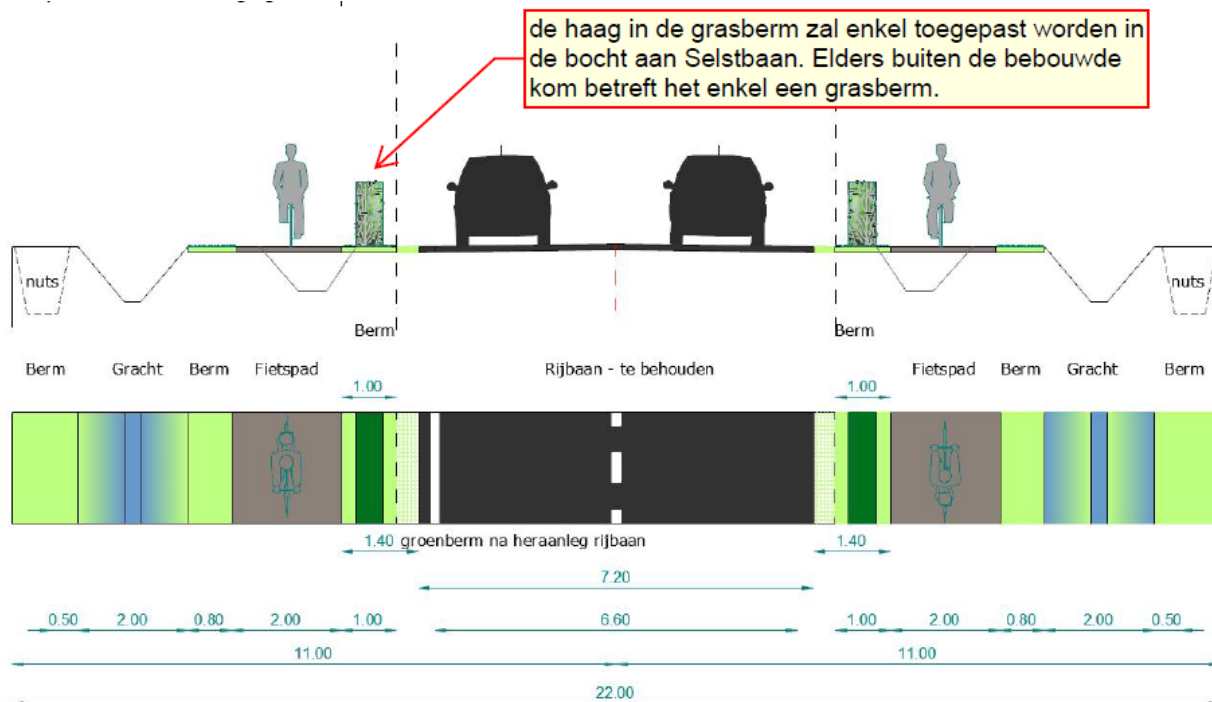


met volgende maatvoeringen:

- rijbaan: 6,5m verhardingsbreedte met 6,1m rijstrookbreedte belijningen inclusief
- parkeerstroken aan weerskanten van de rijbaan, breedte 2,10m (excl belijning, excl goot) met boomvakken voorzien in de parkeerstroken
- goot van 30 cm breedte
- opstaande boordsteen van 20 cm breedte
- schrikstrook van 44 cm betonstraatstenen zandkleurig
- fietspad in zwarte asfalt, 2m breedte exclusief boordstenen aan weerskanten
- voetpad van 1,75m

De putten van de riolering worden voorzien in de parkeerstroken. De nutsleidingen worden in het voetpad voorzien. In het fietspad worden geen leidingen (en dus ook geen putdeksels) voorzien.

Voor het overgangsgebied en buiten de bebouwde kom wordt voor onderstaand typeprofiel gekozen. Het typeprofiel wordt gereduceerd tot 22m, met een doorgroeiscenario bij volledige heraanleg van de rijbaan, waar de overbreedte aan asfalt aan de groenzone/schrikstrook tussen rijbaan en fietspad kan worden gegeven.



## 1.4 PROJECTDOELSTELLING

De gemeente Kapellen heeft de opdracht gegeven om een voorstel op te maken betreffende de aanleg van een fietsverbinding langs de N111, Klinkaardstraat. Deze opdracht beoogt de verbetering van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid langsheen de N111 en daarom heeft het gemeentebestuur van Kapellen de intentie om een module 13 met het Vlaams Gewest af te sluiten voor de inrichting van een fietspadenproject langsheen de N111.

Vanaf het kruispunt N11 / N111 tot aan het kruispunt N111/ Grensstraat-Canadezenlaan bevindt er zich geen fietspad langsheen de N111. De fietsoversteekplaatsen aan de voornoemde kruispunten worden gefaciliteerd, respectievelijk met verkeerslichten en uitgeruste oversteekplaats in twee bewegingen. Het kruispunt N11/N111 is ook met voetgangersoversteekplaatsen uitgerust. Het gesitueerde traject betreft hier een gewestweg met 2x1 rijstrook. Op dit traject wordt de snelheid van motorvoertuigen door de afbakening bebouwde kom en borden c43 tot respectievelijk 50 km/u en 70 km/u beperkt.

Knelpunten op te lossen binnen module 13:

- ontbreken fietsvoorziening tussen N11 en Canadezenlaan
- ontbreken visuele overgang zone 70 km/u - bebouwde kom
- gevaarlijke fietsoversteek Selstbaan en Paasbloemlaan: zichtbaarheid
- ontbreken van fietsoversteken aan Middelbeeklaan en Speckweg
- gevaarlijke verkeersas N111 voor voetganger en fietser
- onvoldoende bescherming fietsers in zone 70 km/u
- gevaarlijke uitritconstructies
- onvoldoende snelheidsremming in bebouwde kom



De aanleg van fietspaden en -voorzieningen beoogt een veilig fietsverkeer tussen de kernen Putte en Kalmthout. Om de veiligheid te verhogen, kunnen er maatregelen genomen worden om de weggebruikers (resp. autobestuurder en de fietser) van elkaar te scheiden waar mogelijk. De knelpunten dienden onderzocht en opgelost te worden, rekening houdend met de verschillende vooropgestelde randvoorwaarden.

## **2 DOELSTELLING VAN ALGEMEEN NUT EN ONTEIGENINGSNOODZAAK**

### **2.1 DOELSTELLING VAN ALGEMEEN NUT**

Het kruispunt N11 / N111 is uitgerust met aanliggende/vrijliggende fietspaden. Ter hoogte van het kruispunt N11/N111 mist het bestaande fietspad een aansluiting richting Kalmthout, er is geen fietspad langs de N111. Het kruispunt N111 / Grensstraat/Canadezenlaan werd "recentelijk" uitgerust met vrijliggende enkelrichtingsfietspaden (uitgezonderd de arm van de Canadezenlaan waar een dubbelrichtingsfietspad werd aangelegd) en twee gemarkeerde fietsoversteekplaatsen (incl. wachtpunt) op een middengeleider. Tussen deze twee punten kunnen fietsers op de rijbaan of op de kws-verharding naast de witte lijn van de gemarkeerde rijstroken fietsen (een strook van ongeveer 75cm). Om deze onveilige situatie voor fietsers op te lossen, wordt er een veilige fietsvoorziening gecreëerd langsheen het traject. De aanleg van fietspaden en -voorzieningen beoogt een veilig fietsverkeer tussen de kernen Putte en Kalmthout.

Uit het bovenstaande blijkt dat de beoogde werken als onteigeningsdoel een verbetering van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid beogen en aldus kaderen in de noodzakelijke realisatie van een doelstelling van algemeen nut.

Het betreffen aldus werken die kaderen binnen de wegeninfrastructuur, waarbij het in het algemeen belang is 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 realisatie van een doelstelling van algemeen nut mogelijk gemaakt.

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

### **2.2 NOODZAAK VAN HET ONTEIGENINGSDOEL**

Er werd een schoolbereikbaarheidskaart opgesteld. Daarop staat de N111 Klinkaardstraat aangeduid als een "te mijden fietsroute". Er wordt aangeraden om via de achterliggende straten te rijden. Het kruispunt met de Puttestraat / Ertbrandstraat is een "aandachtspunt". Er is een minimale aantrekkelijkheid van het traject tussen N11 en Grensstraat/Canadezenlaan voor fietsers. Het ontbreekt ook aan inrichting van de fietsoversteekpunten langs de N111, ter hoogte van de Middelbeeklaan, Selstbaan, Speckweg en Paasbloemlaan. Om fietsers veilig dit traject te kunnen laten afleggen, moeten deze knelpunten worden opgelost. Daarom wordt er een fietsverbinding voorzien met degelijk en veilig uitgeruste fietsvoorzieningen en -oversteekplaatsen.

Door de herinrichting van de gewestweg N111 wordt een betere verkeersveiligheid en -leefbaarheid nagestreefd zodat fietsers zich veilig en comfortabel op het traject kunnen begeven.

Binnen de bebouwde kom wordt er bij de zuidelijk gelegen woningen tot aan de zuidelijke gevellijn onteigend om het profiel te kunnen realiseren. Bij de noordelijk gelegen woningen wordt er ongeveer 2,3m ingenomen, met uitzondering van de woningen met een vooruitspringende voorgevel. Buiten de bebouwde kom wordt als langs beide zijden van de weg ongeveer 4,5m ingenomen om het profiel te kunnen realiseren.

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

Om al deze wegeninfrastructuurwerken 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

## 2.3 NOODZAAK VAN DE ONTEIGENING ALS MIDDEL

Het onteigeningsdoel enkel maar kan 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 om niet alleen een integrale en geïntegreerde realisatie van de herinrichting van de gewestweg N111 maar vervolgens ook een duurzaam beheer en onderhoud daarvan mogelijk te maken.

De onteigeningsnoodzaak als middel voor de realisatie van gewestwegen blijkt verder ook uit het feit dat overeenkomstig artikel 24, § 4 van het Vlaams Onteigeningsdecreet de decreetgever in zulke gevallen uitdrukkelijk elk verzoek tot zelfrealisatie uitgesloten heeft.

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.

## **2.4 NOODZAAK VOOR WAT BETREFT HET VOORWERP VAN DE ONTEIGENING**

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.

## **3 REALISATIETERMIJN EN REALISATIEVOORWAARDEN VOOR DE UITVOERING VAN DE WERKEN EN BEHEERSMODALITEITEN VAN HET OPENBAAR DOMEIN**

### **3.1 REALISATIETERMIJNEN VOOR DE WERKEN**

Globaal gezien wordt op indicatieve wijze volgende realisatietermijnen vooropgesteld. De start van de werkzaamheden wordt beoogd op voorjaar 2025. Het einde van de werkzaamheden wordt beoogd tegen einde 2025.

Voor de realisatie van de werken wordt in volgende indicatieve fasering voorzien:

- Aanvraag omgevingsvergunning: 2023
- Opmaak definitief ontwerp en bestek: 2023
- Aanbesteden overheidsopdracht werken: 2024
- Sluiten overeenkomst overheidsopdracht werken: 2024
- Start uitvoering werken: 2025

- Voorziene einde uitvoering werken: 2025

## 3.2 REALISATIEVOORWAARDEN VOOR DE WERKEN

- Fietspaden binnen bebouwde kom: zwart asfalt, met aan weerskanten een boordsteen welke een 'naadloze' overgang vormt met de naastgelegen betonstraatstenen (van de schrikstrook of van het voetpad).
- Fietspaden aansluitend op kruispunt N11: rood asfalt.
- Fietspaden vrijliggend buiten de bebouwde kom: zwart asfalt, met rood asfalt ter hoogte van zijstraten.
- Rijbaan (binnen de bebouwde kom): zwart asfalt.
- Voetpaden (binnen bebouwde kom): betonstraatstenen 22x22x8 zandkleurig.
- Parkeerstroken (binnen bebouwde kom): antracietkleurige betonstraatstenen 22x11x10.
- Schrikstrook 44 cm (4x11 cm) in grijze betonstraatstenen.
- Perceelstoegangen in betonstraatstenen grijs 22x11x10.

## 3.3 BEHEERSMODALITEITEN VAN HET OPENBAAR DOMEIN

De volgende partijen staan vanaf de voorlopige oplevering van de werken in voor het beheer en/of het onderhoud van de nieuwe infrastructuur langsheen de gewestweg N111 van kilometerpunt 4,482 tot aan kilometerpunt 7,401:

### **- het Gewest:**

- 1° het beheer en onderhoud van de gewestweg incl. fietspaden,
- 2° de aanleg en het onderhoud van de groenvoorzieningen buiten de bebouwde kom met uitzondering van de haag tussen het fietspad en de rijbaan buiten de bebouwde kom,
- 3° het beheer en onderhoud van de RWA-afvoer (inclusief inspectieputten) die voor haar rekening is aangelegd, en de rioolkolken en kolkaansluitingen.

### **- de gemeente Kapellen:**

- 1° de aanleg en het onderhoud van de voetpaden en het straatmeubilair,
- 2° de aanleg en het onderhoud van de groenvoorzieningen binnen de bebouwde kom inclusief de haag tussen het fietspad en de rijbaan buiten de bebouwde kom,
- 3° het beheer en onderhoud van de DWA-leidingen (inclusief inspectieputten), de huisaansluitingen van de DWA, en de huisaansluitingen van RWA.

De gemeente Kapellen staat vanaf de voorlopige oplevering van de werken – welke zijn uitgevoerd langsheen andere wegen dan de gewestwegen – in voor het beheer en onderhoud van de gemeentewegen en de openbare ruimte van de gemeente, rioolkolken, dienstrioleringen, huis- en kolkaansluitingen, alsook van de RWA-afvoer die voor haar rekening is aangelegd.

De gemeente staat in voor de wachtaansluitingen voor zowel bebouwde als onbebouwde percelen. Onder wachtaansluitingen verstaat men de aansluiting waarop geen vuilwater/regenwater is aangesloten op het moment van voorlopige oplevering.

#### **4 PROJECTPLAN**

Zie bijlagen.

#### **5 BIJLAGEN**

Volgende bijlagen worden aan deze projectnota toegevoegd:

- Onteigeningsplannen

Opgemaakt door Ir. Evy Van Puymbroeck afwezig  
Getekend door Hans Laurijssen Regiomanager

Gezien om gevoegd te worden bij het voorlopig onteigeningsbesluit van

Lydia Peeters  
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken