

**Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant**

Diestsepoort 6 bus 81

3000 Leuven

Tel. 016 66 57 50

wegen.vlaamsbrabant@vlaanderen.be

**www.wegenenverkeer.be**

## PROJECTNOTA ONTEIGENINGEN

//

**Betreft:** Herinrichting Woluwelaan tussen Haachtsesteenweg en Kerklaan te Machelen

//

*Bijlage bij het definitief onteigeningsbesluit voor de realisatie van onteigeningen op het grondgebied van de gemeente Machelen, langsheen de R22 - Woluwelaan*

# INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>Projectbeschrijving .....</b>	<b>2</b>
1.1	Situering van het projectgebied	2
1.2	Scenario's	5
1.3	Omschrijving van de te realiseren werken	6
1.4	Projectdoelstelling	8
<b>2</b>	<b>Doelstelling van algemeen nut VAN DE ONTEIGENING EN DE ONTEIGENING ALS MIDDEL – 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	16
2.4	Noodzaak voor wat betreft het voorwerp van de onteigening	17
<b>3</b>	<b>Realisatietermijn en realisatievoorwaarden voor de uitvoering van de werken en beheersmodaliteiten van het openbaar domein .....</b>	<b>18</b>
3.1	Realisatietermijnen voor de werken	18
3.2	Realisatievoorwaarden voor de werken	18
3.3	Beheersmodaliteiten van het openbaar domein	18
<b>4</b>	<b>Projectplan .....</b>	<b>19</b>
<b>5</b>	<b>Bijlagen .....</b>	<b>19</b>

# 1 PROJECTBESCHRIJVING

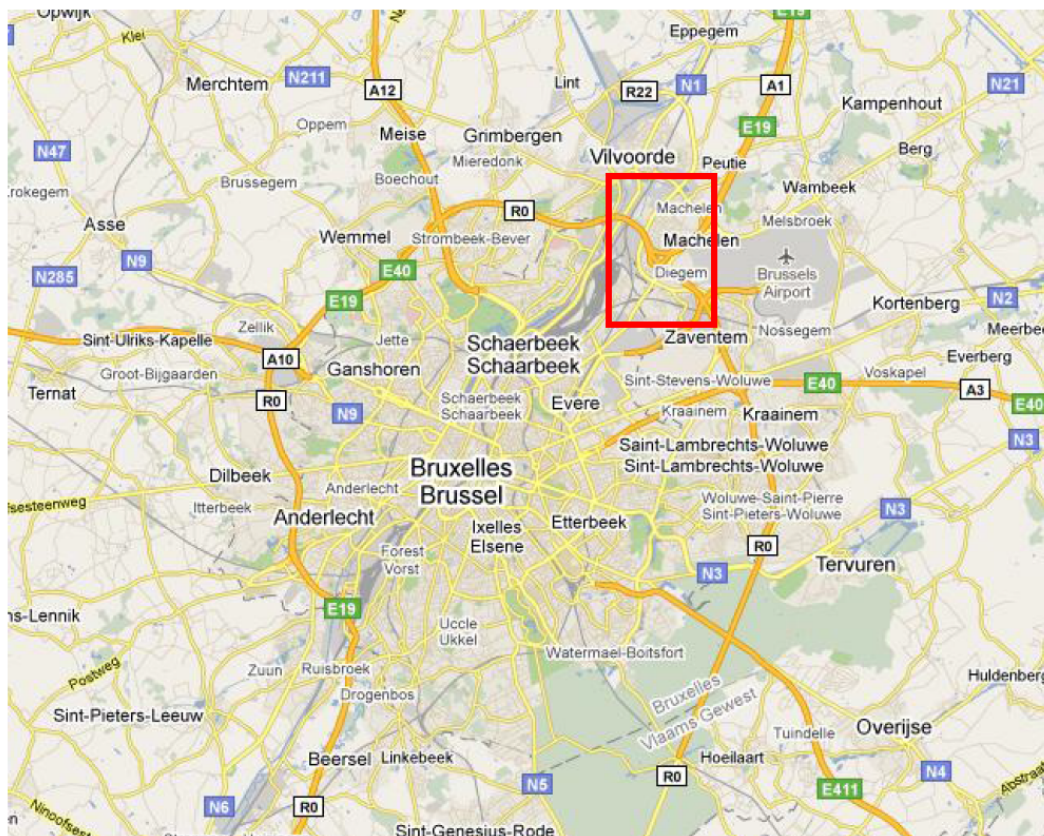
## 1.1 SITUERING VAN HET PROJECTGEBIED

In 2004 werd door het Agentschap Wegen en Verkeer (hierna: AWV) in het kader van het programma Veilig Verkeer Vlaanderen een **streefbeeldstudie** opgemaakt van de Woluwelaan, waarbij de herinrichting van de Woluwelaan met prioriteit naar openbaar vervoer en aansluiting ervan op het hoofdwegennet (ter hoogte van het verkeersknooppunt R0xE19 te Machelen) werd opgenomen.

De herinrichting van de Woluwelaan zou een heel aantal maatregelen en ingrepen vereisen inzake verkeer- en mobiliteit.

Eén en ander heeft dan vervolgens geleid tot een **globaal investeringsproject** omtrent de herinrichting van de Woluwelaan te Machelen, vanaf het kruispunt met de Haachtsesteenweg tot de Kerklaan. Hierbij is eveneens de ingebruikname van de aansluiting van de Woluwelaan op de R0 in het project geïntegreerd. De op dat ogenblik reeds bestaande inzichten tot herinrichting van de Woluwelaan werden aldus ingebed in een groot globaal investeringsproject.

Het globaal investeringsproject betreffende de herinrichting van de Woluwelaan (R22) te Machelen tussen de Kerklaan en de Haachtsesteenweg, incl. het complex R0/E19/R22 situeert zich aan de noordoostelijke grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nabij het viaduct van Vilvoorde (R0) en de verkeerswisselaar R0/E19 Machelen.



De omgeving wordt er sterk bepaald door weginfrastructuur (ondermeer R0, E19, R22, N21), spoorinfrastructuur en (voormalige) bedrijvigheid (ten westen van de R22).

Ten oosten van de R22 bevindt zich de woonkern Machelen en enkele kleinere woonwijken (Beaulieu en Schetsveld (ook Donjon genaamd)). Zowel de R22 als de verkeerswisselaar Machelen kennen een vrij groene inkleding. De ecologische waarden zijn nabij het project niettemin beperkt. De Woluwe (waterloop 1e categorie) is ter hoogte van het project ondergronds gebracht in een koker onder de R22 Woluwelaan.

De herinrichting van de R22 heeft tot doel een vlotte en veilige ontsluiting van het omgevende gebied te voorzien en dit op multimodaal vlak, zowel rekening houdend met de zachte weggebruikers, openbaar vervoer als overig gemotoriseerd verkeer.

Daarnaast is het van belang te vermelden dat het project inspeelt op de historische intentie uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en Masterplan VIMA om een volwaardige verbinding te creëren tussen de R0 en de R22 en dat het project hierdoor mogelijkheden creëert voor de herinrichting van de R0.

Van belang daarbij is ook duidelijk te melden dat de bindende en aldus **verordenende bepalingen in het RSV** duidelijk aangaven dat de Woluwelaan zou worden ingedeeld als een primaire weg type 2, hetgeen betekent dat er op de Woluwelaan door het verkrijgen van dit statuut geen enkele rechtstreekse ontsluiting (erftoegangen) op de Woluwelaan meer mogelijk werd en ontsluiting verplicht zou dienen te gebeuren via de aanleg van ventwegen dan wel via de aanwezige achtergelegen gebiedseigen ontsluitingsmogelijkheden die dan weg van de primaire weg finaal aansluiting zouden kunnen vinden op deze primaire weg via een veilig lichtengeregeld kruispunt. Bij primaire wegen van type 2 primeert de verzamelfunctie voor het verkeer op de verbindende functie.

De primaire wegen van dit type worden aldus verplicht gecombineerd met de aanleg van vrijliggende fietspaden en waar mogelijk met busstroken en desgevallend zelfs met de aanleg van een vrijliggende trambaan. Door de aanleg van een vrije bus- en trambaan wordt alvast een vlotte verkeersdoorstroming mogelijk gemaakt. Van belang is in dat verband er op te wijzen dat dit wel betekent dat dit steeds en onvermijdelijk zal leiden tot een verbreding van het gabarit van de Woluwelaan waarbij aldus bij de herinrichting steeds de nodige ruimte moet worden ingecalculeerd voor de aanleg van deze extra verkeersvoorzieningen. Vooraleer met de aanleg van deze extra verkeersvoorzieningen ter hoogte van de te onteigenen percelen kon worden aangevat, dienden echter aan de zijde van de Woluwelaan diverse nutsleidingen te worden verplaatst daar naartoe en nieuwe worden geplaatst, die dan voorafgaand werden ondergebracht te worden in de ondergrond van de zijbermen van de Woluwelaan.

De voorziene ontwikkelingen passen binnen het **programma van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB)**, waarvoor door het Vlaams gewest (Afdeling Ruimtelijke Planning) een RUP is opgesteld en waarvoor het Masterplan Vilvoorde-Machelen, zoals opgesteld door de provincie Vlaams-Brabant als input heeft gediend.

Ook de **Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn** is van groot belang bij de invulling van dit project. Deze voorziet ondermeer in de uitbouw van een tramnet met gedeelten op/langs de R22 Woluwelaan. Het voorliggend project speelt aldus tevens in op de mogelijke uitbouw van een tramlijn langsheen de R22 Woluwelaan door er ruimte voor te behouden voor deze tramlijn (ter hoogte van de voorziene vrije busbaan).

De Vlaamse regering heeft het Brabantnet 2020 van VVM De Lijn alvast als prioritair project vastgesteld. Het tracé Jette-Vilvoorde-Nationale Luchthaven – als deel van de “Ringtram”, werd goedgekeurd door de Vlaamse regering op 6 december 2013.

Daarnaast is ook nog het **Strategisch Actieplan voor Reconversie en Tewerkstelling in de luchthaven regio (START-plan)** relevant voor het voorliggend project. In het kader van het START-plan werden dertien buslijnen (7 nieuwe, 6 opgewaardeerd) opgenomen die de bereikbaarheid van de luchthaven mee helpen faciliteren. Een van de buslijnen is de buslijn 621 (Vilvoorde – Zaventem Luchthaven) dewelke ter hoogte van het projectgebied via de R22 Woluwelaan verloopt. Het voorliggend project maakt door het voorzien van een vrije busbaan een vlotte doorstroming van deze buslijn mogelijk.

Het voorliggend project geeft dan ook duidelijk uitvoering aan een goed doordachte en breed gedragen mobiliteitsaanpak van het verkeer op en langs de Woluwelaan waarover reeds vanuit verschillende hoeken een breed maatschappelijk draagvlak bestaat

## 1.2 SCENARIO'S

### Nulalternatief

Het nulalternatief – dit wil zeggen het behoud van de huidige toestand – is om meerdere redenen geen wenselijk alternatief en wordt daarom verworpen:

- Momenteel omvat de verkeerswisselaar Machelen alle verbindingen voor een **volwaardige aansluiting van de R22 op de R0**, terwijl in de praktijk een aantal verbindingen niet kunnen worden gebruikt. Een bestendiging van deze situatie is niet wenselijk, gezien dit betekent dat de aanwezige infrastructuur niet ten volle benut wordt. Bovendien wordt hierdoor een suboptimale verdeling en afwikkeling van de verkeersstromen in stand gehouden. De volwaardige aansluiting van de R22 op de R0 is daarnaast vereist in functie van de toekomstplannen inzake de omvorming van de R0.

### Inrichtingsalternatieven

Voortschrijdend inzicht heeft een evolutie in de projectinhoud van het voorliggend project tot gevolg gehad. Daarnaast houdt de projectinhoud reeds rekening met de intensiteiten voortkomend van de in aanbouw zijnde gevangenis van Haren. De relevante evolutie wordt hierna kort beschreven.

- *Kortere tunnel voor het doorgaand verkeer komend van Diegem en gaand naar het noorden (K2)*

Deze tunnel bevindt zich rechts van de verkeersstroom op maaiveldniveau op de R22. Dit betekent dat enkel het kruispunt R22 x aansluiting R0 wordt ondertunneld waardoor het kruispunt R22 x Budasteenweg sterker wordt belast. De inplanting van de tunnel voor doorgaand verkeer aan de rechterzijde heeft bovendien een groot aantal weefbewegingen tot gevolg. Het doorgaand verkeer uit de tunnel vervolgt namelijk grotendeels zijn weg op de Woluwelaan en kruist hiertoe een belangrijke verkeersstroom komend van de R0, in de richting van Vilvoorde. Uit de microsimulaties is gebleken dat deze kortere tunnel problemen inzake doorstroming tot gevolg heeft. Gevolg is ook dat bij deze configuratie van de tunnel de wijk Beaulieu beperkter ontsloten wordt voor verkeer komende van de R0 (rechtsafbeweging voor verkeer komend van R0 ter hoogte van Budasteenweg niet mogelijk)..

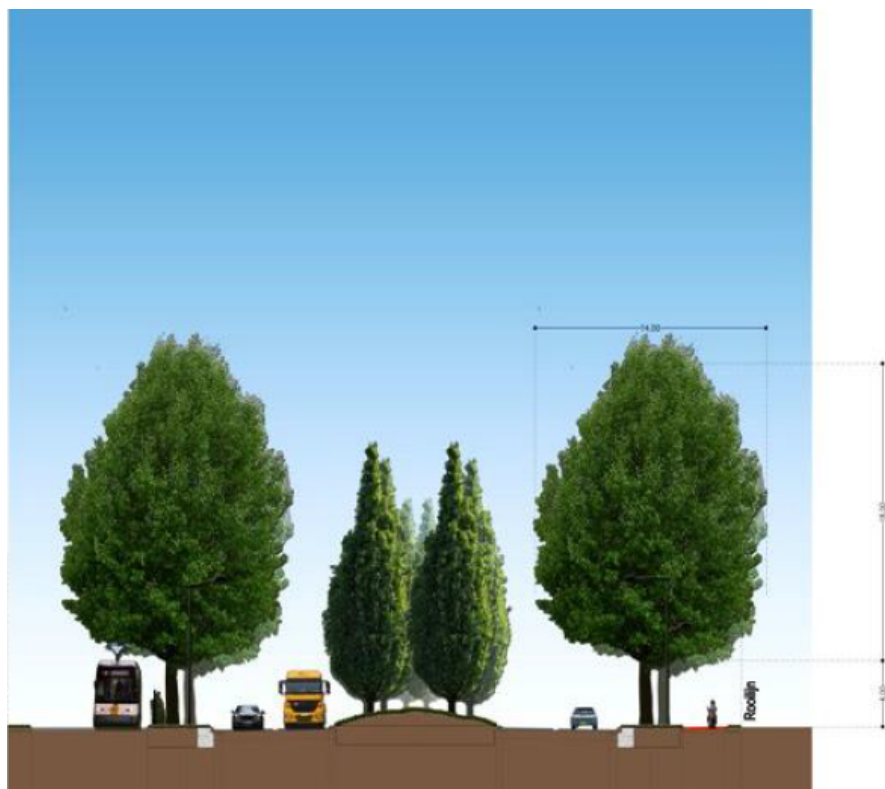
- *Geen ondertunneling van kruispunt R22 – aansluiting R0 en kruispunt R22 – Budasteenweg (tunnel K2 niet uitvoeren)*

Uit de uitgevoerde microsimulaties is gebleken dat er geen afdoende doorstroming kan bekomen worden op het kruispunt R22 – aansluiting R0 en op het kruispunt R22 – Budasteenweg indien deze kruispunten volledig gelijkgronds zouden worden ingericht.

Een ondertunneling van beide kruispunten is bijgevolg noodzakelijk om een vlotte verkeersafwikkeling te bewerkstelligen.

## 1.3 OMSCHRIJVING VAN DE TE REALISEREN WERKEN

De herinrichting van de nieuw aan te leggen wegenis omvat o.m. de herinrichting van de R22 Woluwelaan vanaf de Kerklaan tot en met de Haachtsesteenweg met een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aan de oostzijde van de R22 en een enkelrichtingsfietspad aan de westzijde van R22 tussen de Kerklaan en de Nieuwe-Brugstraat en tussen de Budasteenweg en de Haachtsesteenweg. Verder zal een vrije busbaan aan de westzijde van de R22 worden aangelegd die op termijn kan worden omgevormd tot tramlijn.



Momenteel zijn er geen bushaltes van De Lijn/MIVB aanwezig langsheen de R22 Woluwelaan binnen het projectgebied. Echter passeren er langsheen de R22 Woluwelaan en in de nabije omgeving van het projectgebied wel enkele buslijnen die een verbinding verzorgen.

De herinrichting van de R22 Woluwelaan zal de bereikbaarheid voor de verschillende vervoerswijzen evenwel gevoelig verbeteren. Zo zal de bereikbaarheid van het openbaar vervoer aanzienlijk verbeteren doordat de busbaan aan de Westzijde van de R22 Woluwelaan volledig in twee richtingen zal kunnen worden gebruikt, waardoor de bereikbaarheid van de bushaltes, maar ook de doorstroming van de bussen zal verbeteren.

Ook zal de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid voor de fietsers aanzienlijk verbeteren. De heraanleg van de R22 voorziet nl. in een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aan de Oostzijde ter vervanging van de bestaande aanliggende fietspaden, in een optimale maatvoering en conform het vademecum fietsvoorzieningen. Verder wordt er ook tussen de Budasteenweg en de N21 Haachtsesteenweg én tussen de Kerklaan en de Nieuwbrugstraat aan de Westzijde een vrijliggend enkelrichtingsfietspad voorzien in functie van de toegankelijkheid en bereikbaarheid naar achtergelegen functies.

Alvorens evenwel met de herinrichting zelf *in concreto* kan worden gestart, blijken langs de zijde van de Woluwelaan R22 voorafgaand diverse nutsleidingen te moeten worden geplaatst en verplaatst, hetgeen evidentelijk niet kan worden voorzien onder de aan te leggen fiets-, tram- of busbanen. Eventuele werkzaamheden aan de nutsleidingen zou dan telkens een openbreken vereisen van de fiets-, tram- of busbanen en dient ten allen tijde te worden vermeden gelet op de te voorziene ongemakken. Het onderbrengen van deze nieuwe nutsleidingen onder die delen van de openbare wegen in een aparte zone voor nutsleidingen die zich situeert langsheen de aangelande percelen is dan ook logischerwijze het meest daarvoor aangewezen.

De aanleg van nieuwe nutsleidingen ter vervanging van de bestaande is trouwens tevens noodzakelijk gebleken. Na studie en onderzoek is gebleken dat de aanwezigheid van de aan te leggen tramlijn (ter hoogte van de momenteel voorziene vrije busbaan), de Woluwe-collector en de aanwezigheid van verschillend starre nutsleidingen de speelruimte voor aanpassingen aan de reeds bestaande nutsleidingen sterk afbakent. Na veelvuldig overleg en voortschrijdende inzichten werd dan ook noodzakelijk besloten om een aantal starre leidingen onder te brengen onder het rechtse rijvak tussen de Nieuwbrugstraat en de Haachtsesteenweg. Aan de Woluwe-collector wordt niet geraakt. Daarnaast is aan beide zijden van de R22 hierdoor dan de aanleg van een zone voor distributieleidingen noodzakelijk gebleken.

Aan de oostzijde worden deze nutsleidingen onder het fietspad voorzien. Aan de Westzijde is, naast 1 meter veiligheidszone naast de geplande tramlijn, een zone nodig van 3 meter, zodoende dat nutsmaatschappijen

leidingen kunnen aanleggen/aanpassen/verplaatsen zonder het mogelijk toekomstige tramverkeer te hinderen (of onveilig te moeten werken).

Er kan aldus samengevat worden gesteld dat in het kader van de herinrichting van de Woluwelaan over het volledige traject van dit project (Haachtsesteenweg tot Kerklaan) een dubbelrichtingsbusbaan wordt aangelegd aan de westelijke zijde van de Woluwelaan. Deze busbaan sluit aan beide projecteindes aan op de busbaan die gerealiseerd wordt in het kader van de project van De Werkvennootschap. Deze busbaan kadert in de aanleg van de Ringtrambus.

Aan de oostelijke kant van de Woluwelaan wordt over de volledige projectzone een dubbelrichtingsfietspad aangelegd. Ter hoogte van het nieuwe op- en afrittencomplex is er reeds een fietstunnel aangelegd, zodat fietsers conflictvrij onder verkeerswisselaar kunnen rijden.

De rijweg van de Woluwelaan wordt volledig heringericht: er wordt nieuwe riolering aangelegd, lokaal wordt het aantal rijvakken gereduceerd en tussen de verschillende rijstroken worden bomen aangeplant om het 'laan'-gevoel te creëren.

## 1.4 PROJECTDOELSTELLING

Het voorliggende project betreft volgende aanpassingen van de weginfrastructuur:

- Herinrichting R22 Woluwelaan vanaf de Kerklaan tot en met de Haachtsesteenweg
- Aansluiting van de R22 op de R0

Om de doorstroming op de Woluwelaan te verbeteren en de ontsluiting van het reconversiegebied Vilvoorde – Machelen te verbeteren, wordt de volledige Woluwelaan heringericht.

Hierbij zal er een nieuw op- en afrittencomplex van de R0 – ring om Brussel met de R22 – Woluwelaan in gebruik genomen worden, inclusief een ondertunneling voor het verkeer in de rijrichting van Vilvoorde om conflicten met verkeer dat het nieuwe complex op- of afrijdt te voorkomen en om bovendien te zorgen voor een vlottere doorstroming van het verkeer.

Aan de oostzijde van de Woluwelaan wordt een dubbelrichtingsfietspad gerealiseerd van de Haachtsesteenweg tot aan de Kerklaan. Er werd reeds een fietstunnel aangelegd onder het nog in gebruik te nemen complex zodat fietsers conflictvrij onder de verkeerswisselaar kunnen rijden.

Aan de westzijde wordt een dubbelrichtingsbusbaan aangelegd. De aanleg van deze busbaan kadert in de mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn en de beslissing van de Vlaamse Regering tot uitvoering van Brabantnet. Dit houdt in dat een aantal trajecten voor openbaar vervoer prioritair moesten uitgewerkt worden, waaronder het zogenaamde Ringtrambustraject. Dit traject is een verbinding van aan de Heizel tot aan Brussels Airport. De realisatie van dit project is deels aan AWV toegewezen (Woluwelaan tussen kruispunt



Vilvoordelaan en Haachtsesteenweg) en De Werkvennootschap. Zowel AWW als De Werkvennootschap zijn al gestart met de uitvoering van deze werken.

Zowel de Ringtrambus en als ander openbaar vervoer kan door aanleg van deze vrije busbaan vlot over de Woluwelaan rijden in een aparte bedding.

## **2 DOELSTELLING VAN ALGEMEEN NUT VAN DE ONTEIGENING EN DE ONTEIGENING ALS MIDDEL – ONTEIGENINGSNOODZAAK**

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

Over het algemeen nut van de onteigening kan weinig twijfel bestaan.

Het project heeft als onteigeningsdoel om een dubbelrichtingsfietspad langsheen de Woluwelaan aan te leggen tussen de Budasteenweg en de Villastraat om te zorgen voor een vlotte en veilige fietsverbinding.

De werken kaderen aldus in een openbaar doel waarbij het project de realisatie van een doelstelling van algemeen nut mogelijk maakt waarbij de openbare weginfrastructuur zal worden verbeterd en waarbij verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en een vlotte verkeersdoorstroming kunnen worden beschouwd als leidende principes dewelke vanzelfsprekend ten goede komen voor alle weggebruikers.

De infrastructuurwerken kaderen binnen de weginfrastructuur waarbij het zelfs in het algemeen belang is dat de overheid deze ook zelf ontwikkelt. De realisatie van zulk een infrastructuurwerken behoort nu eenmaal 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 al het voormelde staat aldus onmiskenbaar vast dat het onteigeningsdoel van algemeen nut is.

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

Het onteigeningsbesluit streeft de onteigening na van zakelijke rechten die gevestigd zijn op onroerende goederen gelegen op het grondgebied van de gemeente Machelen waarbij de onteigening de realisatie van de herinrichting Woluwelaan (R22) te Machelen tussen de Kerklaan en de Haachtsesteenweg, inclusief het complex R0 / E19 / R22 mogelijk moet maken.

De noodzaak van het onteigeningsdoel is evident aanwezig.

Het onteigeningsdoel kan verder ook enkel maar worden bereikt middels onteigening. Er bestaat redelijkerwijze geen alternatief voor het gebruik van de onteigeningsdwang.

Binnen het projectgebied moeten zakelijke rechten die rusten op onroerende goederen strikt noodzakelijk worden onteigend om niet alleen een integrale en geïntegreerde realisatie van het project maar vervolgens ook een duurzaam beheer en onderhoud daarvan mogelijk te maken.

De huidige toestand van de infrastructuur is een gewestweg met 2 x 2 rijstroken, met in beide rijrichtingen een afgescheiden fietspad.

Om de doorstroming op de Woluwelaan te verbeteren en de ontsluiting van het reconversiegebied Vilvoorde – Machelen te verbeteren, wordt de volledige Woluwelaan heringericht.

Hierbij zal er een nieuw op- en afrittencomplex van de R0 – ring om Brussel met de R22 – Woluwelaan in gebruik genomen worden, inclusief een ondertunneling voor het verkeer in de rijrichting van Vilvoorde om conflicten met verkeer dat het nieuwe complex op- of afrijdt te voorkomen en om bovendien te zorgen voor een vlottere doorstroming van het verkeer.

Aan de oostzijde van de Woluwelaan wordt een dubbelrichtingsfietspad gerealiseerd van de Haachtsesteenweg tot aan de Kerklaan. Er werd reeds een fietstunnel aangelegd onder het nog in gebruik te nemen complex zodat fietsers conflictvrij onder de verkeerswisselaar kunnen rijden.

Aan de westzijde wordt een dubbelrichtingsbusbaan aangelegd. De aanleg van deze busbaan kadert in de mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn en de beslissing van de Vlaamse Regering tot uitvoering van Brabantnet. Dit houdt in dat een aantal trajecten voor openbaar vervoer prioritair moesten uitgewerkt worden, waaronder het zogenaamde Ringtrambustraject. Dit traject is een verbinding van aan de Heizel tot aan Brussels Airport. De realisatie van dit project is deels aan AWW toegewezen (Woluwelaan tussen kruispunt Vilvoordelaan en Haachtsesteenweg) en De Werkvennootschap. Zowel AWW als De Werkvennootschap zijn al gestart met de uitvoering van deze werken.

Zowel de Ringtrambus als ander openbaar vervoer kan door aanleg van deze vrije busbaan vlot over de Woluwelaan rijden in een aparte bedding.

Ter hoogte van het Kasteel Beaulieu wordt de rijweg van de Woluwelaan aangelegd tot tegen de huidige grens openbaar domein.

Dit heeft te maken met het feit dat de voertuigentunnel K2 in de Woluwelaan (voor het verkeer komende van Diegem) niet meer naar het westen aangelegd kan worden omdat er ondergronds een collector van de Woluwe aanwezig is. De tunnel aanleggen aan de westzijde (voor het verkeer richting Diegem heeft geen zin. Ter hoogte van het nieuwe complex R0/R22 bevinden de mogelijk verkeersconflicten met het doorgaande verkeer op de Woluwelaan zich immers aan de oostzijde van de Woluwelaan.

Zonder de voorgestelde onteigening, eindigt het fietspad voor fietsers komende van Diegem ter hoogte van de Budasteenweg, voor fietsers komende van Vilvoorde ter hoogte van de Villastraat. Hierdoor zouden fietsers in beide richtingen een omweg moeten maken en een aanzienlijk hoogteverschil dienen te

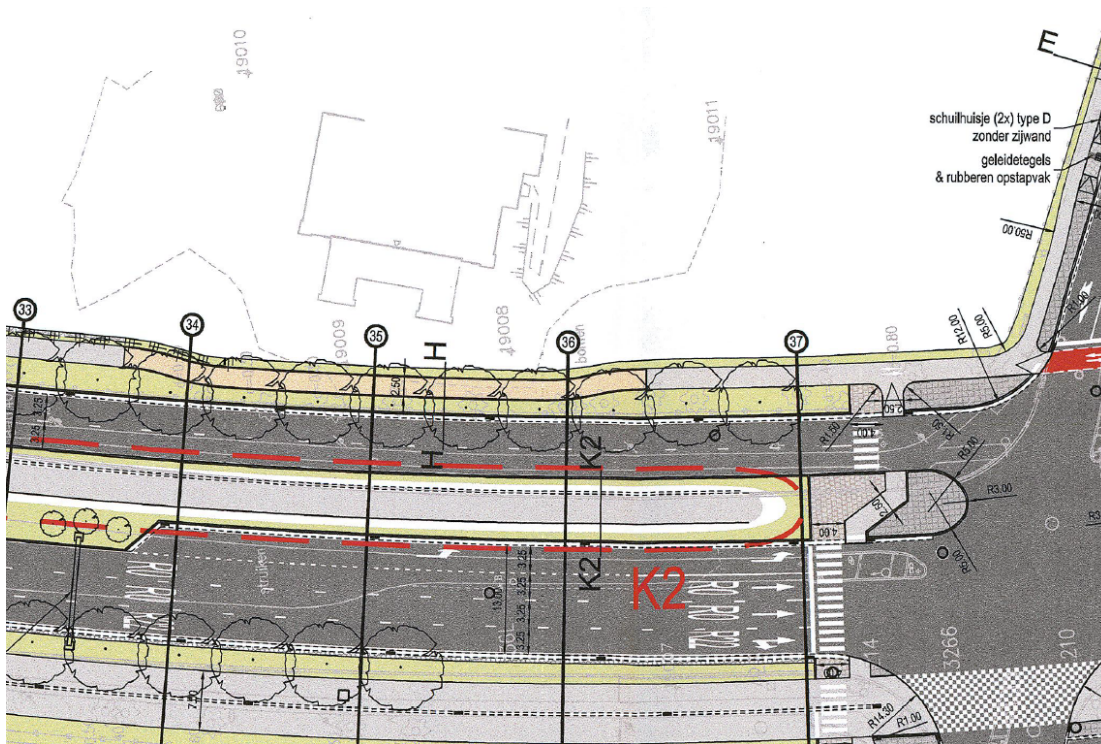
overwinnen waarbij er via de smalle Pieter Schroonsstraat gereden zou moeten worden. Hier is geen fietspad aanwezig is en loot bovendien een route voor openbaar vervoer.

Deze alternatieve fietsroute via de Pieter Schroonsstraat werd derhalve in het project niet weerhouden gezien de hellingsgraad te hoog is in het uitgewerkte alternatief. Daarnaast zouden de fietsers op de rijweg moeten fietsen. Zodoende werd besloten tot de noodzakelijke onteigening van de bewuste zone ter hoogte van het Kasteel van Beaulieu zodat de aanleg van het dubbelrichtingsfietspad langsheen de Woluwelaan kan worden aangelegd.

Er is geen alternatief beschikbaar voor de fietsers die het fietspad gebruiken tussen Diegem en Vilvoorde. Aan de overzijde van de Woluwelaan is geen ruimte beschikbaar om een fietspad aan te leggen. Indien de onteigening niet gebeurt, zal het dubbelrichtingsfietspad dus sowieso moeten stoppen ter hoogte van de Budasteenweg. Fietsers in de richting van Vilvoorde zullen dan verplicht rechtsaf richting de Bergstraat moeten rijden, om vervolgens de Pieter Schroonsstraat te nemen om dan via de Villastraat terug op de Woluwelaan aan te sluiten.

In de rijrichting van Diegem zouden de fietsers dan via deze erg smalle Pieter Schroonsstraat, met dubbelrichtingsverkeer en zonder enige fietsvoorziening, noch de mogelijkheid tot aanleg daarvan, opnieuw naar de Woluwelaan geleid worden. Daarbij dient dan nog rekening te worden gehouden met het hoogteverschil en de beperkte beschikbare ruimte, waardoor de helling (stijgingspercentage) van deze fietsweg de in het vademecum fietsvoorzieningen maximale 4% zal overschrijden. Het hoogteverschil van ca. 12,6m moet dan worden overbrugd op ca. 380m. Dit zou voor de vele pendelende fietsers een dagelijks te groot ongemak betekenen en zou ook de veiligheid van deze fietsers in het gedrang brengen. Voor vele minder valide fietsers zou dit traject zelfs onhaalbaar worden.

Het traject van het fietspad loopt overeenkomstig het ontwerp als volgt:

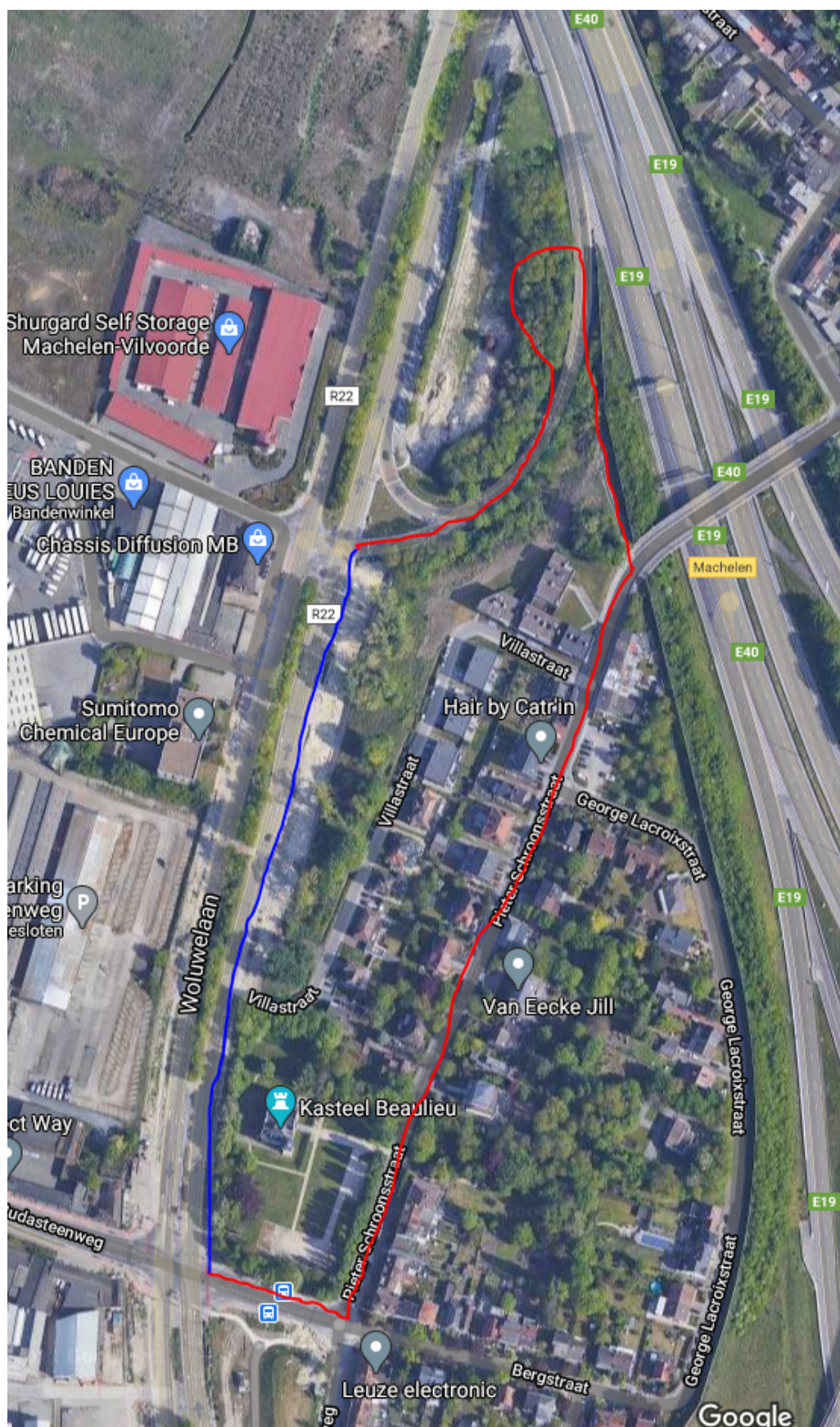


De omweg voor de fietsers zou, bij ontstentenis van de onteigening, als volgt lopen:



Op onderstaande luchtfoto is in blauw het gewenste tracé van het fietspad aangeduid, in rood het tracé indien er geen onteigening gebeurt.



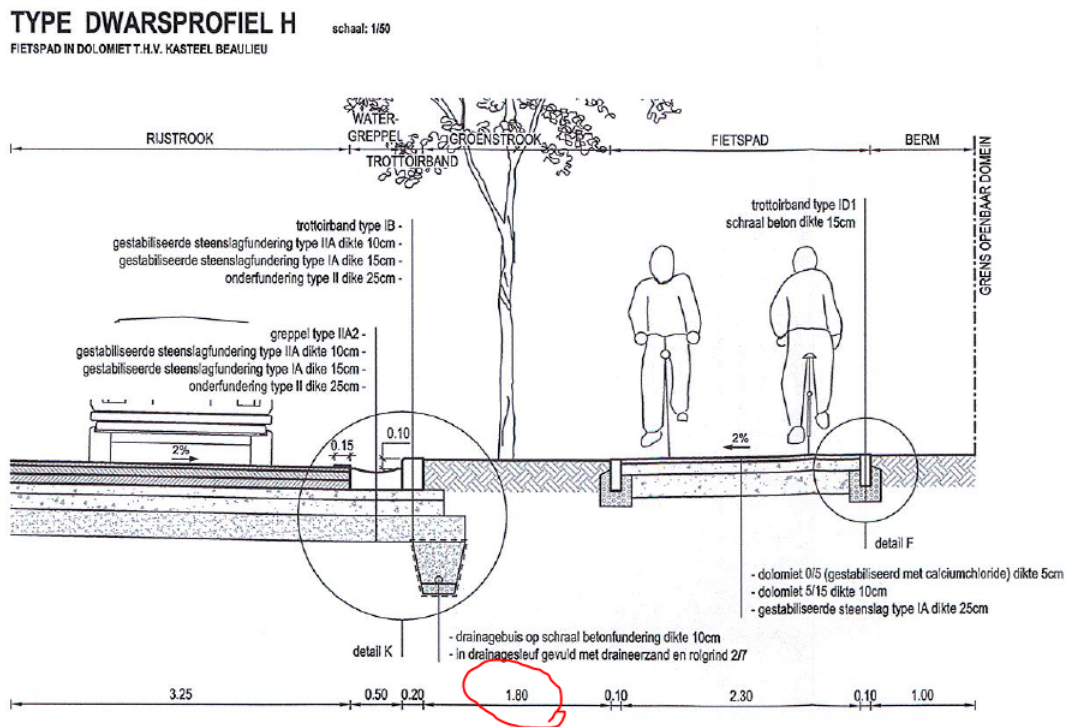


Deze omweg kent een steil talud dat zich verwijderd van de Woluwelaan. Het hoogteverschil tussen de Woluwelaan en de Pieter Schroonsstraat waar wordt aangetakt, bedraagt ca.12,6m.

Voor het fietspad is in het ontwerp gekozen voor een uitvoering waarbij een minimale ruimte-inname en onteigening nodig is ter hoogte van het bordes van het kasteel. Langsheen het tracé wordt immers gestreefd naar een afstand van ca. 3m tussen de rijweg en het vrijliggende fietspad. Ter hoogte van het kasteel wordt deze afstand gereduceerd naar ca. 1,8m. Bovendien wordt, naar aanleiding van opmerkingen in het kader van de omgevingsvergunningsprocedure, het materiaal aangepast naar dolomiet in de plaats van een betonnen fietspadverharding.

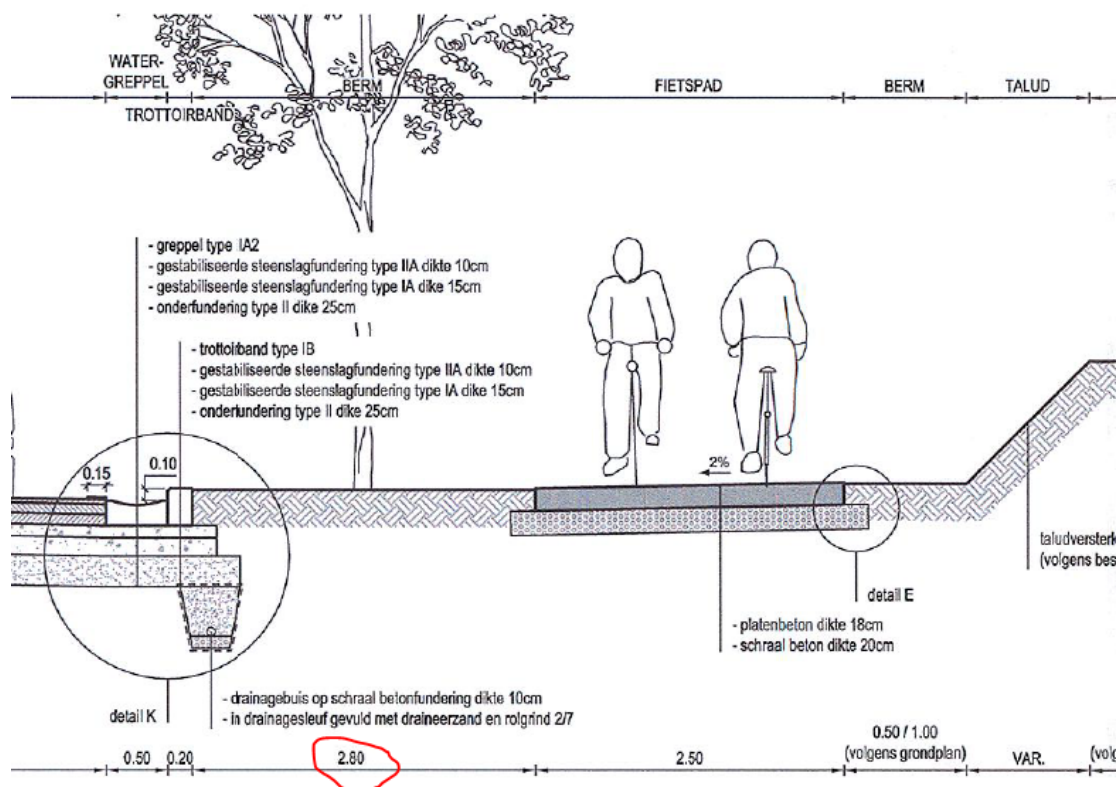
De oplossing om het fietsverkeer vlot en veilig langsheen het kasteel Beaulieu te laten passeren, is derhalve om een strikt noodzakelijke zone van dit perceel te onteigenen. Het kasteel en bijhorende domein is reeds eigendom van het Vlaams Gewest maar op de betrokken percelen rust een erfpacht. Het is noodzakelijk dit zakelijk recht apart te onteigenen overeenkomstig artikel 4 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017.

Hieronder wordt de typeschets weergegeven ter hoogte van het kasteel Beaulieu:



In de andere zones, wordt volgend profiel met betrekking tot tussenafstand nagestreefd:





De voorgenomen herinrichting bestaat uit de aanleg van een dubbelrichtingsfietspad tussen het kruispunt van de Woluwelaan met de Budasteenweg en de Villastraat. Door deze herinrichting wordt een vlottere, meer logische en veiligere fietsverbinding verwezenlijkt.

Ingevolge de aanleg van het fietspad in deze zone, zullen fietsers geen omweg (meer) moeten maken via de Pieter Schroonsstraat en zullen ze op een veilige en vlote wijze het traject langsheen de Woluwelaan kunnen vervolgen.

Zoals vermeld, kent deze weg een steil talud dat zich verwijderd van de Woluwelaan hetwelk niet wenselijk is.

De werken aan de Woluwelaan zijn reeds van start gegaan. Met de zone ter hoogte van het kasteel Beaulieu kan pas gestart worden na de onteigening. Zo lang deze onteigening niet gerealiseerd is, zal de fietser bovenvermelde omweg moeten nemen, wat nadelig is voor het stimuleren van het gebruik van de fiets in de regio en evenmin logisch is gelet op de aanleg van verschillende fietssnelwegen in de gemeente Machelen.

Door de herinrichting van de gewestweg R22 – Woluwelaan wordt een betere verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid nagestreefd zodat zowel de bereikbaarheid van het reconversiegebied Vilvoorde – Machelen verbeterd, als dat alle weggebruikers zich op een veilige en comfortabele manier kunnen verplaatsen over de weginfrastructuur.

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

Om al deze weginfrastructuurwerken te kunnen realiseren en nadien het onderhoud en het beheer daarvan duurzaam te kunnen blijven garanderen is de onteigening van het zakelijk recht dat rust op de betrokken onroerende goederen noodzakelijk. Zonder de onteigening van het op deze onroerende goederen rustende zakelijke recht kan de projectdoelstellingen niet gerealiseerd worden

## 2.3 NOODZAAK VAN DE ONTEIGENING ALS MIDDEL

Het onteigeningsplan (1M3D8F G 012184 00) duidt aan op welke onroerende goederen een zakelijk recht rust hetwelk noodzakelijk dient te worden onteigend om het project te kunnen realiseren.

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

Er bestaat redelijkerwijze geen alternatief voor het gebruik van de onteigeningsdwang.

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 wegeninfrastructuurwerken te kunnen realiseren en nadien het onderhoud en het beheer ervan duurzaam te kunnen blijven garanderen is de onteigening van het zakelijk recht dat rust op de onroerende goederen zoals aangeduid op het onteigeningsplan noodzakelijk. Zonder de onteigening van het zakelijk recht dat rust op deze onroerende goederen 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.

Kortom, 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 een specifieke kwalitatieve ruimtelijke en architecturale ontwikkeling en het feit dat het om publieke openbare voorzieningen gaat, leidt ertoe dat zelfrealisatie in casu uitgesloten is en de onteigeningsnoodzaak ook daardoor des te meer vast staat

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

Ook staat het ontegensprekelijk vast dat uitsluitend het zakelijk recht dat rust op de onroerende goederen zoals aangeduid op het onteigeningsplan 1M3D8F G 012184 00 wel degelijk moet worden onteigend.

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 onteigening 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.

De onteigeningsnoodzaak staat ook wat betreft het voorwerp van de onteigening ontegensprekelijk vast.

### 3 REALISATIETERMIJN EN

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

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 het Vlaamse Gewest als onteigenende overheid.

Het is van belang dat de realisatie van het geheel gewaarborgd wordt en dat er een coherent en doelmatig beheer en beleid is, ook naar eventuele aansprakelijkheden en verantwoordelijkheden toe zodat de overheid deze zelf ontwikkelt om de volgende elementen te vermijden:

- een versnipperde eigendomsstructuur;
- onduidelijkheden inzake onderhoud en herstel;
- problemen van coördinatie tussen de aannemer van de overheid en de zelfrealisator;
- problemen qua toegankelijkheid.

Tevens dient gegarandeerd te worden dat er een **overkoepelend** beheer en onderhoud is waarbij opdracht dient te worden gegeven tot het verplaatsen van nutsleidingen.

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

### 3.1 REALISATIETERMIJNEN VOOR DE WERKEN

Globaal gezien wordt op indicatieve wijze volgende realisatietermijnen vooropgesteld. De start van de werkzaamheden was op 3 november 2020. Het einde van de werkzaamheden in de zone tussen Haachtsesteenweg en Kerklaan wordt beoogd tegen begin 2024.

De werken zijn vergund, de vergunning is uitvoerbaar. Volgende planning:

- Start uitvoering werken: 3 november 2020
- Voorziene einde uitvoering werken: begin 2024

### 3.2 REALISATIEVOORWAARDEN VOOR DE WERKEN

Zoals opgenomen in de uitvoerbare bouwvergunning voor de werken, zal ter hoogte van het Kasteel Beaulieu het fietspad aangelegd worden in een dolomietverharding in plaats van een cementbetonverharding.

## 4 PROJECTPLAN

In bijlage aan deze projectnota is een ontwerpplan terug te vinden van het ontwerp ter hoogte van het kasteel Beaulieu, evenals van de fietslus die moet aangelegd worden indien de onteigening ter hoogte van het kasteel niet gerealiseerd wordt.

## 5 BIJLAGEN

Volgende bijlagen worden aan deze projectnota toegevoegd:

- Onteigeningsplan
- Ontwerpplan
- Plannen fietslus
- goedgekeurde projectnota dd. 5 juli 2011

Opgemaakt door Peter Vanderheyden.  
i.o. Bart Mergaerts

Projectmanager

Gezien om gevoegd te worden bij het definitief onteigeningsbesluit van

Lydia Peeters  
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken