

////////////////////////////////////

////////////////////////////////////



INHOUDSOPGAVE

1	Projectbeschrijving	3
1.1	Situering van het projectgebied	3
1.2	Omschrijving van de te realiseren werken	3
1.3	Projectdoelstelling	4
2	Doelstelling van algemeen nut en onteigeningsnoodzaak	4
2.1	Doelstelling van algemeen nut	4
2.2	Noodzaak van het onteigeningsdoel	5
2.3	Noodzaak van de onteigening als middel	5
2.4	Noodzaak voor wat betreft het voorwerp van de onteigening	7
3	Realisatietermijn en realisatievoorwaarden voor de uitvoering van de werken en beheersmodaliteiten van het openbaar domein	7
3.1	Realisatietermijnen voor de werken	7
3.2	Realisatievoorwaarden voor de werken	8
3.3	Beheersmodaliteiten van het openbaar domein	8
4	Projectplan	8
5	Bijlagen	8

1 PROJECTBESCHRIJVING

1.1 SITUERING VAN HET PROJECTGEBIED

Het projectgebied situeert zich in Alken, ter hoogte van de N722 Steenweg en dit vanaf de gemeentegrens met Hasselt (Sint-Lambrechts-Herk) tot en met het kruispunt van de N722 met de N754 Onze Lieve Vrouwstraat - Stationsstraat.



1.2 OMSCHRIJVING VAN DE TE REALISEREN WERKEN

Ter hoogte van het projectgebied geldt een snelheidsregime van 70 km/uur. Dit weggedeelte bevindt zich buiten de bebouwde kom. Volgens het Vademecum fietsvoorzieningen dienen er vrijliggende fietspaden aangelegd te worden bij een snelheidsregime van 70 km/uur. De aanleg van vrijliggende fietspaden betekent dat deze middels een tussenberm van minstens 1 meter van de rijweg afgescheiden zijn.

Ook zullen de bushaltes in het kader van dit project heraangelegd worden. Bij een snelheidsregime van 70 km/uur of meer dienen er haltehavens voorzien te worden zodanig dat de bus buiten de rijweg kan halteren. Bovendien zullen de haltes mindervalidentoegankelijk aangelegd worden conform de ontwerprichtlijnen van De Lijn. Ter hoogte van deze bushaltes wordt een mindervalidentoegankelijk perron gemaakt dat bovendien voldoende breed is om als rolstoelgebruiker op een comfortabele manier van en op de bus te rijden. Bovendien wordt de halte uitgerust met halteaccomodatie (schuilhuisje, fietsenrekken, enz).

Tegelijkertijd met de aanleg van de fietspaden zal ook een gescheiden rioleringsstelsel aangelegd worden. Dit betekent dat er een vuilwaterafvoer en een regenwaterafvoer zal aangelegd worden.

Ter hoogte van de gemeentegrens met Hasselt wordt aangesloten op de bestaande fietspaden langs de N722 Steenweg op grondgebied Hasselt. Ter hoogte van de gemeentegrens start/eindigt de

bebouwde kom van Sint-Lambrechts-Herk (Hasselt). Op grondgebied Alken geldt een snelheidsregime van 70 km/uur. Om de weggebruiker er op attent te maken dat hij overgaat naar een ander snelheidsregime, wordt er een poorteffect gecreëerd. Dit poorteffect bestaat uit een middengeleider van 2 meter breed.

De Molenstraat sluit momenteel schuin aan op de N722 Steenweg en sluit eveneens niet loodrecht aan in dezelfde lijn van de Meerdegatstraat. De Molenstraat zal haakser op de N722 Steenweg aangesloten worden en zal zo eveneens recht tegenover de Meerdegatstraat aansluiten. Ook hier zal een snelheidsremmer in de zin van een middengeleider voorzien worden.

Het kruispunt van de N722 Steenweg met de N754 Onze-Lieve-Vrouwstraat – Stationsstraat zal eveneens heringericht worden. De fietspaden zijn immers niet conform (te smal en bovendien aanliggend ter hoogte van de aansluiting met de Stationsstraat). De fietspaden zullen vrijliggend aangelegd worden. Achter de buitenrand van het fietspad wordt eveneens een zone voorzien voor de aanleg van een voetpad. Deze zone is eveneens nodig voor de plaatsing van verkeersborden, de plaatsing van openbare verlichting en andere nutsleidingen.

1.3 PROJECTDOELSTELLING

De hoofddoelstelling van dit project is het vergroten van het fietsgebruik en het veiliger maken van de fietsbewegingen.

Eveneens is er als doel om de bushaltes gebruiksvriendelijker te maken. Voor het openbaar vervoer worden daarom ruime en toegankelijke bushaltes voorzien. De inrichting en locatie van de haltes is in overleg met De Lijn goedgekeurd.

Voor de voetgangers worden voetpaden voorzien vanaf de bushaltes 'Alken Kruispunt' tot aan het kruispunt van de N722 met de N754 en vanaf de bushaltes 'Alken Kapelleke' tot aan de Molenstraat/Meerdegatstraat.

Voor het autoverkeer worden een aantal snelheidsremmende maatregelen genomen. Zo wordt het rechtlijnige uit de weg gehaald met poortconstructie aan de grens van de bebouwde kom met Sint-Lambrechts-Herk en ter hoogte van het kruispunt met de Meerdegatstraat en de Molenstraat.

2 **DOELSTELLING VAN ALGEMEEN NUT EN ONTEIGENINGSNOODZAAK**

2.1 DOELSTELLING VAN ALGEMEEN NUT

Algemeen

Dit project heeft als voornaamste doelstellingen het verhogen van het fietsgebruik, het verbeteren van de verkeersleefbaarheid voor de omwonenden en het verhogen van de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers en in het bijzonder de fietsers.

Met de realisatie van conforme fietspaden wordt eveneens het rijcomfort voor de fietser verhoogd. Hierdoor zal het fietsgebruik verhogen.

2.2 NOODZAAK VAN HET ONTEIGENINGSDOEL

Tegelijkertijd met de aanleg van de fietspaden zal ook een gescheiden rioleringsstelsel aangelegd worden. Dit betekent dat er een vuilwaterafvoer en een regenwaterafvoer zal aangelegd worden.

Ook zullen alle bushaltes in het kader van dit project heraangelegd worden. Bij een snelheidsregime van 70 km/uur of meer dienen er haltehavens voorzien te worden zodanig dat de bus buiten de rijweg kan halteren. De haltes zullen mindervalidentoegankelijk aangelegd worden conform de ontwerprichtlijnen van De Lijn. Ter hoogte van deze bushaltes wordt een mindervalidentoegankelijk perron gemaakt dat bovendien voldoende breed is om als rolstoelgebruiker op een comfortabele manier van en op de bus te rijden. Bovendien wordt de halte uitgerust met halteaccomodatatie (schuilhuisje, fietsenrekken, enz). Ter hoogte van deze uitwijkhavens voor de bus, zal het fietspad eveneens dienen uit te wijken en rond het busperron dienen aangelegd te worden. De beschikbare ruimte binnen het openbaar domein is echter niet voldoende om dit te kunnen voorzien. Vandaar dat er innames nodig zijn langs de N722.

Bij een snelheidsregime van 70 km/uur dienen er volgens het Vademecum fietsvoorzieningen vrijliggende fietspaden aangelegd worden. De aanbevolen breedte van deze enkelrichtingsfietspaden is volgens het Vademecum 2 meter breed.

De fietspaden worden vrijliggend aangelegd, dit wil zeggen dat er een tussenberm is tussen de rand van de rijweg en de enkelrichtingsfietspaden. De tussenberm wordt aan een breedte voorzien van 1,70 meter zodanig dat deze breed genoeg is om er groenvoorzieningen (haag), verkeersborden, of openbare verlichting in te kunnen voorzien.

Om al deze weginfrastructuurwerken te kunnen realiseren, 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 N722 Steenweg en een herinrichting van de bijhorende kruispunten maar vervolgens ook een duurzaam beheer en onderhoud daarvan mogelijk te maken.

Er dienen bovendien nutsvoorzieningen (zoals elektriciteit, waterafvoerinfrastructuur en riolering) aangelegd te worden zodat een private eigendomssituatie 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 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

De alternatieven werden onderzocht in de startnota d.d. 05.10.2017 en projectnota d.d. 21.02.2021 , van de Regionale Mobiliteitscommissie en de projectstuurgroep.

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 geen discussie mogelijk zijn.

3 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 handelt over weginfrastructuur en daarmee onlosmakelijk samenhangende ingrepen.

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 verantwoordelijkheid toe en dat 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 en dient opdracht gegeven te worden tot het verplaatsen van nutsleidingen.

3.1 REALISATIETERMIJNEN VOOR DE WERKEN

Globaal gezien wordt op indicatieve wijze volgende realisatietermijnen vooropgesteld. De start van de werkzaamheden is afhankelijk van de beschikbare budgetten in het GIP (Geïntegreerd Investerings-programma).

Voor de realisatie van de werken dienen volgende stappen doorlopen te worden :

- Aanvraag omgevingsvergunning
- Opmaak definitief ontwerp en bestek
- Aanbesteden overheidsopdracht werken
- Sluiten overeenkomst overheidsopdracht werken
- Start uitvoering werken : na realisatie van de grondverwervingen en het verkrijgen van de omgevingsvergunning

3.2 REALISATIEVOORWAARDEN VOOR DE WERKEN

Volgende materialen worden gebruikt :

- Rijweg in asfaltverharding
- Fietspaden in asfalt
- Kantopsluitingen rijweg en straatgoten in beton
- Overrijdbare middengeleiders in printbeton
- toegangen tot privé-percelen in betonstraatstenen
- groenvoorzieningen (hagen, gras, bosgoed)
- parkeerplaatsen in betonstraatstenen
- toegankelijke bushaltes : perron in betonstraatstenen met ductiele geleiding.

3.3 BEHEERSMODALITEITEN VAN HET OPENBAAR DOMEIN

Na voorlopige oplevering maken de wegenis (incl. fietspaden, groenvakken,...) onderdeel uit van het openbaar domein. Vanaf dan zijn de reguliere beheersmodaliteiten van het Agentschap Wegen en Verkeer van toepassing.

4 PROJECTPLAN

18050040_L_WEG_02-16

18050040_L_WEG_02-15

18050040_L_TDP_01-TDP

5 BIJLAGEN

Volgende bijlagen worden aan deze projectnota toegevoegd:

1. startnota d.d. 05.10.2017 en projectnota d.d. 21.02.2021 , inclusief de verslagen van de Regionale Mobiliteitscommissie en de projectstuurgroep.
2. bushaltegids ; principe toegankelijke haltes ; te raadplegen via <https://www.delijn.be/nl/overdelijn/organisatie/zorgzaam-ondernemen/toegankelijkheid/beleid/toegankelijke-haltes.html>
3. Ontwerpplannen: 18050040_L_WEG_02-16, 18050040_L_WEG_02-15, 18050040_L_TDP_01-TDP.

Opgemaakt door Ir. Katleen Loos

Projectmanager

Gezien om gevoegd te worden bij het voorlopig oteigeningsbesluit van

Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken