

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

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

Bijlage bij het voorlopig onteigeningsbesluit van _____ voor de realisatie van onteigeningen op het grondgebied van de stad Genk, langsheen de gewestweg N723 Weg naar As

INHOUDSOPGAVE

1	Projectbeschrijving	3
1.1	Situering van het projectgebied	3
1.2	Scenario's	3
1.3	Omschrijving van de te realiseren werken	3
1.4	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	6
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	8
3.2	Realisatievoorwaarden voor de werken	8
3.3	Beheersmodaliteiten van het openbaar domein	8
4	Projectplan	9
5	Bijlagen	9

1 PROJECTBESCHRIJVING

1.1 SITUERING VAN HET PROJECTGEBIED

Het project is gelegen op de N723 Weg naar As te Genk. De N723 is een gewestweg van het type lokale weg en wordt beheerd door het Agentschap Wegen en Verkeer. De N723 verbindt het centrum van de stad Genk met de gemeente As. Op dit gedeelte van de N723 ligt een belangrijke scholencampus. De N723 is dan ook een zeer voorname route voor het openbaar vervoer. Het projectgebied situeert zich tussen het kruispunt met de Hospitaalstraat en de Welzijncampus.

1.2 SCENARIO'S

Voor de haltehavens voor het openbaar vervoer werd de afweging gemaakt om de bus te laten halteren op de rijbaan of om een haltehaven te voorzien. Bij een snelheidsregime van 50km/u zijn beide oplossingen af te wegen. Het halteren op de rijbaan is hier niet weerhouden om de volgende redenen: De bushalte heeft een groot reizigerspotentieel waardoor de bus een lange stoptijd nodig heeft. De halte wordt bediend door verschillende buslijnen (zie 2.1), waardoor de kans bestaat dat bussen gelijktijdig dienen te stoppen aan de halte. De N723 is een lokale weg waarbij de doorstroming voor autoverkeer minder belangrijk is maar is een zeer voorname route voor het bedienen van de scholencampus door het openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is dan ook zeer voorname.

Voor de voetgangers- en fietsoversteekplaats werd de afweging gemaakt om al dan niet een middengeleider toe te passen. De N723 is een drukke weg met lange wachttijden bij het oversteken tot gevolg. Een middengeleider vermindert de wachttijd voor het oversteken en verhoogt de veiligheid. Comfort en veiligheid zijn belangrijke doestellingen die een middengeleider verantwoorden.

De inplanting van de oversteek en de bushaltes werd eveneens onderzocht. Omdat de bushaltes aan beide zijden van de rijbaan, de ligging van de bocht van de N723 die het zicht beperkt en de voetgangers- en fietsoversteek onderling een samenhangend geheel vormen werden deze optimaal op elkaar afgestemd. De oversteek werd verder van de bocht gelegd en de bushaltes telkens voor de oversteek.

Voor de inpassing van de haltehavens en de bushaltes werd ook rekening gehouden met afstand naar de Welzijncampus en de ligging van de inritten langs de N723.

1.3 OMSCHRIJVING VAN DE TE REALISEREN WERKEN

Zie ook probleemstelling en oplossing onder 2.1.

Dit project kadert in de uitbouw van de Welzijncampus, gelegen ten zuiden van de N723. Op deze campus zijn sinds kort 600 werknemers van 15 verschillende organisaties gevestigd en zullen in de toekomst 108 gezinnen hun intrek nemen in de appartementsgebouwen. Deze bewoners en werknemers zorgen voor extra verkeer op

en rond de N723, om hieraan tegemoet te komen dient een verkeersveilige en verfraaide omgeving voorzien te worden.

Vanuit mobiliteitsoogpunt is het vereist om de vervoersmodi te voet, de fiets en het openbaar vervoer zoveel mogelijk te stimuleren ten opzichte van privé vervoer. Door de ligging van het project in het centrum van Genk dient hier maximaal op worden ingezet. Dit project omvat de uitbouw van voetpaden, fietspaden, veilige voetgangers- en fietsoversteek en de aanleg van bushaltes.

1.4 PROJECTDOELSTELLING

De ambitie is om de bereikbaarheid van het nieuwe projectgebied te optimaliseren. Daarbij worden de duurzame modi vooropgesteld, namelijk te voet, fiets en het openbaar vervoer.

Aangezien de N723 Weg naar As een drukke gewestweg is en bovendien een route is naar een belangrijke scholencampus dient de veiligheid gegarandeerd te worden en dient de doorstroming van het openbaar vervoer te worden gegarandeerd.

Inrichtingsvereisten die met de realisatie van het project en binnen het projectgebied moeten gehaald worden zijn:

- De realisatie van een verkeersveilige en verfraaide omgeving op en rond de N723 ter hoogte van de Welzijncampus.
- De realisatie van kwalitatieve voetpaden.
- De realisatie van een kwalitatief fietspad conform de aanbevelingen van het fietsvademecum.
- De realisatie van een oversteekplaats voor voetgangers en fietsers, waarbij het aspect veiligheid primordiaal is.
- De realisatie van haltehavens en de bijbehorende halteaccomodatie zoals busperron, schuilhalte, fietsstallingen voor het openbaar vervoer aan weerszijden van de N723
- Garanderen van de vlotte verkeersdoorstroming op de N723.

2 DOELSTELLING VAN ALGEMEEN NUT EN ONTEIGENINGSNOODZAAK

2.1 DOELSTELLING VAN ALGEMEEN NUT

Projectomschrijving en probleemstelling

Door de komst van de Welzijncampus zal het verkeer toenemen op en rond de N723 Weg naar As. Om een veilige omgeving te creëren voor de zwakke weggebruikers, dienen aanpassingen te gebeuren aan de huidige verkeerssituatie. Zo is er enkel ten zuiden van de N723 een haltehaven voor de bussen voorzien. Ten noorden van de N723 moeten de bussen halt houden op het midden van de rijweg, met als gevolg een opstopping van het verkeer op de noordelijke rijstrook van de N723. Dit is niet veilig omdat de autobestuurders de stilstaande bus voorbijsteken en ze de voor de bus gelegen- oversteekplaats niet goed kunnen waarnemen. Daarenboven dient de doorstroming voor het openbaarvervoer op de N723 gewaarborgd te worden omdat dit een route is naar de scholencampus. Zo is er een omvangrijk aantal buslijnen, namelijk buslijnen 8, 9, 10, 11, 31, 33, 35, 40, 44, 45, G1, G4 en G7.

Daarnaast is het huidige fietspad verouderd en niet meer conform de aanbevelingen van het fietsvademecum. Zo is er momenteel geen niveauverschil tussen het aanliggende fietspad en de rijweg. Verder ontbreekt naast het bestaande voetpad, een oversteekplaats voor fietsers.

Aangevoerde oplossing

Om de N723 ter hoogte van de Welzijns-campus om te vormen tot een verkeersveilige omgeving dienen er verschillende ingrepen te gebeuren. Allereerst dient er naast een oversteekplaats voor voetgangers, ook een oversteekplaats voor fietsers te worden voorzien. Deze oversteekplaatsen zullen langs elkaar worden opgesteld en op ongeveer gelijke afstand van beide bushaltes. Bovendien wordt deze gecombineerde oversteekplaats voorzien van een middenberm met een beschermde opstelstrook, zodat de veiligheid bij het oversteken wordt gegarandeerd.

Daarnaast worden aan weerszijden van de N723 haltehavens voor de bussen voorzien. Dit zorgt voor verbeterde doorstroming op de rijstroken en bovendien vermijdt dit gevaarlijke inhaalmanoeuvres. Aangezien beide bushaltes een hoog reizigers potentieel hebben en worden bediend door een omvangrijk aantal buslijnen, worden beide haltehavens zodanig ingericht dat twee bussen gelijktijdig kunnen stoppen aan de halte.

Over de lengte van het project worden er voetpaden aangelegd. Deze voetpaden sluiten aan op de bestaande voetpaden voor en na het project. Gezien de aanwezigheid van de bushalte, de Welzijns-campus, de scholencampus en de nabijheid van het centrum zijn deze voetpaden absoluut noodzakelijk.

Tot slot worden kwaliteitsvolle fietspaden aangelegd volgens de aanbevelingen van het fietsvademecum.

Uit het bovenstaande blijkt dat de beoogde werken als onteigeningsdoel de realisatie van kwalitatieve haltehavens voor het openbaar vervoer, voetpaden, fietspaden en voetgangers- en fietsoversteek 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

De rijbaan, fietspaden, voetpaden haltehavens, tussenbermen en opstelruimtes hebben bepaalde minimum breedtes nodig om voldoende kwalitatief te kunnen zijn. Voor de realisatie van de werken is er onvoldoende breedte op het openbaar domein. Het versmallen van het ontwerp is dus geen optie.

De huidige verkeerssituatie is onveilig, ook voor de zwakke weggebruikers en geeft opstoppingen voor het openbaar vervoer. Bovendien is de welzijns-campus in volle uitbouw en zal de drukte van voetgangers, fietsers, halterende bussen nog sterk toenemen. Dit zal de veiligheid in het gedrang brengen.

Het voorliggende ontwerp werd in de Provinciale Verkeerscommissie van 19/02/2019 behandeld en goedgekeurd. Een deel van het project, de zijde van de Welzijns-campus, is al uitgevoerd. Voor dat gedeelte waren geen onteigeningen vereist omdat dit aan de hand van een samenwerkingsovereenkomst is met de Welzijns-campus.

Het project is voorzien op het reservebudget 2020 van het GIP - Globaal Investeringsprogramma GIP000749/02.

Het GIP werd goedgekeurd door de minister dd. 15 mei 2020.

Door dit project wordt een veilige en comfortabele omgeving gecreëerd voor de voetgangers, fietsers en pendelaars van 'De Lijn'.

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 onroerend 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 N723 Weg naar As 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 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.

De verschillende scenario's worden beschreven onder titel 1.2.

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 wordt beoogd op voorjaar 2022. Het einde van de werkzaamheden wordt beoogd tegen midden 2022.

De onteigeningen zijn noodzakelijk om de werken te kunnen starten.

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

- Opmaak definitief ontwerp en bestek: voltooid
- Aanbesteden overheidsopdracht werken: voltooid op 15/10/2020
- Sluiten overeenkomst overheidsopdracht werken: januari 2022 (De aanslepende onteigeningen beletten ons om over te gaan tot sluiting en bevel van aanvang)
- Start uitvoering werken: maart 2022
- Voorziene einde uitvoering werken: juni 2022

De uitvoeringstermijn voor deze werken bedraagt 84 kalenderdagen.

De werken aan de zijde van de Welzijnscampus (zuidzijde van de N723) zijn reeds uitgevoerd door de stad Genk (zie foto's in bijlage):

- Haltehavens voor bussen
- Vrijliggend 2 richtingsfietspad
- voetpaden
- Oversteekplaats voor voetgangers verplaatst

3.2 REALISATIEVOORWAARDEN VOOR DE WERKEN

De gebruikte materialen zijn aangeduid op het plan in bijlage :

- Rijweg en bushaltes in asfalt
- Fietspaden in asfalt of beton
- Voetpaden in betonstraatstenen

De werken worden uitgevoerd volgens het Standaardbestek 250. Dit betekent dat met geregistreerde aannemers gewerkt wordt die volgens de Wetgeving op de Overheidsopdrachten aangesteld zijn.

3.3 BEHEERSMODALITEITEN VAN HET OPENBAAR DOMEIN

Door AWW gebeuren op regelmatige basis controles van de verhardingen. Indien nodig wordt structureel onderhoud uitgevoerd.

De afwatering wordt verzekerd door het regelmatig reinigen van de waterslokkers.

In het belang van veilige, vlotte en duurzame mobiliteit is de gladheidsbestrijding (winterdienst) een kerntaak van AWW als wegbeheerder. We streven ernaar deze kerntaak op een efficiënte, uniforme

en flexibele wijze in te vullen. Gladheid moet worden voorkomen en bestreden bij winterse omstandigheden op de wegen in eigen beheer. In bijzondere omstandigheden zal tijdelijke gladheid ontstaan, namelijk bij niet-voorspelde dan wel plotse intredende sneeuw of ijzel en bij zeer zware sneeuwval, maar het agentschap zal er alles aan doen om dit binnen een aanvaardbare tijd te bestrijden en de wegen weer veilig berijdbaar te maken met de beschikbare middelen.

Ook op de N723 Weg naar As wordt bijgevolg tijdens de wintermaanden aan gladheidsbestrijding gedaan.

4 PROJECTPLAN

Zie grondplan wegeniswerken in bijlage van 17/04/2019.

5 BIJLAGEN

Volgende bijlagen worden aan deze projectnota toegevoegd:

- Het Vademecum Fietsvoorzieningen
- PCV nota en verslag dd. 19/02/2019
- Onteigeningsplan 1M3D8G G 033998 01
- Grondplan wegeniswerken dd. 17/04/2019
- Foto's situatie 20/09/2021

Opgemaakt door Ir. Ben Janssens

Projectmanager

Gezien om gevoegd te worden bij het voorlopig onteigeningsbesluit van

Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken