

**Ministerieel besluit houdende een voorlopig
onteigeningsbesluit voor de onteigening voor het algemeen
nut in het kader van de herinrichting van het kruispunt van
de N140 met de Veedijk en De Breem in Vosselaar.**

Rechtsgronden

Dit besluit is gebaseerd op:

- het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017, artikel 6, 1°, artikel 7 en artikel 10, gewijzigd bij het decreet van 16 oktober 2020.
- het besluit van de Vlaamse Regering van 25 juli 2014 tot delegatie van beslissingsbevoegdheden aan de leden van de Vlaamse Regering, artikel 6, 7°.

Motivering

Dit besluit is gebaseerd op de volgende motieven:

A. Aanduiding van de onteigenende instantie

De Vlaamse Regering is bevoegd om tot onteigening over te gaan overeenkomstig artikel 6, 1° van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017.

In het licht van de doelstellingen kan de Vlaamse Regering ter realisatie van het project "Herinrichting kruispunt N140-Veedijk Vosselaar" (hierna "het project") derhalve optreden als onteigenende instantie.

B. De rechtsgrond van de onteigening

De Vlaamse Regering kan tot onteigening overgaan in de gevallen waarin ze oordeelt dat de onteigening noodzakelijk is voor de uitwerking van de infrastructuur of het beleid met betrekking tot gemeenschaps- en gewestelijke aangelegenheden overeenkomstig artikel 7, eerste lid van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017;

Uit onderhavig besluit en uit de bijlagen bij dit besluit blijkt dat de beoogde onteigening kadert binnen de gewestelijke aangelegenheden. Deze heeft immers betrekking op een project inzake gewestelijke infrastructuur, namelijk N140.

C. Omschrijving van de te onteigenen goederen:

De te onteigenen onroerende goederen zijn met een gele tint aangeduid op het hierbij behorende ondertekende onteigeningsplan met nummer 1M3D8E G 030815 00, samen te lezen met de tabel met innemingen zoals ook op het onteigeningsplan wordt weergegeven.

D. Onteigeningsnoodzaak

(1) Noodzaak van het onteigeningsdoel

De onteigening streeft de verwerving na van onroerende goederen gelegen op het grondgebied van Vosselaar waarbij de onteigening de realisatie van het project langs de N140 mogelijk moet maken

Het kruispunt is onveilig en kende in het verleden reeds meerdere ongevallen, waaronder één met dodelijke afloop. De huidige toestand van de kruispuntinfrastructuur is lichtengeregeld maar zorgt voor veel conflicten. In de hoek van de taverne blijft er water staan bij regenval en het wegdek bestaat uit een lappendeken van asfalt, betonplaten en verzakte klinkers. Grote stromen schoolgaand fietsverkeer dienen het kruispunt over te steken voor en na de schooluren. De fietsende scholieren komen er in conflict met het afslaand verkeer dat van de industriezone Veedijk naar de E34 wil en andersom. Anderzijds is er onvoldoende opstelruimte voor fietsers op het kruispunt, waardoor het zware vrachtverkeer rakelings naast hen doorrijdt op het kruispunt om een bocht van 90 graden te kunnen realiseren. De fietspaden die uitkomen op het kruispunt zijn daarenboven verouderd en erg smal. Hierdoor rijden de fietsers ook in aanloop naar het kruispunt pal naast het drukke industrieverkeer.

Daarnaast hebben ook de voetgangers onvoldoende beschikbare ruimte op het kruispunt, hoewel de bushaltes langs de N140 dienst doen om de werknemers van de westelijke bedrijven van het industrieterrein in de Veedijk met het openbaar vervoer op hun werkplaats te brengen. Voetgangers dienen over te steken op het zebrapad en wandelen om er te geraken over het fietspad, waar ze een obstakel vormen voor de fietsers, of via de smalle onverharde berm. De halteaccommodatie is daarenboven ondermaats. Er is immers geen schuilhuisje of fietsenstalling geïnstalleerd en geen verhoging om vlot op te stappen in de bus. Ook ligt één van de huidige bushaltes pal voor de verkeerslichten in plaats van vlak er na, wat moeilijkheden geeft voor de bus om in te voegen op drukke momenten en waardoor de bus tijd verliest door oponthoud.

Verkeer dat tussen Turnhout en Gierle over de N140 rijdt, bevindt zich op een brede kaarsrechte weg doorheen landbouw- en natuurgebied die uitnodigt tot snelheden hoger dan de toegelaten 70km per uur. Hier worden ze plots geconfronteerd met een kruispunt dat onvoldoende onderscheiden wordt van de N140.

De expanderende industriezone verderop in de Veedijk brengt steeds meer verkeer met zich mee waardoor er op de spitsmomenten file ontstaat in de Veedijk en op de N140. Er is hier onvoldoende ruimte om voor te sorteren en

vrachtwagens geraken niet vlot voorbij het kruispunt omdat ze door de beperkte ruimte veel moeite hebben om gedraaid te raken binnen de voorziene rijvakken.

Tenslotte worden er op het kruispunt keerbewegingen gemaakt, voornamelijk komende van Turnhout waar dit door de middenberm niet mogelijk is verderop richting Turnhout. Deze keerbeweging zorgt voor veel oponthoud en de ruimte op het kruispunt is erg krap om de beweging vlot te kunnen maken.

De voorgenomen herinrichting van de infrastructuur in dit project wordt omschreven in de projectnota, die als bijlage wordt gevoegd. De voorgenomen herinrichting bestaat uit de heraanleg van het kruispunt naar het ontwerp van de uitgevoerde studie. De smalle fietspaden die leiden naar het kruispunt worden aangelegd conform het vademecum fietsvoorzieningen en op het kruispunt wordt meer ruimte gecreëerd voor vrachtverkeer om afslagbewegingen te maken, om zo de fietser een veilige afgescheiden passage te verschaffen. Doordat de fietser een fietspad van voldoende breedte op een afstand verder weg van de rijbaan en het kruispunt krijgt, komt hij niet in conflict met het gemotoriseerde verkeer. De lichtenregeling en opstelruimtes zorgen ervoor dat dodehoekongevallen vermeden worden en de structurele files worden vermeden. Voor het gemotoriseerd verkeer worden uitgebreide voorsorteerstroken voorzien die de conflictvrije lichtenregeling optimaal laten verlopen. Vrachtverkeer heeft in het nieuwe ontwerp ook voldoende ruimte om veilig te kunnen draaien binnen de grenzen van de rijweg. Er worden ten slotte haltehavens aangelegd voor de bus met verhoogde inrichting, fietsenstalling, schuilhuisje en voetpaden. Om al deze uitbereidingen te kunnen realiseren en de waterhuishouding van de toegenomen verharde oppervlakte te verzekeren, is het nodig om bijkomende grond te verwerven voor het openbaar domein.

Door deze herinrichting wordt een verbeterde verkeersveiligheid verwezenlijkt.

(2) Noodzaak van de onteigening als middel

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

Er bestaat, onverminderd de mogelijkheid tot minnelijke verwerving, redelijkerwijze geen alternatief voor het gebruik van de onteigeningsdwang. Het aannemen van onderhavig besluit staat toekomstige minnelijke onderhandelingen en een minnelijke verwerving niet in de weg, maar is onder meer nodig om de maximale onderhandelingstermijn van 1 jaar te doen aanvatten.

Binnen het projectgebied moeten verschillende onroerende goederen strikt noodzakelijk in volle eigendom worden verworven omdat:

- het aanleggen, beheren en onderhouden van infrastructuur behoort tot de basistaken van de overheid. Een zo eenduidig mogelijke grondpositie kan en moet de goede uitoefening van de publieke beheerstaken omtrent deze infrastructuur waarborgen.
- een integrale en geïntegreerde realisatie, aanleg en onderhoud van de infrastructuur mogelijk moet zijn.
- een coherent en doelmatig beheer en beleid omtrent infrastructuur noodzakelijk is. 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 het beheer ervan.

- Toevoeging van concrete redenen in dit project:
 - o nutsvoorzieningen (zoals waterafvoerinfrastructuur en riolering) in de ondergrond van de gewestweg moeten worden aangelegd. Hierdoor is een private eigendomssituatie van de wegbedding niet aangewezen.

Elk verzoek tot zelfrealisatie is conform artikel 24, § 4 van het Vlaams Ontheigeningsdecreet in ieder geval uitgesloten voor weginfrastructuur en de daarmee onlosmakelijk samenhangende ingrepen.

(3) Noodzaak voor wat betreft het voorwerp van de onteigening

In dit besluit, in de onteigeningsplannen en in de projectnota wordt aangeduid welke onroerende goederen het voorwerp zijn van de onteigening en noodzakelijk in volle eigendom dienen te worden verworven om de doelstelling van algemeen nut te kunnen realiseren.

De weerhouden uitvoeringsvariant van het project, zoals omschreven in de projectnota als bijlage bij dit besluit, is als meest positief naar voren gekomen om de onteigeningsdoelstelling zo adequaat mogelijk te kunnen realiseren en daarbij de innemingen zo beperkt mogelijk te houden.

De weerhouden uitvoeringsvariant van het project kan niet worden gerealiseerd binnen het bestaande openbaar domein.

De weerhouden uitvoeringsvariant van het project werd gekozen op basis van:

- De startnota die werd opgesteld op 25 april 2019 in kader van Decreet Basisbereikbaarheid die een uitgebreide studie bevat waarbij verschillende scenario's en alternatieven werden uitgewerkt voor de realisatie van de projectdoelstelling.

E. Het onteigeningsdoel is van algemeen nut

Hierboven werd reeds uiteengezet dat het project als onteigeningsdoel heeft om veilige fietsinfrastructuur en kruispunt te aan te leggen.

Het project maakt de realisatie van een doelstelling van algemeen nut mogelijk want:

- het gaat om verbetering van de openbare weginfrastructuur die ten goede komt van alle weggebruikers.

Omdat de werken kaderen binnen de weginfrastructuur is het in het algemeen belang dat de overheid deze ook zelf ontwikkelt. De realisatie van voornoemde infrastructuurwerken behoort tot de basistaken van de overheid.

F. Onderhandelingen en minnelijke onderhandelingstermijn

De Vlaamse regering zal als onteigenende instantie onderhandelingen voeren met al de te onteigenen partijen met als doel een minnelijke verwerving overeen te komen.

De minnelijke onderhandelingstermijn wordt geraamd op 12 maanden. Deze termijn is redelijk gelet op het voornemen om via volwaardige onderhandelingen te komen tot een minnelijke verwerving en aangezien deze termijn werd bepaald in functie van de volgende concrete elementen van het project: Het betreft een erg beperkt aantal percelen waarbij elk perceel zijn huidige functie kan behouden. Het merendeel van de percelen betreft landbouwgrond en bosgebied. Voor het bosgebied vonden reeds voorafgaan gesprekken plaats met de eigenaars van deze grond.

De minnelijke onderhandelingstermijn zal conform artikel 15 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 aanvangen op de derde dag na de postdatum van de beveiligde zending waarmee de te onteigenen op de hoogte worden gesteld van deze minnelijke onderhandelingstermijn.

G. Bijlagen bij het voorlopig onteigeningsbesluit

De hieronder vermelde bijlagen worden gevoegd bij onderhavig besluit en maken hier integraal deel van uit.

- Het onteigeningsplan, opgemaakt overeenkomstig artikel 11 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017.
- De projectnota, opgesteld overeenkomstig artikel 12 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017.

H. Conclusie:

Uit al het bovenstaande blijkt dat de onteigening aldus noodzakelijk is en het algemeen belang dient. Het onteigeningsdoel kan niet worden gerealiseerd indien niet alle innemingen in volle eigendom verworven zijn.

Het onteigeningsdoel kadert verder binnen de gewestelijke aangelegenheden en binnen het gewestelijke belang dat het Vlaamse Gewest dient ten uitvoer te leggen en te beheren.

Om deze redenen is de verwerving van de (nog) niet minnelijk verworven onroerende goederen noodzakelijk en dringt de onteigening door de Vlaamse Regering zich op van de onroerende goederen zoals afgebeeld op de onteigeningsplannen en aldaar nader omschreven in de onteigeningstabel.

Gelet op alle akten en overwegingen samengenomen.

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN BESLUIT:

Artikel 1.

Voor de herinrichting van kruispunt N140 met de Veedijk en De Breem in het algemeen belang, worden de onroerende goederen, omschreven en in het geel aangeduid op het onteigeningsplan met nummer 1M3D8E G 030815 00 dat wordt gevoegd als bijlage 1 bij dit besluit, op het grondgebied van de gemeente Vosselaar onteigend door de Vlaamse Regering ten verzoeken van de Vlaamse minister bevoegd voor het algemeen mobiliteitsbeleid, voor de weginfrastructuur en het wegenbeleid onder wiens hiërarchisch gezag ressorteert en voor wie optreedt het Agentschap Wegen en Verkeer.

In het eerste lid wordt verstaan onder het Agentschap Wegen en Verkeer: het agentschap dat is opgericht bij het besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap Wegen en Verkeer.

Art. 2. Dit voorlopig onteigeningsbesluit, dat werd opgesteld in overeenstemming met artikel 10 van het Decreet betreffende onteigening van algemeen nut van 24 februari 2017, wordt goedgekeurd.

Art. 3. Conform artikel 10, §2, eerste lid van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 wordt aan dit voorlopig onteigeningsbesluit in bijlage 1 en 2 het onteigeningsplan en de projectnota gevoegd.

Het onteigeningsplan en de projectnota die werden opgesteld overeenkomstig de artikelen 11 en 12 van het Decreet betreffende onteigening van algemeen nut van 24 februari 2017 en die integraal deel uitmaken van het onteigeningsbesluit, worden goedgekeurd.

Art. 4. Over het voorlopig onteigeningsbesluit zal door het Agentschap Wegen en Verkeer een openbaar onderzoek worden georganiseerd in overeenstemming met de artikelen 17 e.v. van het Decreet betreffende onteigening van algemeen nut van 24 februari 2017.

Art. 5. De minnelijke onderhandelingstermijn, vermeld in artikel 10, §1, 6°, van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017, wordt geraamd op 12 maanden.

Brussel,

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS