

Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen  
Koningin Maria Hendrikaplein 70 bus 81  
9000 Gent  
Tel. 09 276 26 00  
wegen.oostvlaanderen@vlaanderen.be  
[www.wegenenverkeer.be](http://www.wegenenverkeer.be)

## PROJECTNOTA ONTEIGENINGEN

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

**Betreft:** N46 - Aanleg van fietspaden en riolering langs de Weldenstraat te Oudenaarde en de Hoogstraat te Zwalm

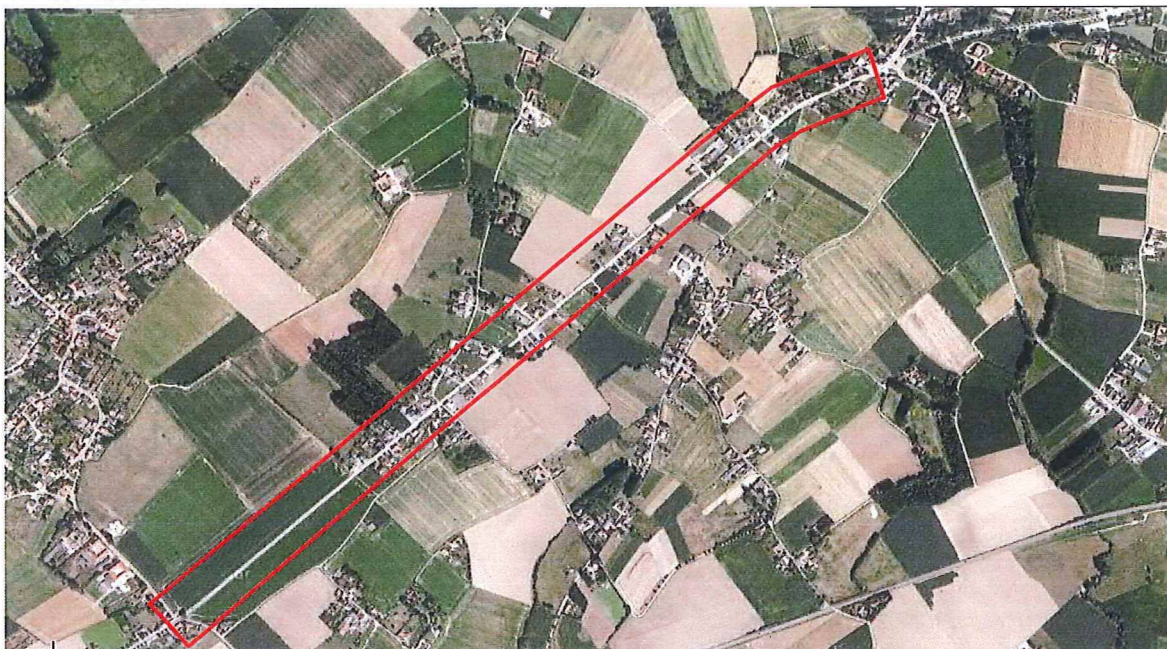
////////////////////////////////////

*Bijlage bij het voorlopig onteigeningsbesluit van 11/02/2008 voor de realisatie van onteigeningen op het grondgebied van de gemeente Zwalm en de stad Oudenaarde, langs de N46*

1. Beschrijving van het project en van de te realiseren werken

a. Doel van de werken

De N46 is een secundaire weg type II die de verkeersverbinding organiseert tussen de N9/E40 en de N8. Het projectgebied situeert zich tussen de Mgr. Lambrechtstraat en N435 ter hoogte van de rotonde te Nederzwalm.



Het project beoogt, in het algemeen belang, de herinrichting van de gewestweg N46

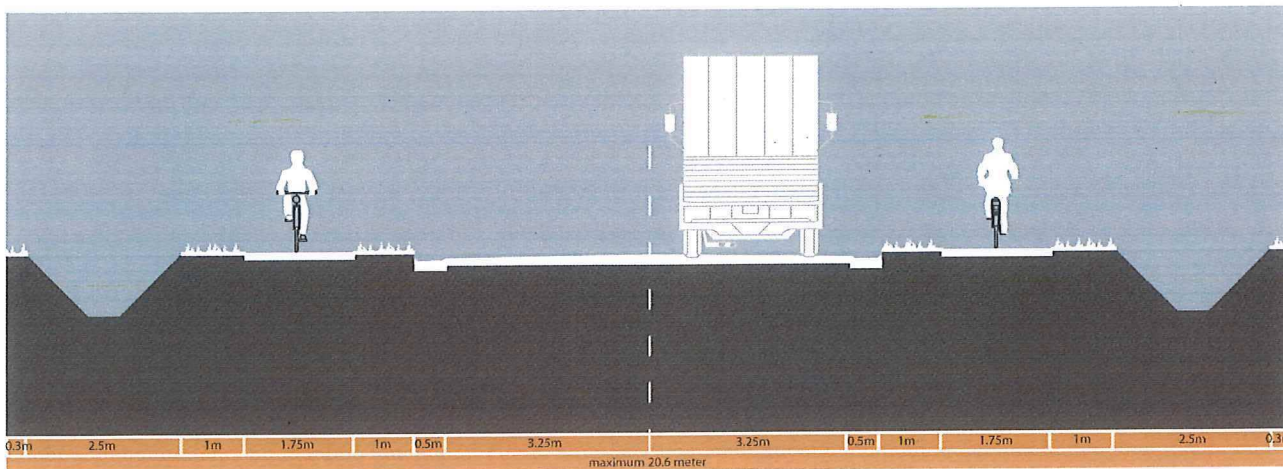
De herinrichting wil.

- Bijdragen tot het beveiligen en bevorderen van het fietsverkeer in beide gemeenten door de aanleg van veilige fietspadinfrastructuur. Immers
  - in de huidige toestand bestaat de fietsinfrastructuur uit een aanliggend, niet-verhoogd smal dubbelrichtingsfietspad. Dit zorgt voor onveiligheidsgevoel bij de fietser die verder wordt weggedrumd op de beperkte ruimte tussen rijweg en berm of open gracht
  - de toestand van het fietspad is slecht en oncomfortabel
  - er zijn, gelet op het dubbelrichtingsfietspad, bijzonder weinig oversteekmogelijkheden voor fietsers naar de aansluitende zijstraten. Bovendien is er slechte zichtbaarheid komend vanuit deze zijstraten. Tekenend voor de slechte zichtbaarheid en beperkte en onveilige oversteekbaarheid zijn de 12 ongevallen met lichamelijk letsel met fietsers (1997-2017) telkens ter hoogte (of in de onmiddellijke nabijheid) van kruispunten en de oversteken aan het eind van het dubbelrichtingsfietspad
- Een degelijke afwatering realiseren door ten eerste de aanleg van open buffer –en langsgrachten en een hemelwaterriool die de afwatering van het gewestdomein voorziet en ten tweede een bovengemeentelijk én gemeentelijk gescheiden rioleringsstelsel (waaronder open buffer –en langsgrachten) die de afwatering van hemel –en afvalwater van de bebouwing langsheen dit wegsegment en aansluitende straten voorziet. Immers,
  - in de huidige toestand wordt het rioolwater ongezuiverd in de waterlopen geloosd
  - Het projectgebied heeft regelmatig te maken met wateroverlast. De meest recente zeer ernstige overstroming van het projectgebied gebeurde in november 2010De realisatie van open buffer –en langsgrachten en het gescheiden rioleringsstelsel hebben dan ook een positieve impact op het leefmilieu
- Teneinde een coherent geheel te vormen en uit noodzaak, de weg veilig herinrichten, de rijweg vernieuwen en het wegbeeld aanpassen. Immers:
  - de huidige verharding is verouderd, oncomfortabel en hinderend als gevolg van trillingen en geluid
  - Het open en onaangepaste wegbeeld geeft aanleiding tot hoge en ongewenste snelheden. Uit snelheidsmetingen van 2014 bleek dat richting Oudenaarde 90% en richting Zwalm 75% te snel reed in het vigerend snelheidsregime van 70km/u.
  - De onzichtbaarheid en onoverzichtelijke kruispunten geven aanleiding tot ongevallen. Na ca 70 ongevallen met lichamelijk letsel in de periode 1997-2017 (meest recente jaartal ongevalgegevens). De meerderheid van de ongelukken gebeurde ter hoogte van de kruispunten. In dezelfde periode gebeurde 6 ongelukken met dodelijke afloop, waarvan een met een zwakke weggebruiker in 2008 ter hoogte van het kruispunt Ronsen Heerweg

#### **b. Algemene herinrichtingsprincipes**

Bij de herinrichting wordt volgend wegprofiel gehanteerd. De uniforme aanpak verbetert de leesbaarheid en de verkeersveiligheid van het traject





Bijkomend en/ of aanvullend worden volgende criteria gehanteerd:

- Rijstrookbreedte afhankelijk van het gekozen snelheidsregime met name 3,25m bij 70km/u en 3,05 bij 50km/u. Deze rijstrookbreedtes zijn nodig om vracht –en busverkeer te kunnen laten kruisen. Gezien de N46 een secundaire weg is en een belangrijke verkeersfunctie heeft is er voor beide richtingen een rijstrook nodig. Voor elke rijrichting is slechts één rijstrook nodig, er zijn immers geen problemen qua doorstroming. Teneinde een goede afwateringsinrichting voorzien wordt de rijweg opgesloten met een kantstrook van 50cm aan weerszijden. De benodigde breedtes voor de rijweg met afwateringsinrichting (goot) is dan 7,50m bij 70km/u en 7,10m bij 50km/u.
- Tussen fietspaden en rijweg wordt een veiligheidsstrook aangelegd van 1m om de afstand tussen fietser en gemotoriseerd verkeer te vergroten en het wegbeeld te versmallen en aldus een veilige verkeersomgeving te realiseren.
- Ter hoogte van kruispunten en in zones met snelheidsregime 50km/u wordt deze veiligheidsstrook gereduceerd tot ca. 50cm. om het attentieniveau van het gemotoriseerd verkeer ten aanzien van de fietser te verhogen.
- Fietspaden worden aangelegd op 1,75m breedte. Er wordt gekozen voor twee enkelrichtingsfietspaden om de conflicten als gevolg van oversteekbewegingen te reduceren en om fietsverkeer aan beide zijden van de weg toe te laten onder andere voor de aangelanden.
- In onbebouwde zones (akkerland en weiland) worden nieuwe grachten uitgegraven. Er wordt gekozen voor open grachten omwille van de overstromingsgevoeligheid van deze zone alsook om maximaal landerijen te kunnen afwateren. Breedte van een gracht met veiligheidsstrook bedraagt minimum 3,5m. De bestaande grachten worden verder uitgewerkt als buffergracht zodat aan de bronmaatregelen en hemelwaterbuffering kan tegemoet gekomen worden.
- In bebouwde zones voorziet het ontwerp in een brede strook tussen fietspad en afsluitingen. Deze strook heeft verschillende functies nl:
  - Ruimte voor ingebuisde grachten, vuilwaterrioleringen en nutsleidingen. Er wordt in bebouwde zones voor ingebuisde grachten gekozen omdat anders nog meer plaats zou nodig zijn (er ligt immers ook een vuilwaterriolering naast, wat in het onbebouwd stuk niet het geval is) en om bouwpercelen niet te hypothekeren.
  - Verbeteren zichtbaarheid komende van de opritten en zijstraten op het fietsverkeer en het aankomend gemotoriseerd verkeer.

Dit resulteert in een totale benodigde breedte van 19m (in snelheidsregime 50km/u) en 20m in snelheidsregime 70km/u).

### c. Motivatatie onteigeningen

Gezien de huidige breedte van het openbaar domein slechts 14 à 15m bedraagt zijn er dus zeker onteigeningen nodig. De onteigeningen geschieden op de benodigde breedtes die over de betreffende wegsegmenten worden aangehouden teneinde een uniform wegbeeld te verkrijgen

Langs de N46 bestaan verschillende rooilijnen:

- een te realiseren rooilijn goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 28/02/1963 (toegevoegd aan deze projectnota als bijlage 3)
- een rooilijn goedgekeurd door de Provincieraad van 22/05/1991 (toegevoegd aan deze projectnota als bijlage 2) deels op grondgebied Zwalm en grotendeels op grondgebied Oudenaarde. Op grondgebied Oudenaarde valt de rooilijn grotendeels samen met de grens openbaar domein. Ten zuiden is deze rooilijn nog niet gerealiseerd. In het grensgebied tussen stad Oudenaarde en Zwalm loopt deze rooilijn over in:
  - enerzijds de ten noorden van de N46 te realiseren rooilijn goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 28/02/1963
  - anderzijds ten zuiden van de N46 de huidige grens openbaar domein.

De rooilijnbreedte bedraagt 20m tussen de Mgr. Lambrechtstraat en de gemeentegrens met Zwalm. Ter hoogte van de gemeentegrens van Zwalm versmalt de rooilijnbreedte om op grondgebied Zwalm naar een breedte van 19m over te gaan.

Op het grondgebied Oudenaarde tussen Mgr. Lambrechtstraat en de noordelijke aansluiting Ronsen Heerweg valt ten noorden van de N46 de rooilijn samen met de huidige grens openbaar domein. De percelen op grondgebied Oudenaarde ten zuiden ervan zijn allen belast met de rooilijn.

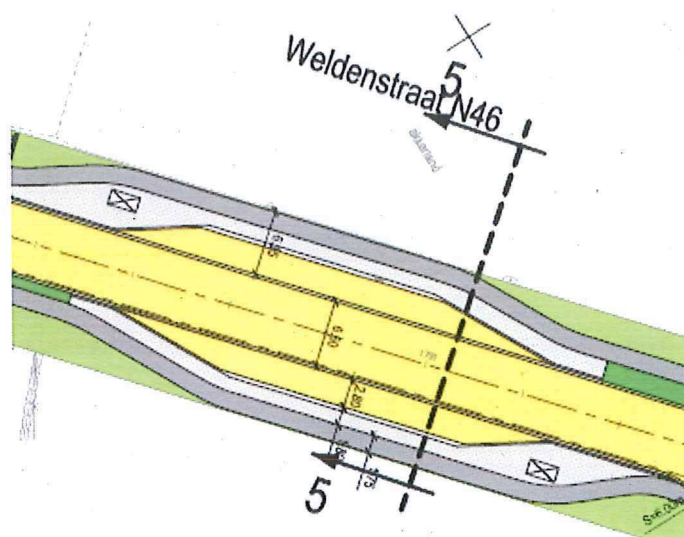
Gelet op de vastgelegde en bekrachtigde rooilijn geschieden de onteigeningen op grondgebied Oudenaarde dan ook aan de zuidzijde. Ze geschieden slechts aan één zijde en niet aan weerszijden van de weg omdat anders veel meer percelen zouden belast moeten worden.

Vanaf de noordelijke aansluiting van de Ronsen Heerweg verschuift de rooilijn geleidelijk aan zodat op grondgebied Zwalm de percelen ten noorden (en niet meer ten zuiden) zijn belast met de rooilijn. Tussen de noordelijke aansluiting Ronsen Heerweg en de rotonde N435 gaat de rooilijn ten zuiden van de N46 over in de huidige grens openbaar domein.

Gelet op de vastgelegde en bekrachtigde rooilijn geschieden de onteigeningen op grondgebied Zwalm dan ook aan de noordzijde. Ze geschieden aan één zijde en niet aan weerszijden van de weg omdat anders veel meer percelen zouden getroffen worden. Indien hier ook aan de zuidzijde zou onteigend moeten worden zouden hierdoor minstens 2 extra woningen (nl 21 en 23) moeten onteigend worden.

De realisatie van de beoogde onteigeningen is dan ook de uitvoering van beslist beleid op het terrein.

Het ontwerp is tot slot zodanig opgevat dat zeker niet buiten de rooilijn onteigend moet worden. Dit is bijvoorbeeld duidelijk ter hoogte van de bushaltehaven in de zone met snelheidsregime 70km/u.





## 2. Projectplan

Zie projectplan in bijlage bij deze nota:

Bijlage 1 Projectplan N46 Weldenstraat\_kleur.pdf

## 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:

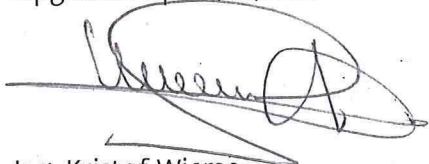
- een versnipperde eigendomsstructuur
- onduidelijkheden inzake onderhoud en herstel
- problemen van coördinatie tussen de aannemer van de overheid en de zelfrealisator
- problemen qua toegankelijkheid

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

## 4. Bijlages bij de projectnota onteigeningen

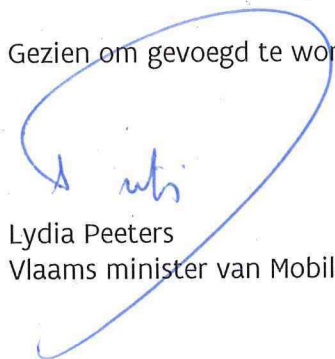
- Bijlage 1 Projectplan N46 Weldenstraat\_kleur.pdf
- Bijlage 2 Rooiplan N46.pdf
- Bijlage 3 Lijninrichtingsplan vak Nederzwalm.pdf

Opgesteld op 06/12/2019



Ing. Kristof Wieme  
Projectmanager

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van .....



11 FEB. 2020

Lydia Peeters  
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken