

Betreft: N26 Herent: Herinrichting Mechelsesteenweg Fase 2bis -
Aansluiting KMO-zone Hambos



Vlaanderen
is Wegen en Verkeer

INHOUDSOPGAVE

1	Projectbeschrijving	3
1.1	Situering van het projectgebied	3
1.2	Scenario's	3
1.3	Omschrijving van de te realiseren werken	4
1.4	Projectdoelstelling	6
2	Doelstelling van algemeen nut en onteigeningsnoodzaak	6
2.1	Doelstelling van algemeen nut	6
2.2	Noodzaak van het onteigeningsdoel	7
2.3	Noodzaak van de onteigening als middel	7
2.4	Noodzaak voor wat betreft het voorwerp van de onteigening	9
3	Realisatietermijn en realisatievoorwaarden voor de uitvoering van de werken en beheersmodaliteiten van het openbaar domein	10
3.1	Realisatietermijnen voor de werken	10
3.2	Realisatievoorwaarden voor de werken	15
3.3	Beheersmodaliteiten van het openbaar domein	15
4	Projectplan	16
5	Bijlagen	16

1 PROJECTBESCHRIJVING

1.1 SITUERING VAN HET PROJECTGEBIED

Dit project betreft de heraanleg van de N26 Leuven-Mechelen tussen kmpt 7.1 en 7.6 ter hoogte van de aansluiting met de Molenweg. Het te vernieuwen wegvak is 500m lang. De werken worden uitgevoerd samen met de gemeente Herent en de nv Aquafin. Dit laatste is betrokken voor de vernieuwing van de riolering in het projectgebied. De onteigeningen zijn noodzakelijk voor realisatie van de nieuwe aansluiting van de Molenweg op de N26 en voor de realisatie van het nieuwe wegprofiel van de N26 met veilige vrijliggende fietspaden en RWA-buffergrachten.

De afbakening (in lengte) langs de N26 is mede gekozen in functie van de afwatering van de te realiseren DWA- en RWA-systemen.

1.2 SCENARIO'S

Het project beoogt de verbetering van de fietsveiligheid en het comfort en veiligheid voor de zwakke weggebruiker in het algemeen. De noodzaak aan fietspaden is dus evident. Door de aanwezigheid van bebouwing (en dus ook bijhorende inritten) aan weerszijden van de weg wordt er geopteerd voor enkelrichtingsfietspaden aan beide zijde van de rijweg. Deze keuze biedt in dit geval een grotere veiligheid dan een alternatief scenario met een dubbelrichtingsfietspad aan één zijde. Enkel ter hoogte van de verbinding Molenweg-Spekstraat wordt er geopteerd om het fietspad richting Leuven ook dubbelrichting te maken. Dit om de verplaatsing tussen de Spekstraat en het VRI-beveiligd kruispunt (kruispunt met een verkeersregelinstallatie met de Molenstraat in beide richtingen mogelijk te maken.

De keuze met betrekking tot de rijwegbreedte, de breedte van de fietspaden en het al dan niet vrijliggend zijn van de fietspaden wordt bepaald in functie van het te hanteren snelheidsregime volgens het vademecum weginfrastructuur. Bijkomend is een scenario van vrijliggende fietspaden op het vlak van verkeersveiligheid en comfort voor de weggebruiker te verkiezen boven aanliggende fietspaden.

Omwille van de grote verkeersvolumes die de N26 heden te verwerken krijgt, en om de invloed van het halteren van openbaar vervoer op de doorstroming te beperken, wordt geopteerd voor haltehavens buiten de rijbaan. Het scenario waarin gehalteerd wordt op de rijbaan, zou de doorstroming sterk hypothekeren. Gelet op het feit dat een verbeterde doorstroming één van de projectdoelen is (zie 1.4 Projectdoelstelling), is dit scenario niet interessant.

Het bestaande kruispunt van de N26 met de Molenweg wordt gesupprimeerd op zijn huidige locatie aangezien de erg schuine aansluiting het te verwachten verkeer niet voldoende zal kunnen afwikkelen. Een haaksere aansluiting is noodzakelijk om te voldoen aan de te verwachten

verkeersintensiteit van het kruispunt, ingevolge de nieuwe KMO-zone “Hambos”. Deze haakse aansluiting met de N26 zal gerealiseerd worden ten noordwesten van de huidige aansluiting. Alternatieve scenario’s zoals een haakse aansluiting op de huidige locatie, of een haakse aansluiting meer naar het zuiden, zouden een grotere impact hebben op de onteigeningen.

1.3 OMSCHRIJVING VAN DE TE REALISEREN WERKEN

Het project voorziet in de aanleg van vrijliggende fietspaden (breedte 2m) met een tussenberm (tussen fietspad en rijweg) van 1,25m langsheen de N26.

Tevens wordt het RWA-systeem zoveel als mogelijk in open grachten gerealiseerd. Deze grachten situeren zich aan de buitenzijde van de voorziene fietspaden. De tussenbermen (van 1,25m tussen fietspad en gracht) worden langs de ene zijde van de weg gereserveerd voor plaatsing van de openbare verlichting en langs de andere zijde voor aanplant van bomen. Aan de buitenzijde van de grachten wordt er nog een zone (vlakke berm) voorzien voor de plaatsing van de nutsvoorzieningen. In dit project zal er een haakse aansluiting van de Molenweg op de N26 voorzien worden als een volwaardig lichtengeregeld kruispunt en dit ten noordwesten van de huidige aansluiting. Het nieuwe kruispunt zal uitgerust worden met aangepaste en veilige fiets- en voetgangersvoorzieningen ter verbetering van de algemene verkeersveiligheid. De verbreding van de Molenweg tot een volwaardige toegangsweg tot de KMO-zone Hambos wordt voorzien door De Vlaamse Waterweg. Het geplande dubbelrichtingsfietspad langs de te realiseren Molenweg zal veilig aangesloten worden op de voorziene fietspaden langs de N26. Op de N26 zal een linksafslagstrook voorzien worden komende van Mechelen om de nieuwe Molenweg in te slaan.

Verder worden ook de bestaande bushaltes herschikt en aangepast aan de huidige geldende normen. Het projectplan (grondplannen en typedwarsprofielen) –met verdere verduidelijking van het project en de te realiseren werken wordt als bijlage 1 bij deze projectnota gevoegd en maakt hier integraal deel van uit.

Onderstaande typeprofielen beschrijven de werken. Ze kwamen tot stand volgens het vademecum weginfrastructuur voor een normsnelheid van 70km/u zoals aangegeven op het grondplan.

TYPEPROFIEL 1 (standaard):

- Rijweg: 2 x 1 rijvak, breedte 2 x 3,30m (70 km/u), aangevuld met afslagvak indien van toepassing
- Greppel + boordsteen: 2 x 0,50m
- Afscheiding van de rijbaan (groenberm) van 1,25m voor zone DWA-riolering
- Vrijliggend fietspad van 2,00m
- Vlakke berm voor plaatsing openbare verlichting/verticale signalisatie van 1,5m of vrijstaande bomen
- RWA-buffergracht (+/-3m) en vlakke berm voor zone nutsleidingen en opvang niveauverschil naar bestaande toestand op eigendomsgrens (+/-1,5m) van 4,45m

TYPEPROFIEL 2 (ter hoogte van inritten en woningen):

- Rijweg: 2 x 1 rijvak, breedte 2 x 3,30m (70 km/u), aangevuld met afslagvak indien van toepassing
- Greppel + boordsteen: 2 x 0,50m

- Afscheiding van de rijbaan (inrit/verharding) van 1,25m voor zone DWA-riolering
- Vrijliggend fietspad van 2,0m
- Inrit/verharding van 1,5m
- RWA-infiltratiebuis (+/-3m) en inrit/verharding voor zone nutsleidingen en opvang niveauverschil naar bestaande toestand op eigendomsgrens (+/-1,5m) van 4,45m

SNELHEID

Het snelheidsregime in het projectgebied bedraagt op dit ogenblik overal 70 km/u-. De 70 km/u blijft behouden.

OPENBAAR VERVOER

Wat de uitrusting voor het openbaar vervoer betreft, blijven alle bestaande bushaltes in het project behouden. In de toekomst zullen bussen blijven halteren in haltehavens. Omwille van de grote verkeersvolumes die de N26 heden te verwerken krijgt en om de invloed van het halteren van openbaar vervoer op de doorstroming te beperken, wordt geopteerd voor haltehavens. Omwille van de inpasbaarheid in het ontwerp moeten enkele haltehavens verplaatst worden. De bestaande haltehaven richting Mechelen wordt verplaatst tot na het kruispunt met de vernieuwde Molenweg. De haltehaven richting Leuven zal verschoven worden tot net na de Spekstraat.

VOORZIENINGEN VOOR ZACHTE WEGGEBRUIKERS

In de bestaande toestand zijn er op betrokken zone geen VOP's (voetgangersoversteekplaats) aanwezig.

In de nieuwe ontwerpplannen zal er aan het vernieuwde kruispunt met de Molenweg een VOP voorzien worden.

In ontworpen toestand worden vrijliggende fietspaden voorzien langs de N26, met een breedte van 2,0m, en dit langs beide zijden van de N26. Een uitzondering hierop is de zone tussen de vernieuwde Molenweg en de Spekstraat richting Leuven. In deze zone wordt het fietspad op 2,50m voorzien. Dit om de verplaatsing tussen de Spekstraat naar het VRI-beveiligd kruispunt met de Molenstraat in beide richtingen mogelijk te maken.

Ter hoogte van de VOP's kan eveneens voorzien worden in een verkeersveilige fietsoversteek in de VRI-regeling.

VERKEERSINRICHTING

Het bestaande kruispunt van de N26 met de Molenstraat wordt gesupprimeerd op zijn huidige locatie en wordt verschoven naar noordwestelijke richting om een meer haakse aansluiting op de N26 te maken. Verder zal het nieuwe kruispunt uitgerust worden met aangepaste en veilige fiets- en voetgangersvoorzieningen ter verbetering van de algemene verkeersveiligheid. In dit project zal de Spekstraat van de N26 afgesloten worden. In de ruimere omgeving van het project zal in de toekomst onderzocht worden welke zijstraten eveneens kunnen worden afgesloten van de N26 om het aantal conflictpunten te verder te verminderen.

1.4 PROJECTDOELSTELLING

Dit project heeft volgende 4 hoofddoelstellingen:

- Een verbetering van de fietsveiligheid en het comfort en veiligheid voor de zwakke weggebruiker in het algemeen
- De realisatie van een veilige en volwaardige aantakking van de Molenweg aan de N26 volgens de te verwachten verkeersstromen
- Ontraden van sluipverkeer in de aangrenzende gemeenten
- Een vlottere doorstroming van het verkeer door het supprimeren van enkel aansluitende zijstraten.

De N26 is vandaag een brede gewestweg met grotendeels vrijstaande bebouwing.

Langs de N26 Mechelsesteenweg is vandaag langs beide zijden slechts een gemarkeerde, aanliggende fietsstrook aanwezig. Deze is structureel in slechte staat. De aanliggende fietsstrook vormt, gelet op de grote hoeveelheden auto- en vrachtverkeer dat de N26 gebruikt, en de relatief hoge snelheden, een gevaarlijke situatie.

De inrichting van de Molenweg in zijn huidige configuratie (rijweg in asfalt van 3,5m zonder verdere randinfrastructuur) is niet geschikt voor het te verwachten verkeer. De aanleg van de nieuwe KMO-zone “Hambos” langs de kanaalzone op grondgebied Tildonk zal immers onvermijdelijk vrachtverkeer aantrekken.

De verbreding van de Molenweg tot een volwaardige toegangsweg tot de KMO-zone Hambos wordt voorzien door De Vlaamse Waterweg.

Bijkomend worden er door de aangrenzende gemeenten een aantal flankerende maatregelen genomen om het gebruik van de Molenweg als ontsluiting naar de N26 te stimuleren en het sluipverkeer in het centrum van Tildonk te reduceren.

Het project voorziet tevens in het afsluiten van de aantakking van de Spekstraat en de bestaande schuine aantakking van de Molenweg op de N26. Zo wordt het aantal aansluitingen op de gewestweg gereduceerd.

2 DOELSTELLING VAN ALGEMEEN NUT EN ONTEIGENINGSNOODZAAK

2.1 DOELSTELLING VAN ALGEMEEN NUT

Het voorzien in de nodig infrastructuur voor de weggebruikers, fietsers en openbaar vervoer, wat overduidelijk het hoofddoel van het project is, zijn werkzaamheden in functie van het openbaar nut.

Daarenboven worden er een gescheiden afwateringstelsel van RWA en DWA voorzien. Dit is eveneens een doelstelling van algemeen nut.

Uit het bovenstaande blijkt dat de beoogde werken als onteigeningsdoel het verhogen van de verkeersveiligheid, het opwaarderen van het comfort voor de zwakke weggebruiker, het verbeteren van de doorstroming van het verkeer, en de ontsluiting naar de gewestweg van de nieuwe KMO-zone “Hambos” 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.

2.2 NOODZAAK VAN HET ONTEIGENINGSDOEL

De N26 is vandaag een brede gewestweg met grotendeels vrijstaande bebouwing hetgeen bestuurders uitnodigt tot overdreven snelheid. Langsheen de N26 is er langs beide zijden slechts een gemarkeerde, aanliggende fietsstrook aanwezig. Deze is structureel in slechte staat, en behoud ervan is een niet gewenst toekomstscenario, gelet op de grote hoeveelheden auto- en vrachtverkeer dat de N26 gebruikt, en de relatief hoge snelheden.

In de projectzone is de bestaande waterafvoer heden voorzien in (ingebuisde) langsgrachten. In deze (ingebuisde) langsgrachten wordt momenteel DWA en RWA gemengd opgevangen en ongebufferd afgevoerd naar de Molenstraatloop. Gelet op de waterproblematiek van afgelopen jaren is ook dit een onwenselijke situatie.

De inrichting van de Molenweg in zijn huidige configuratie (rijweg in asfalt van 3,5m per rijvak zonder verdere randinfrastructuur) is niet geschikt voor het te verwachten (vrachtverkeer) ingevolge de aan te leggen nieuwe KMO-zone “Hambos” langs de kanaalzone op grondgebied Tildonk. Om deze configuratie te wijzigen zijn de onteigeningen voor de realisatie van de verschillende wegprofielen zoals opgesomd onder paragraaf 1.3 van deze nota noodzakelijk.

Door de herinrichting van de gewestweg N26 wordt een hogere verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruiker, een noodzakelijke toegang (door middel van een lichtengeregeld kruispunt) naar de KMO-zone “Hambos” en doorstroming voor het verkeer nagestreefd zodat het risico op verkeersslachtoffers beperkt wordt en de doorstroming van het verkeer verhoogd wordt.

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 onroerende goederen in volle eigendom kunnen de projectdoelstellingen niet gerealiseerd worden.

2.3 NOODZAAK VAN DE ONTEIGENING ALS MIDDEL

Het onteigeningsdoel kan enkel maar 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 N26 maar vervolgens ook een duurzaam beheer en onderhoud daarvan mogelijk te maken.

Er dienen bovendien nutsvoorzieningen (zoals waterafvoerinfrastructuur, riolering, gas, waterleiding, elektriciteit, openbare verlichting) aangelegd te worden in de ondergrond van de gewestweg zodat een private eigendomssituatie van de wegbedding 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, 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 aanleg van een de verschillende profielen (beschreven onder 1.3 Omschrijving van de te realiseren werken) zal over het algemeen neerkomen op een breder wegbeeld en een groter ruimtebeslag dan momenteel het geval is. Onvermijdelijk zal dit leiden tot een noodzaak tot verwerving van bijkomende gronden.

Wat de noodzaak tot onteigening betreft, werd aanvullend voor iedere inneming een onderzoek gedaan op basis van rooi- en bouwlijn alsook de stedenbouwkundige voorschriften per perceel om de bebouwbaarheid van de terreinen te verifiëren.

Het overzicht van deze analyse wordt hieronder per inneming overgenomen :

Nummer plan 1M3D8F G 012046 00

- Lot 1, huisnummer 1197

Inname nodig voor realisatie typeprofiel 1 (standaard) (rijweg 3,30m + greppel/boordsteen 0,50m + tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + berm 1,50m + buffergracht +/-3,00m + berm voor nutsvoorzieningen +/-1,50m).en typeprofiel 2 (inritten) (rijweg 3,30m + greppel/boordsteen 0,50m + verharde tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + verharde berm 4,45m) t.h.v de inrit van de woning.

- Lot 1bis, huisnummer 1201

Inname nodig voor realisatie typeprofiel 2 (inritten) (rijweg 3,30m + greppel/boordsteen 0,50m + verharde tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + verharde berm 4,45m naast de woning en verharding tot tegen de woning t.h.v. de woning) over gans de zone van het perceel. Woning blijft behouden.

- Lot 2

Inname nodig voor realisatie typeprofiel 1 (standaard) (rijweg 3,30m + greppel/boordsteen 0,50m + tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + berm 1,50m + buffergracht +/-3,00m + berm voor nutsvoorzieningen +/-1,50m).

- Lot 3

Inname nodig voor realisatie typeprofiel 1 (standaard) (rijweg 3,30m + greppel/boordsteen 0,50m + tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + berm 1,50m + buffergracht +/-3,00m + berm voor nutsvoorzieningen +/-1,50m).

- Lot 4, huisnummer 1160

Inname nodig voor realisatie typeprofiel 1 (standaard) (rijweg 3,30m + greppel/boordsteen 0,50m + tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + berm 1,50m + buffergracht +/-3,00m + berm voor nutsvoorzieningen +/-1,50m).

- Lot 5

Inname nodig voor realisatie typeprofiel 1 (standaard) (rijweg 3,30m + greppel/boordsteen 0,50m + tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + berm 1,50m + buffergracht +/-3,00m + berm voor nutsvoorzieningen +/-1,50m).

- Lot 6

Inname nodig voor realisatie typeprofiel 1 (standaard) (rijweg 3,30m + greppel/boordsteen 0,50m + tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + berm 1,50m + buffergracht +/-3,00m + berm voor nutsvoorzieningen +/-1,50m).

- Lot 7, huisnummer 2001

Inname nodig voor realisatie typeprofiel 1 (standaard) (rijweg 3,30m + greppel/boordsteen 0,50m + tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + berm 1,50m + buffergracht +/-3,00m + berm voor nutsvoorzieningen +/-1,50m).en typeprofiel 2 (inritten) (rijweg 3,30m + greppel/boordsteen 0,50m + verharde tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + verharde berm 4,45m) t.h.v de inrit van de woning.

Nummer plan 1M3D8F G 012047 00

- Lot 8, huisnummer 2003

Inname nodig voor realisatie typeprofiel 1 (standaard) (rijweg 3,30m + overgang naar afslagvak variabel + greppel/boordsteen 0,50m + tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + berm 1,50m + buffergracht +/-3,00m + berm voor nutsvoorzieningen +/-1,50m).en typeprofiel 2 (inritten) (rijweg 3,30m + overgang naar afslagvak variabel + greppel/boordsteen 0,50m + verharde tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + verharde berm 4,45m) t.h.v de inrit van de woning.

- Lot 9, huisnummer 2005

Inname nodig voor realisatie typeprofiel 1 (standaard) (rijweg 3,30m + overgang naar afslagvak variabel + greppel/boordsteen 0,50m + tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + berm 1,50m + buffergracht +/-3,00m + berm voor nutsvoorzieningen +/-1,50m).en typeprofiel 2 (inritten) (rijweg 3,30m + overgang naar afslagvak variabel + greppel/boordsteen 0,50m + verharde tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + verharde berm 4,45m) t.h.v de inrit van de woning.

- Lot 10, huisnummer 2009

Inname nodig voor realisatie typeprofiel 1 (standaard) (rijweg 3,30m + overgang naar afslagvak variabel + greppel/boordsteen 0,50m + tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + berm 1,50m + buffergracht +/-3,00m + verharde berm voor nutsvoorzieningen +/-1,50m).en typeprofiel 2 (inritten) (rijweg 3,30m + overgang naar afslagvak variabel + greppel/boordsteen 0,50m + verharde tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + verharde berm 4,45m) t.h.v de inrit van de woning.

- Lot 11

Inname nodig voor realisatie typeprofiel 2 (inritten) (rijweg 3,30m + afslagvak 1/2x3,30m + greppel/boordsteen 0,50m + verharde tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + verharde berm 4,45m) t.h.v de inrit van de woning.

- Lot 12, huisnummer 2011

Inname nodig voor realisatie typeprofiel 1 (standaard) (rijweg 3,30m + afslagvak 1/2x3,30m + greppel/boordsteen 0,50m + tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + berm 1,50m + buffergracht +/-3,00m + berm voor nutsvoorzieningen +/-1,50m).en typeprofiel 2 (inritten) (rijweg 3,30m + afslagvak 1/2x3,30m + greppel/boordsteen 0,50m + verharde tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + verharde berm 4,45m) t.h.v de inrit van de woning.

- Lot 13, huisnummer 2019

Inname nodig voor realisatie typeprofiel 1 (standaard) (rijweg 3,30m + afslagvak 1/2x3,30m + greppel/boordsteen 0,50m + tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + berm 1,50m + buffergracht +/-3,00m + berm voor nutsvoorzieningen +/-1,50m).en typeprofiel 2 (inritten) (rijweg 3,30m + afslagvak 1/2x3,30m + greppel/boordsteen 0,50m + verharde tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + verharde berm 4,45m) t.h.v de inrit van de woning.

- Lot 25

Inname nodig voor realisatie typeprofiel t.h.v. de bushalte (rijweg 3,30m + afslagvak 1/2x3,30m + bushalte 3,00m greppel/boordsteen 0,70m + busperron 2,30m + fietspad 2,00m + berm variabel +/- 2,25m.

- Lot 26

Inname nodig voor realisatie typeprofiel t.h.v. de bushalte (rijweg 3,30m + afslagvak 1/2x3,30m + bushalte 3,00m greppel/boordsteen 0,70m + busperron 2,30m + fietspad 2,00m + berm variabel +/- 2,25m.

- Lot 27, huisnummer 2010

Inname nodig voor realisatie typeprofiel t.h.v. de bushalte (rijweg 3,30m + afslagvak 1/2x3,30m + bushalte 3,00m greppel/boordsteen 0,70m + busperron 2,30m + fietspad 2,00m + berm variabel +/- 2,25m.

- Lot 28

Inname nodig voor realisatie typeprofiel 1 (standaard) (rijweg 3,30m + afslagvak 1/2x3,30m + greppel/boordsteen 0,50m + tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + berm 1,50m + buffergracht +/-3,00m + berm voor nutsvoorzieningen +/-1,50m) langs de N26 en voor realisatie nieuwe aansluiting Molenweg aan de N26 (te realiseren lichtengeregeld kruispunt).

- Lot 29 huisnummer 2002

Inname nodig voor realisatie typeprofiel 1 (standaard) (rijweg 3,30m + greppel/boordsteen 0,50m + tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + berm 1,50m + buffergracht +/-3,00m + berm voor nutsvoorzieningen +/-1,50m).

- Lot 30

Inname nodig voor realisatie typeprofiel 1 (standaard) (rijweg 3,30m + greppel/boordsteen 0,50m + tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + berm 1,50m + buffergracht +/-3,00m + berm voor nutsvoorzieningen +/-1,50m).

Nummer plan 1M3D8F G 012048 00

- Lot 14

Inname nodig voor realisatie typeprofiel 1 (standaard) (rijweg 3,30m + afslagvak 1/2x3,30m + greppel/boordsteen 0,50m + tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + berm 1,50m + buffergracht +/-3,00m + berm voor nutsvoorzieningen +/-1,50m).en typeprofiel 2 (inritten) (rijweg 3,30m + afslagvak 1/2x3,30m + greppel/boordsteen 0,50m + verharde tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + verharde berm 4,45m) t.h.v de voetweg nr.55 Bunderweg.

- Lot 15, huisnummer 2021

Inname nodig voor realisatie typeprofiel 1 (standaard) (rijweg 3,30m + overgang naar afslagvak variabel + greppel/boordsteen 0,50m + tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + berm 1,50m + buffergracht +/-3,00m + berm voor nutsvoorzieningen +/-1,50m).en typeprofiel 2 (inritten) (rijweg 3,30m + overgang naar afslagvak variabel + greppel/boordsteen 0,50m + verharde tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + verharde berm 4,45m) t.h.v de inrit van de woning.

- Lot 16, huisnummer 2023

Inname nodig voor realisatie typeprofiel 1 (standaard) (rijweg 3,30m + overgang naar afslagvak variabel + greppel/boordsteen 0,50m + tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + berm 1,50m + buffergracht +/-3,00m + berm voor nutsvoorzieningen +/-1,50m).en typeprofiel 2 (inritten) (rijweg 3,30m + overgang naar afslagvak variabel + greppel/boordsteen 0,50m + verharde tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + verharde berm 4,45m) t.h.v de inrit van de woning.

- Lot 17, huisnummer 2025a

Inname nodig voor realisatie typeprofiel 1 (standaard) (rijweg 3,30m + greppel/boordsteen 0,50m + tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + berm 1,50m + buffergracht +/-3,00m + berm voor nutsvoorzieningen +/-1,50m).en typeprofiel 2 (inritten) (rijweg 3,30m + greppel/boordsteen 0,50m + verharde tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + verharde berm 4,45m) t.h.v de inrit van de woning.

- Lot 18, huisnummer 2025b

Inname nodig voor realisatie typeprofiel 1 (standaard) (rijweg 3,30m + greppel/boordsteen 0,50m + tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + berm 1,50m + buffergracht +/-3,00m + berm voor nutsvoorzieningen

+/-1,50m).en typeprofiel 2 (inritten) (rijweg 3,30m + greppel/boordsteen 0,50m + verharde tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + verharde berm 4,45m) t.h.v de inrit van de woning.

- Lot 19, huisnummer 2027

Inname nodig voor realisatie typeprofiel 2 (inritten) (rijweg 3,30m + greppel/boordsteen 0,50m + verharde tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + verharde berm 4,45m naast de woning en verharding tot tegen de woning t.h.v. de woning) over gans de zone van het perceel. Woning blijft behouden.

- Lot 20

Inname nodig voor realisatie typeprofiel 1 (standaard) (rijweg 3,30m + greppel/boordsteen 0,50m + tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + berm 1,50m + buffergracht +/-3,00m + berm voor nutsvoorzieningen +/-1,50m).

- Lot 21

Inname nodig voor realisatie typeprofiel 1 (standaard) (rijweg 3,30m + greppel/boordsteen 0,50m + tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + berm 1,50m + buffergracht +/-3,00m + berm voor nutsvoorzieningen +/-1,50m).en typeprofiel 2 (inritten) (rijweg 3,30m + greppel/boordsteen 0,50m + verharde tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + verharde berm 4,45m) t.h.v de inrit van de woning.

- Lot 22, huisnummer 2018

Inname nodig voor realisatie typeprofiel 1 (standaard) (rijweg 3,30m + overgang naar afslagvak variabel + greppel/boordsteen 0,50m + tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + berm 1,50m + buffergracht +/-3,00m + berm voor nutsvoorzieningen +/-1,50m).en typeprofiel 2 (inritten) (rijweg 3,30m + overgang naar afslagvak variabel + greppel/boordsteen 0,50m + verharde tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + verharde berm 4,45m) t.h.v de inrit van de woning.

- Lot 23, huisnummer 2016

Inname nodig voor realisatie typeprofiel 1 (standaard) (rijweg 3,30m + overgang naar afslagvak variabel + greppel/boordsteen 0,50m + tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + berm 1,50m + buffergracht +/-3,00m + berm voor nutsvoorzieningen +/-1,50m).en typeprofiel 2 (inritten) (rijweg 3,30m + overgang naar afslagvak variabel + greppel/boordsteen 0,50m + verharde tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + verharde berm 4,45m) t.h.v de inrit van de woning.

- Lot 24, huisnummer 2014

Inname nodig voor realisatie typeprofiel 1 (standaard) (rijweg 3,30m + afslagvak 1/2x3,30m + greppel/boordsteen 0,50m + tussenberm 1,25m + fietspad 2,00m + berm 1,50m + buffergracht +/-3,00m + berm voor nutsvoorzieningen +/-1,50m).en typeprofiel t.h.v. de bushalte (rijweg 3,30m + afslagvak 1/2x3,30m + bushalte 3,00m greppel/boordsteen 0,70m + busperron 2,30m + fietspad 2,00m + berm variabel +/-2,25m).

Er werden verschillende scenario's en alternatieven uitgewerkt (zie ook Sectie 1.2). 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 klein mogelijk te houden. Bovenstaande toont aan dat de innemingen tot een **strikt minimum** worden beperkt. 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.

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

Op het GIP 2021 van het Agentschap Wegen en Verkeer zijn budgetten (1,0 miljoen euro) voorzien voor de onteigeningen.

Op het GIP 2022 van het Agentschap Wegen en Verkeer zijn budgetten voorgesteld voor de uitvoering (1,24 miljoen euro). De uitvoeringstermijn van de werken zelf is nog niet bepaald en zal sterk afhangen van de vordering van de verwervingen van de noodzakelijke gronden en van de gekozen fasering in functie van de bestaande verkeersafwikkeling. Deze termijn is verder ook afhankelijk van de kwaliteit van de ondergrond en de weersomstandigheden.

Gelet op de onteigeningen die noodzakelijk zijn voor de realisatie van dit project, is de startdatum voor de werken nog niet gekend.

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

- Aanvraag omgevingsvergunning
- Opmaak definitief ontwerp en bestek
- Aanbesteden overheidsopdracht werken
- Sluiten overeenkomst overheidsopdracht werken
- Start uitvoering werken
- Voorziene einde uitvoering werken

3.2 REALISATIEVOORWAARDEN VOOR DE WERKEN

Het ontwerp(proces) voldoet aan de voorwaarden beschreven in het mobiliteitsdecreet en bijhorend mobiliteitsbesluit;

De uitvoering gebeurt in overeenstemming met het standaardbestek 250, alsook de Code van Goede Praktijk (VMM) van toepassing op het ontwerp van de rioleringen;

Het Agentschap Wegen en Verkeer is bij realisatie eigenaar van de gronden waarop het zijn werken uitvoert;

De gronden die verworven worden voor de realisatie van de werken dienen ingelijfd te worden in het openbaar domein;

Concrete afspraken op niveau van iedere innemingen kunnen worden bepaald in de akten en moeten worden nageleefd;

De nodige samenwerkingsovereenkomsten zijn afgesloten om de werken uit te voeren als een occasionele gezamenlijke opdracht. In dit geval met Aquafin en de gemeente Herent;

De procedure voor het bekomen van een omgevingsvergunning werd succesvol doorlopen;

Samen met de gemeente Herent zal er bekeken worden welke flankerende maatregelen er nog bijkomend zouden kunnen genomen worden.

3.3 BEHEERSMODALITEITEN VAN HET OPENBAAR DOMEIN

Het Agentschap Wegen en Verkeer staat als eigenaar in voor het dagelijks onderhoud en beheer van de gronden in zijn eigendom. Het beheer wordt gedaan volgens het goede huisvaderprincipe en bestaat in grote lijnen uit:

- Het onderhouden van wegverhardingen;
- Het onderhouden van groenvoorzieningen;
- Het nemen van maatregelen bij sneeuw of ijzel;
- Het onderhouden van waterafvoerelementen en riolering (vaak geregeld in samenwerkingsovereenkomsten met de betrokken gemeente of rioolbeheerders);
- Het beheren en onderhouden van elektromechanische weguitrustingen;
- Het beheren van het openbaar domein en de bijbehorende erfdienstbaarheden zoals rooilijnen en bouwlijnen cfr. het rooilijndecreet alsook het verlenen van toelatingen voor het gebruik van het openbaar domein cfr. het retributiebesluit;
- Het verstrekken van adviezen bij omgevingsvergunningsaanvragen;
- Het verlenen van vergunningen en toelatingen aan nutsmaatschappijen;

In ieder geval dient het project beheerd te worden door een publiekrechtelijke entiteit, die de nodige maatregelen kan nemen om de verkeersveiligheid en doorstroming te blijven garanderen.

4 PROJECTPLAN

De ontwerpplannen worden toegevoegd in bijlage.

5 BIJLAGEN

Volgende bijlagen worden aan deze projectnota toegevoegd:

Bijlage 1 : grondplan ontwerp N26 Hambos

Bijlage 2 : typedwarsprofielen N26 Hambos

Opgemaakt door Ing. Yoeni Vernelen

Projectmanager

Gezien om gevoegd te worden bij het voorlopig onteigeningsbesluit van

Lydia Peeters

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken