

**AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER**

Wegen en Verkeer West-Vlaanderen

Koning Albert I-laan 1/2 bus 82

8200 Brugge

Tel. 050 24 80 00

wegen.westvlaanderen@vlaanderen.be

www.wegenenverkeer.be

PROJECTNOTA ONTEIGENINGEN

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

Betreft: Aanleg van fietspaden langs de N357 tussen de gemeentegrens van Ingelmunster en de bebouwde kom Wielsbeke – grondgebied Wielsbeke

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

Bijlage bij het voorlopig onteigeningsbesluit voor de realisatie van onteigeningen op het grondgebied van de gemeente Wielsbeke, langsheen de N357.

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	3
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	8
3.1	Realisatietermijnen voor de werken	8
3.2	Realisatievoorwaarden voor de werken	9
3.3	Beheersmodaliteiten van het openbaar domein	9
4	Projectplan	9
5	Bijlagen	9

1 PROJECTBESCHRIJVING

1.1 SITUERING VAN HET PROJECTGEBIED

Dit project omvat de heraanleg van de N357 tussen de Dalakkerstraat en de Driesstraat. Dit deel van de gewestweg is deels gelegen in Oostrozebeke en deels in Wielsbeke met als gemeentegrens het kruispunt met de Keizerstraat. Het aandeel op grondgebied Wielsbeke reikt van de Keizerstraat tot de Driesstraat.

Het project kadert in een groter geheel waarbij de volledige N357 wordt aangepakt. Er werd een fietspadendossier (module 13) opgestart vanaf de grens Ingelmunster tot aan Nieuwstraat en vanaf de Dalakkerstraat tot grens Wielsbeke. Het subsidiedossier module 13 loopt op het grondgebied Wielsbeke verder langs de N357 tot aan de Driesstraat. De doortocht vormt de gedeeltelijk ontbrekende schakel tussenin het fietspadendossier op het grondgebied Oostrozebeke. Tot op vandaag is de doortocht in Oostrozebeke naar weginrichting sterk afgestemd op het doorgaand verkeer waarbij vooral de auto de maximale ruimte krijgt van het openbaar domein.

1.2 SCENARIO'S

/

1.3 OMSCHRIJVING VAN DE TE REALISEREN WERKEN

Aanleg van enkelrichtingsfietspaden, verkeerspoorten en busperrons langsheen de N357.

In de huidige toestand is er geen fietsinfrastructuur aanwezig, er wordt een nieuwe fietsinfrastructuur voorzien door middel van aanleg van enkelrichtingsfietspaden aan beide zijden van de weg. Daarnaast worden de bushaltes gefaciliteerd met busperrons en worden er ter hoogte van de grens bebouwde kom verkeerspoorten in de vorm van middengeleider voorzien. De grondinname heeft voornamelijk betrekking tot de innames voor:

- Verschuiving van langsgrachten
- Aanleg van bushaltes
- Aanleg van middengeleiders
- Aanleg van enkelrichtingsfietspaden en verschuiving van parkeerstroken

1.4 PROJECTDOELSTELLING

De aanleiding van de vernieuwing van de N357 kwam tot stand door de realisatie van de zuidelijke omleidingsweg. Door de aanleg van deze omleidingsweg N382 worden de centra's van Oostrozebeke en Wielsbeke sterk ontlast naar doorgaand verkeer. Wielsbeke kent veel bedrijvigheid waardoor vrachtverkeer steeds een aanwezige rol speelt in de mobiliteit binnen de gemeente. De omleidingsweg biedt een antwoord om het centrum van Wielsbeke te ontlasten naar zwaar en doorgaand verkeer. Hierdoor is er enkel bestemmingsverkeer dat het centrum hoeft te bereiken en kan bijgevolg de weginrichting hierop aangepast worden.

Langs de N357 op grondgebied Wielsbeke zijn enkele bedrijventerreinen gelegen en bij de PRUP van 2015 zullen deze uitgebreid worden. Daarnaast bevindt er zich ook woonuitbreidingsgebied langs de N357. De nieuwe weginrichting anticipeert op de invloed van het lokale bedrijf- en woonverkeer.

Het tracé is gelegen op het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk waardoor de herinrichting van de N357 volgens de huidige fiets richtlijnen uitgevoerd wordt.

2 DOELSTELLING VAN ALGEMEEN NUT EN ONTEIGENINGSNOODZAAK

2.1 DOELSTELLING VAN ALGEMEEN NUT

In huidige toestand is de N357 op grondgebied Wielsbeke naar weginrichting sterk afgestemd op het doorgaand verkeer waarbij vooral de auto de maximale ruimte krijgt van het openbaar domein.

Door de realisatie van de omleidingsweg is er een daling van het gemotoriseerd verkeer in de N357 aan te merken. Bij de herinrichting van deze gewestweg is het de doelstelling om het doorgaand verkeer nog meer te ontraden zodat enkel bestemmingsverkeer zich de weg naar het centrum van Oostrozebeke en Wielsbeke moet vinden. De doortocht wordt heringericht volgens het STOP principe waarbij de voetgangers en fietsers voorrang krijgen in het wegprofiel.

Door de aanleg van enkelrichtingsfietspaden, verkeerspoorten en busperrons langs de N357 wordt de weginrichting aangepast aan het huidige bestemmingsverkeer.

Uit het bovenstaande blijkt dat de beoogde werken als onteigeningsdoel een verkeersleefbaarheid en veiligheid 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 het leefmilieu en derhalve ten algemene nutte is.

2.2 NOODZAAK VAN HET ONTEIGENINGSDOEL

In de huidige toestand is er geen verkeersveilige fietsinfrastructuur aanwezig, de weginrichting is sterk afgestemd op het doorgaand verkeer waarbij vooral de auto de maximale ruimte krijgt van het openbaar domein.

De N357 is op het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk gelegen waarbij het projectgebied de 'missing link' vormt op vlak van fietsveiligheid tussen dorpskern Oostrozebeke en Wielsbeke. Gezien er grote en groeiende bedrijvigheid in dit gebied is houdt huidige toestand ernstige risico's in voor de zwakke weggebruiker.

Het dossier wordt in kader van geplande rioleringswerken langs de N357 alsook zijstraten gecombineerd waarbij het noodzakelijk is dat het wegenisdossier aansluitend kan uitgevoerd worden.

Er wordt verwezen naar het Provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan regionale bedrijven Breestraat, waarbij het bedrijventerrein wordt uitgebreid.

Overwegende dat de start en projectnota voor de aanleg van fietspaden werd goedgekeurd in de PAC (Provinciale auditcommissie) 14 december 2009.

Bovenstaande toont aan dat de innemingen tot een **strikt minimum** worden beperkt.

Om al deze wegen infrastructuurwerken 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 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, maar vervolgens ook een duurzaam beheer en onderhoud daarvan mogelijk te maken.

Er dienen bovendien nutsvoorzieningen (zoals waterafvoer infrastructuur en riolering) 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 (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

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.

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 eind 2022. Het einde van de werkzaamheden wordt beoogd tegen eind 2024.

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

- Aanvraag omgevingsvergunning: midden 2022
- Opmaak definitief ontwerp en bestek: zomer 2022.
- Aanbesteden overheidsopdracht werken: tweede helft 2022
- Sluiten overeenkomst overheidsopdracht werken: midden 2022
- Start uitvoering werken: begin 2023.
- Voorziene einde uitvoering werken: begin 2025

3.2 REALISATIEVOORWAARDEN VOOR DE WERKEN

De rijweg wordt in KWS voorzien met aan beide zijden een kantstrook met greppels. De fietspaden op grondgebied Wielsbeke zijn verhoogd aanliggend en bestaand uit KWS. Voor de parkeerstroken en voetpaden worden betonstraatstenen gebruikt.

3.3 BEHEERSMODALITEITEN VAN HET OPENBAAR DOMEIN

De weg behoort als gewestweg tot het openbaar domein en zal een openbaar karakter hebben. Hij maakt deel uit van het BFF en is toegankelijk voor alle voetgangers, fietsers, speedpedelecs en ruiters. De weg zal toegankelijk zijn voor landbouwverkeer, dienstvoertuigen en de plaatselijke bediening alsook toegang tot de percelen.

Na voorlopige oplevering maken de fietspaden onderdeel uit van het openbaar domein. Vanaf dan zijn de reguliere beheersmodaliteiten van de gemeente Wielsbeke van toepassing.

4 PROJECTPLAN

Zie onteigeningsplannen 1M3D8J G 119032 03, 1M3D8J G 119033 02, 1M3D8J G 119034 02 en 1M3D8J G 122831 01, en de bijgevoegde ontwerpplannen WW1701_3A OT Wegenis Grondplan 1 t.e.m. 5.

5 BIJLAGEN

Volgende bijlagen worden aan deze projectnota toegevoegd:

-De onteigeningsplannen 1M3D8J G 119032 03, 1M3D8J G 119033 02 en 1M3D8J G 119034 02 en 1M3D8J G 122831 01

-De ontwerpplannen WW1701_3A OT Wegenis Grondplan 1 t.e.m. 5

Opgemaakt door ing. Gert Vermeersch

Getekend door:Gert Vermeersch (Signatu
Getekend op:2022-06-21 15:07:50 +02:00
Reden:Ik keur dit document goed

Gert Vermeersch

Projectmanager

Gezien om gevoegd te worden bij het voorlopig onteigeningsbesluit van

Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken