

Ministerieel besluit houdende een definitief onteigeningsbesluit voor de onteigening voor het algemeen nut in het kader van de ombouw van de A11 Damme – Maldegem – fase 1 in Damme

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°.

Vormvereisten

De volgende vormvereisten zijn vervuld:

- De Inspectie van Financiën heeft advies gegeven op 28 oktober 2021.
- Op datum van 13 november 2021 werd een voorlopig onteigeningsbesluit goedgekeurd.
- Over dit voorlopig onteigeningsbesluit en zijn bijlagen werd een openbaar onderzoek georganiseerd dat plaatsvond van 6 februari 2023 tot en met 7 maart 2023. De behandeling van de ontvangen standpunten, opmerkingen en bezwaren is opgenomen in bijlage 3 bij dit besluit.
- Er werden aantoonbare pogingen ondernomen om tot een minnelijke verwerving te komen.

Motivering

Dit besluit is gebaseerd op de volgende motieven, samen te lezen met het verslag van het openbaar onderzoek en de daarin opgenomen motivering:

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 "ombouw van de A11 Damme – Maldegem – fase 1 in Damme" (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 A11 (ex N49).

C. Omschrijving van de te onteigenen goederen:

De te onteigenen onroerende goederen zijn met een gele tint aangeduid op de hierbij behorende ondertekende onteigeningsplannen met nummers 1M3D8JG12208502, 1M3D8JG12208601, 1M3D8JG12208703, 1M3D8JG12208801 en 1M3D8JG12208902 samen te lezen met de tabellen met innemingen horende bij elk onteigeningsplan.

D. Onteigeningsnoodzaak

(1) Noodzaak van het onteigeningsdoel

De A11 (ex-N49) is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd als hoofdweg. De reden hiervoor is de gewenste verbindingfunctie tussen de Vlaamse Zeehavens en de selectie binnen het 'Trans European Network' of TEN. Het vormt de zogenaamde Expresweg tussen Antwerpen en de kust en dateert reeds van de jaren 70. In functie van veiligheid en verkeersafwikkeling werd door de Vlaamse Overheid beslist de N49, heden A11, om te bouwen tot autosnelweg.

De A11 wordt op vandaag nog door alle verkeersdeelnemers gebruikt (vrachtwagens, auto's, landbouwvoertuigen, fietsers,...) en kent ook nog een groot aantal kruisingen. Met de ombouw tot autosnelweg is het de bedoeling:

- Aantal kruispunten supprimeren in functie van doorstroming
- Maximum snelheid autoverkeer 120km/u
- Scheiden lokaal en doorgaand verkeer alsmede verkeersdeelnemers (fietsers/tractors \neq autosnelweg) door realisatie parallelweg.

Op vandaag zijn reeds grote delen van de A11 tussen Antwerpen en Zelzate omgevormd van expresweg naar hoofdweg. Nu moeten dezelfde aanpassingen ook nog gebeuren voor het wegvak tussen Zelzate en Westkapelle. Deze ombouw zal in drie verschillende segmenten gebeuren:

- Segment 1: Tussen Maldegem en Den Hoorn (Sint-Rita)
- Segment 2: Tussen Den Hoorn (Sint-Rita) en Westkapelle
- Segment 3: Tussen Maldegem en Zelzate.

Voorliggend project handelt over een deel van segment 1, tussen de kilometerpunten 135.0 – 136.7, gelegen op grondgebied van de stad Damme.

Door de omvorming tot autosnelweg verdwijnen al de aansluitingen tussen het complex A11 (Westkapelle) en de aansluiting met de N410 (Maldegem) en vergroot de barrièrewerking van de A11. De ontsluitingen van de functies langsheen de A11 en de interne verbinding van de verschillende kernen en functies langsheen de A11 worden opgevangen door een parallelweg.

Over de volledige lengte van het projectgebied is deze parallelweg aan de noordzijde van de A11 gelegen. Aan de westzijde, ter hoogte van de Hoornstraat in de kern 'De Hoorn Sint-Rita' sluit deze parallelweg aan op de reeds gerealiseerde parallelweg richting Westkapelle. Aan de oostzijde sluit de parallelweg aan op het ongelijkvloers complex van de A11 met de N410/Noordstraat.

Op het segment vanaf de Hoornstraat tot en met de N410/Noordstraat zijn er 7 ongelijkvloerse dwarsingen van de A11 voorzien, op strategische locaties gekozen om de barrièrewerking van de A11 te verminderen. Wat betreft het segment dient een link te worden gemaakt om de kernen van De Hoorn Sint-Rita en Middelburg met elkaar te verbinden. Ook de functionele fietsroute tussen Hoornstraat en Waterpolder wordt via deze nieuwe link op een veilige manier in stand gehouden. Fietsers op de functionele fietsroute dwarsen de A11 via deze link. Voor de recreatieve fietsroute is er een kleine omweg van toepassing op de as Hoornstraat al is deze omweg aanvaardbaar.

Over de volledige lengte van de parallelweg wordt een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad voorzien. Dit fietspad is aan de noordzijde van de parallelweg gelegen. Hierdoor dienen fietsers de parallelweg niet te dwarsen en kunnen ze hun rijrichting kiezen. Het aantal erfontsluitingen langsheen de parallelweg is laag (het betreft quasi enkel de toegangen tot akkers en weilanden). Hierdoor is ook het aantal conflictpunten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer van/naar een erf laag.

De belangrijkste conflictpunten betreffen die waar fietsers een zijstraat dienen te kruisen. Omwille hiervan is gekozen om of een rotonde te voorzien (waar fietsers de takken dwarsen met een middenberm zodat ze in twee fases kunnen oversteken) of een voorrangregeling waarbij de fietser voorrang heeft en verhoogd rijdt ten overstaan van het verkeer op de zijrijbaan. Er wordt daarbij ook rekening gehouden met de dwarsingen van het Bovenlokale fietsroutenetwerk.

Het volledige verkeerskundig concept is te raadplegen in de startnota op pg.15 tot pg.24.

Alle vooropgestelde maatregelen dragen bij een significante en noodzakelijke verbetering van de verkeersveiligheid langs de A11. Verkeersveiligheid is een prioriteit binnen het regeerakkoord en tevens een prioritair aandachtspunt van het agentschap Wegen en Verkeer. De Vlaamse Regering heeft de omvorming tot autosnelweg opgenomen als groot project op het vlak van mobiliteit en openbare werken voor de periode 2019-2024.

(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.

Ondanks poging hiertoe, was het niet of onvoldoende mogelijk om tot een grondverwerving in der minne te komen.

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.

Elk verzoek tot zelfrealisatie is conform artikel 24, § 4 van het Vlaams Onteigeningsdecreet 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. Het typedwarsprofiel bestaat uit een combinatie van een hoofdweg en een parallelweg. De hoofdweg is opgebouwd uit 2x2 rijstroken van 3,75 m breed waarbij de middenberm fluctueert van 6m breedte in Oost-Vlaanderen tot 10m breedte in West-Vlaanderen. Aan de buitenzijde van het profiel is een pechstrook van 4m breed voorzien (in deze maat is de markering en goot inbegrepen), aan de binnenzijde een redresseerzone van 1,5m. De tussenafstand tussen de parallelweg en de hoofdweg bedraagt 10m. De parallelweg is opgebouwd uit 2x1 rijstroken van 3,05m met redresseerstroken van 0,3m (rekening houdend met een snelheidsregime van 70 km/u). De parallelweg wordt de buitenzijde geflankeerd door een dubbelrichtingsfietspad van 2,75m breed. De tussenafstand tussen het fietspad en de parallelweg bedraagt 1,5m.

In het typeprofiel wordt de bovenlokale weg benadrukt (ten opzichte van de parallelweg) als onderdeel van het bovenlokale infrastructuurlandschap door

middel van flankerende bomenrijen. Rekening houdend met het benodigde onderhoud wordt daarbij volgend principe vooropgesteld:

- als er parallelwegen aanwezig zijn aan beide kanten van de A11 worden 2 bomenrijen ingeplant aan weerszijden van de autosnelweg (aan buitenkant langsgracht A11 tussen gracht en parallelweg)
- als er maar langs één kant van de A11 een parallelweg ligt worden 2 bomenrijen ingeplant aan weerszijden van de autosnelweg (aan buitenkant langsgracht A11 tussen gracht en parallelweg en waar geen parallelweg is aan buitenkant gracht)
- als er geen parallelweg ligt worden 2 bomenrijen ingeplant aan weerszijden van de autosnelweg (aan buitenkant gracht)

Tussen de Hoornstraat en de Waterpolder kunnen automobilisten en zwakke weggebruikers door middel van de tunnel K-14 de A11 ongelijkvloers kruisen. Het gaat om een dieper gelegen weggedeelte met een totale lengte van 400 m, dat bestaat uit U-bakken en een centraal gelegen tunnelzone van 75 m lang. Fietsers en voetgangers dalen minder en blijven hoger ten opzichte van de rijbaan. Het ontwerpsnelheid in de tunnel bedraagt 50 km/u. De vorm wordt daarom eenvoudig en rationeel gehouden om het wegbeeld niet te verstoren.

De volledige technische uitwerking is opgenomen in de projectnota pg.36 e.v. De details van de tunnel K-14 zijn terug te vinden op pg.68 e.v.

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 projectnota N49 (heden A11) Damme-Maldegem dd. 8 februari 2019, goedgekeurd in de iGBC van 8 februari 2019, die de gekozen opties uit de startnota verder in detail uitgewerkt;
- De startnota N49 (heden A11) Damme-Maldegem van 31 juli 2013, goedgekeurd in de iGBC van 3 september 2013 en de RMC van 24 oktober 2013, 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 de ombouw van de A11, Damme – Maldegem – fase 1 in Damme. De A11 wordt op vandaag nog door alle verkeersdeelnemers gebruikt (vrachtwagens, auto's, landbouwvoertuigen, fietsers,...) en kent ook nog een groot aantal kruisingen. Met de ombouw tot autosnelweg is het de bedoeling:

- Aantal kruispunten supprimeren in functie van doorstroming
- Maximum snelheid autoverkeer 120km/u
- Scheiden lokaal en doorgaand verkeer alsmede verkeersdeelnemers (fietsers/tractors \neq autosnelweg) door realisatie parallelweg.

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

Er werd een aantoonbare poging tot onderhandelen ondernomen om de te onteigenen onroerende goederen minnelijk te verwerven, in overeenstemming met de onderhandelingsplicht uit de artikelen 15 en 16 van het Vlaams Onteigeningsdecreet.

De minnelijke onderhandelingstermijn werd geraamd op 1 jaar en ving aan op de derde dag na de postdatum van de beveiligde zending waarmee de te onteigenen op de hoogte werden gesteld van deze minnelijke onderhandelingstermijn.

Tot op heden was het niet mogelijk om tot voldoende grondverwervingen in der minne of overeenkomsten te komen om het project, zoals omschreven in de projectnota, te kunnen realiseren. De onteigeningsprocedure dient te worden verdergezet.

G. Openbaar onderzoek

In het kader van het openbaar onderzoek werden geen bezwaren ingediend. Het verslag van het openbaar onderzoek werd gevoegd als bijlage bij dit besluit.

De onteigenende instantie volgt integraal de besluiten van het verslag en maakt zich de in het verslag opgenomen motivering eigen.

H. Bijlagen bij het definitieve onteigeningsbesluit

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

- De onteigeningsplannen, 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.
- Het verslag van het openbaar onderzoek.

I. Conclusie

Uit al het bovenstaande blijkt dat de onteigening 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:

Art. 1. Voor de ombouw van de A11, Damme–Maldegem – fase 1 in Damme in het algemeen belang, worden de onroerende goederen, omschreven en in het geel aangeduid op de onteigeningsplannen met nummer 1M3D8JG12208502, 1M3D8JG12208601, 1M3D8JG12208703, 1M3D8JG12208801, 1M3D8JG12208902, die worden gevoegd als bijlage 1 bij dit besluit, op het grondgebied van de gemeente Damme 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. Op basis van artikel 6, 1° en artikel 28 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 betreffende onteigening voor het algemeen nut, wordt het definitief onteigeningsbesluit vastgesteld.

Art. 3. Conform artikel 28, §2 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 wordt aan dit definitief onteigeningsbesluit in bijlage 1 tot en met 3 de onteigeningsplannen, de projectnota en het verslag van het openbaar onderzoek gevoegd. De onteigeningsplannen, de projectnota en het verslag van het openbaar onderzoek, die integraal deel uitmaken van het onteigeningsbesluit, worden goedgekeurd.

Brussel,

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS