



## 1.1 PROJECTBESCHRIJVINGSITUERING VAN HET PROJECTGEBIED

De N14 is een gewestweg die deels de gemeente Ranst doorkruist. Hierbij doorsnijdt de N14 de kern van de deelgemeente Emblem en loopt verder ten zuidoosten van de kern van de deelgemeente Broechem. De weg wordt gebruikt als verbindingsweg tussen de stad Lier en de gemeenten Zandhoven, Zoersel en Malle. Ook de aansluitingen van de N14 met de E313 (op grondgebied Zandhoven) en de E34 (op grondgebied Zoersel) zorgen mede voor een hoge verkeersintensiteit.

Het gedeelte van de N14 ten noordoosten van Emblem, tussen de kruispunten met de Kreupelstraat en de Nijlensesteenweg, vormt het voorwerp voor dit onteigeningsbesluit. Innames zijn noodzakelijk tussen kilometerpunten 20.2 en 22.1 langsheen deze weg.



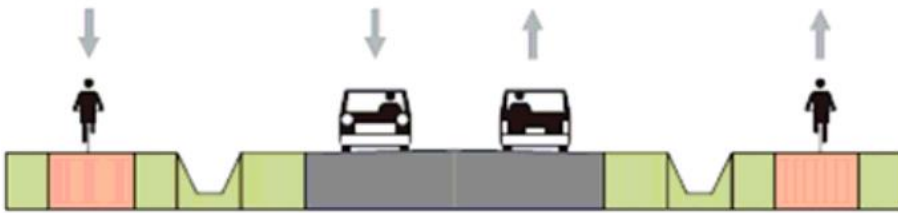
Het projectgebied maakt deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Hierdoor komt dit project volgens de module 13 uit het mobiliteitsconvenant in aanmerking voor subsidies van het Vlaams Gewest.

## 1.2 PROBLEEMSTELLING EN PROJECTDOELSTELLING

In de huidige situatie is het fietspad langs de N14 onvoldoende ingericht. Daar er in het projectgebied een snelheidsregime van 70 km/u geldt, worden voor de veiligheid van de fietser profielen uitgewerkt met vrijliggende fietspaden aan beide zijden van de N14. Langsheen het betrokken traject wordt geopteerd om volgend profiel te gebruiken:

- fietspad naast rijweg en gracht (zonder verlegging of inbuizen van de grachten).

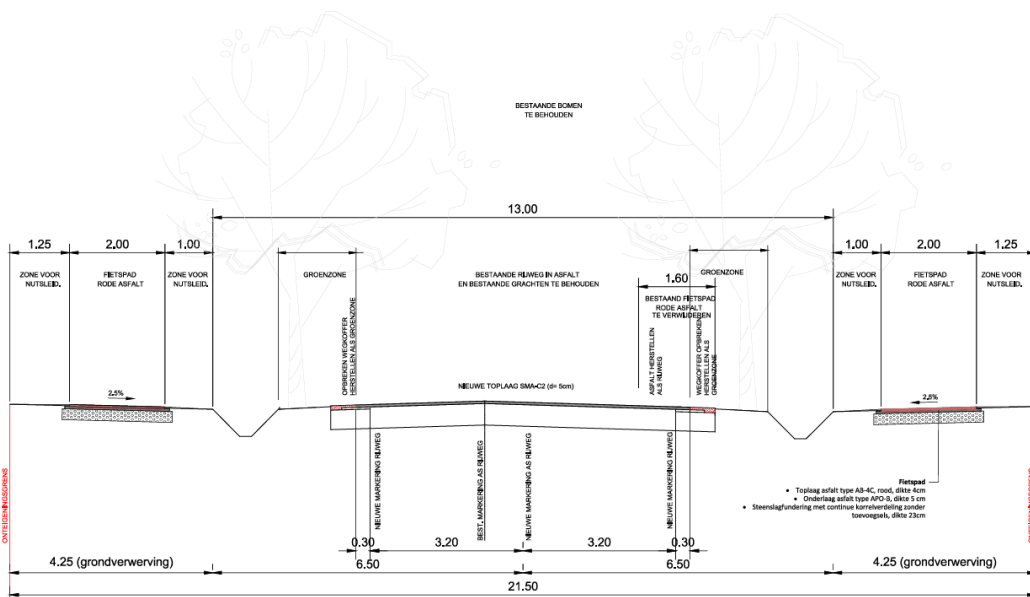
Onderstaande figuur toont de gewenste structuur:



De verhardingsbreedte bedraagt 7,00 m (6,40 m rijbaanbreedte + 2x 0,30 m redresseerstrook). De huidige rijweg wordt vernieuwd en de riolering wordt gescheiden voor regen- en vuilwater. De droogweerafvoer (DWA) wordt nieuw aangelegd onder het fietspad ter hoogte van de Oostmalsesteenweg 60 (perceel 111m) en Oostmalsesteenweg 122 (perceel 411e). Ter hoogte van het weiland met perceelnummer 409b wordt geen DWA aangelegd.

Een gedetailleerde weergave van het dwarsprofiel volgt hieronder:

- Rijbaanbreedte: 6,40 m
- Redresseerstrook: 0,30 m
- Berm/veiligheidszone (groenzone) met gracht: 3,00 m
- Veiligheidszone fietsers en zone voor nutsleidingen: 1,00 m
- Fietspad: 2,00 m – enkelrichting
- Veiligheidszone fietsers en zone voor nutsleidingen (nieuwe distributieleidingen): 1,25 m



Een van de voornaamste doelstellingen is om een volwaardig fietspad aan te leggen langs de N14 volgens de normen van het Vademecum Fietsvoorzieningen<sup>1</sup>. Bij het verwezenlijken van een verantwoorde fietsinfrastructuur staan volgende doelstellingen voorop in dit ontwerp:

- Samenhang: De fietsinfrastructuur dient een samenhangend geheel te vormen en aan te sluiten op alle herkomsten en bestemmingen van de fietser.
- Directheid: De fietsinfrastructuur biedt de fietser steeds een zo direct mogelijke route (omrijden blijft tot een minimum beperkt). Afwikkelingssnelheid, oponthoud en omgerekte afstand zijn factoren die de reistijd beïnvloeden. Het functioneel gebruik van de fiets als vervoersmiddel zal hierdoor meer aantrekkelijk worden.
- Aantrekkelijkheid: De fietsinfrastructuur zodanig vorm geven en in de omgeving inpassen dat het fietsen aantrekkelijker is. Hieronder valt het criterium 'sociale veiligheid': bepalend voor het gebruik van de fiets tijdens avonduren.
- Veiligheid: De fietsinfrastructuur waarborgt een duurzame en veilige verkeerssituatie voor de fietser en de overige weggebruikers. Waar fietser en auto van dezelfde verkeersruimte gebruik maken, moet de complexiteit van de ontmoeting aan de grenzen worden gebonden. De kruisingen van andere wegen met de N14 worden veilig aangelegd waarbij fietsers en voetgangers in alle veiligheid kunnen oversteken.
- Comfort: De fietsinfrastructuur moet een vlotte en comfortabele doorstroming van fietsverkeer mogelijk maken. Hieronder vallen alle factoren die te maken hebben met hinder en oponthoud.
  - Vlakheid van de fietsinfrastructuur (textuur, dwars- en langsvlakheid);
  - Heuvelachtigheid (aantal hellingen en hellingsgraad);
  - Verkeershinder (kans dat een ontmoeting met een andere verkeersdeelnemer de rit van de fietser enigermate verstoort);
  - Stopkans (aantal keer dat moet gestopt worden);
  - Weerhinder (wind-, regen- en sneeuw hinder).

Daarnaast wordt ook de nodige aandacht geschonken aan de waterhuishouding. De grachten blijven behouden op hun huidige tracé en maximaal open gehouden of vergroot. Bovendien zal de uitvoering van het fietspadenproject samengaan met een rioleringsdossier dat een ontkoppeling van regen- en vuilwater realiseert.

### 1.3 ALTERNATIEVENAFWEGING

De huidige toestand van de infrastructuur is een rijweg met een aanliggend dubbelrichtingsfietspad aan de zuidelijke kant van de N14. Het huidige fietspad is te klein gedimensioneerd volgens de normen van het Vademecum Fietsvoorzieningen<sup>1</sup>. Het fietspad is niet alleen te smal maar aanliggend aan de N14 zonder veiligheidszone waardoor de fietsers rakelings langs het gemotoriseerd verkeer rijden. Een dubbelrichtingsfietspad verhoogt de kans op ongevallen ter hoogte van opritten en zijstraten. Het fietspad maakt deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Daarom is het aangewezen om een volwaardig, enkelrijrichtingsfietspad te voorzien, ontkoppeld van de gewestweg.

Om al deze weginfrastructuurwerken te kunnen realiseren en het nadien onderhoud en het beheer daarvan duurzaam te kunnen blijven garanderen is de gedwongen verwerving van de op de onteigeningsplannen

---

<sup>1</sup> "Vademecum Fietsvoorzieningen" integraal te raadplegen via <https://wegenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/vademecum-fietsvoorzieningen>

aangeduide innemingen noodzakelijk. Zonder de verwerving van deze onroerende goederen in volle eigendom kunnen de projectdoelstellingen niet gegarandeerd worden.

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 N14 maar vervolgens ook een duurzaam beheer en onderhoud daarvan mogelijk te maken.

Er dienen bovendien nutsvoorzieningen (zoals waterafvoerinfrastructuur 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 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.

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. Verschillende alternatieven zijn uitgewerkt in een start-<sup>2</sup> en projectnota<sup>3</sup>. Een uitgebreide beschrijving kan onder andere teruggevonden worden in hoofdstuk 4. *Voorgestelde Oplossingsrichtingen* van de startnota. Rekening houdend met de verschillende randvoorwaarden en de visies van de actoren werden twee mogelijke hoofdconcepten voorgesteld. Voor ieder hoofdconcept werden telkens twee uitvoeringsvarianten onderzocht: zonder of met verleggen of inbuizen van de grachten.

- Hoofdconcept 1: enkelrichtingsfietspad aan beide zijden van de N14 Oostmalsesteenweg;
- Hoofdconcept 2: dubbelrichtingsfietspad ten zuiden van de N14 Oostmalsesteenweg.

## 1.4 OMSCHRIJVING VAN DE TE REALISEREN WERKEN EN VOORWERP VAN DE ONTEIGENING

Op de N14 wordt de overgedimensioneerde verharde verkeersruimte onthard (oud fietspad). De ruimte die hierbij vrijkomt wordt gebruikt om de rijweg te verplaatsen en ingericht als afschermdende berm tussen de rijweg en de grachten. Deze afschermdende berm heeft een minimale breedte van 1,00 m. Dit is minder dan vermeld in het Vademecum vergevingsgezinde wegen (VVW) deel gemotoriseerd verkeer<sup>4</sup>. De as van de rijweg verplaatst 0,80 m.

Langs de N14 worden vrijliggende enkelrichtingsfietspaden aangelegd, dit aan weerszijden van de rijweg. De fietspaden hebben een breedte van 2,00 m. Het fietspad en de rijweg worden van elkaar gescheiden door een groene berm met gracht met een breedte van 4,00 m. Hierbij wordt 1,00 m voorzien als veiligheidsstrook tussen het fietspad en gracht, zoals vermeld in het Vademecum vergevingsgezinde wegen (VVW) deel kwetsbare weggebruikers<sup>5</sup>.

De fietspaden worden aangelegd in asfalt. De bermen tussen de rijweg en het fietspad worden voorzien van grasbegroeiing. De bomen die aanwezig zijn in de huidige situatie worden verwijderd.

De riolering in het projectgebied wordt vernieuwd. Regenwater en afvalwater worden gescheiden van elkaar en afgevoerd naar respectievelijk een waterloop en een waterzuiveringsinstallatie. Het regenwater krijgt de kans om te infiltreren in de bermen en grachten, waarna het in de grachten gebufferd kan worden en vertraagd wordt afgevoerd naar de nabijgelegen waterloop. Het huidige grachtenstelsel blijft behouden of vergroot. De breedte van de gracht is variabel over het hele traject van 1,50 m tot 2,00 m, en is nodig

---

<sup>2</sup> Startnota, integraal te raadplegen op <https://wegenverkeer.be/werken/veiliger-fietsen-langs-de-oostmalsesteenweg/documenten>

<sup>3</sup> Projectnota, integraal te raadplegen op <https://wegenverkeer.be/werken/veiliger-fietsen-langs-de-oostmalsesteenweg/documenten>

<sup>4</sup> "Vademecum vergevingsgezinde wegen (VVW) deel gemotoriseerd verkeer" integraal te raadplegen via <https://wegenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/vergevingsgezinde-wegen>

<sup>5</sup> "Vademecum vergevingsgezinde wegen (VVW) deel kwetsbare weggebruikers" integraal te raadplegen via <https://wegenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/vergevingsgezinde-wegen>

om voldoende waterinfiltratie en buffering te voorzien volgens de Code van goede praktijk voor rioleringsystemen<sup>6</sup> en de Gewestelijke Hemelwaterverordening<sup>7</sup>.

De dwarsprofielen en de nodige breedtes voor realisatie zijn beschreven in 1.2. Om dit profiel te realiseren met rijweg, fietspaden, grachten, openbare nutsvoorzieningen en de nodige tussenruimte, is een openbaar domein noodzakelijk waarbinnen dit wegprofiel past.

## 2 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 project waarvoor wordt onteigend betrekking heeft op weginfrastructuur en daarmee onlosmakelijk samenhangende ingrepen.

Ter informatie en ten indicatieven wordt de onderstaande informatie meegegeven:

### 2.1 REALISATIETERMIJNEN VOOR DE WERKEN

Globaal gezien wordt op indicatieve wijze volgende realisatietermijnen vooropgesteld. De start van de werkzaamheden wordt beoogd op 2025. Het einde van de werkzaamheden wordt beoogd tegen 2027. Aan de overschrijding van deze termijn kan geen enkel rechtsgevolg verbonden worden.

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

- Aanvraag omgevingsvergunning: vanaf 2024.
- Opmaak definitief ontwerp en bestek: vanaf 2024.
- Aanbesteden overheidsopdracht werken: vanaf 2024.
- Sluiten overeenkomst overheidsopdracht werken: vanaf 2025.
- Start uitvoering werken: vanaf 2025.
- Voorziene einde uitvoering werken: 2027

### 2.2 REALISATIEVOORWAARDEN VOOR DE WERKEN

De werken dienen te worden uitgevoerd zoals omschreven in deze projectnota en samen te lezen documenten.

---

<sup>6</sup> “Code van goede praktijk voor rioleringsystemen” integraal te raadplegen via <https://www.integraalwaterbeleid.be/nl/publicaties/code-goede-praktijk-rioleringsystemen>

<sup>7</sup> “Gewestelijke Hemelwaterverordening” integraal te raadplegen via <https://omgeving.vlaanderen.be/nl/verordeningen/de-gewestelijke-hemelwaterverordening-2023>

## 2.3 BEHEERSMODALITEITEN VAN HET OPENBAAR DOMEIN

De verworven onroerende goederen zullen na onteigening opgenomen worden in het openbaar domein van het Agentschap Wegen en Verkeer. Het Agentschap zal na uitvoering van de werken instaan voor het beheer van de infrastructuur.

## 3 PROJECTPLAN

Ontwerpplan 1 thv inn 14

Ontwerpplan 2 thv inn 5

Ontwerpplan 3 thv inn 4 en 20

## 4 BIJLAGEN

Volgende bijlagen worden aan deze projectnota toegevoegd:

Onteigeningsplannen : 1M3D8EG033736 00 en 1M3D8EG033737 00

Ontwerpplannen 1, 2, 3

Volgende bijlagen zijn raadpleegbaar via de website van AWV:

<sup>1</sup> “Vademecum Fietsvoorzieningen” integraal te raadplegen via

<https://wegenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/vademecum-fietsvoorzieningen>

<sup>2</sup> Startnota, integraal te raadplegen op <https://wegenverkeer.be/werken/veiliger-fietsen-langs-de-oostmalsesteenweg/documenten>

<sup>3</sup> Projectnota, integraal te raadplegen op <https://wegenverkeer.be/werken/veiliger-fietsen-langs-de-oostmalsesteenweg/documenten>

<sup>4</sup> “Vademecum vergevingsgezinde wegen (VVW) deel gemotoriseerd verkeer” integraal te raadplegen via

<https://wegenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/vergevingsgezinde-wegen>

<sup>5</sup> “Vademecum vergevingsgezinde wegen (VVW) deel kwetsbare weggebruikers” integraal te raadplegen via

<https://wegenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/vergevingsgezinde-wegen>

<sup>6</sup> “Code van goede praktijk voor rioleringsystemen” integraal te raadplegen via

<https://www.integraalwaterbeleid.be/nl/publicaties/code-goede-praktijk-rioleringsystemen>

<sup>7</sup> “Gewestelijke Hemelwaterverordening” integraal te raadplegen via

<https://omgeving.vlaanderen.be/nl/verordeningen/de-gewestelijke-hemelwaterverordening-2023>



Opgemaakt op

Getekend door: Danny Druyts (Signature)

Getekend op: 2024-04-17 14:47:06 +02:00

Reden: Ik keur dit document goed

Ir.

Projectmanager



Vlaamse  
overheid

Gezien om gevoegd te worden bij het voorlopig oteigeningsbesluit van

Getekend door: Lydia Peeters (Signature)

Getekend op: 2024-05-18 10:07:39 +02:00

Reden: Ik keur dit document goed



Vlaamse  
overheid

Lydia Peeters

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Gezien om gevoegd te worden bij het definitief oteigeningsbesluit van

Annick De Ridder

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Havens en Sport