

1 PROJECTBESCHRIJVING

1.1 SITUERING VAN HET PROJECTGEBIED

De N165 verbindt de N127 in Laakdal (Veerle) met de N212 in Scherpenheuvel-Zichem (Averbode). Hierbij doorkruist de N165 eerst een zone van een kilometer lang met lintbebouwing in Veerle Heide om vervolgens doorheen agrarisch gebied en bosgebied van natuurgebied De Merode naar de abdij van Averbode te gaan. Het wegdeel door de woonkorrel op grondgebied Laakdal is gelegen tussen kilometerpunten 0 en 1.10 op de N165 en vormt voorwerp voor dit onteigeningsbesluit. Ook het kruispunt met de N127 wordt hiermee in opgenomen, waardoor er ook innames zijn tussen kilometerpunten 8.1 en 8.6 langsheen deze weg.

Op kilometerpunt 1.3 van de N165 is het kruispunt met de Lakstraat en vanaf hier naar het zuiden toe werden in 2020 en 2021 het verleden reeds fietsvoorzieningen aangelegd als eerste fase van dit project.



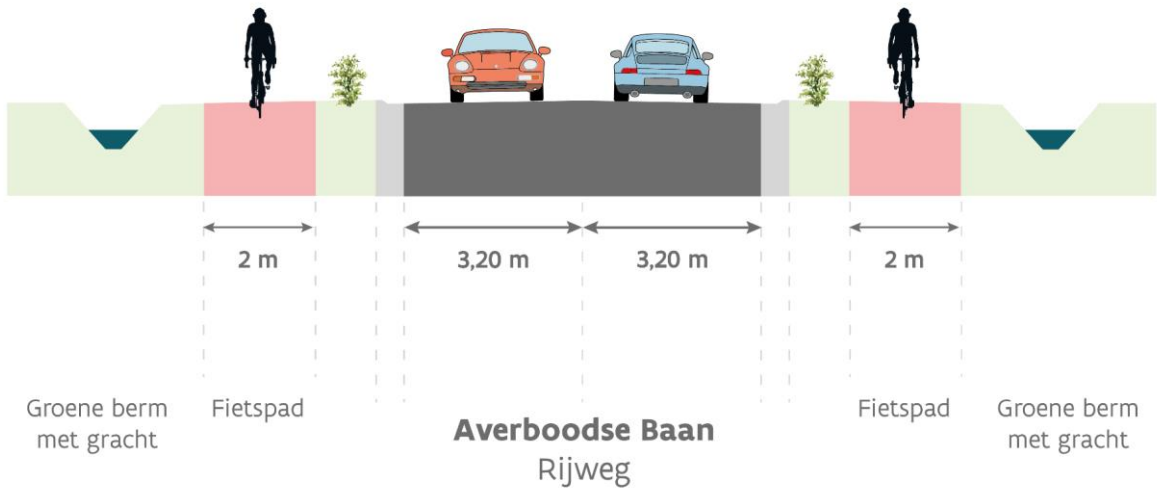
Het projectgebied maakt deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Hierdoor komt dit project volgens de module 13 uit het mobiliteitsconvenant in aanmerking voor subsidies van het Vlaams Gewest.

1.2 PROBLEEMSTELLING EN PROJECTDOELSTELLING

In de huidige situatie is het fietspad langs de N165 onvoldoende ingericht. Daar er in het projectgebied een snelheidsregime van 70 geldt, worden voor de veiligheid van de fietser enkel profielen uitgewerkt met vrijliggende fietspaden. Nabij de kruispunten wordt de zichtbaarheid van de fietsers verhoogd door het fietspad aanliggend te maken en het fietspad te accentueren in een opvallende kleur. Langsheen het betrokken traject wordt geopteerd om volgend profielen te gebruiken:

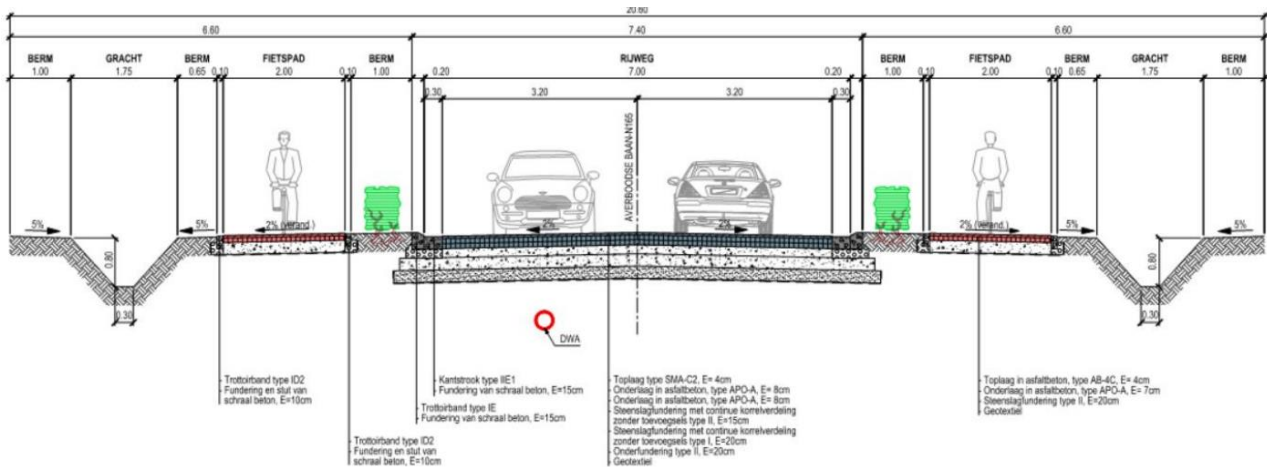
· fietspad tussen rijweg en gracht

Onderstaande figuur toont de gewenste structuur:



De rijbaanbreedte wordt teruggebracht tot 7,40m (2 x 3,20 m + 0,50 kantstrook en trottoir). De huidige rijweg wordt vernieuwd en de riolering wordt in de rijbaan geplaatst. De nieuwe rooilijnen bevinden zich symmetrisch op 10,30 m van de bestaande as van de rijweg. Een gedetailleerdere weergave van het dwarsprofiel volgt hieronder:

- rijstrookbreedte: 3,20 m + 0,30 m (kantstrook) + 0,20 m trottoirband
- berm: 1,00 m met een haag als beplanting
- fietspad: 2,00 m – enkelrichting met 0,10m kantopsluiting aan beide zijden.
- veiligheidszone: 0,65 m
- gracht: 1,75 m
- zone nutsleidingen: 1,00 m



- Een van de voornaamste doelstellingen is om een volwaardig fietspad aan te leggen langs de N165 volgens de normen van het Vademecum Fietsvoorzieningen. 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 aantrekkelijk 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 N165 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 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 het openbaar vervoer en waterhuishouding. Zo worden er toegankelijke haltes aangelegd met verhoogde perrons en accommodatievoorzieningen. Het projectgebied doorkruist heel wat (mogelijk) overstromingsgevoelig gebied, waardoor het des te belangrijker is om maximaal in te zetten op regenwaterinfiltratie en buffering. Daarom worden er maximaal grachten aangelegd in het projectgebied en worden bestaande gecategoriseerde waterlopen de voorgeschreven dimensies gerespecteerd. 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 aan beide zijden een smal, aanliggend fietspad. Het huidige fietspad is volgens de normen van het "Het Vademecum Fietsvoorzieningen" te klein gedimensioneerd zodat de gebruikers zich hierop niet veilig kunnen begeven. Het fietspad is niet alleen te smal maar ook aanliggend aan de N165 (en N127) zonder veiligheidszone waardoor de fietsers rakelings langs het gemotoriseerd verkeer rijden. Het fietspad maakt deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk. Daarom is het aangewezen om een volwaardig fietspad te voorzien, ontkoppeld van de gewestweg. Ook de kruispunten en drukke (toeristische) oversteekplaatsen voor fietsers worden aangelegd met de nodige aandacht voor een veilig wegontwerp: fietspaden plaatselijk aanliggend maken t.h.v. zijstraten en oversteken zo haaks mogelijk inrichten.

Om al deze weginfrastructuurwerken 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

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 N165 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- en unieke verantwoordingsnota.

1.4

OMSCHRIJVING VAN TE REALISEREN WERKEN EN VOORWERP VAN

DE ONTEIGENING

Op de N165 wordt de over gedimensioneerde verharde verkeersruimte onthard (oud fietspad). De ruimte die hierbij vrijkomt wordt ingericht als afschermende berm tussen de rijweg en de fietspaden. De bushaltes op de N165 worden heringericht en geherlocaliseerd naast de rijweg. De as van de rijweg blijft maximaal op dezelfde plaats liggen. Langs de N165 worden vrijliggende enkelrichtingsfietspaden aangelegd, dit aan weerszijde van de rijweg. De fietspaden hebben een breedte van 2,00m. Het fietspad en de rijweg worden van elkaar gescheiden door een groene berm met een breedte van 1,00m. Enkel ter hoogte van de bushaltes wordt de groene berm vervangen door het voetpad en het perron van de bushalte. Op de N127 wordt een gelijkaardige inrichting voorzien, in de lijn met de unieke verantwoordingsnota voor het toekomstige fietspadendossier op de N127. Het kruispunt tussen beide gewestwegen wordt na de huidige proefopstelling definitief heraangelegd met vrijliggende fietspaden en beschermde fietsoversteken.

De fietspaden worden aangelegd in asfalt. Ter hoogte van de kruispunten wordt een rode slemlaag aangebracht. De bushaltes worden aangelegd in kleinschalig bestratingsmateriaal. De bermen tussen de rijweg en het fietspad worden voorzien van een lage haag. De afwatering van de verharde oppervlaktes gaat naar de bermen en de bijhorende grachten. Het huidige grachtenstelsel wordt hiervoor verplaatst, maximaal opengelegd en uitgebreid. In het projectgebied moeten ook een aantal bomen plaatsmaken voor het nieuwe ontwerp. 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. In de open grachten loost na uitvoering van project niet langer gecontamineerd afvalwater. De nieuwe 'droogweerafvoer' bevindt zich in de bestaande rijweg, die door deze ingreep ook vernieuwd wordt. De huidige bovengrondse leidingen worden in de ondergrond gestoken en bestaande papierloodkabels en asbestcementleidingen worden gesaneerd.

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

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 1 april 2024 Het einde van de werkzaamheden wordt beoogd tegen 31 oktober 2024. Voor de realisatie van de werken wordt in volgende indicatieve fasering voorzien:

- Aanvraag omgevingsvergunning: 1/04/2023
- Opmaak definitief ontwerp en bestek: 01/01/2023
- Aanbesteden overheidsopdracht werken: 01/02/2024
- Sluiten overeenkomst overheidsopdracht werken: 1/10/2023
- Start uitvoering werken: 01/04/2024
- Voorziene einde uitvoering werken: 31/10/2024

2.2 REALISATIEVOORWAARDEN VOOR DE WERKEN

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

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 op de N127. Gemeente Laakdal neemt de N165 over en staat in voor het beheer van de infrastructuur op de N165.

● 3 PROJECTPLAN

Innemingsplannen 1M3D8E G 031862 00 - 1M3D8E G 031863 00 - 1M3D8E G 031864 00

4 BIJLAGEN

Volgende bijlagen worden aan deze projectnota toegevoegd:

Bovengenoemde innemingsplannen

Volgende bijlagen zijn raadpleegbaar via de website van AWW:

<https://wegenverkeer.be/nieuws/openbaar-onderzoek-n165-averboodsebaan-laakdal>

- startnota
- goedgekeurde Unieke Verantwoordingsnota
- Situatieplannen
- Ontwerpplan 1 en 2

“Vademecum Fietsvoorzieningen” integraal te raadplegen via de website van het Agentschap Wegen en verkeer via volgende link:

<https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/Vademecum%20Fietsvoorzieningen.pdf>

Opgesteld op Getekend door: Simon Tullen (Signature)
Getekend op: 2022-04-19 15:35:34 +02:00
Reden: Ik keur dit document goed

Ir. Simon Tullen
Projectmanager

Simon Tullen

Gezien om gevoegd te worden bij het voorlopig besluit van

Getekend door: Lydia Peeters (Signature)
Getekend op: 2022-05-03 12:13:54 +02:00
Reden: Ik keur dit document goed

Lydia Peeters

Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Gezien om gevoegd te worden bij het definitief besluit van

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken