



# 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	10
2	Doelstelling van algemeen nut en onteigeningsnoodzaak	12
2.1	Doelstelling van algemeen nut	12
2.2	Noodzaak van het onteigeningsdoel	12
2.3	Noodzaak van de onteigening als middel	14
2.4	Noodzaak voor wat betreft het voorwerp van de onteigening	15
3	Realisatietermijn en realisatievoorwaarden voor de uitvoering van de werken en beheersmodaliteiten van het openbaar domein	22
3.1	Realisatietermijnen voor de werken	22
3.2	Realisatievoorwaarden voor de werken	23
3.3	Beheersmodaliteiten van het openbaar domein	23
4	Projectplan	24
5	Bijlagen	24

# 1 PROJECTBESCHRIJVING

## 1.1 SITUERING VAN HET PROJECTGEBIED

Het project gaat over de N6 Bergensesteenweg en is volledig gesitueerd op het grondgebied van Sint-Pieters-Leeuw. De N6 wordt heringericht vanaf de grens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot aan het kruispunt met de Ruisbroeksesteenweg.

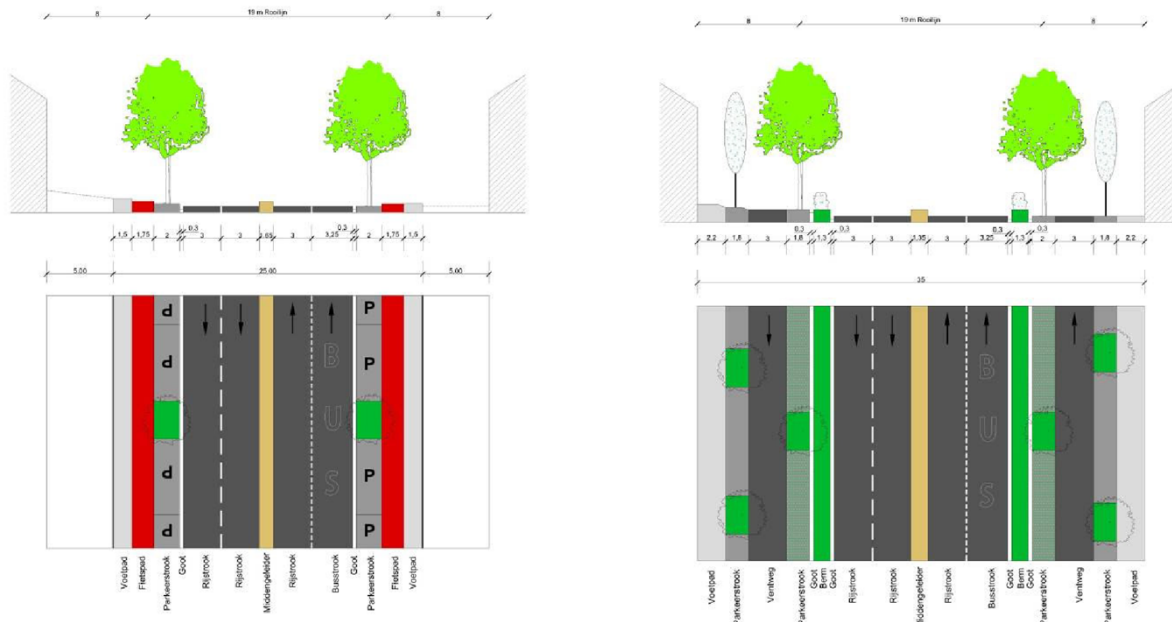
## 1.2 SCENARIO'S

Voor de herinrichting van deze gewestweg werden verschillende inrichtingsprincipes toegepast zoals deze gebruikelijk gekend zijn en toegepast worden bij een volledige herinrichting van een gewestweg. Naar aanleiding van de eerste onteigeningsonderhandelingen werden al heel wat aanpassingen aan het ontwerp doorgevoerd om tegemoet te komen aan de grieven van de eigenaars.

Dat er wijzigingen aan de innemingen zijn doorgevoerd is het resultaat van een eerste onderhandelingsronde die werd gedaan op basis van het ministerieel besluit van 26 oktober 2017. Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft op basis van de aangebrachte argumenten van eigenaars het ontwerp op verschillende locaties herzien. Er werd tevens in de aktes van de reeds verworven innemingen op verschillende plaatsen aanvullende voorwaarden naar uitvoering opgenomen. Op datum van 15 december 2020 waren reeds 62 innemingen voor de herinrichting van deze doortocht in der minne verworven.

De overwegingen om tot een ontwerp voor herinrichting te komen, worden verder in deze projectnota toegelicht. Het is belangrijk te onderstrepen dat er overall werd gestreefd naar een gabarit dat zo weinig mogelijk impact heeft op de private eigendommen. Toch vereist het gewenste streefbeeld, dat een compromis is tussen standaard ontwerprichtlijnen en zo beperkt mogelijk ruimtebeslag, nog steeds een aanzienlijk aantal onteigeningen.

Zo koos de GBC startnota ervoor om ventwegen te voorzien in de handelszone tussen de gewestgrens en de Van Cothemstraat. Dit genoot de voorkeur op de optie om enkel langspaarkeerplaatsen aan te leggen. Ventwegen bieden enerzijds de mogelijkheid om lokaal en parkeerzoekend verkeer te scheiden van het doorgaand verkeer (**verhoging verkeersveiligheid**). Anderzijds laat de organisatie van parkeerplaatsen langs deze ventwegen toe om meer parkeerplaatsen te voorzien dan in bestaande toestand. De optie let langspaarkeerplaatsen betekende een gevoelige afname van het aantal parkeerplaatsen. Dit is gezien de handelszone niet wenselijk, zeker omdat hiervoor ook private parkeerplaatsen moeten onteigend worden. Ventwegen laten ook toe een 'winkelboulevard' te creëren, waar de voetganger verder van het doorgaand verkeer gescheiden is, en dus op een meer aangename manier de verschillende handelspanden kan bezoeken. Het is vooral de hoge intensiteiten langs de N6 en de mogelijkheid om de leefbaarheid in deze handelszone gevoelig te verbeteren, dat de ventwegen langs de N6 verantwoordt.



### 1.3 OMSCHRIJVING VAN DE TE REALISEREN WERKEN

De N6 zal over het hele projectgebied aan twee belangrijke randvoorwaarden moeten voldoen. Enerzijds is het een transitroute voor uitzonderlijk transport van en naar Brussel en een commerciële- en woon- as die voor auto's toegankelijk moet blijven, anderzijds dient er vooral ingezet te worden op de toegankelijkheid en het nodige comfort en veiligheid voor fietsers en voetgangers in deze druk bewoonde omgeving, die in de huidige toestand volkomen ontoereikend of zelfs afwezig zijn. Ook is de N6 drager van een heel belangrijke openbaarvervoersas en is voldoende doorstroming voor dit openbaar vervoer een belangrijke doelstelling. De N6 is immers een belangrijke publieke ruimte voor de omgeving. Deze dubbele invulling van de weg – auto / vrachtwagen en toegankelijkheid zachte weggebruiker- kan bekomen worden door een uniforme en solide uitvoering over het volledige projectgebied.

Door een sterke gelaagdheid in het project te brengen wordt er voldoende flexibiliteit gecreëerd voor de functionele route om ook in te spelen op externe factoren zoals groenstructuren, fietspaden en woongebieden.

Het resultaat voor deze herinrichting ziet er als volgt uit:

#### *Algemene inrichtingsprincipes*

In het algemeen is ervoor gekozen zowel voet –als fietsvoorzieningen te voorzien. De voetpaden hebben een minimale breedte van 1,5m. De fietspaden hebben een breedte van 1m75 en zijn aanliggend, of zijn achter een parkeerstrook (2m) ingetekend. Er is getracht zoveel mogelijk de bestaande parkeerplaatsen langs de N6 behouden. Afhankelijk van de beschikbare ruimte zijn de wegvakken vervolgens ingevuld met rijstroken, busbanen, bermen, ventwegen en parkeerstroken. De rijstroken hebben hoofdzakelijk een breedte van 3m25. De busstroken zijn 3m25 breed.

Naast de oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers aan de kruisingen worden ook enkele aanvullende oversteekplaatsen ingericht.

## *Ventwegen*

In de noordelijke zone tussen de Brusselbaan en de Van Cothemstraat (handelszone) worden ventwegen aangelegd om lokaal en parkeerzoekend verkeer te scheiden van het doorgaand verkeer. De ventwegen zijn ruim 4m breed en worden aangelegd in lichte uitgewassen beton. De waterafvoer is voorzien in de as van de rijbaan. Een snelheidsbeperking van 30 km/u wordt vooropgesteld.

De ventwegen worden een echte 'winkelboulevard' met gemengd gebruik van gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers.

## *Organisatie parkeren*

In de noordelijke zone tussen de Brusselbaan en de Van Cothemstraat (handelszone) wordt het parkeren op een andere manier georganiseerd : er worden parkeerplaatsen voorzien schuin op nieuw aan te leggen ventwegen in plaats van parkeervakken die rechtstreeks aansluiten op de N6. Dit heeft als voordeel dat een overzichtelijk parkeerpatroon verkregen wordt en draagt bij tot de verkeersveiligheid en doorstroming. Er is geen hinder mogelijk bij inritten van woningen. Door de schuine inplanting behoudt een bestuurder bij het achteruitrijden ook het overzicht over het verkeer in de ventweg.

Er wordt een bijkomende zone voor rotatieparkeren voorzien op de site Redevco. Deze rotatieplaatsen zijn ter beschikking van de verschillende handelszaken langs de N6 en dragen bij tot de versterking van de verblijfsruimte.

Het aantal parkeerplaatsen zal in totaliteit toenemen, hetgeen wenselijk is voor deze woon- en handelszone.

## *Kruispunten*

De kruispunten op het tracé zijn zo ingericht dat naast primordiaal de verkeersveiligheid ook de doorstroming op de N6 maximaal gegarandeerd wordt. Waar mogelijk worden de zijstraten ontsloten via een ventweg en/of wordt enkel rechts in en rechts uit mogelijk gemaakt door middel van gesloten middenbermen.

Verder worden aansluitingen op de N6 beperkt door de rijrichting van Felix Wittouckstraat en Oudstrijdersstraat om te draaien. De wijk van de Oudstrijderstraat zal enkel via de terreinen van Redevco ontsloten worden (1 geconcentreerde aansluiting).

Volgende kruispunten worden ingericht als lichtengeregelde kruispunt:

- Leon Kreperlaan /In- en uitrit Redevco (Pajot Shopping);
- Albert Van Cotthemstraat;
- Jan Vanderstraetenstraat/Frans Baesstraat;
- Georges Wittouckstraat;
- Ruisbroeksesteenweg.

## *Snelheidsregimes*

Het snelheidsregime van het streefbeeld en het mobiliteitsplan wordt gevolgd, namelijk 50 km/u, dit over de hele lengte van het tracé. Ter hoogte van de schoolomgevingen kan een variabele snelheidsbeperking van 30 km/u worden ingevoerd. De ventwegen worden fietsstraten en dus is het snelheidsregime 30 km/u en mag het gemotoriseerd verkeer de fietser niet inhalen.

## *Pleinen*

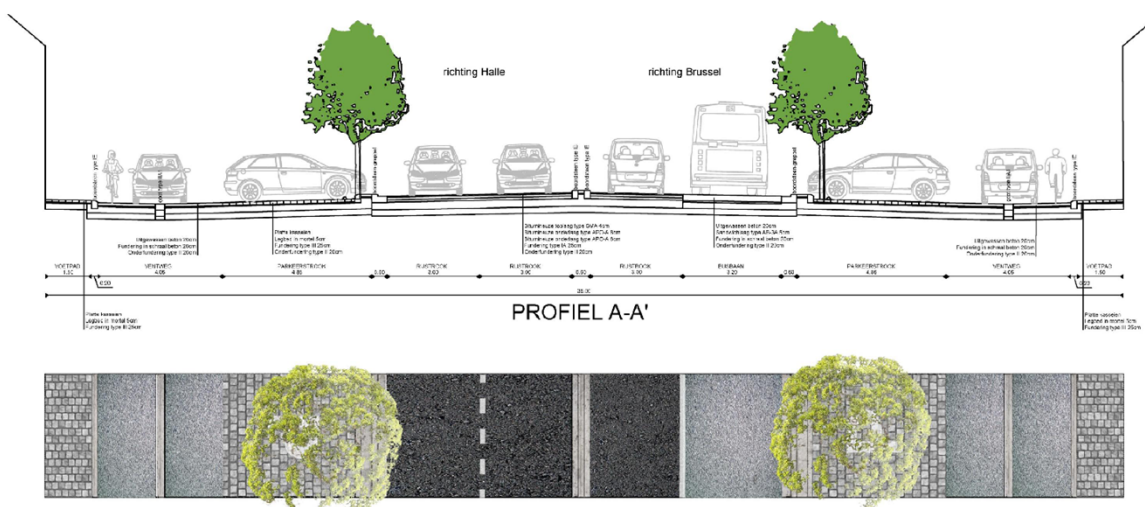
Zowel ter hoogte van het Laurierplein als ter hoogte van de Zuunbeek wordt het wegbeeld van de N6 als 'pleinen' ingericht. Hierbij zal de rijweg voorzien worden in uitgewassen beton, net zoals de stoepen, teneinde op deze locaties een pleingevoel te creëren. In combinatie met de aanwezige en te realiseren groenstructuren, te voorzien bushaltes en aangepaste verlichting worden deze pleinen voor de automobilisten een aandachtspunt voor naderende kerngebied met verblijfsplekken, en voor de zachte weggebruiker een aangenaam rustpunt in het traject.



## Technische uitwerking

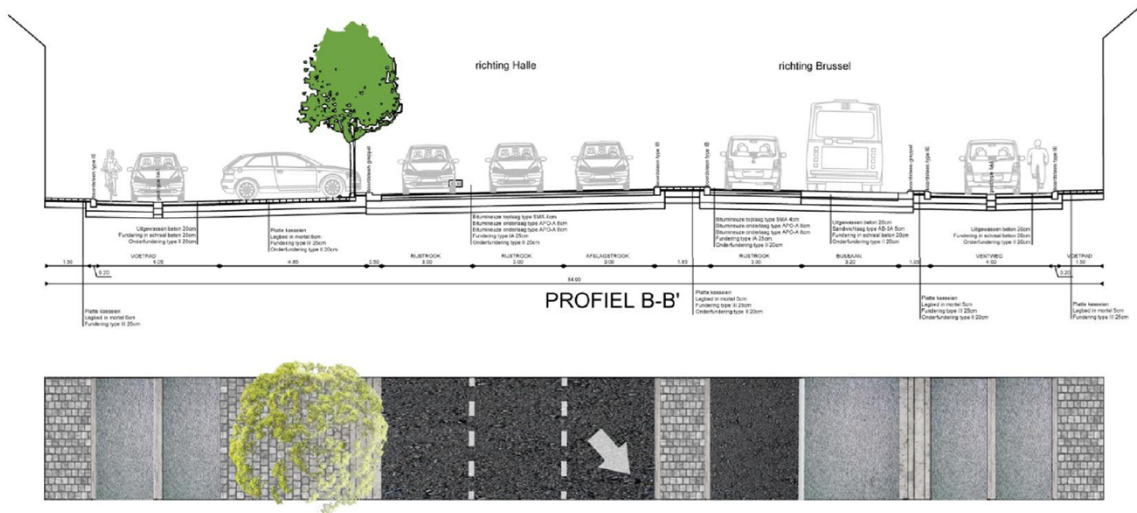
### Typedwarsprofiel A-A' (ventwegen langs beide zijden) tussen Brusselbaan en Leon Kreperlaan en tussen René de Renessestraat en Bergensesteenweg 77)

- Middenberm tussen de twee rijrichtingen van 0.60 m (inclusief boordstenen, niet overrijdbaar);
- Rijweg in bitumineuze verharding. Rijstrookbreedte 3.0m exclusief greppels. 2 rijstroken richting Halle, 1 rijstrook richting Brussel;
- Busbaan in uitgewassen beton richting Brussel, breedte 3.20m;
- Langs beide kanten wordt een boordsteen-greppel van 0.5m voorzien;
- Langs beide kanten wordt een ventweg met parkeerplaatsen (schuin t.o.v. ventweg) voorzien die zowel de handelszaken bedient en de woningen ontsluit als enkele lokale straten aansluit op de N6. De ventweg doet ook dienst als fietspad (fietsstraat). De breedte van de combinatie ventweg en parkeerstrook heeft een breedte van 8.90m;
- Tegen de gevels is een voetpad van 1,50m voorzien.



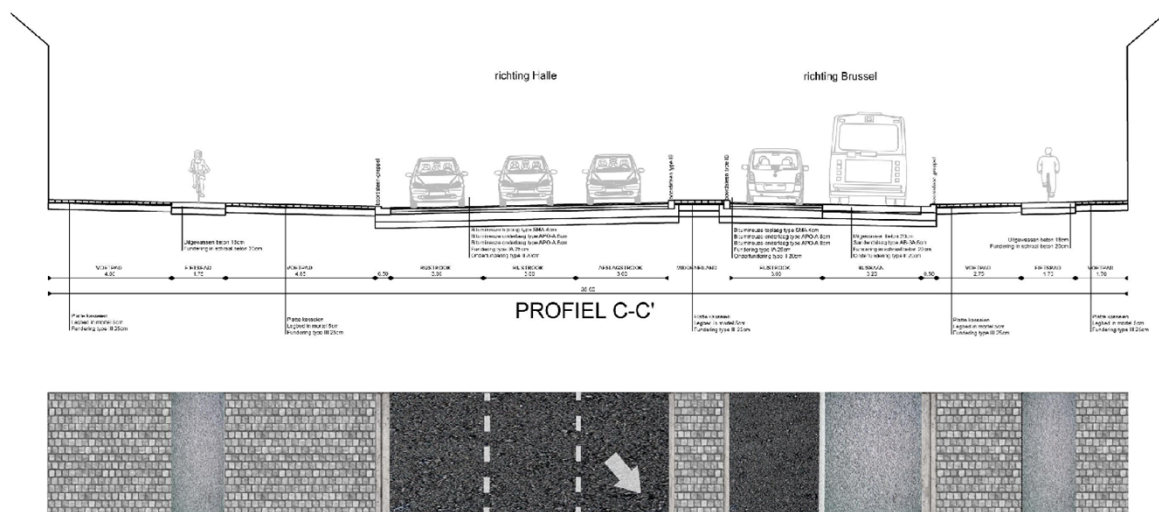
### Typedwarsprofiel B-B' (ventwegen langs beide zijden maar parkeerstrook langs één zijde) ter hoogte van de Albert Debroyerstraat

- Middenberm tussen de twee rijrichtingen van 1.85 m (inclusief boordstenen, niet overrijdbaar);
- Rijweg in bitumineuze verharding. Rijstrookbreedte 3.0m exclusief greppels. 2 rijstroken richting Halle, 1 rijstrook richting Brussel;
- Afslagstrook richting Redevco site met breedte 3.00m;
- Busbaan in uitgewassen beton richting Brussel breedte 3.20m;
- Langs beide kanten wordt een prefab boordsteen-greppel van 0.5m voorzien;
- Langs beide kanten wordt een ventweg voorzien die zowel de handelszaken bedient als enkele lokale straten aansluit op de N6. De ventweg doet ook dienst als fietspad. De ventweg heeft richting Brussel een breedte van 4 meter (zonder aanliggende parkeerstrook) en richting Halle een breedte van 4.05 m. Ventweg in uitgewassen beton;
- Naast de ventweg richting Halle is er eveneens een parkeerstrook met breedte 4.85m;
- Tussen de ventweg en de rijstroken richting Brussel is er een berm van 0.55 m voorzien;
- Tegen de gevels is een voetpad van 1,50m voorzien met een boordsteen van 0.20m;



*Typedwarsprofiel C-C' (geen ventwegen) ter hoogte van kruispunt Van Cottestraat – Eugène Ghijssstraat*

- Middenberm tussen de twee rijrichtingen (niet overrijdbaar);
- Rijweg in bitumineuze verharding. Rijstrookbreedte 3.0m exclusief greppels. 2 doorgaande rijstroken richting Halle, 1 doorgaande rijstrook richting Brussel;
- Afslagstrook richting Eugène Ghijssstraat van 3.00 m;
- Busbaan in beton richting Brussel breedte 3.20m;
- Langs beide kanten wordt een prefab boordsteen-greppel van 0.5m voorzien;
- Tegen de gevels is een zone voor zachte weggebruikers voorzien van 3.45 m aan oostelijke zijde en 10.60 m aan westelijke zijde. Aan beide zijden ligt in deze zone een fietspad van 1.75m.

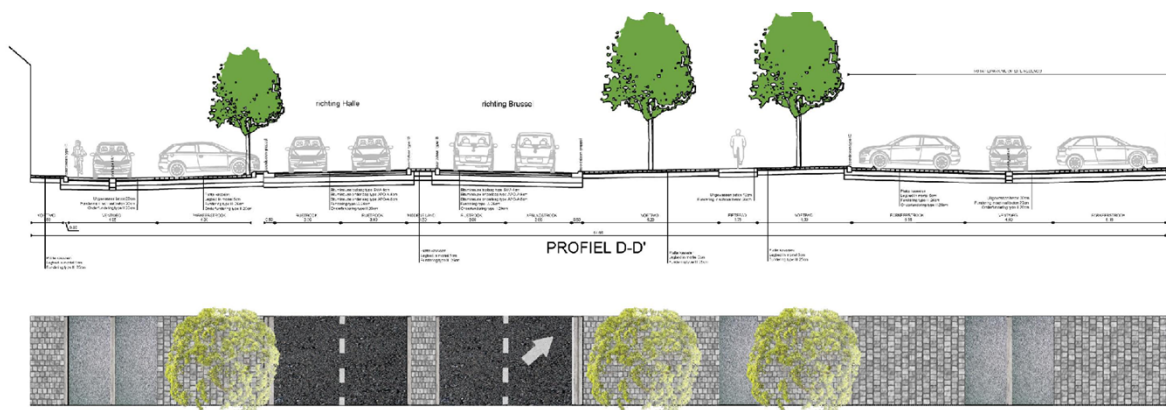


*Typedwarsprofiel D-D' (Ventweg langs één zijde) tussen Leon Kreperlaan en René de Renessestraat*

- Middenberm tussen de twee rijrichtingen van variabele breedte (niet overrijdbaar);
- Rijweg in bitumineuze verharding. Rijstrookbreedte 3.0m exclusief greppels. 2 rijstroken richting Halle, 1 rijstrook richting Brussel;
- Busbaan van 3.20 die overgaat in rechtsafslagstrook richting site Redevco van 3.00m;
- Langs beide kanten wordt een prefab boordsteen-greppel van 0.5m voorzien;
- Langs de westkant wordt een ventweg met parkeerplaatsen (schuin t.o.v. ventweg) voorzien die zowel de handelszaken bedient als enkele lokale straten aansluit op de N6. De ventweg doet ook dienst als fietspad. De ventweg heeft een breedte van 4.05m, de parkeerstrook van 4.30m;
- Tegen de westgevels is een voetpad van 1,50m voorzien met een boordsteen van 0.20m;

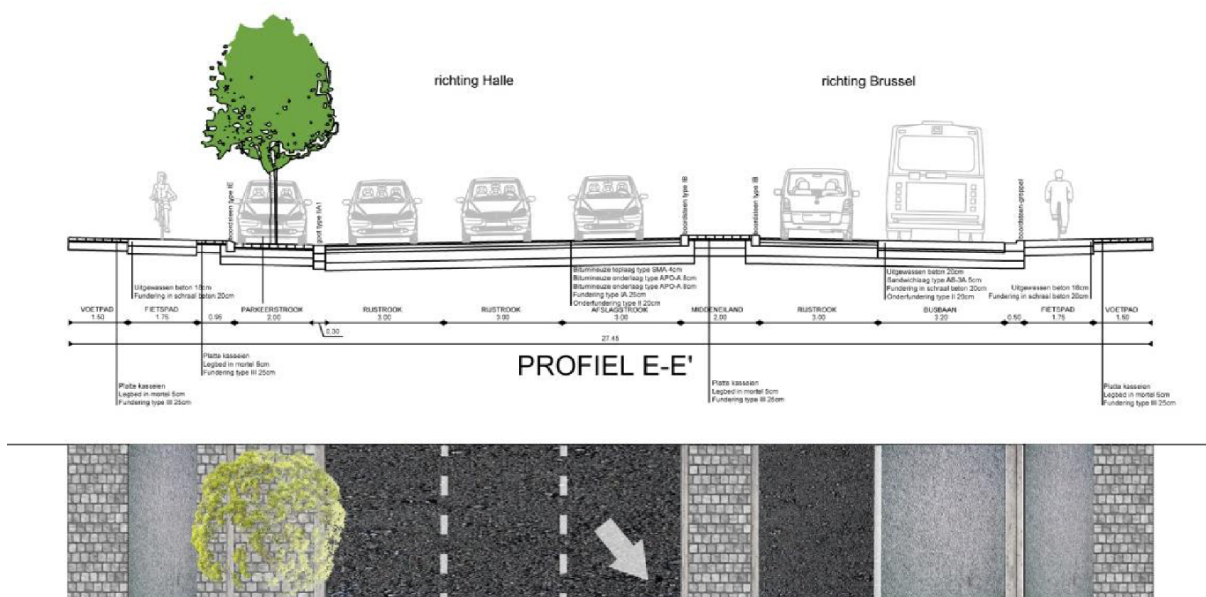


- Langs de oostkant is er een zone voorzien voor zachte weggebruikers met variabele breedte. Er is in deze zone een fietspad met breedte 1.75 m aanwezig;
- Aan de oostkant is een stuk van de Redevco site ingericht als publieke rotatieparking.



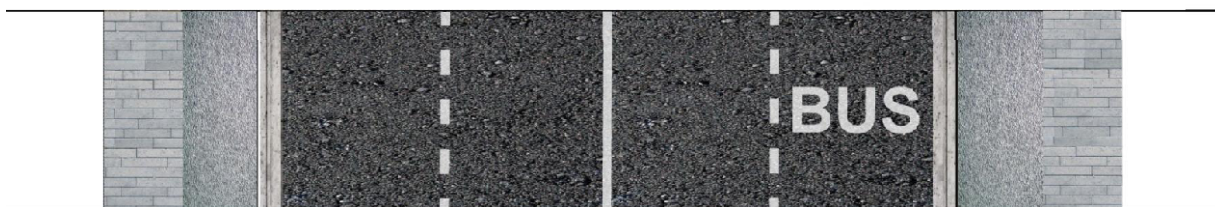
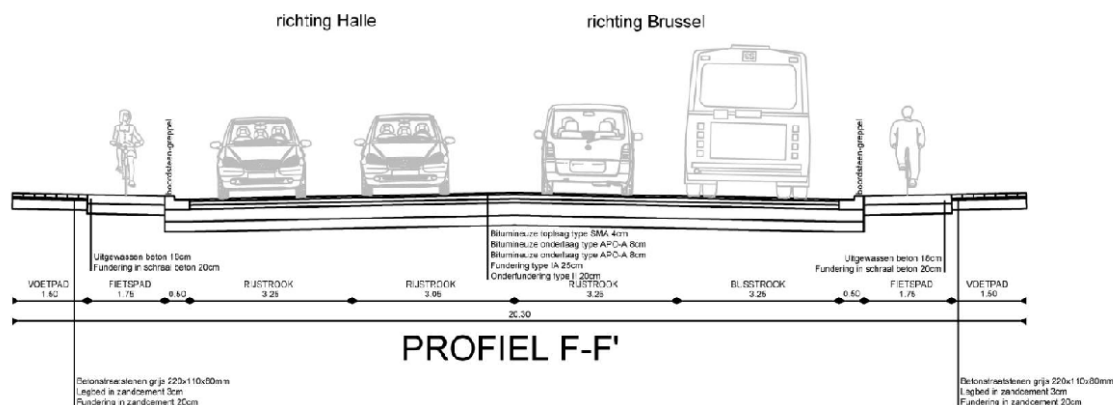
*Typedwarsprofiel E-E' (fietspaden aanliggend richting Brussel) tussen Bergensesteenweg 79 en Groot Bijgaardenstraat*

- Middenberm tussen de twee rijrichtingen breedte 2.00m (incl. boorstenen, niet overrijdbaar);
- Rijweg in bitumineuze verharding. Rijstrookbreedte 3.0m exclusief greppels. 2 rijstroken richting Halle, 1 rijstrook richting Brussel;
- Linksafslagstrook richting Eugène Ghijssstraat met breedte 3.0m;
- Busbaan in beton richting Brussel breedte 3.20m;
- Langs de westkant wordt een kantstrook van 0.3m en een boordsteen van 0.2m voorzien, aan de oostkant een boordsteen-greppel van 0.5m;
- Langs de westkant wordt een langspaarkeerstrook voorzien van 2.00m;
- Aan beide zijden is een fietspad van 1.75m voorzien;
- Tegen de gevels is een voetpad van 1.50m voorzien in kassei;



*Typedwarsprofiel F-F' (fietspaden in beide richtingen aanliggend) tussen Groot-Bijgaardenstraat en Bergensesteenweg 124 )*

- Rijweg in bitumineuze verharding. Rijstrookbreedte 3.05m en 3.25m exclusief greppels. 2 rijstroken richting Halle en 1 rijstrook richting Brussel;
- Busstrook in asfalt richting Brussel breedte 3.25m;
- Langs beide kanten wordt een prefab boordsteen-greppel van 0.5m voorzien;
- Aan beide zijden is een fietspad van 1.75m voorzien;
- Tegen de gevels is een voetpad van 1,50m voorzien;



## 1.4 PROJECTDOELSTELLING

Het project heeft meerdere doelstellingen.

### *Verhogen algemene verkeersveiligheid*

Op basis van de statistieken van het NIS is een analyse gemaakt van de verkeersongevallen op de N6 tussen kilometerpunt 5,6 en kilometerpunt 8,3. In totaal gaat op dit wegvak van 2,7 kilometer lengte in de periode 2016-2018 om 49 geregistreerde ongevallen met 135 betrokkenen, waarvan er 10 zwaargewonde en 57 lichtgewonde slachtoffers zijn. De prioriteitswaarde van dit wegvak is bijgevolg hoog.

De prioriteitswaarde van het aantal ongevallen wordt berekend aan de hand van het volgende:

- 1 dodelijk slachtoffer x5
- 1 zwaargewonde x3
- 1 lichtgewonde x1

Een punt is als gevaarlijk aangeduid indien een prioriteitswaarde van 15 wordt behaald over drie opeenvolgende jaren.

### *Selectie N6 als secundaire weg type III*

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant (RSVB) zijn de secundaire wegen gecategoriseerd. De N6 Bergensesteenweg is in het structuurplan aangeduid als een secundaire weg type III. Dit wil zeggen dat op de N6 zowel maatregelen voor de fietser als voor de bus nodig zijn. De hoofdfunctie van een secundaire weg type III is in het RSVB als volgt omschreven:

“Een secundaire weg type III garandeert een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer en de fiets. De verbindingsfunctie voor het autoverkeer is ondergeschikt aan het openbaar vervoer en de fiets. Doorgaans wordt dit type wegen ontdubbeld door een hoofdweg, waardoor de verkeersfunctie voor het autoverkeer verminderd is. Een groot deel van deze wegen (m.n. de oude steenwegen) hebben een ruimtelijk structurerend karakter omwille van de bebouwing en de aanwezige activiteiten. Deze wegen hebben momenteel, naast een verbindende functie vaak ook een erftoegangsfunctie voor diverse activiteiten. Om het verkeerskundige conflict tussen verbinden en ontsluiten op te lossen dient de wegbeheerder de verkeersfunctie van de weg af te stemmen op de ruimtelijke structuur, waarbij speciale aandacht gaat naar de verkeersleefbaarheid langs de weg.”

Middels de herinrichting van de Bergensesteenweg dient een betere verkeersveiligheid en vlot verkeer bekomen te worden voor alle weggebruikers, Een veel aangenamer straatbeeld wordt nagestreefd, hetgeen de leefbaarheid ten goede komt, en een duidelijke overgang creëert tussen transit- en verblijfsplekken. Een betere verlichting zal de omgeving eveneens veiliger maken

#### ***Selectie N6 als bovenlokale functionele Fietsroute***

De N6 is aangeduid als een bovenlokale functionele route en verzorgt de verbinding tussen Brussel en Halle. Hiernaast kruisen ook een aantal bovenlokale fietsroutes de N6. De Ruisbroeksesteenweg, Petrus Basteleusstraat, Frederik Coevoetstraat en Georges Wittouckstraat zijn net zoals de N6 aangeduid als bovenlokale functionele routes. De Brusselbaan, Oudstrijdersstraat, Pastoor Vendelmansstraat, Albert Van Cotthemstraat en Eugène Ghijssstraat zijn aangeduid als recreatieve routes.

Een functionele fietsroute is gericht op functionele verplaatsingen zoals woon-werk, woon-winkel en woonschoolverplaatsingen. Het fietsroutenetwerk verbindt de meeste woonkernen, scholen en regionale bedrijventerreinen van de provincie.

#### ***Selectie N6 als reisweg voor uitzonderlijk vervoer***

De reismwegen voor het vervoer van ondeelbare stukken worden aangeduid door de Vlaamse Overheid bevoegd voor wegen en uitzonderlijk vervoer. De N6 kent tussen de Brusselbaan en de Ruisbroeksesteenweg overal eenzelfde aanduiding. Het gaat om een normale weg voor uitzonderlijk verkeer, categorie R2, met een draagvermogenklasse tussen 180 en 240 ton, een maximale breedte van het voertuig van 3,20 meter, een maximale breedte van de lading tot 5 meter en een vrije hoogte van 5 meter of meer.

#### ***N6 als vlotte vervoersas voor het openbaar vervoer***

De N6 is een heel belangrijke vervoersas voor het openbaar vervoer. Het aantal busverbinding die van deze gewestweg gebruikt maakt is aanzienlijk. De wachttijden voor dit openbaar vervoer dienen tot een minimum te worden herleid. De haltehavens dienen comfortabele en aangename wachtplaatsen te zijn voor de reizigers, waarbij via uitstulpende bushaltes of haltehavens gelijkgronds kan opgestapt worden.

#### ***Gescheiden afwateringstelsel***

Het afvalwater dient gescheiden opgevangen en afgevoerd te worden.

Het regenwater moet gebufferd worden teneinde een vertraagde afvoer te kunnen realiseren.

### *Minimale maatvoeringen volgens de geldende richtlijnen en vademecums*

- Rijstrook N6, gemengd auto en bus, regime 50 km/u: 3m25;
- Busstrook, aangeduid met verkeersbord F17: 3m25;
- Bijzonder Overrijdbare Bedding (BOB), aangeduid met verkeersbord F18 3m25;
- Langsparkeerstrook: 2m00;
- Fietspad: 1m75;
- Voetpad: 1m50;
- Halteperron: 2m00 (minimaal 1m50);
- Middengeleider aan kruispunten: 2m00;

De maatvoeringen zijn inclusief markeringen en exclusief goten (30 cm).

## 2 DOELSTELLING VAN ALGEMEEN NUT EN ONTEIGENINGSNOODZAAK

### 2.1 DOELSTELLING VAN ALGEMEEN NUT

Hogerstaande projectdoelstellingen dienen in functie van de verbetering van de verkeersveiligheid van alle weggebruikers en de verkeersdoorstroming, in het bijzonder voor de fietser en het openbaar vervoer. Daarenboven wordt een gescheiden afwateringstelsel van RWA en DWA voorzien. Het is overduidelijk dat deze projectdoelstellingen het algemeen belang dienen en worden gerealiseerd voor alle weggebruikers en omwonenden 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 uitvoert. 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 derhalve ten algemene nutte is.

### 2.2 NOODZAAK VAN HET ONTEIGENINGSDOEL

De huidige toestand van de infrastructuur voldoet niet meer aan de verkeersnoden voor al de beoogde functies (secundaire weg, bovenlokale Fietsroute, reisweg uitzonderlijk vervoer, route openbaar vervoer, ...) te bundelen.

De fietsinfrastructuur is onveilig, of onbestaande, waarbij het groot aantal kruispunten niet voorzien zijn op veilige fietsoversteken. Voor de zachte weggebruikers is er enkel een smal voetpad ter beschikking. Dit is in slechte staat, en houdt geen rekening met woon-, winkel- en recreatieve functies. Hierbij komt dan nog het dominante gemotoriseerd verkeer dat over een rijweg beschikt die niet ingericht is voor de andere functies langsheen de gewestweg. Terugslaande files blokkeren op achterliggende knooppunten gevaarlijke conflictsituaties en brengen sluipverkeer in de naastliggende woonwijken met zich mee.

De N6 is een heel belangrijke vervoersas voor het openbaar vervoer. Het aantal busverbinding die van deze gewestweg gebruikt maakt is aanzienlijk. Door de slecht georganiseerde kruispunten, en bijhorende files, lopen de wachttijden op, en komen de afstappende passagiers in onveilige situaties terecht. De haltes zijn beperkt voorzien van schuilhuisjes en zijn nergens als een verhoogde haltehaven aangelegd, waardoor de toegankelijkheid voor mindervaliden ondermaats is.

De N6 is niet naar behoren ingericht voor een combinatie van deze verschillende functies. Bovendien creëert het wegbeeld van 2x2 rijstroken naast elkaar het gevoel zich op een autoweg te bevinden, waardoor onaangepaste snelheid in de hand gewerkt wordt. Hierdoor kan niet voldoende veiligheid voor de weggebruikers gegarandeerd worden, met een groot aantal conflicten tot gevolg.

Op basis van de statistieken van het NIS is een analyse gemaakt van de verkeersongevallen op de N6 tussen kilometerpunt 5,6 en kilometerpunt 8,3. In totaal gaat op dit wegvak van 2,7 kilometer lengte in de periode 2016-2018 om 49 geregistreerde ongevallen met 135 betrokkenen, waarvan er 10 zwaargewonde en 57 lichtgewonde slachtoffers zijn.

Langsheen het tracé is in zeer beperkte mate publiek groen aanwezig. In combinatie met de verouderde wegaanhorigheden en de gedegradeerde weginfrastructuur resulteert dit in een onaangename en weinig leefbare omgeving.

Het huidig rioleringsstelsel is een gemengd stelsel zonder scheiding van regenwaterafvoer en droogweerafvoer.

Gelet op al deze huidige knelpunten van de N6 Bergensesteenweg is een totale herinrichting van de weg noodzakelijk. De doorstroming voor openbaar vervoer en verhoogde verkeersveiligheid, in het bijzonder voor de zachte weggebruiker, staan daarbij voorop. De voorgenomen herinrichting van de infrastructuur in dit project wordt omschreven in de projectnota, die als bijlage wordt gevoegd. De voorgenomen herinrichting bestaat uit comfortabele fietspaden, kruispunten ingericht op veilige oversteekplaatsen voor de zachte weggebruikers, ventwegen die in de handelszone het lokaal bestemmingsverkeer scheiden van het doorgaand verkeer, het structureren van parkeervoorzieningen, het creëren van pleineffecten rond de verblijfsplekken, voldoende groenaanplant en uniforme LED-verlichting teneinde een duidelijk en aangenaam straatbeeld te verwezenlijken, afzonderlijke busbanen in functie van de doorstroming van het openbaar vervoer, ... .

Tevens zal ook de riolering aangepakt worden en de projectzone voorzien worden van een gescheiden rioleringsstelsel. Hierbij wordt bijzondere aandacht gevestigd aan een zeer uitgebreide buffering van het regenwater, teneinde wateroverlast in de toekomst te vermijden.

Door deze herinrichting wordt een betere verkeersveiligheid bekomen voor alle weggebruikers, verhoogt de doorstroming en het comfort van het openbaar vervoer, en zal een veel aangener straatbeeld bekomen worden waardoor de leefbaarheid rond deze drukke verkeersas verhoogt wordt.

## 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 mogelijk te maken 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 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.

Het overzicht van deze analyse wordt hieronder per inneming overgenomen:

### *Onteigeningen plan 1M3D8F G 011298 00 in detail*

- Inneming 2bis
  - Typedwarsprofiel A-A'*
    - Middenberm tussen de twee rijrichtingen van 0.60 m (incl. boordstenen, niet overrijdbaar);
    - Rijweg in bitumineuze verharding. Rijstrookbreedte 3.0m exclusief greppels. 2 rijstroken richting Halle, 1 rijstrook richting Brussel;
    - Busbaan in uitgewassen beton richting Brussel breedte 3.20m;
    - Langs beide kanten wordt een boordsteen-greppel van 0.5m voorzien;
    - Langs beide kanten wordt een ventweg met parkeerplaatsen (schuin t.o.v. ventweg) voorzien die zowel de handelszaken bedient als enkele lokale straten aansluit op de N6. De ventweg doet ook dienst als fietspad. De breedte van de combinatie ventweg en parkeerstrook heeft een breedte van 8.90m;
    - Tegen de gevels is een voetpad van 1,50m voorzien.

Inname nodig voor realisatie van het beoogde dwarsprofiel. Aangezien het nieuwe dwarsprofiel omwille van de ventweg als fietsstraat, schuine parkeerplaatsen en busbaan breder is dan het huidige, dient hier bijkomende ruimte voor ingenomen te worden.

Uit de eerste onteigeningsonderhandelingen bleek dat deze inneming net de uitbouw aan het restaurant raakte waardoor de volledige uitbouw zou dienen te worden gesloopt. Hierdoor zou de capaciteit van het restaurant drastisch verminderd worden. Met deze aangepaste inname blijft de uitbouw gespaard en wordt de voetpadbreedte aangepast in functie van deze inname.

- Inneming 3
  - Typedwarsprofiel A-A'*
    - Middenberm tussen de twee rijrichtingen van 0.60 m (incl. boordstenen, niet overrijdbaar);
    - Rijweg in bitumineuze verharding. Rijstrookbreedte 3.0m exclusief greppels. 2 rijstroken richting Halle, 1 rijstrook richting Brussel;

- Busbaan in uitgewassen beton richting Brussel breedte 3.20m;
- Langs beide kanten wordt een boordsteen-greppel van 0.5m voorzien;
- Langs beide kanten wordt een ventweg met parkeerplaatsen (schuin t.o.v. ventweg) voorzien die zowel de handelszaken bedient als enkele lokale straten aansluit op de N6. De ventweg doet ook dienst als fietspad. De breedte van de combinatie ventweg en parkeerstrook heeft een breedte van 8.90m;
- Tegen de gevels is een voetpad van 1,50m voorzien;

Inname nodig voor realisatie van het beoogde dwarsprofiel. Aangezien het nieuwe dwarsprofiel omwille van de ventweg als fietsstraat, schuine parkeerplaatsen en busbaan breder is dan het huidige, dient hier bijkomende ruimte voor ingenomen te worden.

- Inneming 7bis

Typedwarsprofiel B-B' met aanpassing

- Middenberm tussen de twee rijrichtingen van 1.85 m (incl. boordstenen, niet overrijdbaar);
- Rijweg in bitumineuze verharding. Rijstrookbreedte 3.0m exclusief greppels. 2 rijstroken richting Halle, 1 rijstrook richting Brussel;
- Afslagstrook richting Redevco site met breedte 3.00m;
- Busbaan in uitgewassen beton richting Brussel breedte 3.20m;
- Langs beide kanten wordt een prefab boordsteen-greppel van 0.5m voorzien;
- Langs beide kanten wordt een ventweg voorzien die zowel de handelszaken bedient als enkele lokale straten aansluit op de N6. De ventweg doet ook dienst als fietspad. De ventweg heeft richting Brussel een breedte van 4 meter (zonder aanliggende parkeerstrook) en richting Halle een breedte van 4.05 m. Ventweg in uitgewassen beton;
- Naast de ventweg richting Halle is er eveneens een parkeerstrook met breedte **3.05m** hierdoor kan er lokaal enkel parallel met de ventweg geparkeerd worden;
- Tussen de ventweg en de rijstroken richting Brussel is er een berm van 0.55 m voorzien;
- Tegen de gevels is een voetpad van 1,50m voorzien met een boordsteen van 0.20m;

Inname nodig voor realisatie van het beoogde dwarsprofiel. Aangezien het nieuwe dwarsprofiel omwille van de ventweg als fietsstraat en de busbaan breder is dan het huidige, dient hier bijkomende ruimte voor ingenomen te worden. Alsook is er ruimte nodig om het aanzienlijk hoogteverschil tussen de rijweg, ventweg en dorpelhoogte van de woning en apotheek op te vangen. Uit de eerste onteigeningsonderhandelingen bleek het ontwerp dat werd uitgewerkt onvoldoende rekening te houden met de toegankelijkheid van de apotheek en het ontwikkelingspotentieel van de woning. Het ontwerp van de wegenis werd gewijzigd zodat de inname minimaal voorzien wordt: beide erkers, één voor de apotheek, de andere van de woning, kunnen behouden blijven.

- Inneming 35

Basis typedwarsprofiel A-A' met aanpassing

- Middenberm tussen de twee rijrichtingen van 0.60 m (incl. boordstenen, niet overrijdbaar);
- Rijweg in bitumineuze verharding. Rijstrookbreedte 3.0m exclusief greppels. 2 rijstroken richting Halle, 1 rijstrook richting Brussel;
- Busbaan in uitgewassen beton richting Brussel breedte 3.20m;
- Langs beide kanten wordt een boordsteen-greppel van 0.5m voorzien;
- **Aan oostelijke zijde** wordt een ventweg voorzien die **lokaal ter hoogte van onteigening 35 geen parkeerstrook heeft**. Dit omwille van de bebouwing die aanwezig is op dit perceel.



De breedte van de ventweg is 4.05m. Tussen de ventweg en de het doorgaand verkeer op de N6 is er een berm voorzien met variabele breedte. Aan westelijke zijde wordt een ventweg met parkeerplaatsen (schuin t.o.v. ventweg) voorzien die zowel de handelszaken bedient als enkele lokale straten aansluit op de N6. De ventweg doet ook dienst als fietspad. De breedte van de combinatie ventweg en parkeerstrook heeft een breedte van 8.90;

- Tegen de gevels is een voetpad van 1,50m voorzien;

Inname nodig voor realisatie van het beoogde dwarsprofiel. Aangezien het nieuwe dwarsprofiel omwille van de ventweg als fietsstraat en de busbaan breder is dan het huidige, dient hier bijkomende ruimte voor ingenomen te worden.

- Inneming 37

Typedwarsprofiel A-A'

- Middenberm tussen de twee rijrichtingen van 0.60 m (incl. boordstenen, niet overrijdbaar);
- Rijweg in bitumineuze verharding. Rijstrookbreedte 3.0m exclusief greppels. 2 rijstroken richting Halle, 1 rijstrook richting Brussel;
- Busbaan in uitgewassen beton richting Brussel breedte 3.20m;
- Langs beide kanten wordt een boordsteen-greppel van 0.5m voorzien;
- Langs beide kanten wordt een ventweg met parkeerplaatsen (schuin t.o.v. ventweg) voorzien die zowel de handelszaken bedient als enkele lokale straten aansluit op de N6. De ventweg doet ook dienst als fietspad. De breedte van de combinatie ventweg en parkeerstrook heeft een breedte van 8.90m;
- Tegen de gevels is een voetpad van 1,50m voorzien.

Inname nodig voor realisatie van het beoogde dwarsprofiel. Aangezien het nieuwe dwarsprofiel omwille van de ventweg als fietsstraat, schuine parkeerplaatsen en busbaan breder is dan het huidige, dient hier bijkomende ruimte voor ingenomen te worden.

- Inneming 38

Typedwarsprofiel A-A'

- Middenberm tussen de twee rijrichtingen van 0.60 m (incl. boordstenen, niet overrijdbaar);
- Rijweg in bitumineuze verharding. Rijstrookbreedte 3.0m exclusief greppels. 2 rijstroken richting Halle, 1 rijstrook richting Brussel;
- Busbaan in uitgewassen beton richting Brussel breedte 3.20m;
- Langs beide kanten wordt een boordsteen-greppel van 0.5m voorzien;
- Langs beide kanten wordt een ventweg met parkeerplaatsen (schuin t.o.v. ventweg) voorzien die zowel de handelszaken bedient als enkele lokale straten aansluit op de N6. De ventweg doet ook dienst als fietspad. De breedte van de combinatie ventweg en parkeerstrook heeft een breedte van 8.90m;
- Tegen de gevels is een voetpad van 1,50m voorzien;

Inname nodig voor realisatie van het beoogde dwarsprofiel. Aangezien het nieuwe dwarsprofiel omwille van de ventweg als fietsstraat, schuine parkeerplaatsen en busbaan breder is dan het huidige, dient hier bijkomende ruimte voor ingenomen te worden.

- Inneming 39

Typedwarsprofiel A-A'

- Middenberm tussen de twee rijrichtingen van 0.60 m (incl. boordstenen, niet overrijdbaar);
- Rijweg in bitumineuze verharding. Rijstrookbreedte 3.0m exclusief greppels. 2 rijstroken richting Halle, 1 rijstrook richting Brussel;
- Busbaan in uitgewassen beton richting Brussel breedte 3.20m;
- Langs beide kanten wordt een boordsteen-greppel van 0.5m voorzien;
- Langs beide kanten wordt een ventweg met parkeerplaatsen (schuin t.o.v. ventweg) voorzien die zowel de handelszaken bedient als enkele lokale straten aansluit op de N6. De ventweg doet ook dienst als fietspad. De breedte van de combinatie ventweg en parkeerstrook heeft een breedte van 8.90m;
- Tegen de gevels is een voetpad van 1,50m voorzien.

Inname nodig voor realisatie van het beoogde dwarsprofiel. Aangezien het nieuwe dwarsprofiel omwille van de ventweg als fietsstraat, schuine parkeerplaatsen en busbaan breder is dan het huidige, dient hier bijkomende ruimte voor ingenomen te worden.

- Inneming 43bis *met aanpassing*

Typedwarsprofiel A-A'

- Middenberm tussen de twee rijrichtingen van 0.60 m (incl. boordstenen, niet overrijdbaar);
- Rijweg in bitumineuze verharding. Rijstrookbreedte 3.0m exclusief greppels. 2 rijstroken richting Halle, 1 rijstrook richting Brussel;
- Busbaan in uitgewassen beton richting Brussel breedte 3.20m;
- Langs beide kanten wordt een boordsteen-greppel van 0.5m voorzien;
- Langs beide kanten wordt een ventweg met parkeerplaatsen (schuin t.o.v. ventweg) voorzien die zowel de handelszaken bedient als enkele lokale straten aansluit op de N6. De ventweg doet ook dienst als fietspad. De breedte van de combinatie ventweg en parkeerstrook heeft een breedte van 8.90m;
- Tegen de gevels is een voetpad van 1,50m voorzien **dat lokaal zal versmald worden voor de erker aanwezig bij deze woning;**

Inname nodig voor realisatie van het beoogde dwarsprofiel. Aangezien het nieuwe dwarsprofiel omwille van de ventweg als fietsstraat, schuine parkeerplaatsen en busbaan breder is dan het huidige, dient hier bijkomende ruimte voor ingenomen te worden.

Uit de eerste onteigeningsonderhandelingen bleek het ontwerp dat werd uitgewerkt onvoldoende rekening te houden met de erker in de woning. Deze erker werd n.a.v. het gewijzigde ontwerp gespaard.

- Inneming 54bis

Typedwarsprofiel C-C'

- Middenberm tussen de twee rijrichtingen (niet overrijdbaar);
- Rijweg in bitumineuze verharding. Rijstrookbreedte 3.0m exclusief greppels. 2 doorgaande rijstroken richting Halle, 1 doorgaande rijstrook richting Brussel;
- Afslagstrook richting Eugène Ghysstraat site van 3.00 m;
- Busbaan in beton richting Brussel breedte 3.20m;
- Langs beide kanten wordt een prefab boordsteen-greppel van 0.5m voorzien;

- Tegen de gevels is een zone voor zachte weggebruikers voorzien van 3.45 m aan oostelijke zijde en 10.60 m aan westelijke zijde. Aan beide zijden ligt in deze zone een fietspad van 1.75m;

Inname nodig voor realisatie van het beoogde dwarsprofiel. Aangezien het nieuwe dwarsprofiel omwille van de vrijliggende fietspaden en voorsorteerstrook van het nieuwe kruispunt breder is dan het huidige, dient hier bijkomende ruimte voor ingenomen te worden. De zone's voor zachte weggebruikers dienen voldoende breed te zijn voor de aanleg van een DWA-riolering hieronder. Onder de rijweg komen er reeds 2 kokers van 2mx1m RWA-riolering als buffering, alsook een grote drinkwatertransportleiding.

Uit de eerste onteigeningsonderhandelingen bleek hier een verkeerde eigendomssituatie te zijn gereconstrueerd. Deze eigendomssituatie werd gecorrigeerd waardoor de inname kleiner is geworden. Er werd ook rekening gehouden met de aanwezige trapconstructie aan de woning zodat deze kan behouden blijven.

- Inneming 55a

- Typedwarsprofiel C-C'

- Middenberm tussen de twee rijrichtingen (niet overrijdbaar);
- Rijweg in bitumineuze verharding. Rijstrookbreedte 3.0m exclusief greppels. 2 doorgaande rijstroken richting Halle, 1 doorgaande rijstrook richting Brussel;
- Afslagstrook richting Eugène Ghysstraat site van 3.00 m;
- Busbaan in beton richting Brussel breedte 3.20m;
- Langs beide kanten wordt een prefab boordsteen-greppel van 0.5m voorzien;
- Tegen de gevels is een zone voor zachte weggebruikers voorzien van 3.45 m aan oostelijke zijde en 10.60 m aan westelijke zijde. Aan beide zijden ligt in deze zone een fietspad van 1.75m;

Inname nodig voor realisatie van het beoogde dwarsprofiel. Aangezien het nieuwe dwarsprofiel omwille van de vrijliggende fietspaden en voorsorteerstrook van het nieuwe kruispunt breder is dan het huidige, dient hier bijkomende ruimte voor ingenomen te worden. De zone's voor zachte weggebruikers dienen voldoende breed te zijn voor de aanleg van een DWA-riolering hieronder. Onder de rijweg komen er reeds 2 kokers van 2mx1m RWA-riolering als buffering, alsook een grote drinkwatertransportleiding.

Uit de eerste onteigeningsonderhandelingen bleek hier een verkeerde eigendomssituatie te zijn gereconstrueerd. Deze eigendomssituatie werd gecorrigeerd.

### *Onteigeningen plan 1M3D8F G 011299 00 in detail*

- Inneming 16bis

- Typedwarsprofiel D-D'

- Middenberm tussen de twee rijrichtingen van variabele breedte (niet overrijdbaar);
- Rijweg in bitumineuze verharding. Rijstrookbreedte 3.0m exclusief greppels. 2 rijstroken richting Halle, 1 rijstrook richting Brussel;
- Busbaan van 3.20 breed;
- Langs beide kanten wordt een prefab boordsteen-greppel van 0.5m voorzien;

- Langs de westkant wordt een ventweg met parkeerplaatsen (schuin t.o.v. ventweg) voorzien die zowel de handelszaken bedient als enkele lokale straten aansluit op de N6. De ventweg doet ook dienst als fietspad. De ventweg heeft een breedte van 4.05m, de parkeerstrook van 4.30m;
- Tegen de westgevels is een voetpad van 1,50m voorzien met een boordsteen van 0.20m;
- Langs de oostkant is er een zone voorzien voor zachte weggebruikers met variabele breedte. Er is in deze zone een fietspad met breedte 1.75 m aanwezig;

Inname nodig voor realisatie van het beoogde dwarsprofiel. Aangezien het nieuwe dwarsprofiel omwille van de ventweg als fietsstraat, schuine parkeerplaatsen, busbaan en afslagstrook naar het shoppingcenter breder is dan het huidige, dient hier bijkomende ruimte voor ingenomen te worden.

Uit de eerste onteigeningsonderhandelingen bleek een groot bezwaar te zijn tegen het onteigenen en slopen van de veranda. Het ontwerp werd aangepast en de veranda kan worden gespaard dus er wordt bijgevolg enkel onbebouwde grond opgenomen.

- Inneming 57bis

Typedwarsprofiel A-A' met aanpassingen

- Middenberm tussen de twee rijrichtingen van 0.60 m (incl. boordstenen, niet overrijdbaar)
- Rijweg in bitumineuze verharding. Rijstrookbreedte 3.0m exclusief greppels. 2 rijstroken richting Halle, 1 rijstrook richting Brussel
- Busbaan in uitgewassen beton richting Brussel breedte 3.20m
- Langs beide kanten wordt een boordsteen-greppel van 0.5m voorzien
- Langs **westelijke** kant wordt een ventweg met parkeerplaatsen (schuin t.o.v. ventweg) voorzien die zowel de handelszaken bedient als enkele lokale straten aansluit op de N6. De ventweg doet ook dienst als fietspad. De breedte van de combinatie ventweg en parkeerstrook heeft een breedte van 8.90m. **Langs oostelijke zijde sluit de ventweg aan op het tankstation. Hier is in de zone die normaal beschikbaar is voor parkeerplaatsen een zone voor de zachte weggebruiker voorzien met fietspad.**
- Tegen de gevels is een voetpad van 1,50m voorzien

Na een eerste onderhandeling werd de toegang tot het tankstation herzien met een aansluiting via de ventweg. De ventweg komt rechtstreeks uit en gaat over op het tankstation. Het resultaat is een aanzienlijk kleinere inname dan op het eerste onteigeningsplan. Deze inname blijft noodzakelijk om de ventweg haaks te kunnen aansluiten op dit perceel.

- Inneming 71bis

De herinrichting van de N6 heeft als belangrijk doel het verkeersveiliger maken van de weg, een betere fietsroute te voorzien door middel van fietsvoorzieningen en de doorstroming zo optimaal mogelijk te maken. Om dit te bewerkstelligen is er getracht de aansluitingen op de N6 zo overzichtelijk mogelijk te houden en de kruispunten op de N6 zo compact mogelijk te houden.

De aansluiting van de N6 naar de Koning Albertstraat zal hierdoor geknipt worden voor autoverkeer. De straat zal kunnen ontsluiten via het verkeerslichten geregeld kruispunt van de N6 met de Eugène Ghysstraat. Echter moet het plaatselijk verkeer van de Koning Albertstraat wel de mogelijkheid hebben zich te keren. Hiertoe moet er een keerpunt voorzien worden op het einde van de straat. Om dit keerpunt te realiseren is de onteigening noodzakelijk.

:

De inname van de perceelstrook tegen de N6 Bergensesteenweg is nodig voor de aanleg van vrijliggende fietspaden. In huidige toestand zijn er geen fietspaden aanwezig.

### *Onteigeningen plan 1M3D8F G 011697 00 in detail*

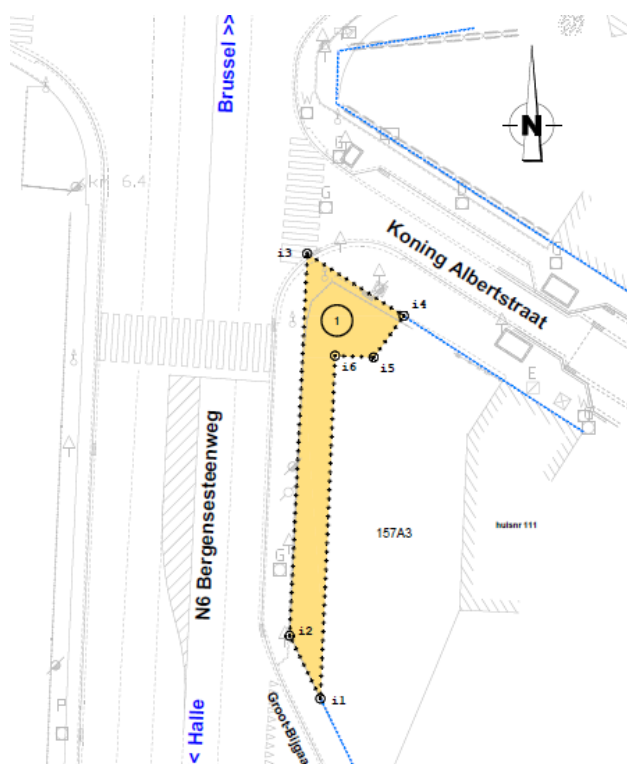
- Inneming 1

De herinrichting van de N6 heeft als belangrijk doel het verkeersveiliger maken van de weg, een betere fietsroute te voorzien door middel van fietsvoorzieningen en de doorstroming zo optimaal mogelijk te maken. Om dit te bewerkstelligen is er getracht de aansluitingen op de N6 zo overzichtelijk mogelijk te houden en de kruispunten op de N6 zo compact mogelijk te houden.

De aansluiting van de N6 naar de Koning Albertstraat zal hierdoor geknipt worden voor autoverkeer. De straat zal kunnen ontsluiten via het verkeerslichten geregeld kruispunt van de N6 met de Eugène Ghisjsstraat. Echter moet het plaatselijk verkeer van de Koning Albertstraat wel de mogelijkheid hebben zich te keren. Hiertoe moet er een keerpunt voorzien worden op het einde van de straat. Om dit keerpunt te realiseren is de onteigening aan de zijde van de Koning Albertstraat noodzakelijk.

De inname van de perceelstrook tegen de N6 Bergensesteenweg is nodig voor de aanleg van vrijliggende fietspaden. In huidige toestand zijn er geen fietspaden aanwezig.

Aan de zijde van de Groot-Bijgaardenstraat dient de bestaande riolering, onder de zijberm, opgevangen te worden in een overstortconstructie. Deze constructie is nodig om het gemengd afvalwater te kunnen 'overstorten' naar de RWA-riolering voor het geval de kleinere DWA-riolering verzadigd is. Deze constructie dient onder de zijberm geplaatst te worden, aangezien deze de bestaande riolering moet opvangen, en er zich in de rijweg (zowel op de N6 Bergensesteenweg als in de Groot-Bijgaardenstraat) reeds een grote drinkwatertransportleiding bevindt. Deze constructie komt bijgevolg deels onder dit perceel te liggen, waardoor een inname noodzakelijk is.



Bovenstaande toont aan dat de innemingen tot een **strikt minimum** worden beperkt en waar mogelijk zijn aangepast aan de specifieke opmerkingen van de eigenaars naar aanleiding van de eerste onderhandelingsronde voor realiseren van de minnelijke aankopen.

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

### **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. Op het meerjarenprogramma van het Agentschap Wegen en Verkeer voor de periode 2020 tot 2024, zijn budgetten voorzien voor de onteigeningen (2020) en voor de uitvoering der werken (2021) noodzakelijk voor de heraanleg. De werkzaamheden zullen 4 à 5 kalenderjaren duren, deze termijn is sterk afhankelijk van de kwaliteit van de ondergrond en de weersomstandigheden.

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.

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

### **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, standaardbestek 260 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 inneming kunnen worden bepaald in de akten en moeten worden nageleefd;
- De nodige budgetten zijn voorzien voor het aanstellen van een aannemer;
- De nodige samenwerkingsovereenkomsten zijn afgesloten om de werken uit te voeren als een occasionele gezamenlijke opdracht. In dit geval met Aquafin, de gemeente Sint-Pieters-Leeuw, de VMM en Farys;
- De procedure voor het bekomen van een omgevingsvergunning werd succesvol doorlopen;
- Samen met de gemeente Sint-Pieters-Leeuw, Anderlecht en Drogenbos zal er bekeken worden welke flankerende maatregelen in functie van minder hinder en fasering der werken 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 nemen van maatregelen bij sneeuw of ijszel;
- Het onderhouden van waterafvoerelementen en riolering (vaak geregeld in samenwerkingsovereenkomsten met de betrokken gemeente of rioolbeheerders);
- Het beheren en onderhouden van elektromechanische wegwitrustingen;
- 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.

De gemeente Sint-Pieters-Leeuw zal instaan voor het dagelijks beheer en onderhoud van de ventwegen en de voetpaden en staat in voor:

- Het onderhouden van wegverhardingen;
- Het nemen van maatregelen bij sneeuw of ijzel;
- Het beheren en onderhouden van elektromechanische wegwitruitingen;
- 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 blijven te garanderen.

## 4 PROJECTPLAN

Het ontwerpplan wordt toegevoegd

De onteigeningsplannen zijn toegevoegd en hebben de volgende nummers:

- 1M3D8F G 011298 00
- 1M3D8F G 011299 00
- 1M3D8F G 011697 00

## 5 BIJLAGEN

Volgende bijlagen worden aan deze projectnota toegevoegd:

- Projectplan
- Projectnota na GBC v04



Opgemaakt door ir. Kylie Joly, projectmanager

Gezien om gevoegd te worden bij het definitief onteigeningsbesluit van

Lydia Peeters  
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken