AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

Wegen en Verkeer Vlaams Brabant
Diestsepoort 6 bus 81
3000 Leuven
Tel. 016 66 57 50
wegen.vlaamsbrabant@mow.vlaanderen.be
www.wegenenverkeer.be

PROJECTNOTA ONTEIGENINGEN

//

Betreft: N21 Haacht: Bereikbaarheid station Haacht, inbegrepen BOB (bijzonder overrijdbare bedding) vanaf rotonde Zoellaan

//

Bijlage bij het voorlopig onteigeningsbesluit voor de realisatie van onteigeningen op het grondgebied van de gemeente Boortmeerbeek, langsheen de N21.

1 PROJECTBESCHRIJVING

1.1 SITUERING VAN HET PROJECTGEBIED

Het projectgebied omvat de N21 Stationsstraat te Haacht, tussen het station van Haacht (kilometerpunt 22,35) en de Zoellaan (kilometerpunt 23,45).

De N21 Stationsstraat kent vanaf de overweg tot aan de rotonde Zoellaan een profiel met 2x1 rijstroken en aanliggende gemarkeerde fietspaden. De bebouwing langs dit segment van de gewestweg N21 is voornamelijk terug te vinden aan de noordzijde. Aan de zuidzijde vinden we een zevental woningen terug, ter hoogte van het station. Ter hoogte van de rotonde met de Zoellaan, vinden we 2 woningen en een tankstation aan de zuidzijde van de gewestweg.

Nabij de spoorwegovergang is tevens het PRUP stationsomgeving Haacht van kracht, dewelke voorziet in een ongelijkgrondse kruising van de sporen. De realisatie van dit PRUP maakt geen deel uit van dit project

1.2 PROBLEEMSTELLING EN PROJECTDOELSTELLING

De huidige toestand van de infrastructuur is een 2x1 rijstrook gewestweg met aanliggende, gemarkeerde fietspaden (niet roodgekleurd). De bussen mengen zich tussen het reguliere verkeer. Er is regelmatig filevorming ten gevolge van het sluiten van de overweg van het station Haacht van NMBS. Een goede oplossing voor deze overweg wordt in een ander project onderzocht.

De huidige toestand van de infrastructuur is onveilig voor zwakke weggebruikers en de doorstroming van het openbaar vervoer is problematisch. Het vernoemde wegvak van deze gewestweg N21 is in het verleden al meermaals in de actualiteit gekomen vanwege de verkeersonveilige situatie voor fietsers. In 2015 viel er ook een dodelijk slachtoffer, een leerling van de nabijgelegen school. In de huidige toestand is het fietspad niet aantrekkelijk, noch veilig.

In de ongevalgegevens tussen 2014 en 2022 komen 20 ongevallen voor binnen de projectzone, waarvan 12 ongevallen met kwetsbare weggebruikers zijn. Hierbij viel in totaal 1 dodelijk slachtoffer, 5 zwaargewonden en 18 lichtgewonden te betreuren. Waarvan het dodelijk slachtoffer te betreuren viel onder de kwetsbare weggebruikers, en ook 4 zwaargewonde en 8 lichtgewonde onder de kwetsbare weggebruikers voorkwamen.

In de bestaande toestand dienen voetgangers over grote delen van het tracé gebruik te maken van de aanwezige verharding aanliggend aan de fietspaden. Deze aanwezige verharding is heterogeen in uitzicht en in kwaliteit (dolomiet, steenslag, kasseien, klinkers, …) en vormt niet steeds een aaneengesloten geheel.

Een tweede probleem is de doorstroming van het openbaar vervoer. Bussen van De Lijn ondervinden op de N21 vaak problemen hiermee. De kruisende spoorlijn wordt intensief gebruikt, waardoor de spoorwegovergang van station Haacht dikwijls sluit. Dit zorgt ervoor dat de bussen vaak moeten aansluiten in een lange wachtrij, met vertragingen tot gevolg.

Het doel van het project is het verbeteren van de bereikbaarheid van en verkeersveiligheid rondom het station van Haacht, het aanleggen van vrijliggende fietspaden, aaneengesloten voetpaden en een bijzonder overrijdbare bedding voor openbaar vervoer. Dit alles tussen het station van Haacht en de rotonde met de Zoellaan. Door de verwezenlijking van dit project, zal er bijgedragen worden aan de beleidsdoelstellingen : Strategische Doelstelling 1. Investeren in betrouwbare, performante en veilige infrastructuur, Strategische Doelstelling 2. Zorgen voor een duurzame modal shift voor personenvervoer en Strategische Doelstelling 3. Versterken het openbaar vervoer volgens de principes van basisbereikbaarheid van de beleidsnota 2024-2029 voor Mobiliteit en Openbare Werken[1].

Door deze herinrichting wordt een hogere verkeersveiligheid voor zachte weggebruikers verwezenlijkt. Om de verkeersveiligheid voor fietsers te verhogen, voorziet onderhavig project in de aanleg van een breed, vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aan de noordzijde van de gewestweg, zie de start- en projectnota Basisbereikbaarhied[2]. Ter hoogte van het station worden fietsoversteekplaatsen voorzien, en dit aan beide zijden van de sporen. Om het comfort en de veiligheid van het voetgangersverkeer te verhogen, voorziet dit project in de aanleg van een voetpad over de volledige lengte van de projectzone. Dit wordt gerealiseerd aan de noordzijde van de gewestweg, naast het fietspad. Doordat fietsers en voetgangers in de toekomst gebruik kunnen maken van de vrijliggende infrastructuur, verlaagt dit de kans op conflicten met het gemotoriseerde wegverkeer. De fietsoversteekplaatsen ter hoogte van het station van Haacht dragen bij aan verhoogde visibiliteit voor de zwakke weggebruiker, hetgeen de kans op ongevallen doet verminderen.

Een bijkomende doelstelling is het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer. Deze herinrichting van de N21 voorziet daarom ook in de aanleg van een bijzonder overrijdbare bedding voor openbaar vervoer teneinde het hoofd te bieden aan de thans heersende problematiek van gebrekkige doorstroming voor het openbaar vervoer (bussen De Lijn). De bijzonder overrijdbare bedding in dit project is hierop een antwoord. Door gebruik te maken van de bijzonder overrijdbare bedding (die niet toegankelijk is voor personenwagens en vrachtwagens), kunnen bussen eventuele filevorming die ontstaat door een gesloten spoorwegovergang vermijden. Dit verbetert de doorstroming en reduceert de vertragingen van het openbaar vervoer.

Bijkomend wordt ook de waterafvoer en riolering herbekeken. Vandaag is het immers de norm om zoveel mogelijk met RWA-langsgrachten af te wateren om de waterhuishouding te verbeteren.

1.3 ALTERNATIEVENAFWEGING

In het project werd een busbaan in het midden van de rijweg voorzien. Een alternatief scenario, waarin de busbaan (ook wel “bijzonder overrijdbare bedding of BOB” genaamd) aan de noord- en zuidzijde gelegd zou worden, zie de start- en projectnota Basisbereikbaarheid[2], heeft een veel groter ruimtebeslag over het hele traject van de busbaan en heeft bijkomend het nadeel dat de bussen gehinderd worden door in- en

[1] De Beleidsnota 2024-2029 voor Mobiliteit en Openbare Werken is integraal te raadplegen via https://wegenenverkeer.be/werken/herinrichting-stationsstraat/provinciesteenweg-haacht-stuk-tussen-zoellaan-en-station/documenten en tevens digitaal/per post te ontvangen op aanvraag bij het agentschap Wegen en Verkeer, afdeling Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant (e-mail: patrimonium.wegen.vlaamsbrabant@mow.vlaanderen.be, tel: 016 66 57 50)

[2] De start- en projectnota Basisbereikbaarheid is integraal te raadplegen via https://wegenenverkeer.be/werken/herinrichting-stationsstraat/provinciesteenweg-haacht-stuk-tussen-zoellaan-en-station/documenten - en tevens digitaal/per post te ontvangen op aanvraag bij het agentschap Wegen en Verkeer, afdeling Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant (e-mail: patrimonium.wegen.vlaamsbrabant@mow.vlaanderen.be, tel: 016 66 57 50)

uitrijdend verkeer van en naar de woningen. Een doelstelling van het project is het verbeteren van de doorstroming, waardoor dit alternatief niet wenselijk is.

Door de busbaan in het midden te leggen, moest ook een keerpunt worden voorzien voor bewoners van de noordzijde van de N21 die naar het centrum van Haacht willen of moeten keren om aan hun eigendom te geraken. In een alternatief zonder keerpunt, zou het betekenen dat de bewoners van de noordzijde tot aan het einde van de busbaan zouden moeten rijden om aldaar, aan het station van Haacht, een gevaarlijke keerbeweging te maken. Dit strookt niet met een doelstelling van het project, namelijk het verhogen van de verkeersveiligheid.

Een tweede belangrijke doelstelling van het project is het voorzien van een vrijliggend fietspad ter verbetering van de fietsveiligheid. Daarom werd gekozen om één dubbelrichtingsfietspad te voorzien aan de noordzijde, de zijde met de meeste bebouwing. Een gedetailleerde alternatievenafweging is terug te vinden in de start- en projectnota Basisbereikbaarheid[2].

Eveneens is het vandaag de norm om zoveel mogelijk met RWA-langsgrachten af te wateren om de waterhuishouding te verbeteren. Deze langsgrachten zijn voorzien volgens de richtlijnen van de geldende Code van Goede Praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringssystemen[3] langs zuidelijke kant van de N21, de zijde zonder bebouwing. In een alternatief scenario waar de langsgrachten aan de noordzijde voorzien zouden worden, zou dat betekenen dat ofwel de innemingen van de voortuinen een grotere impact zouden hebben, ofwel dat de N21 een aanzienlijke knik zuidwaarts zou moeten maken. Beide alternatieven zijn niet wenselijk, respectievelijk naar impact van onteigeningen, en wegbeeld en verkeersveiligheid toe.

Het hierboven beschreven gekozen scenario waarin de herinrichting met een centrale busbaan, enkel een RWA-gracht aan de zuidzijde en een dubbelrichtingsfietspad aan de noordzijde verwezenlijkt wordt, heeft de kleinste impact op de aangelande eigendommen. Er dient geen ruimte te worden voorzien voor schrikstroken tussen fietspad en gracht aangezien deze aan verschillende zijden van de weg komen. Er dient tevens slechts aan één zijde een groenstrook tussen de weg en het fietspad te worden aangelegd. Het alternatief van gescheiden enkelrichtingsfietspaden zou bijkomende schrik- en groenstroken betekenen, die samen al snel tot een verbreding van het wegprofiel met 1 à 1,5m zouden leiden.

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

In het project wordt een busbaan in het midden van de rijweg voorzien. Bijkomend wordt er ook een keerpunt aangelegd. In overeenstemming met de huidige norm om zoveel mogelijk met RWA-langsgrachten af te wateren, worden deze voorzien langs de zuidkant van de N21. Ten noorden van de N21 wordt een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aangelegd.

[3] De Code van Goede Praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringssystemen is integraal te raadplegen via https://wegenenverkeer.be/werken/herinrichting-stationsstraat/provinciesteenweg-haacht-stuk-tussen-zoellaan-en-station/documenten - en tevens digitaal of per post te ontvangen op aanvraag bij het agentschap Wegen en Verkeer, Afdeling Wegen Vlaams-Brabant (patrimonium.wegen.vlaamsbrabant@vlaanderen.be of via telefoon op 016 66 57 50 vragen naar Team Patrimonium).

Het projectplan (grondplan en typedwarsprofiel) met verdere verduidelijking van het project en de te realiseren werken wordt als bijlage 1 bij deze projectnota gevoegd en maakt hier integraal deel van uit.

Onderstaande typeprofielen beschrijven de werken.

TYPEPROFIEL A (spoorweg tot huisnummer 21, met uitzondering van huisnummer 7-11):

- Rijweg: 2 x 1 rijvak, breedte 2 x 3,05m (50 km/u)
- Greppel : 2 x 0,30m
- Boordsteen: 0,20 m (ten oosten van spoorwegovergang)
- Afscheiding van de rijbaan langs de noordzijde (fietspad) 0,80m
- Vrijliggend fietspad van 3,0m langs de noordzijde
- Voetpad van 1,50m langs beide zijden, lokaal versmald tot 1,00m

TYPEPROFIEL B (huisnummers 7-9, perron langs de zuidzijde):

- Rijweg: 2 x 1 rijvak, breedte 2 x 3,05m (50 km/u)
- Greppel van 2 x 0,30m
- Boordsteen van 0,20 m langs de noordzijde
- Afscheiding van de rijbaan langs de noordzijde (fietspad) 0,80m
- Vrijliggend fietspad van 3,0m langs de noordzijde
- Voetpad van min. 1,50m langs noordzijde
- Boordsteen van 0,435m langs de zuidzijde
- Busperron van 1,90m langs zuidzijde

TYPEPROFIEL C (huisnummer 11, perron langs de noordzijde, op plan als typedwarsprofiel 1):

- Rijweg: 2 x 1 rijvak, breedte 2 x 3,05m (50 km/u)
- Greppel van 2 x 0,30m
- Boordsteen van 0,20 m langs de zuidzijde
- Voetpad van min. 1,50m langs zuidzijde
- Boordsteen van 0,435m langs de noordzijde
- Busperron van 1,565m langs noordzijde (2,00 m inclusief boordsteen)
- Vrijliggend fietspad van 3,0m langs de noordzijde
- Voetpad van min. 0,80m langs noordzijde

TYPEPROFIEL D ter hoogte van de kruising Leibeek (op plan als typedwarsprofiel ter hoogte van Leibeek):

- Voetpad van 1,50m langs de noordzijde

- Vrijliggend dubbelrichtingsfietspad van 3,00m langs de noordzijde
- Veiligheidsstrook van 0,80m tussen fietspad en rijweg
- Rijweg noordzijde 3,30m met aanliggende greppel van 0,30m langs de noordzijde
- Verhoogde vrije busbaan van 3,95m
- Middenberm van variabele breedte
- Rijstrook(richting Haacht centrum) van 3,60m
- Kantstroken van 0,30m langs beide zijden van de rijstrook richting Haacht

TYPEPROFIEL E (tussen Leibeek en rotonde, op plan als typedwarsprofiel 3):

- Rijweg: 2 x 1 rijvak, breedte 2 x 3,30m (70 km/u)
- Kantstrook van 2 x 0,30m
- Verhoogde vrije busbaan van 3,95m
- Boordsteen van 0,20 m langs de noordzijde
- Veiligheidsstrook van 0,80m langs noordzijde
- Vrijliggend fietspad van 3,0m langs de noordzijde
- Voetpad van min. 1,50m langs noordzijde
- Groenstrook van 1,50m langs de zuidzijde
- Gracht van 3,00m langs de zuidzijde
- Opvangen van niveauverschil naar bestaande toestand van 0,50m

TYPEPROFIEL F (bushalte ter hoogte van de rotonde):

- Rijweg: 2 x 1 rijvak, breedte 2 x 3,40m (breedte variabel)
- Greppel van 2 x 0,30m
- Voetpad van min. 1,50m langs zuidzijde (incl. boordsteen van 0,20m)
- Boordsteen van 0,435m langs de noordzijde
- Busperron/veiligheidsstrook van 2,50m langs noordzijde
- Vrijliggend fietspad van 3,0m langs de noordzijde
- Voetpad van min. 2,50m langs noordzijde (incl. goot en boordsteen)

SNELHEID

Het snelheidsregime in het projectgebied bedraagt 50 km/u ter hoogte van de spoorwegovergang en bij de rotonde. Op het overige van het tracé bedraagt de snelheid 70 km/uur. Het snelheidsregime van 50 km/u zal worden uitgebreid tot aan het nieuw aan te leggen keerpunt. Dat brengt de afstand waarover het snelheidsregime van 50 km/u geldt op ongeveer 200 meter (in vergelijking met ongeveer 100 meter in huidige toestand).

OPENBAAR VERVOER

Wat de uitrusting voor het openbaar vervoer betreft, blijven alle locaties van de bestaande bushaltes in het project behouden. Voor de haltes ter hoogte van het station worden perrons voorzien zodanig dat de gebruikers op een comfortabele manier kunnen op- en afstappen. De haltehaven ter hoogte van de rotonde blijft behouden. Daarnaast wordt er een vrije busbaan voorzien vanaf de rotonde tot aan de aansluiting met de stationsomgeving, oostelijk van de spoorlijn.

VOORZIENINGEN VOOR ZACHTE WEGGEBRUIKERS

In de bestaande toestand zijn aanliggende, gelijkgrondse fietspaden aanwezig van beperkte breedte. In de nieuwe ontwerpplannen zal er een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad voorzien worden langs noordelijke zijde met een breedte van 3,00m. Eveneens zal er ter hoogte van het station een enkelrichtingsfietspad voorzien worden langs zuidelijke zijde met fietsoversteken over de rijbaan. De ontwerpplannen zijn

opgemaakt met inachtname van de richtlijnen uit het vademecum fietsvoorzieningen[4].

In ontworpen toestand is er over het gehele tracé een voetpad aanwezig van 1,50 meter langs noordelijke zijde (zijde bebouwing).
Ter hoogte van het station en ter hoogte van de rotonde is er eveneens een voetpad aanwezig ter hoogte van de bebouwing.

1.5 NOODZAAK VOOR WAT BETREFT HET VOORWERP VAN DE ONTEIGENING

De aanleg van een breed, vrijliggend dubbelrichtingsfietspad, een voetpad, een bijzonder overrijdbare bedding, het keerpunt en de RWA grachten zal over het algemeen neerkomen op een breder wegbeeld en een groter ruimtebeslag dan momenteel het geval is. Onvermijdelijk zal dit leiden tot een noodzaak tot verwerving van bijkomende gronden.

Hieronder de analyse voor de inneming :

Nummer plan 1M3D8F G 011371 01

- Lot 1

Inname nodig voor realisatie voetpad en dubbelrichtingsfietspad (voetpad 1,00m, fietspad 3,00m, schrikstrook incl. boordsteen min. 1,00m, greppel 0,30m, rijweg 2 x 3,05m (50km/u), inrit/voetpad met variabele breedte.

Aangezien het nieuwe dwarsprofiel, omwille van de vrijliggende fiets- en voetpaden, breder is dan het huidige, dient hier bijkomende ruimte voor ingenomen te worden. Ter hoogte van deze inneming maakt

[4] Het vademecum Fietsvoorzieningen is integraal te raadplegen via https://wegenenverkeer.be/werken/herinrichting-stationsstraat/provinciesteenweg-haacht-stuk-tussen-zoellaan-en-station/documenten - en tevens digitaal of per post te ontvangen op aanvraag bij het agentschap Wegen en Verkeer, Afdeling Wegen Vlaams-Brabant (patrimonium.wegen.vlaamsbrabant@vlaanderen.be of via telefoon op 016 66 57 50 vragen naar Team Patrimonium).

de nieuwe gewestweg N21 een knik naar het zuiden. Daardoor wordt de te verwerven oppervlakte beperkt, terwijl het vrijliggende fietspad toch zijn verloop aan de noordzijde kan verderzetten.

Er werden verschillende scenario's en alternatieven uitgewerkt voor het totale project (zie ook Sectie 1.3). 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 klein mogelijk te houden. Bovenstaande toont aan dat de inneming tot een **strikt minimum** wordt beperkt. 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.

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

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

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

- Onteigeningen: opgestart 2021 en 2022 (in 2021 op basis van voorgaande projectnota en ministerieel besluit)
- Aanvraag omgevingsvergunning: omgevingsvergunning werd reeds ontvangen
- Opmaak definitief ontwerp en bestek: werden reeds opgemaakt
- Aanbesteden overheidsopdracht werken: werd reeds aanbesteed
- Sluiten overeenkomst overheidsopdracht werken: werd reeds gesloten
- Uitvoering nutswerken: geschatte startdatum voorjaar 2026, afhankelijk van het verloop van de onteigeningen
- Uitvoering werken: geschatte startdatum zomer 2026, afhankelijk van het verloop van de onteigeningen. De uitvoeringstermijn van de werken zelf bedraagt ongeveer 1 kalenderjaar. Deze termijn is sterk afhankelijk van de kwaliteit van de ondergrond en de weersomstandigheden.

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.

3 PROJECTPLAN

Het ontwerpplan werd toegevoegd en heeft nummer 1M3D8F O 012950 02, eveneens toegevoegd zijn de bijbehorende typeprofielen met plannummer 1M3D8F O 012953 02.

4 BIJLAGEN

Volgende bijlagen worden aan deze projectnota toegevoegd:

- Bijlage 1 - Grondplan wegenis ontworpen toestand 1M3D8F O 012950 02
- Bijlage 2 - Typeprofielen 1M3D8F O 012953 02

Opgemaakt door Ir. Daniëlla Houben

Getekend door:Houben Daniella Lucienn
Getekend op:2026-03-11 09:43:51 +01:0
Reden:I approve this document

Houben Daniella Vlaamse overheid

Projectmanager

Gezien om gevoegd te worden bij het voorlopig onteigeningsbesluit van

Getekend door:Annick De Ridder (Signat
Getekend op:2026-05-19 15:19:32 +02:0
Reden:I approve this document

De Ridder Annick Vlaamse overheid

Annick De Ridder

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport