

INHOUDSOPGAVE

1	Projectbeschrijving	3
1.1	Situering van het projectgebied	3
1.2	Scenario's	3
1.3	Omschrijving van de te realiseren werken	5
1.4	Projectdoelstelling	5
2	Doelstelling van algemeen nut en onteigeningsnoodzaak	6
2.1	Doelstelling van algemeen nut	6
2.2	Noodzaak van het onteigeningsdoel	6
2.3	Noodzaak van de onteigening als middel	7
2.4	Noodzaak voor wat betreft het voorwerp van de onteigening	8
3	Realisatietermijn en realisatievoorwaarden voor de uitvoering van de werken en beheersmodaliteiten van het openbaar domein	8
3.1	Realisatietermijnen voor de werken	9
4	Projectplan	9

1 PROJECTBESCHRIJVING

1.1 SITUERING VAN HET PROJECTGEBIED

Schonenberg betreft een lokale weg te Herzele die de toekomstige rondweg N42 Sint-Lievens-Esse kruist;



1.2 SCENARIO'S

Vooreerst werd de afweging tussen een fietstunnel en fietsbrug (zie Bijlage 1 ppt GBC 9 juni 2019) gemaakt. Gezien de negatieve aspecten verbonden aan een fietstunnel op deze locatie (slechte grond, weinig sociale controle) werd een fietsbrug weerhouden.

Er werden verschillende scenario's bekeken die zich onderscheiden op het vlak van:

- zoveel mogelijk het bestaande tracé benutten;
- zoveel mogelijk de reeds onteigende gronden in het kader van de rondweg N42 Sint-Lievens-Esse benutten;
- zo een klein mogelijke fietshelling realiseren;



bestaande tracé

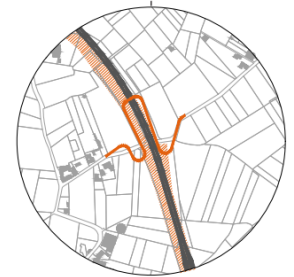
ruimtelijke ingreep →



maximaal aanhouden van bestaande tracé

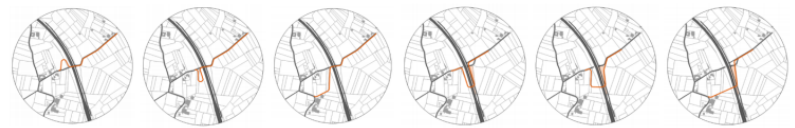


optimaal gebruik van eigendom AWW



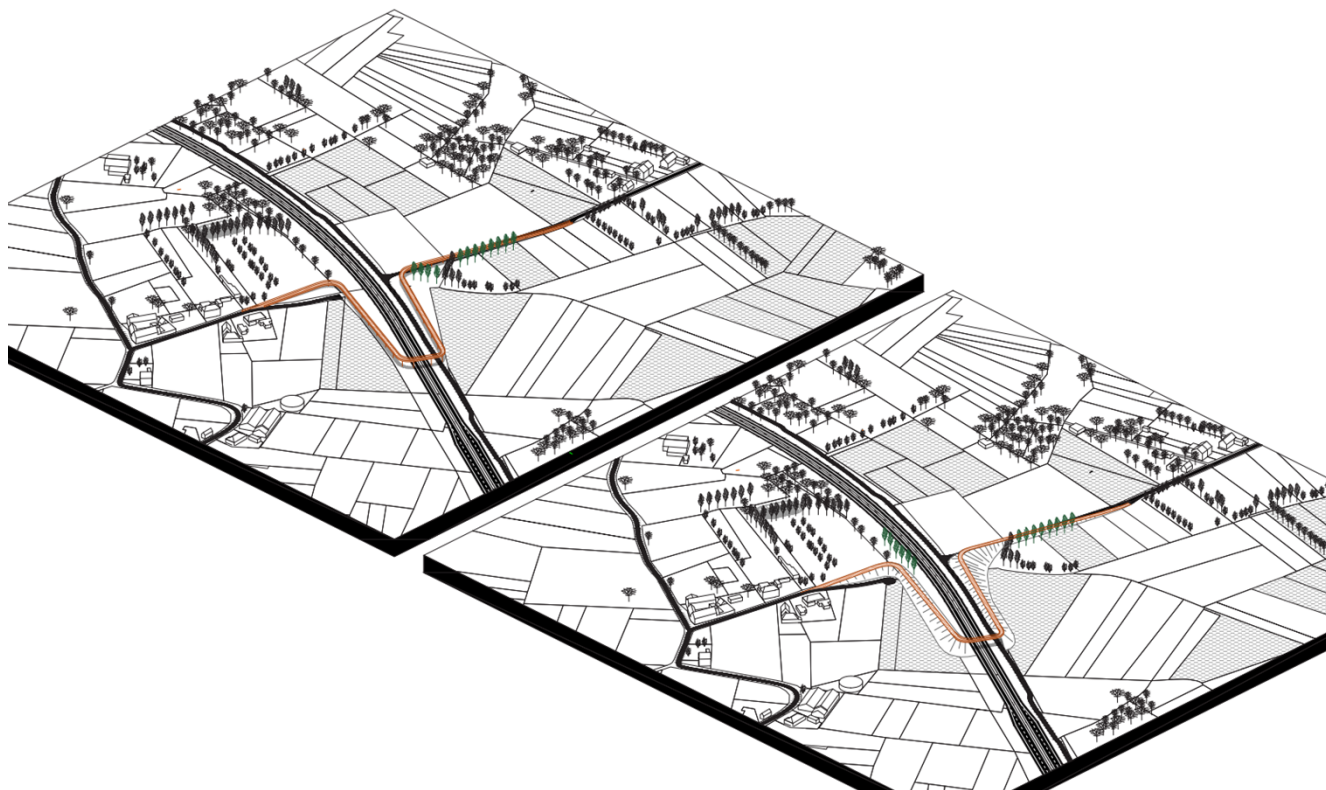
minimale lengte van de fietshellingen

Uit dit alles werden 6 varianten in kaart gebracht waaruit de afwegingstabel varianten 1 en 4 als beste opties uitwees. De PSG weerhield variant 4 aangezien bij deze variant er een minimum aan extra innames vereist is aangezien de reeds beschikbare onteigende gronden in deze variant optimaal benut worden.



		variant 1	variant 2	variant 3	variant 4	variant 5	variant 6
Te overbruggen hoogteverschil (m)	westelijk	6,2	6,7	3,4	6,7	7,2	4,4
	oostelijk	12,0	12,0	12,0	10,7	11,2	11,2
Minimumlengte van de fietshelling aan 4,0% (m)	westelijk	205,0	217,5	110,0	217,5	230,0	135,0
	oostelijk	375,0	375,0	375,0	342,5	355,0	355,0
Lengte van de hoofdoverspanning (m)		17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0
Totale lengte van de infrastructuur (m)		597,0	609,5	502,0	577,0	602,0	507,0
		-	-	++	+	-	++
Bijkomende inname van percelen (aantal)	westelijk	1	2	4	1	2	4
	oostelijk	7	7	7	3	4	3
Bijkomende inname van percelen (m ²)	westelijk	1930	2630	1550	200	2920	1550
	oostelijk	540	540	540	1540	1585	630
	totaal	2470	3170	2090	1740	4505	2180
		-	-	+	++	--	+
Leesbaarheid van de route (t.o.v. bestaand tracé)		+	+	--	-	-	--
Potentie tot inpassing in het landschap		++	-	--	-	--	--
TOTAALSCORE		++	-	+	++	--	+

Bij variant 4 werden dan nog de subvarianten (talud of pijlers) bekeken waarbij hier de variant op pijlers (behoud open kouter landschap, minder innames) werd weerhouden.



1.3 OMSCHRIJVING VAN DE TE REALISEREN WERKEN

De werken omvatten de realisatie van een betonnen fietsbrug met bijhorende aanrijdhellingen. De brug start net voorbij de woning met adres Vossenhoek 12. Van zodra de aan te leggen N42 bereikt wordt loopt deze parallel met de nieuwe rondweg tot de noodzakelijk hoogte bereikt wordt en de N42 kan gekruist worden. De andere kant van de weg wordt dan opnieuw parallel met de N42 de helling aangelegd die van zodra Schonenberg bereikt wordt opnieuw langs deze gemeenteweg wordt aangelegd.

Volgende inrichtingsvereisten worden toegepast:

- vrije hoogte (vrachtverkeer op N42) van 5,7m;
- max 4% helling;
- breedte van fietsbrug (incl leuning) is 4,5m;

1.4 PROJECTDOELSTELLING

De aanleg van de brug heeft als doel een veilige fiets- en wandelroute te realiseren tussen Vossenhoek en Schonenberg te Herzele. Door de aanleg van de rondweg N42 zal immers de gemeenteweg Schonenberg doorsneden worden. Zonder de aanleg van de brug dienen fietsers en wandelaars de nieuw aan te leggen N42 kruisen via het kruispunt met de Schipstraat..

2 DOELSTELLING VAN ALGEMEEN NUT EN ONTEIGENINGSNOODZAAK

2.1 DOELSTELLING VAN ALGEMEEN NUT

De werken omvatten de realisatie van een betonnen fietsbrug met bijhorende aanrijdhellingen. Door de aanleg van de rondweg N42 zal immers de gemeenteweg Schonenberg doorsneden worden. Om deze belangrijke fiets-en wandelroute en link tussen de kernen van Sint-Lievens-Esse en Wijnhuize te vrijwaren wordt deze fietsbrug voorzien.

Uit het bovenstaande blijkt dat de beoogde werken als onteigeningsdoel een veilige en vlotte oversteek voor zwakke weggebruikers beogen 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 ontwikkelt. 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

Gezien de aanleg van de rondweg in 2022 beoogd wordt, is de gelijktijdige aanleg van deze fietsbrug een noodzaak.

De realisatie van deze fietsbrug is bovendien:

- opgenomen in het investeringsprogramma GIP 2023 van minister Peeters;
- bevestigd in kader van het openbaar onderzoek voor de afschaffing van de buurtwegen en zal tezamen met de aanleg van de rondweg N42 in één omgevingsvergunning aangevraagd worden;
- bevestigd via de ondertekende samenwerkingsovereenkomst 03/07/2017 tussen AWV en de gemeente Herzele;
- beslist op de projectstuurgroep van 18/06/2020;

Door de aanleg van een fietsbrug over de N42 wordt een betere verkeersveiligheid en fietsveilig alternatief voor de Schipstraat nagestreefd zodat zwakke weggebruikers vlot en veilig tussen de kernen van Sint-Lievens-Esse en Wijnhuize kunnen verplaatsen.

Bovenstaande toont aan dat de innemingen tot een **strikt minimum** worden beperkt.

Om al deze wegeninfrastructuurwerken 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

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 fietsbrug Schonenberg over de N42 maar vervolgens ook een duurzaam beheer en onderhoud daarvan mogelijk te maken.

Er dienen bovendien nutsvoorzieningen 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 (Sen 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 (zie Bijlage 2 - ontwerp onderzoek 5 december 2019). De finaal weerhouden uitvoeringsvariant (zie Bijlage 3 - ontwerpschets Schonenberg 7 oktober 2020) 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.

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.

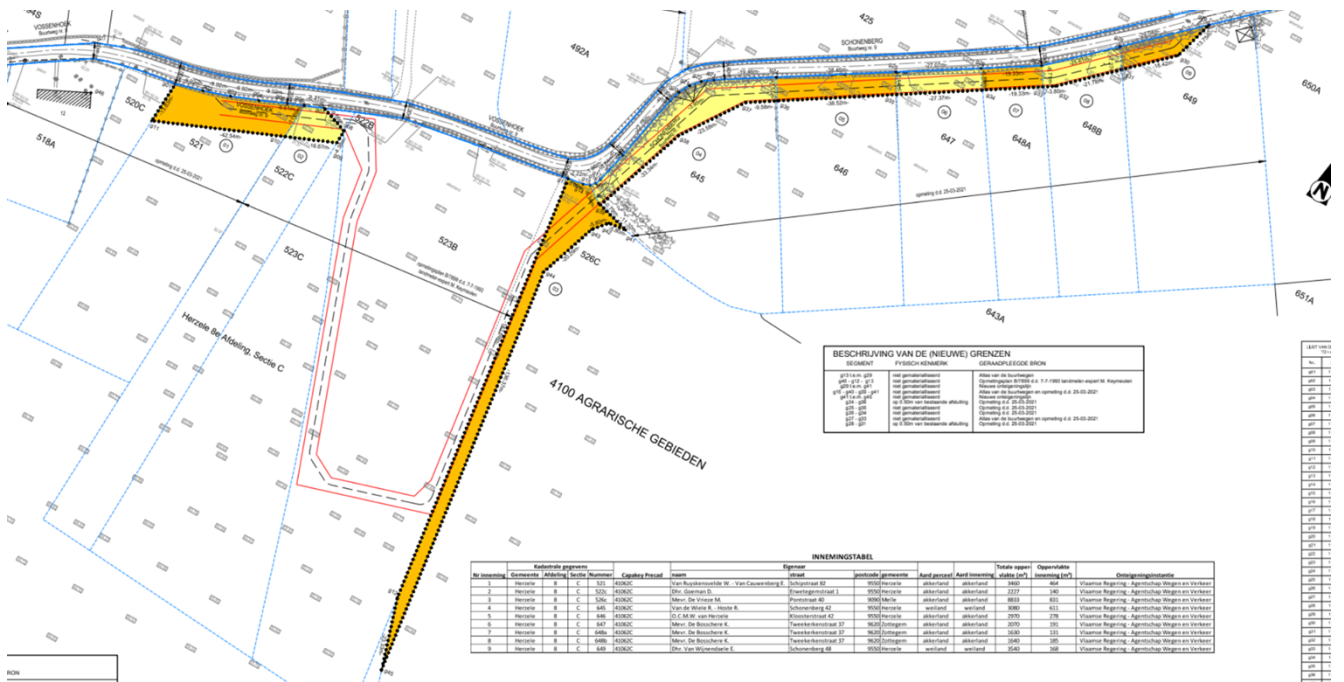
3.1 REALISATIETERMIJNEN VOOR DE WERKEN

Globaal gezien wordt op indicatieve wijze volgende realisatietermijnen vooropgesteld. De start van de werkzaamheden wordt beoogd op 2023 Het einde van de werkzaamheden wordt beoogd tegen 2024.

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

- Aanvraag omgevingsvergunning:2022
- Opmaak definitief ontwerp en bestek:2022
- Aanbesteden overheidsopdracht werken:2022
- Sluiten overeenkomst overheidsopdracht werken:2023
- Start uitvoering werken:2023
- Voorzienne einde uitvoering werken:2024
- ...

4 PROJECTPLAN



5 BIJLAGE

Volgende bijlagen worden aan deze projectnota toegevoegd:

- Bijlage 1 – ppt GBC 9 juni 2019
- Bijlage 2 - ontwerpend onderzoek 5 december 2019
- Bijlage 3 - ontwerpschets Schonenberg 7 oktober 2020

Opgemaakt door Ir. Pieter Bernaert

Projectmanager

Gezien om gevoegd te worden bij het voorlopig onteigeningsbesluit van

Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Gezien om gevoegd te worden bij het definitief onteigeningsbesluit van

Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken