

INHOUDSOPGAVE

1	Projectbeschrijving	3
1.1	Situering van het projectgebied	3
1.2	Probleemstelling en projectdoelstelling	3
1.3	Alternatievenafweging	5
1.4	Omschrijving van de te realiseren werken en voorwerp van de onteigening	8
2	Realisatietermijn en realisatievoorwaarden voor de uitvoering van de werken en beheersmodaliteiten van het openbaar domein	11
2.1	Realisatietermijnen voor de werken	11
2.2	Realisatievoorwaarden voor de werken	11
2.3	Beheersmodaliteiten van het openbaar domein	12
3	Projectplan	12
4	Bijlagen	13

1 PROJECTBESCHRIJVING

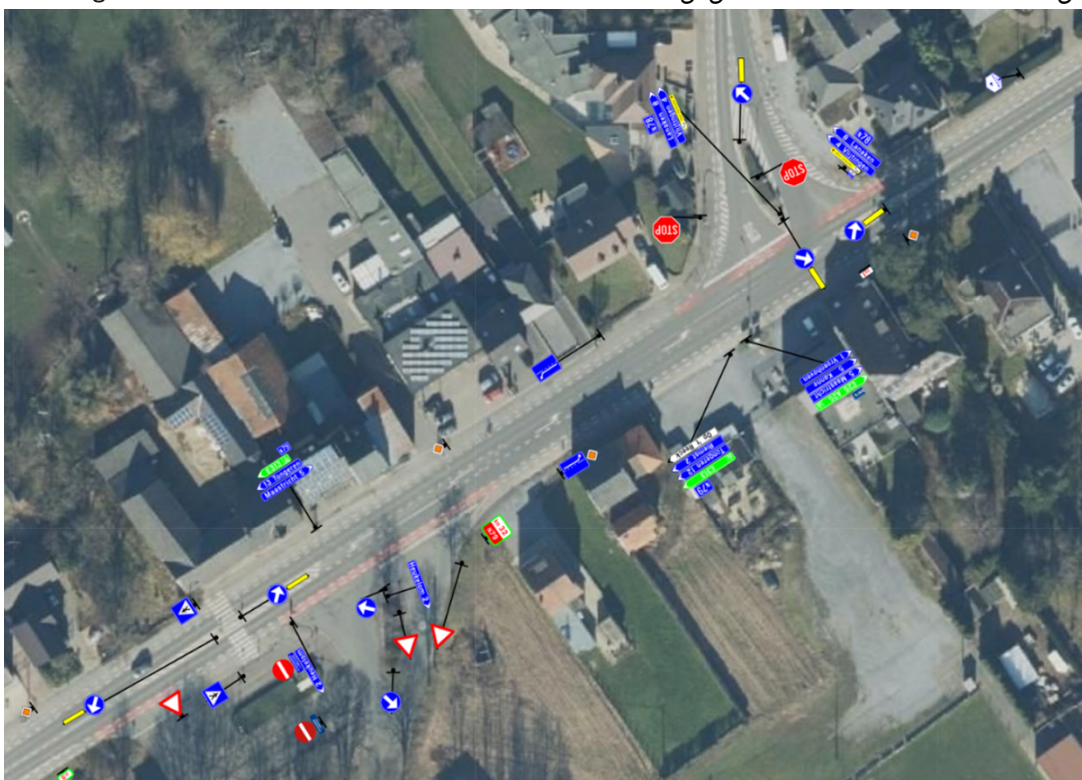
1.1 SITUERING VAN HET PROJECTGEBIED

Het projectgebied onderhevig aan onteigeningen situeert zich in Riemst, ter hoogte van het kruispunt van de N78 Burgemeester Marresbaan met de N79 Maastrichtersteenweg en met de Heukelommerweg (N78: kmpt. 0,0 - 0,1 en N79: kmpt. 31,8 - 32,2). De onteigeningen vinden plaats op het grondgebied van Riemst.

1.2 PROBLEEMSTELLING EN PROJECTDOELSTELLING

De gewestweg N79 is volgens het provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Limburg een secundaire weg type 3 en met een snelheidsregime van 70 km/h. De gewestweg N78 is volgens het provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Limburg een lokale weg type 1 en met een snelheidsregime van 70 km/h. De gewestwegen hebben een rijstrookindeling van tweemaal 1 rijstrook. Ter hoogte van het kruispunt is de N79 voorzien van een afslagstrook. Er zijn aanliggende fietspaden in asfalt aanwezig. De Heukelommerweg is een gemeenteweg waar een zone 50 km/h wordt aangegeven vanaf het kruispunt. Zowel bij de N78 als bij de Heukelommerweg is er een verkeerseiland aanwezig om het in- en uitgaand verkeer van elkaar te splitsen. De N78 en de Heukelommerweg zijn voorzien van haaiantanden aan het kruispunt vóór de rode slemlagen van het fietspad. Ten westen van de Heukelommerweg is er een uitgebreide bushalteshaven voorzien. Deze is bereikbaar via de N79 en de Heukelommerweg. Er is ook een voetgangersoversteekplaats voorzien op de N79. Op alle wegen is er ter hoogte van het kruispunt openbare straatverlichting aanwezig. De projectzone bevindt zich buiten de bebouwde kom.

In Figuur 1 wordt een luchtfoto weergegeven met de huidige verkeersborden.

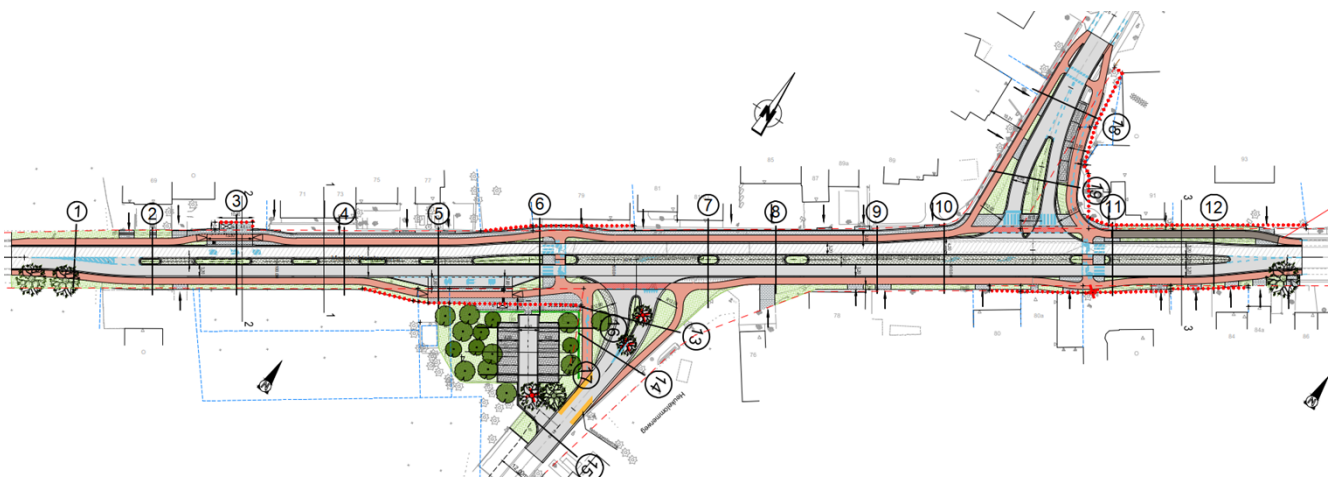


Figuur 1 Situering kruispunt N79 x N78 x Heukelommerweg te Riemst.

De projectdoelstelling van dit project is de gewestweg herinrichten tot een (verkeers-)leefbare, duurzame en veilige omgeving voor alle verkeersdeelnemers. Daarbij staat de bevordering van een multimodale en verkeersveilige verbindingsfunctie centraal. Het concrete doel is het verminderen van het aantal potentiële conflictpunten, het beveiligen van de potentiële conflictpunten en het bereiken van de beoogde functies van de wegvakken.

De huidige verkeerssituatie is bijzonder gevaarlijk voor overstekende fietsers die fietsen op de N79. Op Figuur 1 is te zien dat de oversteken van de zijstraten uitzonderlijk lang zijn. Dit wil zeggen dat de fietser zich langdurig in een gevaarlijke situatie bevindt en dat bij een snelheidsregime van 70 km/h. Voor de kruising van de gewestweg is er in de huidige situatie geen oversteekplaats voorzien om fietsers te laten oversteken.

De voorkeursoplossing voor het kruispunt bestaat erin om het bestaande kruispunt om te vormen tot een kruispunt met verhoogde fietspaden en verkorte fietsoversteken. Er zullen een aantal elementen worden toegevoegd zoals: fietsoversteken op de N79 en N78, nieuwe bushalte(haven)s, een verhoogde middenberm, een parking... Omwille van de meerdere handelszaken in de directe nabijheid van het kruispunt N79 x N78 en de Heukelommerweg wordt, ter verbetering van de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid, er plaatselijk de snelheid verlaagd naar 50 km/u. Het ontwerp wordt weergegeven in Figuur 2.



Figuur 2 Ontwerp kruispunt N79 x N78 x Heukelommerweg te Riemst.

1.3 ALTERNATIEVENAFWEGING

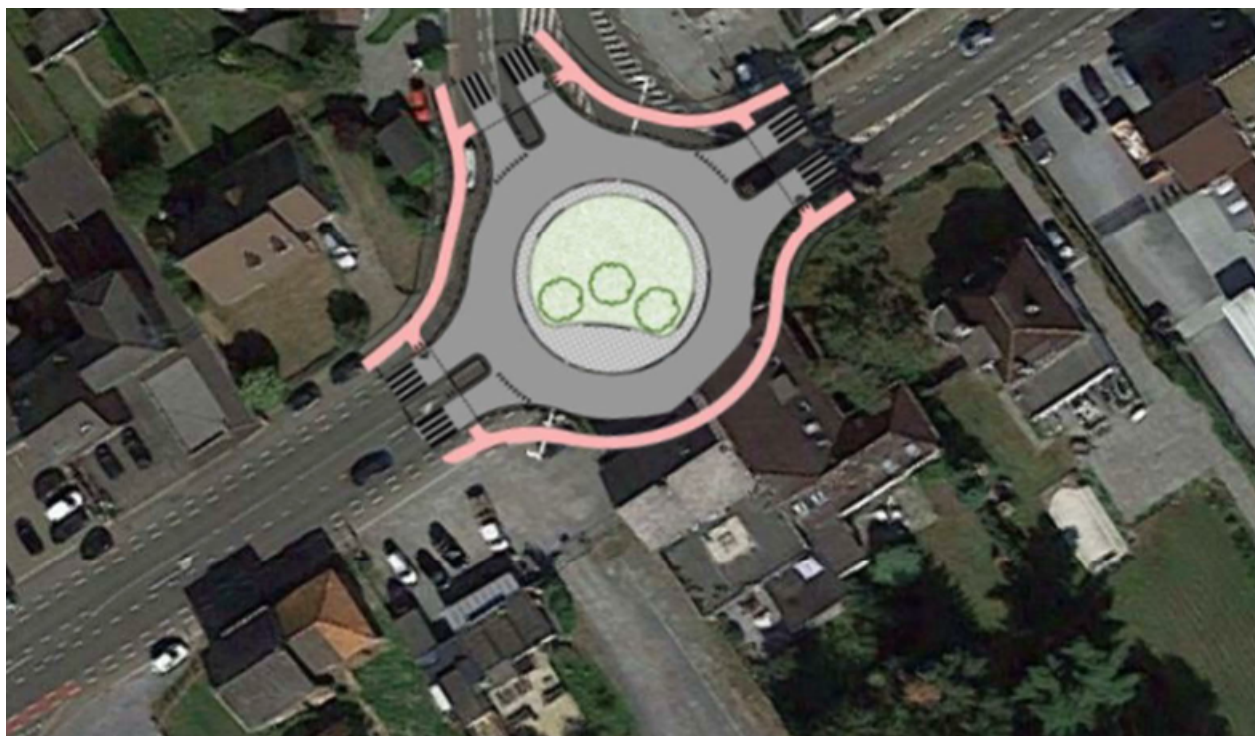
Er zijn meerdere (deel)oplossingen besproken in de ontwerpprocedure en op de vergaderingen van de PCV, deze worden hieronder opgelijst samen met een motivering waarom er is gekozen voor het bovenstaand ontwerp.

Alternatief 1: Ronde

In dit alternatief wordt het kruispunt omgevormd tot een rotonde. Op onderstaande luchtfoto, Figuur 3 werd de rotonde zoals aangelegd in Riemst centrum ingetekend. Een rotonde dient maximaal op de as te liggen van de aantakende wegen om een vertragend effect te hebben en bovendien voldoende zichtbaar te zijn

Motivering waarom deze optie niet werd weerhouden: De impact van zo een rotonde is groot naar innames, zeker door de aanpalende gebouwen

(buiten degene die reeds afgebroken werden). Deze piste werd als gevolg niet verder onderzocht.



Figuur 3 Inpassing rotonde N79 x N78.

Alternatief 2: Verkeerslichten

In dit alternatief worden er verkeerslichten geplaatst ter hoogte van het T-kruispunt N78 x N79.

Dit zou tijdens de piekmomenten voordelig zijn wanneer er veel verkeer is en voornamelijk afslagbewegingen. De doorstroming verbetert op de N78 en de veiligheid voor overstekende fietsers en voetgangers verbetert.

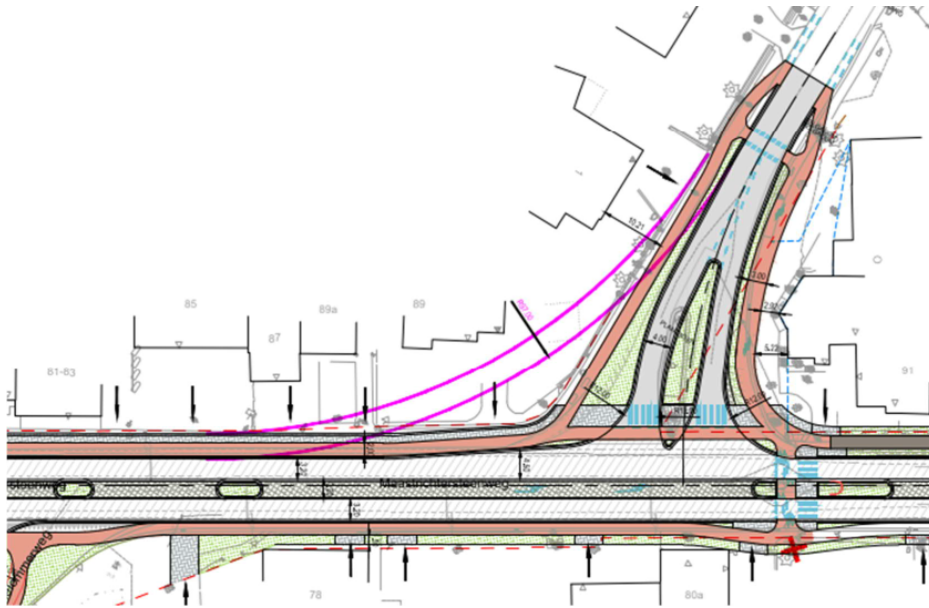
Er wordt geopteerd voor slimme verkeerslichten die flexibel inspelen op de verschillende weggebruikers die zich aandienen via detectoren. In het algemeen zijn er geen verschillen voor de innames. De oppervlaktes en locaties zullen bijna identiek zijn als bij de voorkeursoplossing.

Motivering waarom deze optie niet werd weerhouden: Bij een lichtengeregeld kruispunt is het zo dat er meer start-/stopbewegingen dus meer uitstoot is in vergelijking met een voorrangsgeregeld kruispunt. Er zijn grotere wachtrijen op de rechtdoorgaande bewegingen op de N79 als gevolg van de verkeerslichten en bijkomende kosten voor elektromechanica. Voor het openbaar vervoer zijn er grotere verliestijden op de lijn die loopt op de N79 die een secundaire weg type III is.

Alternatief 3: Wijziging voorrangsweg

In dit alternatief wordt de N78 de voorrangsweg zoals aangeduid op figuur 4. Omwille van het vele doorgaande vrachtverkeer naar Maastricht vraagt de gemeente of de mogelijkheid ook onderzocht kan worden om de voorrangsweg te verleggen van de N79 naar de rijrichting N79 x N78.

Motivering waarom deze optie niet werd weerhouden: De bochtstraal dient voor een doorgaande rijweg van 50 km/u bij een verkanting van 2,5 % minimaal 97m te zijn. Hierdoor is er een grote inname nodig van woningnr. 89 en de bakker op nr.1. Daarnaast is de N79 gecategoriseerd als secundaire weg type III, wat betekent dat deze as belangrijk is voor het openbaar vervoer. Het verleggen van deze as betekent dus verminderde doorstroming voor De Lijn.



Figuur 4 Aanduiding randzone rijweg en fietspad bij verleggen voorrangsweg.

Alternatief 4: Voorrangsgeregeld kruispunt met enkelrichtingsfietspaden.

Dit alternatief is identiek aan de voorkeursoplossing met uitzondering van de fietsoversteken en een deel van de fietspaden. Op een paar locaties worden deze versmald tot eenrichtingsfietspaden. De aanpassingen worden weergegeven op Figuur 5.

Motivering waarom deze optie niet werd weerhouden: De omrijfactor voor de fietsers komende van de N78 (uit het noorden) om op de N79 richting Maastricht te rijden, is op deze wijze aanzienlijk waardoor het juist gebruik van deze fiets-inrichting (met enkelrichtingsfietspaden en grote omrijfactor) minder af te dwingen valt. Bovendien valt hier één oversteekbeweging binnen het kruispunt tussen de 2 kruisende wegen (N78 en Heukelommerweg).

Om de bushaltes conform aan de richtlijnen van De Lijn te realiseren moeten er innames gebeuren, namelijk nr. 1, 2, 3 en 14. De Lijn wil aan elke nieuwe bushalte ook een bushokje voorzien, dit geldt voor zowel bij halteren op de rijbaan als bij een bushaltehaven.

Een fietsoversteek moet voorzien worden van een wachtruimte zodat stilstaande fietsers de doorgaande fietsers niet hinderen. Om deze oversteken te voorzien, dienen innames nr. 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 12 en 13 verwezenlijkt te worden.

Om een dubbelrichtingsfietspad op de N78 aan de oostkant aan te leggen zal inname nr. 10 en 11 moeten worden verwezenlijkt. Deze zone maakte grotendeels al deel uit van de weginfrastructuur.

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 geen discussie mogelijk zijn.

Het onteigeningsdoel kan enkel maar 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 het kruispunt van de N79 en een herinrichting van de bijhorende zijstraten, maar vervolgens ook een duurzaam beheer en onderhoud daarvan mogelijk te maken.

Er dienen bovendien nutsvoorzieningen (zoals elektriciteit, waterafvoerinfrastructuur en riolering) aangelegd te worden zodat een private eigendomssituatie 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 het onteigeningsplan 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 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.

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.

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 medio 2023. Het einde van de werkzaamheden wordt beoogd in 2024.

Voor de realisatie van de werken dienen volgende stappen doorlopen te worden:

- Aanvraag omgevingsvergunning: voorjaar 2023.
- Sluiten overeenkomst overheidsopdracht werken: voorjaar 2023.
- Realisatie van de grondverwervingen: 2023;
- Start uitvoering werken: van zodra de grondverwervingen gerealiseerd zijn.
- Voorziene einde uitvoering werken: 2025.

2.2 REALISATIEVOORWAARDEN VOOR DE WERKEN

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

Volgende materialen worden gebruikt :

- Rijweg in asfaltverharding
- Verkeerseiland in printbeton
- Parkeerplaatsen, voetpaden en opritten in betonstraatstenen
- Fietspaden in asfalt
- Kantopsluitingen rijweg en straatgoten in beton
- Aanhorigheden bushaltes
- Groenvoorzieningen

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

- Plan wegenis: 1M3D8G O 03535000 (WEG)

4 BIJLAGEN

Volgende bijlagen worden aan deze projectnota toegevoegd:

- Bijlage 1: Onteigeningsplan 1M3D8G G 034697 00
- Bijlage 2: Plan wegenis 1M3D8G O 03535000 (WEG)
- Bijlage 3: Projectnota PSG d.d. 19.04.2021 inclusief verslagen

Opgemaakt door Ir. Raf Oosters

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

Annick De Ridder

Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport