

INHOUDSOPGAVE

1	Projectbeschrijving	3
1.1	Situering van het projectgebied	3
1.2	Probleemstelling en projectdoelstelling	3
1.3	Alternatievenafweging	7
1.4	Omschrijving van de te realiseren werken en voorwerp van de onteigening	9
2	Realisatietermijn en realisatievoorwaarden voor de uitvoering van de werken en beheersmodaliteiten van het openbaar domein	12
2.1	Realisatietermijnen voor de werken	12
2.2	Realisatievoorwaarden voor de werken	12
2.3	Beheersmodaliteiten van het openbaar domein	13
3	Projectplan	13
4	Bijlagen	13

1 PROJECTBESCHRIJVING

1.1 SITUERING VAN HET PROJECTGEBIED

Het projectgebied onderhevig aan onteigeningen situeert zich in Peer, ter hoogte van de N73 Peerderbaan en dit vanaf het kruispunt met de Sint-Trudostraat en de Kleine Achterstraat (kmpt. 28,150) tot aan het kruispunt met de Sint-Elisabethlaan en de Achelmansstraat (kmpt. 28,650).

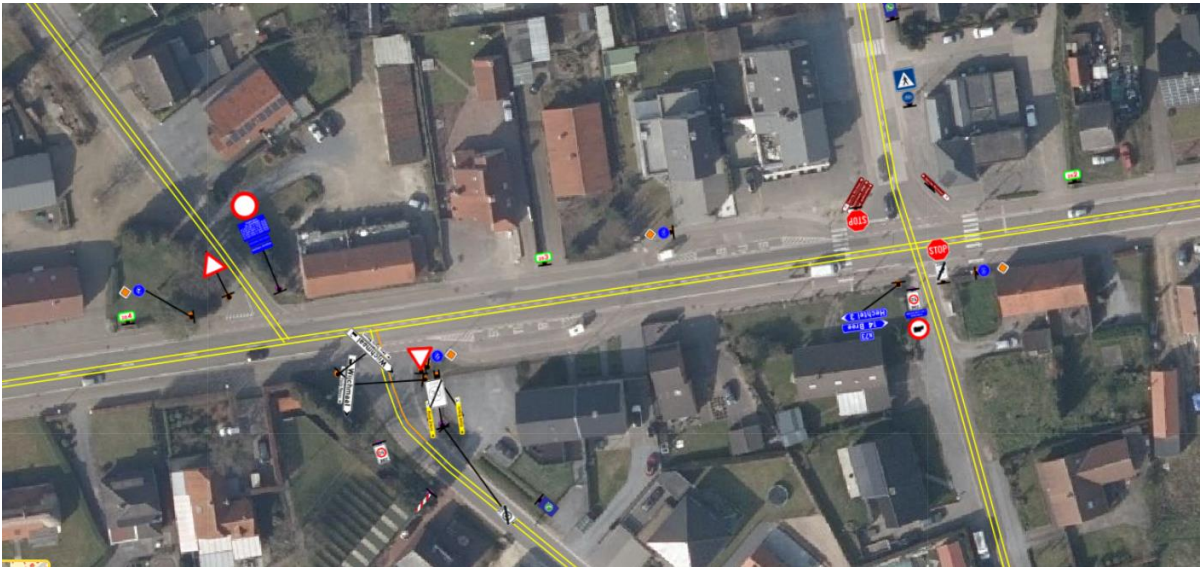
1.2 PROBLEEMSTELLING EN PROJECTDOELSTELLING

De gewestweg N73 'Peerderbaan' is volgens het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Limburg een primaire gewestweg type 2 met een snelheidsregime van 70 km/h. De gewestweg heeft in de huidige situatie een rijstrookindeling van tweemaal 1 rijstrook. Er zijn aanliggende fietspaden in rode betonstraatstenen aanwezig. Op de gewestweg is ter hoogte van de kruispunten is openbare straatverlichting aanwezig. Dit weggedeelte bevindt zich buiten de bebouwde kom. Er is uitzonderlijk vervoer aanwezig op dit deel van de gewestweg, namelijk aanhangwagens voor landbouw- en bosbouwtrekkers categorie R3 (120 ton), welke hoger kunnen zijn dan 5,00 m.

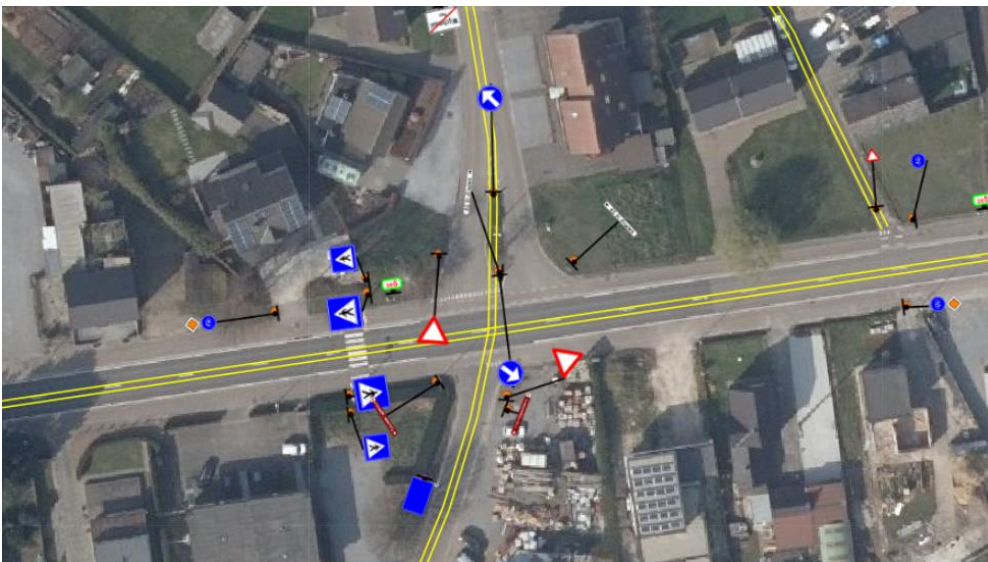
In de huidige situatie is het kruispunt van de N73 met de Sint-Trudostraat en de Kleine Achterstraat een kruispunt met de N73 in de voorrang. Er zijn momenteel twee VOP's (voetgangersoversteekplaatsen) die de N73 kruisen, verder lopen de fietspaden op de N73 door om de zijstraten te kruisen. Dit kruispunt is voorzien van een VRI (Verkeersregelininstallaties, verkeerslichten) voor het verkeer op de N73. Richting de Achterstraat zijn er momenteel twee bushaltes aanwezig op de N73. Er zijn aanliggende fietspaden. Deze zijn niet conform het Vademecum fietsvoorzieningen (2017) aangelegd en maken geen deel uit van het toeristische fietsroutenetwerk of van de fietssnelwegenkaart.

In de huidige situatie is het kruispunt van de N73 met de Sint-Elisabethlaan en de Achelmansstraat een kruispunt met de N73 in de voorrang. Dit kruispunt is uitgerust met één VOP met punctuele verlichting op de N73 aan de westzijde van het kruispunt. Er zijn aanliggende fietspaden aanwezig, deze lopen door op de N73 om de zijstraten te kruisen. Deze zijn niet conform het Vademecum fietsvoorzieningen (2017) aangelegd en maken geen deel uit van het toeristische fietsroutenetwerk of van de fietssnelwegenkaart.

In Figuur 1 en Figuur 2 worden luchtfoto's weergegeven van de huidige situatie met verkeersborden van het kruispunt van de N73 met de Sint-Trudostraat en de Kleine Achterstraat en het kruispunt van de N73 met de Sint-Elisabethlaan en de Achelmansstraat.



Figuur 1 Situering kruispunt N73 x Sint-Trudostraat x Kleine Achterstraat te Peer.



Figuur 2 Situering kruispunt N73 x Sint-Elisabethlaan x Achelmansstraat te Peer.

De probleemstelling en projectdoelstelling voor deze twee kruispunten zijn in het verleden besproken op vergaderingen van de provinciale commissie verkeersveiligheid (PCV). Hieronder kan er een kleine samenvatting worden gevonden van waarom deze kruispunten zijn besproken en welke aanpassingen er reeds zijn doorgevoerd. Het verslag en de presentatie van de laatste PCV op 18 mei 2021 worden als bijlage toegevoegd. De presentatie bevat overigens ook een fotoreportage van de huidige situatie.

In 2009 werd de eerste vergadering op de PCV georganiseerd om het kruispunt van de N73 met de Sint-Trudostraat te bespreken. Dit met als doel de ontsluiting van Wijchmaal-centrum te beveiligen en een aanvraag te doen voor een VRI op dit kruispunt. In 2015 werd een vervolg vergadering georganiseerd waar er unaniem akkoord werd gegeven over het plaatsen van een VRI. In 2017 heeft de PCV zijn akkoord gegeven voor het verplaatsen van de bushaltes van het kruispunt van de N73 met de Sint-Trudostraat naar het kruispunt van de N73 met de Sint-Elisabethlaan. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor de herinrichting van het kruispunt van de N73 met de Sint-Trudostraat. In 2021 werd er beslist dat de bushaltes verplaatst moeten worden naar het noordwestelijk kwadrant en het zuidoostelijk kwadrant van het kruispunt van de N73 met de Sint-Elisabethlaan. Verder moet ook dit kruispunt worden uitgerust met een VRI.

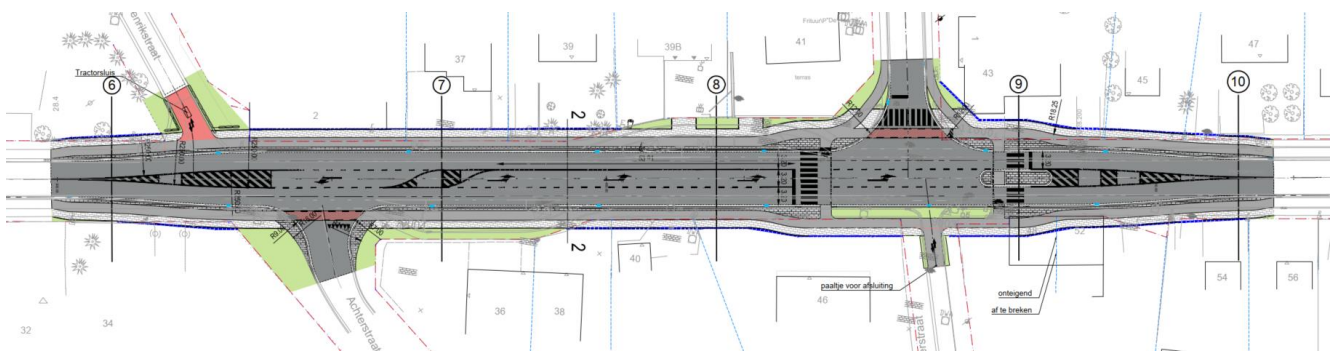
Het nieuwe ontwerp, welke tevens ook de voorkeursoplossing is, wordt hieronder beschreven. Het ontwerp heeft als hoofddoelstelling: het vergroten van het fietsgebruik en het veiliger maken van de fietsbewegingen. De fietsvoorzieningen zijn conform aan het Vademecum fietsvoorzieningen (2017). (De voorkeursoplossing is op basis van het Vademecum fietsvoorzieningen versie 2017 en niet versie 2022. Dit komt doordat het project reeds zich reeds bevond in een vergevorderde fase bij het uitbrengen van versie 2022. Eveneens is er als doel om de bushaltes gebruiksvriendelijker te maken. Voor het openbaar vervoer worden daarom ruime en toegankelijke bushaltes voorzien.

- Kruispunt van de N73 met de Sint-Trudostraat en de Kleine Achterstraat: (Figuur 3)

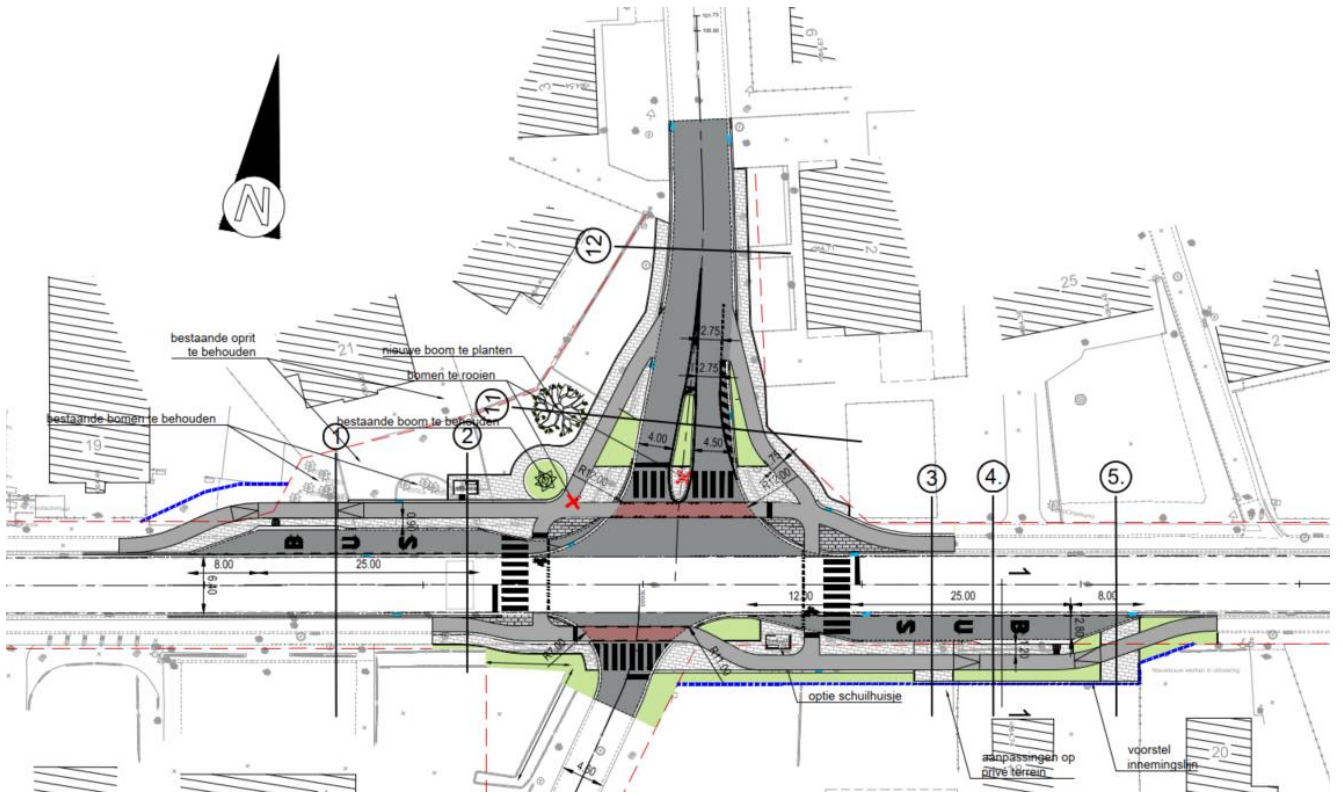
Er zal een driearmig lichtengeregeld kruispunt met afslagstroken in beide richtingen op de N73 worden ontworpen. Hiervoor wordt de Kleine Achterstraat afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Om het zwaar verkeer te begeleiden naar de Achterstraat zal er een afslagstrook worden voorzien voor het verkeer afkomstig van het oosten. Verder zal om de verkeersveiligheid voor de fietsers en voetgangers te verhogen een nieuw verhoogd fietspad worden aangelegd en een nieuw voetpad. Verder worden op elke tak van het driearmig lichtengeregeld kruispunt een voetgangers- en fietsoversteekplaats voorzien. De bushaltes ter hoogte van dit kruispunt worden verwijderd.

- Kruispunt van de N73 met de Sint-Elisabethlaan en de Kleine Achelmansstraat: (Figuur 4)

Dit kruispunt zal ook worden omgevormd tot een lichtengeregeld kruispunt met VOP's en fietsoversteekplaatsen op elke tak van het kruispunt. Er worden nieuwe bushaltes aangelegd om deze aan het andere kruispunt te vervangen. Deze worden toegankelijk en gebruiksvriendelijk aangelegd. Een verhoogd fietspad wordt aangelegd om de verkeersveiligheid te verhogen en een nieuw voetpad wordt aangelegd richting de Sint-Elisabethlaan. Bij een snelheidsregime van 70 km/uur of meer dienen er haltehavens voorzien te worden zodanig dat de bus buiten de rijweg kan halteren. Beide haltes aan het kruispunt van de N73 met de Sint-Elisabethlaan zullen toegankelijk aangelegd worden conform de ontwerprichtlijnen van De Lijn. Ter hoogte van deze bushaltes wordt een mindervalidentoegankelijk perron gemaakt dat bovendien voldoende breed is om als rolstoelgebruiker op een comfortabele manier van en op de bus te rijden. Verder worden de haltes uitgerust met halteaccommodatie.



Figuur 3 Ontwerp kruispunt N73 x Sint-Trudostraat x Kleine Achterstraat te Peer.



Figuur 4 Ontwerp kruispunt N73 x Sint-Elisabethlaan x Achelmannsstraat te Peer.

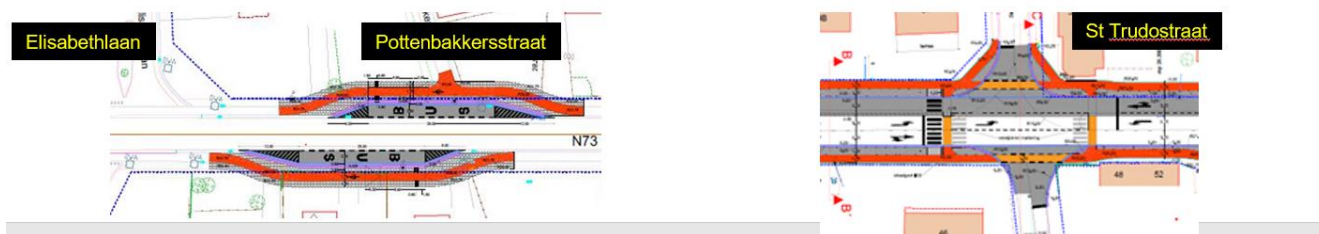
1.3 ALTERNATIEVENAFWEGING

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: Middengeleider op het kruispunt van de N73 met de Sint-Trudostraat en geen aanpassing aan het kruispunt van de N73 met de Sint-Elisabethlaan:
In dit alternatief wordt op het kruispunt van de N73 met de Sint-Trudostraat en Kleine Achterstraat een middengeleider aangelegd van ongeveer 5 meter breed. De bushaltes blijven behouden en het kruispunt van de N73 met de Elisabethlaan en Achelmansstraat blijft ongewijzigd.

Motivering: Op het PCV werd beslist om deze optie niet te nemen omdat hiervoor onvoldoende ruimte is op openbaar domein. Om dit te kunnen realiseren moeten er meer en grotere innames gebeuren in vergelijking met de voorkeursoplossing.

- Alternatief 2: Een VRI met vierarmig kruispunt op het kruispunt van de N73 met de Sint-Trudostraat en het verplaatsen van de bushaltes naar het kruispunt van de N73 met de Sint-Elisabethlaan aan het noordoost kwadrant en het zuidoost kwadrant:
In dit alternatief worden de bushaltes verplaatst van het kruispunt van de N73 met de Sint-Trudostraat naar het kruispunt van de N73 met de Sint-Elisabethlaan, hierdoor ontstaat meer ruimte voor de herinrichting. Een voorstel voor een vierarmig lichtengeregeld kruispunt van de N73 met de Sint-Trudostraat met afslagstroken in beide richtingen op de N73. De figuren hieronder geven een principeschets weer van het ontwerp.

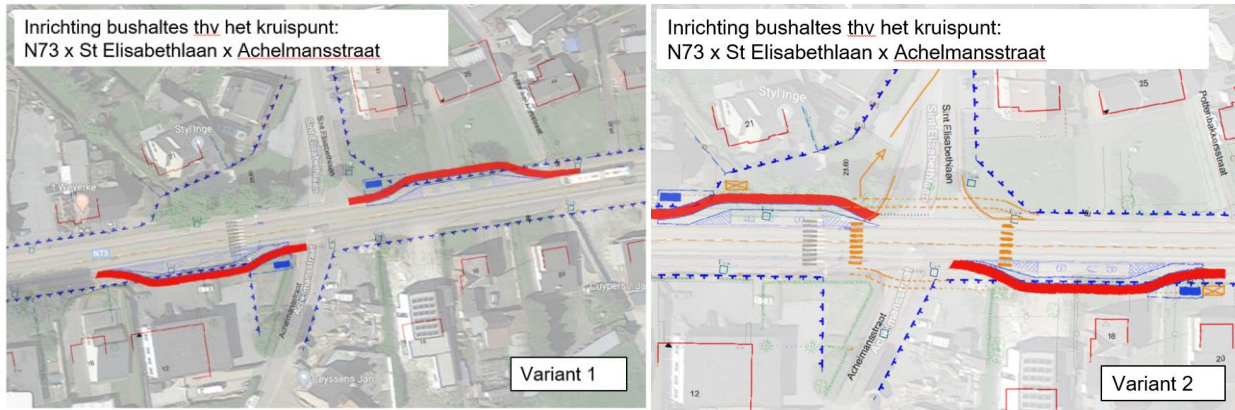


Figuur 5 Alternatieve afweging 2 voor het ontwerp

Motivering: Deze optie is vergelijkbaar met de gekozen voorkeursoplossing (uitgewerkt ontwerp, zie paragraaf 1.2) met uitzondering dat de bushalte aan het kruispunt van de N73 met de Sint-Elisabethlaan aan de noordzijde ook aan de oostzijde van het kruispunt van de N73 met de Sint-Elisabethlaan gelegen is. Deze optie is niet genomen omdat aan de oostzijde meer onteigeningen nodig zijn t.o.v. de westzijde (zoals in de voorkeursoplossing). Aan het kruispunt van de N73 met de Sint-Trudostraat wordt er geopteerd om met vier armen te werken in tegenstelling tot de voorkeursoplossing. Dit alternatief is niet genomen omdat een vierarmig kruispunt de Kleine Achterstraat dan meer zal belasten, terwijl er gewenst wordt om het verkeer via de Achterstraat te laten rijden.

- Alternatief 3: Een VRI met driearmig kruispunt aan het kruispunt van de N73 met de Sint-Trudostraat en nieuwe bushaltes aan het kruispunt van de N73 met de Sint-Elisabethlaan in het noordoost kwadrant en het zuidwest kwadrant:
In dit alternatief zal het kruispunt van de N73 met de Sint-Trudostraat worden aangepast zoals in de voorkeursoplossing, maar verandert de positie van de bushaltes aan het kruispunt van de N73 met de Sint-Elisabethlaan. In dit alternatief worden de bushaltes geplaatst in het noordoost kwadrant en het

zuidwest kwadrant. Deze zijn weergegeven in onderstaande figuren waar variant 1 dit alternatief is en variant 2 de voorkeursoplossing.



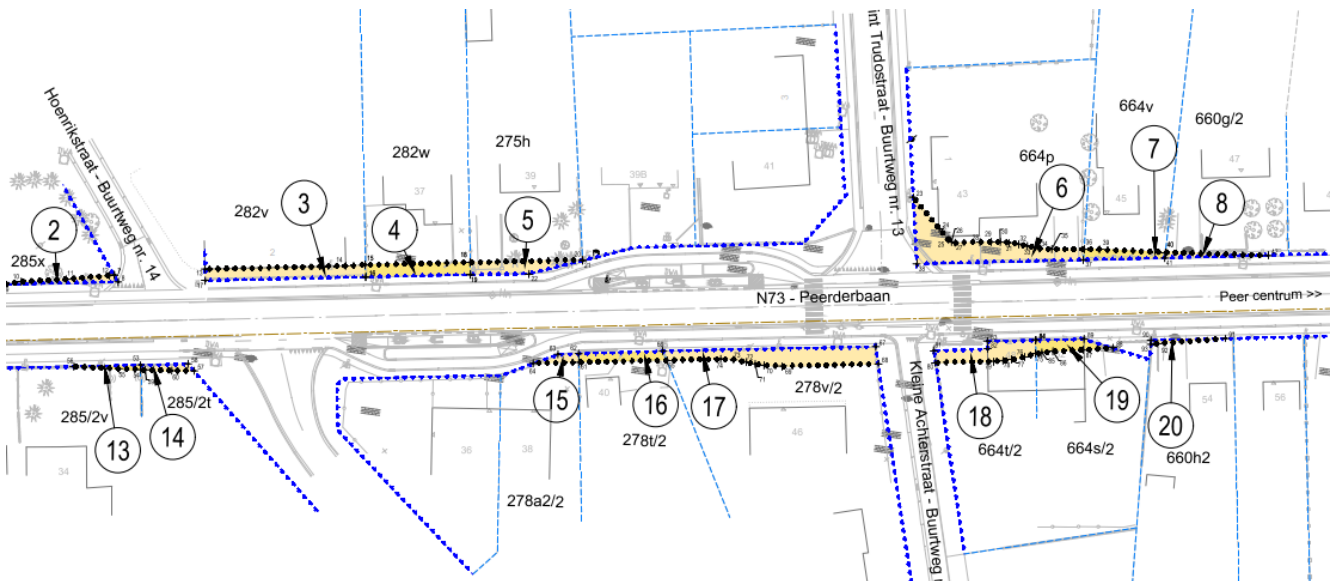
Figuur 6 Alternatieve afweging 3 voor het ontwerp

Motivering: Deze optie is niet genomen omdat in variant 1 meer onteigeningen nodig zijn t.o.v. de variant 2 (voorkeursoplossing).

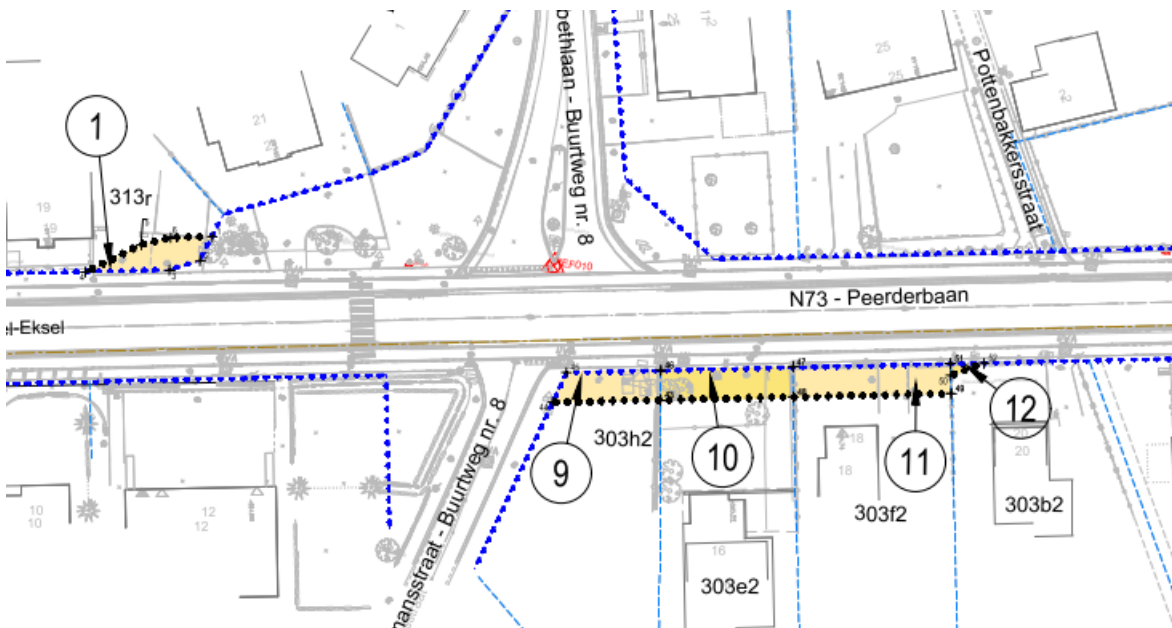
1.4 OMSCHRIJVING VAN DE TE REALISEREN WERKEN EN VOORWERP VAN DE ONTEIGENING

Om al deze weginfrastructuurwerken te kunnen realiseren, is de gedwongen verwerving van de op het onteigeningsplan aangeduide innemingen noodzakelijk. Zonder de verwerving van deze onroerende goederen in volle eigendom kunnen de projectdoelstellingen niet gerealiseerd worden.

Om de fietspaden, fietsoversteken, bushaltes en verkeerslichteninstallaties aan te leggen moeten er onteigeningen gebeuren. Deze zijn hieronder weergegeven in Figuur 7 en Figuur 8. Hieronder worden de nodige breedtes van het ontwerp verklaard.



Figuur 7 Deel Sint-Trudostraat van het onteigeningsplan.



Figuur 8 Deel Sint-Elisabethlaan van het onteigeningsplan.

Aan het kruispunt van de N73 met de Sint-Trudostraat en de Kleine Achterstraat worden er fietspaden van 1,75 m breed aangelegd. Naast deze fietspaden wordt er nog een zone van 1,50 m voorzien als uitwijkzone en zone

voor nutsleidingen. Ter hoogte van een oversteek is er ook een opstelruimte van 2,00 m nodig. Dit zorgt ervoor dat het fietspad ter hoogte van het kruispunt moet uitwijken. Om de nodige ruimte te realiseren zijn er onteigeningen noodzakelijk.

Aan het kruispunt van de N73 met de Sint-Elisabethlaan en de Achelmansstraat zijn de onteigeningen noodzakelijk om de fietsers op een veilige manier de bushaltes te laten passeren, maar ook om de gebruikers van het openbaar vervoer voldoende wachtruimte te geven. Voor de fietspaden van 1,75 m en de zone van 1,50 m voorzien als uitwijkzone en zone voor nutsleidingen te realiseren zijn er onteigeningen nodig.

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 de kruispunten van de N73 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 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 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 2024 (nutsleidingen) en begin 2025 (infrastructuurwerken). Het einde van de werkzaamheden wordt beoogd tegen medio 2025.

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

- Dienstbevel uitsturen: medio 2024
- Start uitvoering werken: na realisatie van de grondverwingen, medio 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
- Rijweg in beton
- Verkeerseiland in printbeton
- Opritten in betonstraatstenen
- Fietspaden in asfalt
- Kantopsluitingen rijweg en straatgoten in beton
- Groenvoorzieningen
- Bushaltes
- Verkeerslichteninstallaties

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: *1M3D8GO03565601 (WEG)*

4 BIJLAGEN

Volgende bijlagen worden aan deze projectnota toegevoegd:

- Bijlage 1: PCV verslag 18.05.2021
- Bijlage 2: PCV PPT 18.05.2021 (incl. fotoreportage)
- Bijlage 3: Plan wegenis *1M3D8GO03565601 (WEG)*
- Bijlage 4: Onteigeningsplan *1M3D8GG03568100*
- Bijlage 5: Vademecum Fietsvoorzieningen 2017
(https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1619689252/Vademecum_Fietsvoorzieningen_x92lyh.pdf)
Tevens digitaal/per post te ontvangen op aanvraag bij het Agentschap Wegen en Verkeer, afdeling Wegen Limburg (mail : patrimonium.wegen.limburg@mow.vlaanderen.be)

Opgemaakt door Ir. Jente Vercammen

Projectmanager

Gezien om gevoegd te worden bij het voorlopig onteigeningsbesluit van

Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken