

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, al wordt er bij de onteigening van de inneming 4 wel rekening mee gehouden. Zie ook verder.

Ter hoogte van kilometerpunt 22,55 kruist de N21 de Leibeek, een waterloop in beheer van de provincie. Om deze op haakse wijze de gewestweg te doen dwarsen zijn eveneens innemingen noodzakelijk.

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 omwille van de verkeersonveilige situatie voor fietsers. In 2015 viel er tevens een dodelijk slachtoffer, een leerling van de nabijgelegen school. In de huidige toestand is het fietspad niet aantrekkelijk, noch veilig.

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 spooroverweg 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 SD 2.1 Fiets, SD 2.2 Openbaar Vervoer, SD 2.3 Doorstroming en SD 4.2 Verminderen van de conflictzones, in het bijzonder voor de kwetsbare weggebruikers van de beleidsnota 2019-2024 voor Mobiliteit en Openbare Werken.

Door deze herinrichting wordt een betere verkeersdoorstroming en 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. 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 zo veel mogelijk met RWA-langsrachten 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- of zuidzijde gelegd zou worden, heeft het nadeel dat de bussen gehinderd worden door in- en uitrijdend verkeer van en naar de woningen. Een doelstelling van het project is echter 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. 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 bebouwing.

Eveneens is het vandaag de norm om zo veel mogelijk met RWA-langsgrachten af te wateren om de waterhuishouding te verbeteren. Deze langsgrachten zijn voorzien langs zuidelijke kant van de N21, de zijde zonder bebouwing. In het 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 dewelke 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.

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. Ze kwamen tot stand volgens het vademecum weginfrastructuur voor een normsnelheid van 50km/u en 70km/u zoals aangegeven op het grondplan.

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 + boordsteen: 2 x 0,50m
- Afscheiding van de rijbaan langs de noordzijde (fietspad) 0,80m
- Vrijliggend fietspad van 3,0m langs de noordzijde
- Voetpad van min. 1,50m langs beide zijden

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 Leibek (op plan als typedwarsprofiel ter hoogte van Leibek):

- 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 Leibek 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 op 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 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, oostelijks 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.

In ontworpen toestand is er over het gehele tracé een voetpad aanwezig van minimaal 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.

1.1 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.

Wat de noodzaak tot onteigening betreft, werd aanvullend voor iedere inneming een onderzoek gedaan op basis van rooi- en bouwlijn. Tevens werden de stedenbouwkundige voorschriften per perceel bekeken om de bebouwbaarheid van de terreinen te verifiëren door het al of niet inpassen van een gracht.

Het overzicht van deze analyse wordt hieronder per inneming overgenomen:

Nummer plan 1M3D8F G 011372 02

- Lot 2

Inname nodig voor realisatie typeprofiel B, busperron langs de zuidzijde (standaard) rijweg 2x 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.

Doordat de nieuwe gewestweg N21 zuidwaarts verschoven is, verschuift het busperron hier ook mee. Door het busperron op deze locatie te behouden, worden ingrijpendere onteigeningen meer west- of oostwaarts vermeden.

- Lot 4

Inname noodzakelijk voor overgang naar keerpunt, rijweg 3,60m met kantstrook 2x0,30m aan de zuidzijde, veiligheidsstrook van variabele breedte, rijweg 3,05m met kantstrook van 2 x 0,30m, afscheiding van de rijbaan langs de noordzijde (fietspad) door middel van veiligheidsstrook (variabele breedte), vrijliggend fietspad van 3,0m langs de noordzijde, voetpad van min. 1,50m langs noordzijde.

Deze inname zorgt ervoor dat de overgang naar het keerpunt geleidelijk (met beperkte kromtestraal) kan gebeuren. Rekening houdend met het PRUP stationsomgeving Haacht, zal de ongelijkgrondse kruising van de sporen in te toekomst kunnen aansluiten op het keerpunt. Om die reden is het niet wenselijk om het keerpunt west- of oostwaarts te verschuiven.

Met de eigenaars van deze inneming werd gesproken op het infomoment inzake de onteigeningen. Daar verzochten zij zelf, om met het perspectief van de realisatie van het latere PRUP Stationsomgeving, de mogelijkheid om hun perceel volledig te laten onteigenen. AWV voorziet hiervoor zeker het nodige extra krediet maar verantwoordt hier niet de inname voor het volledige perceel.

- Lot 9

Inname noodzakelijk voor overgang naar keerpunt, rijweg 3,60m met kantstrook 2x0,30m aan de zuidzijde, veiligheidsstrook van variabele breedte, rijweg 3,05m met kantstrook van 2 x 0,30m, afscheiding van de rijbaan langs de noordzijde (fietspad) door middel van veiligheidsstrook (variabele breedte), vrijliggend fietspad van 3,0m langs de noordzijde, voetpad van min. 1,50m langs noordzijde

- Lot 10

Inname noodzakelijk voor keerpunt, voetpad van 1,50m langs de noordzijde, vrijliggend dubbelrichtingsfietspad van 3,00m langs de noordzijde, veiligheidsstrook van variabele breedte tussen fietspad en rijweg, rijweg noordzijde 3,30m met aanliggende greppel van 0,30m langs de noordzijde, groenstrook van variabele breedte, verhoogde vrije busbaan van 3,95m, middenberm van variabele breedte, rijstrook (richting Haacht centrum) van 3,60m met kantstroken van 2x0,30m

- Lot 12

Inname noodzakelijk voor overgang naar keerpunt, voetpad van 1,50m langs de noordzijde, vrijliggend dubbelrichtingsfietspad van 3,00m langs de noordzijde, veiligheidsstrook van variabele breedte tussen fietspad en rijweg, boordsteen van 0,20m, rijweg noordzijde 3,05m met aanliggende greppels van 2x0,30m langs de noordzijde, middenberm van variabele breedte, rijstrook (richting Haacht centrum) van 3,60m met kantstroken van 2x0,30m.

Deze inname is tevens vereist omdat de Leibeek wordt verplaatst om haaks de gewestweg te dwarsen. De inname loopt over het perceel tot het weer aansluit bij de bestaande waterloop. Dit waterlooptracé werd zo gekozen om te voorkomen dat er in een latere fase, bij de uitvoering van de ongelijkgrondse kruising van de sporen, geen aanpassingenwerken meer hoeven te gebeuren. De positie van het keerpunt werd eveneens bepaald met de mogelijke, latere uitvoering van de ongelijkgrondse kruising van de sporen. De aansluiting tussen van deze ongelijkgrondse kruising zal op deze locatie gebeuren.

- Lot 14

Inname noodzakelijk voor keerpunt en overgang van typeprofiel kruising Leibeek naar typeprofiel E, rijweg: 2 x 1 rijvak, breedte 2 x 3,30m, kantstrook van 2 x 0,30m, verhoogde vrije busbaan van 3,95m met langs zuidelijke zijde overgang naar groenstrook van variabele breedte, boordsteen van 0,20 m langs de noordzijde, veiligheidsstrook van 0,80m langs noordzijde, vrijliggend fietspad van 3,0m en voetpad van min. 1,50m langs noordzijde, langs de zuidzijde is er naast de rijbaan een groenstrook van 1,50m, gracht van 3,00m, opvangen van niveauverschil naar bestaande toestand van 0,50m

De positie van het keerpunt werd hier gekozen omdat een eventuele latere aansluiting van de ongelijkgrondse kruising op deze locatie zal gebeuren.

Nummer plan 1M3D8F G 011373 02

- Lot 16

Inname noodzakelijke voor realisatie typeprofiel E (standaard), 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, vrijliggend fietspad van 3,0m, voetpad van min. 1,50m langs noordzijde, langs de zuidzijde is er een groenstrook van 1,50m, gracht van 3,00m, opvangen van niveauverschil naar bestaande toestand van 0,50m

- Lot 18

Inname noodzakelijke voor realisatie typeprofiel E (standaard), 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, vrijliggend fietspad van 3,0m, voetpad van min. 1,50m langs

noordzijde, langs de zuidzijde is er een groenstrook van 1,50m, gracht van 3,00m, opvangen van niveauverschil naar bestaande toestand van 0,50m

- Lot 19

Inname noodzakelijke voor realisatie typeprofiel E (standaard), 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, vrijliggend fietspad van 3,0m, voetpad van min. 1,50m langs noordzijde, langs de zuidzijde is er een groenstrook van 1,50m, gracht van 3,00m, opvangen van niveauverschil naar bestaande toestand van 0,50m

- Lot 20

Inname noodzakelijke voor realisatie typeprofiel E (standaard), 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, vrijliggend fietspad van 3,0m, voetpad van min. 1,50m langs noordzijde, langs de zuidzijde is er een groenstrook van 1,50m, gracht van 3,00m, opvangen van niveauverschil naar bestaande toestand van 0,50m

- Lot 21

Inname noodzakelijke voor realisatie typeprofiel E (standaard), 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, vrijliggend fietspad van 3,0m, voetpad van min. 1,50m langs noordzijde, langs de zuidzijde is er een groenstrook van 1,50m, gracht van 3,00m, opvangen van niveauverschil naar bestaande toestand van 0,50m

- Lot 22

Inname noodzakelijke voor realisatie typeprofiel E (standaard), 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, vrijliggend fietspad van 3,0m, voetpad van min. 1,50m langs noordzijde, langs de zuidzijde is er een groenstrook van 1,50m, gracht van 3,00m, opvangen van niveauverschil naar bestaande toestand van 0,50m

- Lot 23

Inname noodzakelijke voor realisatie typeprofiel E (standaard) naar profiel zonder busbaan, rijweg: 2 x 1 rijvak, breedte 2 x 3,30m (70 km/u), kantstrook van 2 x 0,30m, vrije busbaan van variabele breedte, boordsteen van 0,20 m langs de noordzijde, veiligheidsstrook van 0,80m, vrijliggend fietspad van 3,0m, voetpad van min. 1,50m langs noordzijde, langs de zuidzijde is er een groenstrook van 1,50m, gracht van 3,00m, opvangen van niveauverschil naar bestaande toestand van 0,50m

- Lot 24

Inname noodzakelijke voor realisatie typeprofiel E (standaard) naar profiel zonder busbaan, rijweg: 2 x 1 rijvak, breedte 2 x 3,30m (70 km/u), kantstrook van 2 x 0,30m, vrije busbaan van variabele breedte, boordsteen van 0,20 m langs de noordzijde, veiligheidsstrook van 0,80m, vrijliggend fietspad van 3,0m, voetpad van min. 1,50m langs noordzijde, langs de zuidzijde is er een groenstrook van 1,50m,

Er werden verschillende scenario's en alternatieven uitgewerkt (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 innemingen tot een **strikt minimum** worden 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

Op het goedgekeurde meerjarenprogramma van het Agentschap Wegen en Verkeer voor de periode 2020 tot 2024, zijn budgetten voorzien voor de onteigeningen (2021 & 2022) en voor de uitvoering der werken (2022) noodzakelijk voor de heraanleg van de N21 tussen het station en de rotonde met de Zoellaan. De uitvoeringstermijn van de werken zelf bedraagt ongeveer 1 kalenderjaar. Deze termijn is sterk afhankelijk van de kwaliteit van de ondergrond en de weersomstandigheden.

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: 2021 en 2022 (in 2021 op basis van voorgaande projectnota en ministerieel besluit)
- Aanvraag omgevingsvergunning: voorjaar 2022
- Opmaak definitief ontwerp en bestek: voorjaar 2022
- Aanbesteden overheidsopdracht werken: najaar 2022
- Sluiten overeenkomst overheidsopdracht werken: voor het einde van 2022
- Uitvoering werken: geschatte startdatum zomer 2023, maar afhankelijk van het verloop van de onteigeningen.
-

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 011765 01, eveneens toegevoegd zijn de bijbehorende typeprofielen met plannummer 1M3D8F O 011766 01.

4 BIJLAGEN

Volgende bijlagen worden aan deze projectnota toegevoegd:

- Projectplan ontwerpplan 1M3D8F O 011765 01
- Typeprofielen 1M3D8F O 011766 01

Opgemaakt door Ir. Daniëlla Houben

Projectmanager

Gezien om gevoegd te worden bij het definitief onteigeningsbesluit van

Annick De Ridder

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport