

INHOUDSTAFEL

1. Projectbeschrijving	3
1.1. Situering van het projectgebied	3
1.2. Probleemstelling en projectdoelstelling	4
1.3. Alternatievenafweging	7
1.4. Omschrijving van de te realiseren werken en voorwerp van de onteigening	8
1.4.1. Zone Nieuwstraat - einde bebouwde kom Galmaarden	8
1.4.2. Zone einde bebouwde kom Galmaarden - kruispunt Modrielaan	9
1.4.3. Zone kruispunt Modrielaan - kruispunt Kwadestraat/Zeuningenstraat	9
1.4.4. Zone kruispunt kruispunt Kwadestraat/Zeuningenstraat - Statiesstraat (bebouwde kom Tollembeek)	10
1.5. Noodzaak van de onteigening	11
2. Realisatietermijn en realisatievoorwaarden voor de uitvoering van de werken en beheersmodaliteiten van het openbaar domein	14
2.1. Realisatietermijnen voor de werken	14
2.2. Realisatievoorwaarden voor de werken	14
2.3. Beheersmodaliteiten van het openbaar domein	14
3. Projectplan	15
4. Bijlagen	15

1. PROJECTBESCHRIJVING

1.1. SITUERING VAN HET PROJECTGEBIED

Het project gaat over de N272 Plaatsstraat en Tollembeekstraat en is volledig gesitueerd op het grondgebied van Galmaarden. De N272 wordt heringericht tussen het centrum van Tollembeek, deelgemeente van Galmaarden (kruispunt met de Statiestraat, kilometerpunt 11,3), en het centrum van Galmaarden (Nieuwstraat, kilometerpunt 14,0).

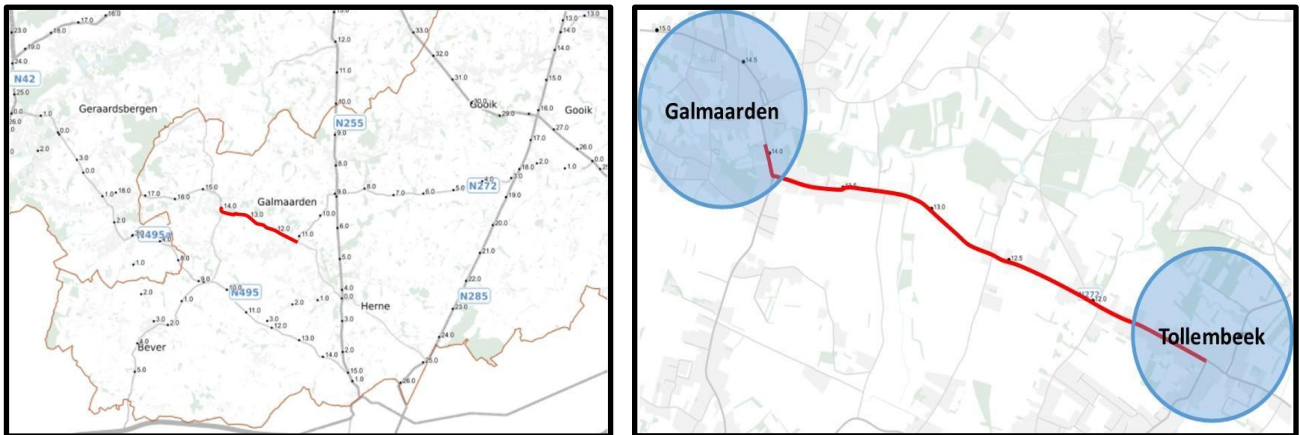


fig 1: Situering projectgebied

Vertrekkend in het centrum van Tollembeek is er dichte bebouwing langs beide zijden van de N272 Plaatsstraat van de Statiestraat tot aan het einde van de bebouwde kom. Vervolgens loopt de gewestweg door agrarisch gebied (weiland, akkerland) met enkele gegroepeerde woningen. Voorbij de Elfkensmeerbeek is er aan de zuidzijde opnieuw een woonlint, dat doorloopt in bebouwing aan beide zijden in de bebouwde kom van Galmaarden.



fig 2: Luchtfoto projectgebied

1.2. PROBLEEMSTELLING EN PROJECTDOELSTELLING

Probleemstelling

Dit wegvak van de N272 tussen de deelgemeenten Tollembeek en Galmaarden heeft **geen fietsvoorzieningen**. Dit zorgt uiteraard voor een gevaarlijke situatie voor fietsers. Binnen de bebouwde komen zijn ook de **voetgangersvoorzieningen** veruit **ontoereikend**: ze ontbreken of zijn in een lamentabele toestand.

Ook is de **rijweg in zeer slechte staat**.



fig 3: Bestaande toestand N272 (bebouwde kom Tollembeek, Streetview april 2023)



fig 4: Bestaande toestand N272 (buiten bebouwde kom, Streetview december 2021)



fig 5: Bestaande toestand N272 (buiten bebouwde kom, Streetview december 2021)

De **haltevoorzieningen** voor het openbaar vervoer zijn bijzonder karig uitgerust. Er staat alleen een haltepaal, andere voorzieningen voor de busgebruikers, zoals een perron, schuilhuisje, ontbreken volledig.



fig 6: Bestaande toestand N272 - halte Muylebeekstraat (Streetview mei 2019)

Er is geen gescheiden opvang van regen- en afvalwater.

Projectdoelstellingen

De voornaamste projectdoelstelling is het realiseren van **veilige en comfortabele fietsinfrastructuur** zodat fietsers zich veilig en vlot langs de N272 tussen Tollembeek en Galmaarden kunnen verplaatsen. De N272 is ook gelegen op het Bovenlokaal Functioneel Netwerk en verzorgt zo mee de verbinding van Herne over Tollembeek en Galmaarden naar Moerbeke en Geraardsbergen als ook de verbinding vanuit Vollezele (Galmaarden) en Kester (Gooik) richting Moerbeke. Uiteraard heeft deze verbinding ook een belangrijke lokale verbindende functie voor fietsers tussen de kernen van Tollembeek en Galmaarden. In de bebouwde kom van Galmaarden worden aanliggend, verhoogde fietspaden voorzien in het project. Buiten de bebouwde kom worden de fietspaden vrijliggend aangelegd. Hiermee wordt invulling gegeven aan de operationele doelstelling OD 2.1 Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk uit de beleidsnota 2019-2024¹.

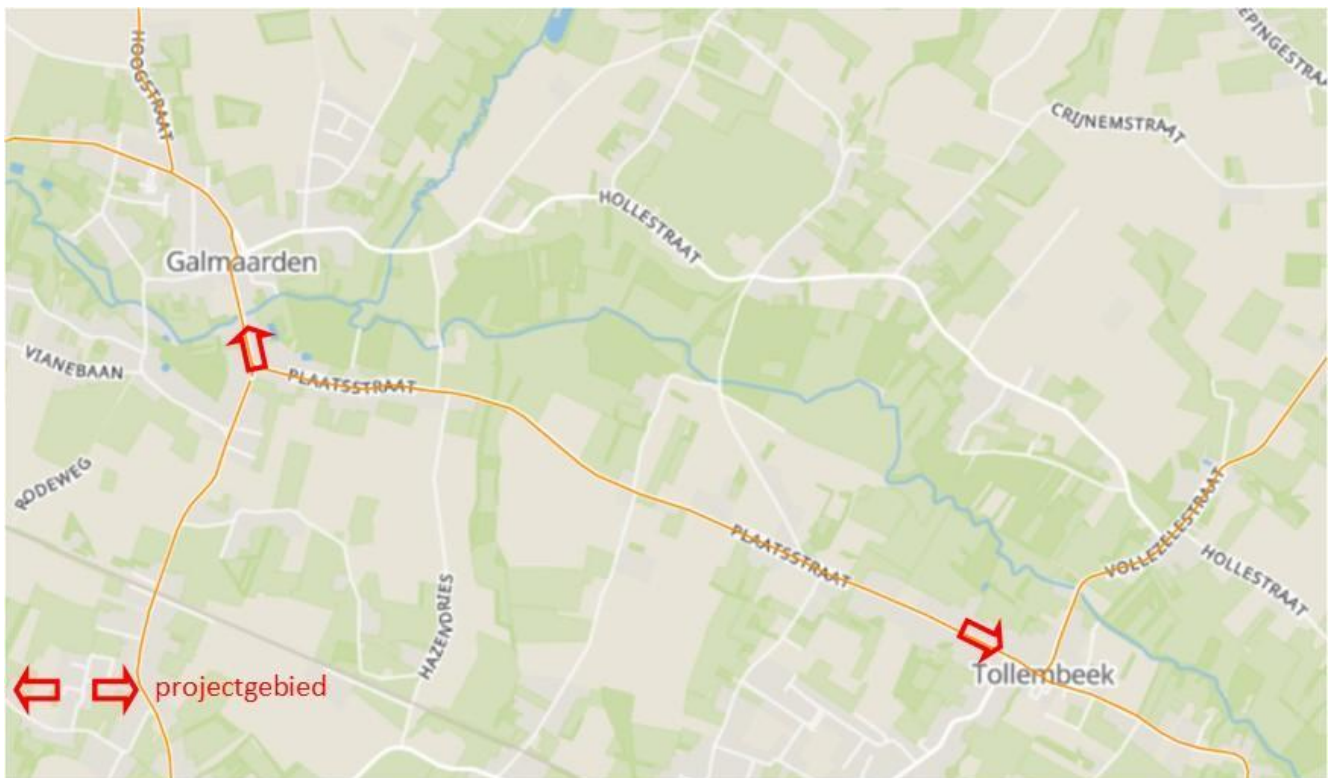


fig.7: Uitsnede Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (Geopunt.be)

Ook beoogt het project om de rijweg her aan te leggen (OD 1.2 Investeren in het onderhoud en de capaciteit van ons wegnennetwerk, beleidsplan 2019-2024) en in de (bebouwde) omgeving in te passen. Het project streeft er dan naar om deze route voor fietsers veel aantrekkelijker, comfortabeler en veiliger te maken en om ook de bestaande conflictpunten/kruispunten zo veilig mogelijk in te richten door kleine aanpassingen.

Het project voorziet ook in een aangepast wegprofiel binnen en buiten de bebouwde kom, wat zowel de leesbaarheid van de weg voor de bestuurders (respecteren toegelaten snelheid, oog voor de zachte weggebruikers, ...) als de verkeersleefbaarheid van de omwonenden en de fietsers en voetgangers zal verbeteren (aangepaste rijnsnelheid voertuigen, ruimte voor fietsers en voetgangers).

¹ De beleidsnota 2019-2024 is integraal te raadplegen via [Beleidsnota 2019-2024 Mobiliteit en Openbare Werken](#) en tevens digitaal 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).

Comfortabele voetgangersvoorzieningen en een aangepaste wegbreedte en weginrichting zijn hierin, naast de fietspaden, belangrijke, noodzakelijke elementen. Ook de parkeerstroken, die voorzien worden waar nodig, worden geschrinkt aangelegd en zorgen mee voor het gewenste rijgedrag met een aangepaste snelheid. Samen met de aanleg van de fietspaden moet dit de verkeersleefbaarheid voor de omwonenden en de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers verbeteren. Zo helpt dit project de operationele doelstellingen OD4.1 Inzetten op verkeersveilig gedrag bij alle weggebruikers en OD 4.2 Verminderen conflictzones, in het bijzonder voor de kwetsbare weggebruiker (beleidsnota 2019-2024) te realiseren.

De haltes van het openbaar vervoer krijgen een **toegankelijk perron**, zoals voorzien in het Masterplan Toegankelijkheid² en vertaald in de richtlijnen voor toegankelijke haltes³.

Ook houdt het project de realisatie van een **gescheiden afwateringsstelsel** in. Het afvalwater wordt gescheiden opvangen en afgevoerd. Het regenwater wordt gebufferd voor een vertraagde afvoer. Buiten bebouwde kom wordt maximaal op afvoer en buffering in de grachten en de nodige infiltratievoorzieningen ingezet.

Bovenstaande projectdoelstellingen beogen de verbetering van de verkeersveiligheid van alle weggebruikers, het behoud van een vlotte verkeersdoorstroming (voor het gemotoriseerd verkeer en in het bijzonder ook voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer) en de landschappelijke en ruimtelijke inpassing van de infrastructuur in de bebouwde en natuurlijke omgeving. Het is overduidelijk dat deze projectdoelstellingen het algemeen belang dienen en worden gerealiseerd voor alle weggebruikers en omwonenden 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. Het beschikbare openbare domein is ontoereikend om een project te realiseren dat alle projectdoelstellingen kan waarmaken. 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, de omgeving en het leefmilieu en derhalve ten algemene nutte is.

1.3. ALTERNATIEVENAFWEGING

De N272 Plaatsstraat en Tollembeekstraat is de meest directe verbinding tussen de woonkernen van Tollembeek en Galmaarden en loopt ook deels door de bebouwde kommen van de beide deelgemeenten en heeft geen fietsvoorzieningen. Ook ligt dit wegvak op het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk.

Het 'nulalternatief' en dus de bestaande weginrichting zonder fietsvoorzieningen behouden is dus logischerwijze niet te overwegen. De noodzaak aan fietspaden kan niet in vraag gesteld worden.

Er is een dichte bebouwing in de bebouwde kommen van Tollembeek en Galmaarden. Buiten bebouwde is er een meer verspreide bebouwing langs het traject en dit aan beide zijden van de weg. Dit pleit voor de keuze

² Het Masterplan Toegankelijkheid is integraal te raadplegen via <https://www.delijn.be/nl/content/masterplan-toegankelijkheid/> en tevens digitaal 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).

³ De richtlijnen toegankelijke haltes zijn integraal te raadplegen via <https://www.delijn.be/nl/content/toegankelijke-haltes/> en tevens digitaal 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).

voor enkelrichtingsfietspaden. Deze keuze biedt in dit geval een grotere veiligheid dan een dubbelrichtingsfietspad aan één zijde.

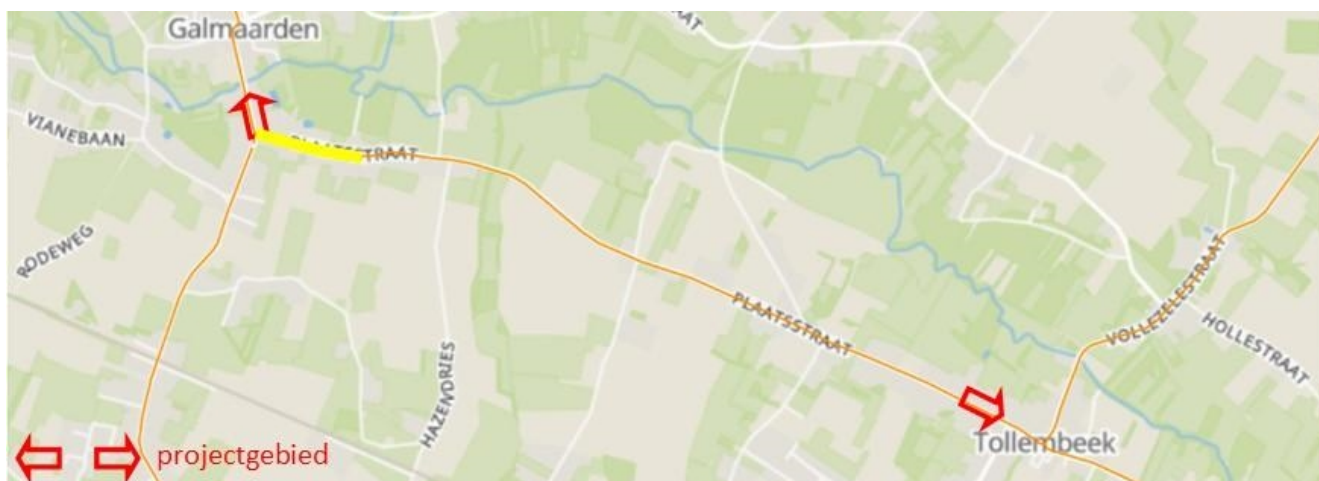
De keuze m.b.t. de rijwegbreedte, de breedte van de fietspaden en de locatie (vrijliggende) wordt bepaald in functie van het te hanteren snelheidsregime volgens het vademecum weginfrastructuur ontwerprichtlijnen⁴ en het vademecum fietsvoorzieningen⁵.

De keuze voor het RWA-grachtensysteem buiten de bebouwde kom en het DWA-systeem wordt bepaald volgens de Code van goede praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringsystemen⁶.

Verder heeft de gemeente Galmaarden op basis van hetzelfde ontwerp voor de aanleg van fietspaden al een groot aantal verwervingen gerealiseerd. De verwervingen op dit plan sluiten hier naadloos op aan.

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

1.4.1. Zone Nieuwstraat- einde bebouwde kom Galmaarden



De bestaande rijweg wordt vervangen door een geluidsarme asfaltverharding. De rijweg wordt versmald naar een breedte van 5,40 m omdat de toegelaten snelheid binnen de bebouwde kom 50 km/u is. Daarnaast worden een kantstrook en trottoirband aangelegd met een breedte van 0.50 m. Het project voorziet in de aanleg van aanliggende fietspaden (breedte 1,50 m) in asfalt. Het voetpad aan beide zijden is ook 1,50 m breed. Omdat er heel wat woningen kort op de rijweg en op de grens van het openbaar domein staan wordt er voor deze configuratie gekozen om de impact op de omgeving en in het bijzonder op deze woningen (vermijden van

⁴ Het vademecum Weginfrastructuur Ontwerprichtlijnen is integraal te raadplegen via <https://wegenenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen> en tevens digitaal 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).

⁵ Het vademecum Fietsvoorzieningen is integraal te raadplegen via <https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/Vademecum%20Fietsvoorzieningen.pdf> en tevens digitaal 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).

⁶ De Code van goede praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringsystemen is integraal te raadplegen via <https://www.integraalwaterbeleid.be/nl/publicaties/code-goede-praktijk-rioleringsystemen/Code%20Van%20Goede%20Praktijk%20Rioleringsystemen.pdf> en tevens digitaal 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).

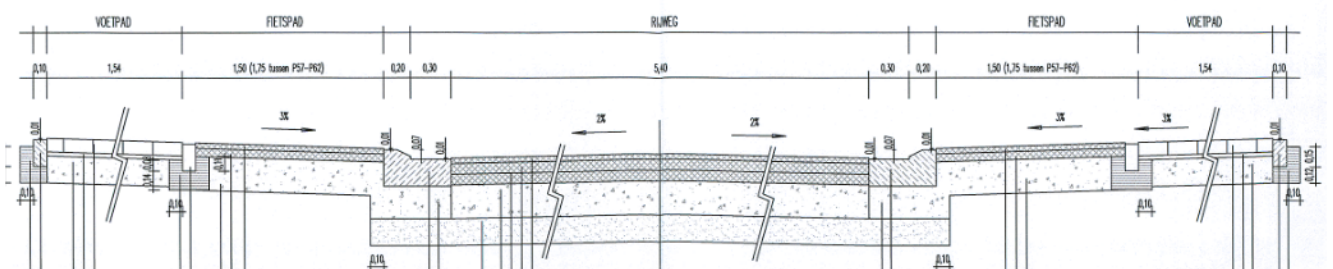
Technical drawing of a road cross-section. The drawing shows a 10.00m wide road with a 2% slope. The road is labeled 'RUMEG' and 'RUMEG'. The drawing includes dimensions for the road width (10.00m), shoulder width (1.50m), and various construction details like curbs and drainage. The road is labeled 'RUMEG' and 'RUMEG'.

pagina 9 van 17

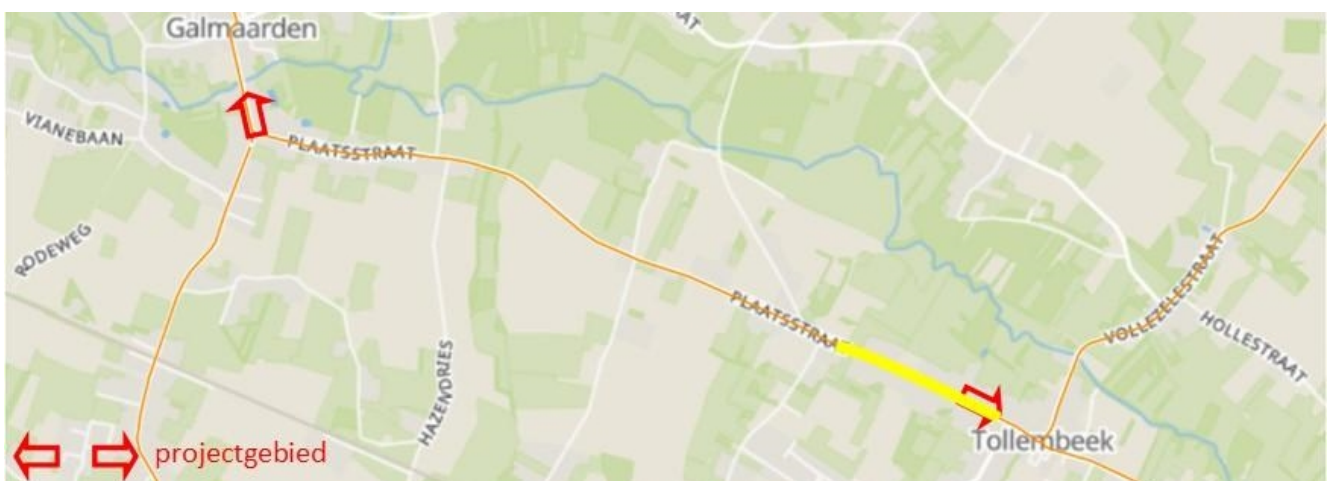
1.4.3. Zone kruispunt Modrielaan - kruispunt Kwadestraat/Zeuningenstraat



De bestaande rijweg wordt vervangen door een geluidsarme asfaltverharding. De rijweg wordt versmald naar een breedte van 6,00 m. Daarnaast worden een kantstrook en trottoirband aangelegd met een breedte van 0,50 m. In deze zone van de beide kruispunten gebeurt de overgang van de toegelaten snelheid van 70 km/u naar 50 km/u. Het project voorziet in de aanleg van vrijliggende fietspaden die overgaan in aanliggend verhoogde fietspaden (breedte 1,75 m) in asfalt. Waar er vrijliggende fietspaden zijn heeft de tussenberm een breedte van 1 m. Hier wordt geen voetpad aangelegd.



1.4.4. Zone kruispunt Kwadestraat/Zeuningenstraat - Statiestraat (bebouwde kom Tollembeek)



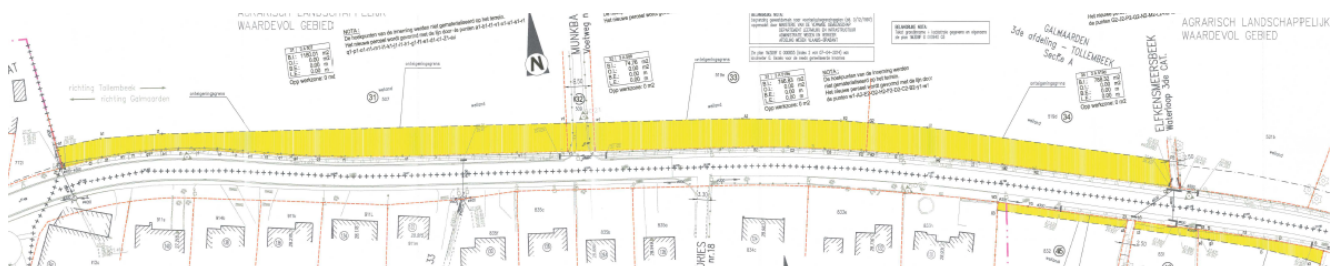
De bestaande rijweg wordt vervangen door een geluidsarme asfaltverharding. De rijweg wordt versmald naar een breedte van 5,40 m omdat de toegelaten snelheid binnen de bebouwde kom 50 km/u is. Daarnaast worden een kantstrook en trottoirband aangelegd met een breedte van 0.50 m. Het project voorziet in de aanleg van enkele parkeerstroken, gezien de parkeernood in de bebouwde omgeving. Het voetpad aan beide zijden is ook

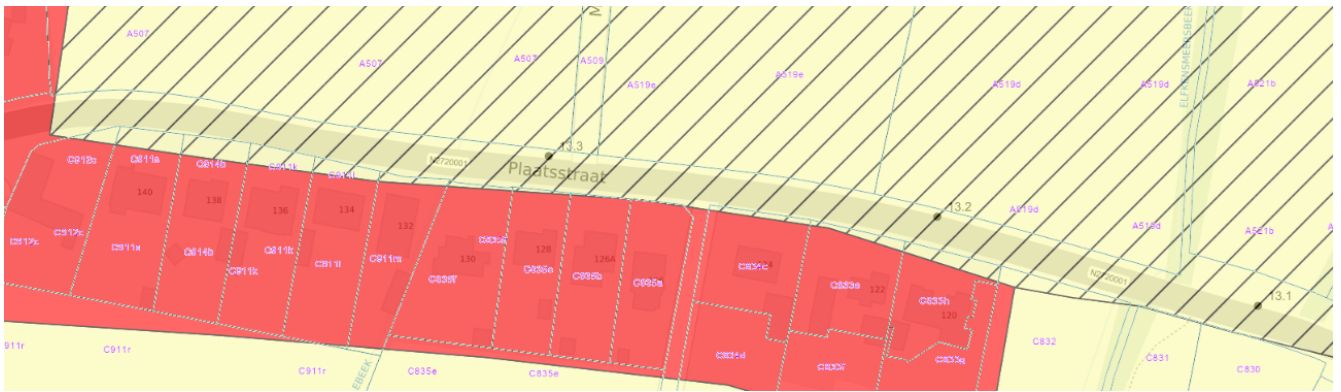
Het project wil een aantal overheidsdoelstellingen realiseren: een verkeersveilige, compacte doch robuuste rijweg met verminderde impact op de omgeving, vlotte en verkeersveiliger voetgangers- en fietsverbindingen langs de N272 die de kernen van Tollembeek en Galmaarden verbindt, met aandacht voor de landschappelijke inpassing. Daarom zijn innemingen noodzakelijk om deze onteigeningsdoelstellingen en dus het project voor het algemeen belang zo adequaat mogelijk te kunnen realiseren. Tevens worden de innemingen zo beperkt mogelijk gehouden. 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.

Innemingen 31-32-33-34-45-46-47

Aan de noordzijde (31-32-33-34) zijn het innames van percelen in landschappelijk waardevol agrarisch gebied (weiland). Deze kunnen na de innames hun functie blijven vervullen.

De beperkte innames (45-46-47) aan de zuidzijde zijn percelen in agrarisch gebied (weiland). Deze kunnen na de innames hun functie blijven vervullen. De inname is nodig om de bestaande gracht naast het nieuwe fietspad te kunnen heraanleggen.



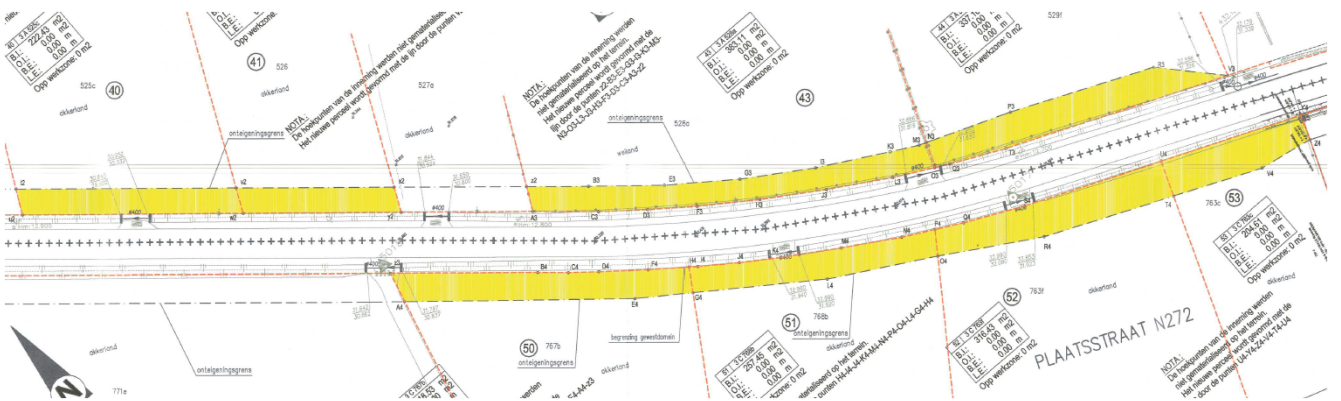


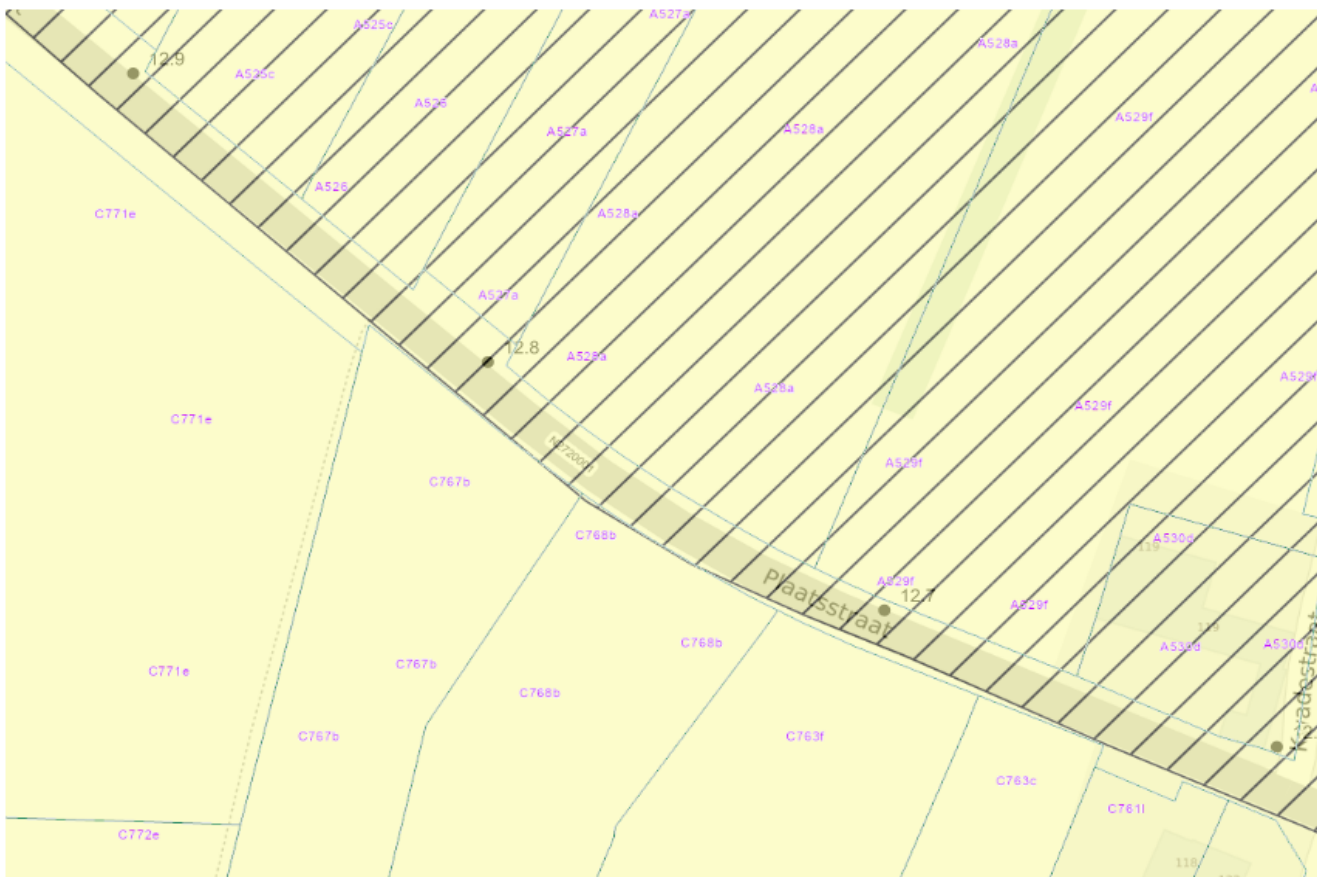
Innemingen 40-41-43-50-51-52-53

Er worden geen gebouwen onteigend.

Aan de noordzijde (40-41-43) zijn het innames van percelen in landschappelijk waardevol agrarisch gebied (weiland, akkerland). Deze kunnen na de innames hun functie blijven vervullen. De noodzaak van de onteigening is te wijten aan de aanleg van vrijliggende fietspaden en het noodzakelijke heraanleg van de bestaande gracht voor de opvang van het regenwater achter de nieuwe fietspaden. Ook de aanleg van een haltehaven met perron voor het openbaar vervoer vergt een inname (gedeeltelijk 43).

Aan de zuidzijde (50-51-52-53) zijn het innames van percelen in agrarisch gebied (weiland, akkerland). Deze kunnen na de innames hun functie blijven vervullen. De noodzaak van de onteigening is te wijten aan de aanleg van vrijliggende fietspaden en de noodzakelijke heraanleg van de bestaande gracht voor de opvang van het regenwater achter de nieuwe fietspaden. Ook de aanleg van een haltehaven met perron voor het openbaar vervoer vergt een inname (gedeeltelijk 51-52).



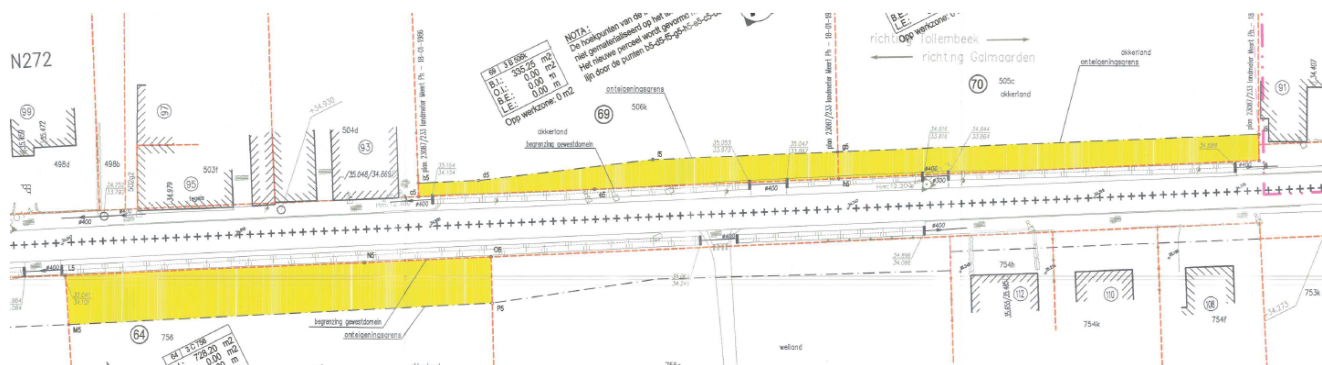


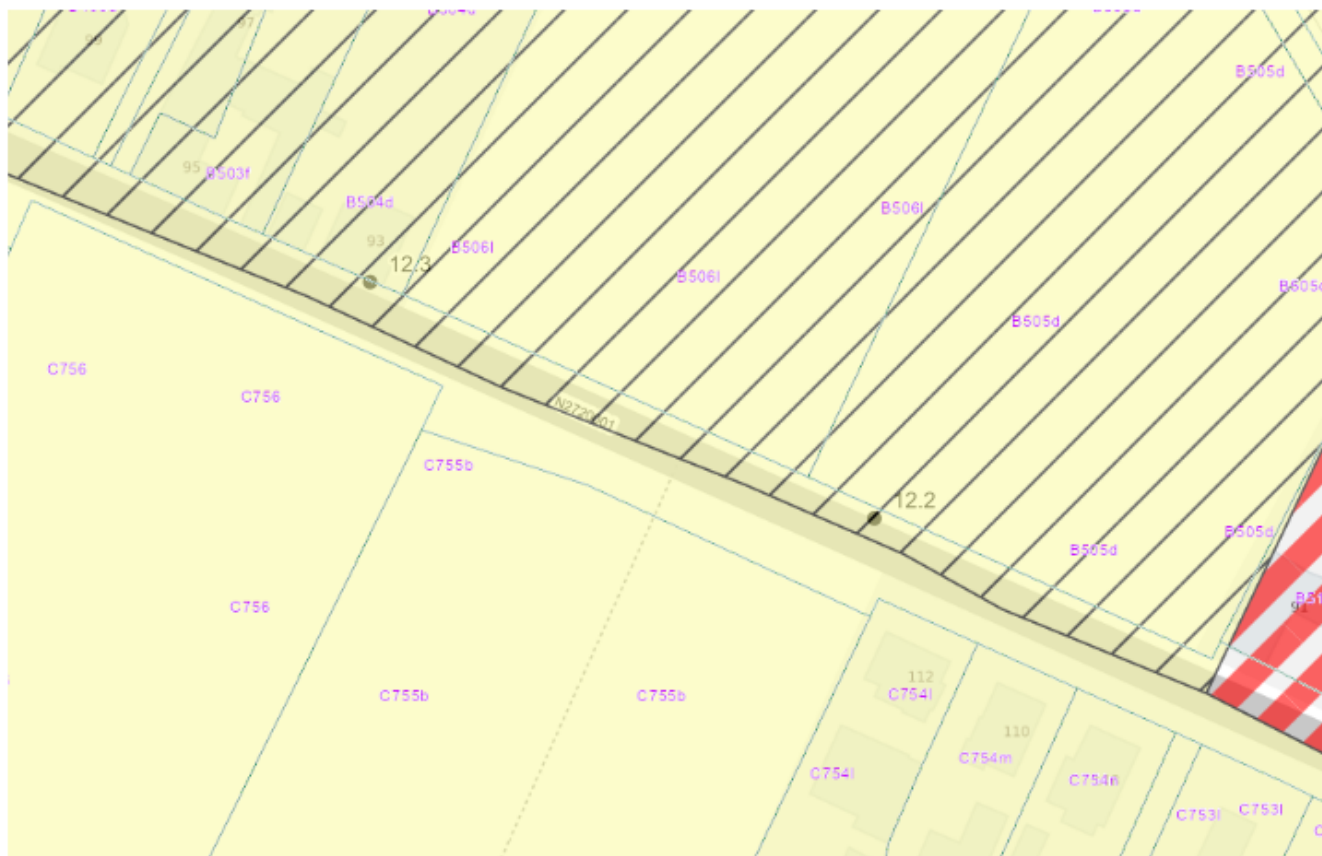
Innemingen 64-69-70

Aan de noordzijde (69-70) zijn het innames van percelen in landschappelijk waardevol agrarisch gebied (akkerland). Deze kunnen na de innames hun functie blijven vervullen. De noodzaak van de onteigening is te wijten aan de aanleg van vrijliggende fietspaden en het noodzakelijke heraanleg van de bestaande gracht voor de opvang van het regenwater achter de nieuwe fietspaden.

Aan de zuidzijde (64) is het een inname van een perceel in agrarisch gebied (weiland). Deze kan na de inname zijn functie blijven vervullen.

De noodzaak van de onteigening is te wijten aan de aanleg van vrijliggende fietspaden. Ook is er een kleine asverschuiving naar het zuiden om de onteigeningen van 3 woningen (huisnummers 93, 95 en 97) te vermijden. Samen de aanleg van vrijliggende fietspaden en de noodzakelijke heraanleg van de bestaande gracht voor de opvang van het regenwater achter de nieuwe fietspaden aan de zuidzijde, bepaalt dit deze inname.





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

Globaal gezien worden op indicatieve wijze volgende realisatietermijnen vooropgesteld.

De start van de werkzaamheden wordt beoogd vanaf het voorjaar 2026. Het einde van de werkzaamheden wordt beoogd in het najaar 2027. Aan de overschrijding van deze termijn kan geen enkel rechtsgevolg verbonden worden.

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

- Indienen aanvraag omgevingsvergunning: najaar 2024
- Opmaak definitief ontwerp en bestek: voorjaar 2025
- Aanbesteden overheidsopdracht werken: najaar 2025
- Sluiten overeenkomst overheidsopdracht werken: voorjaar 2026
- Start uitvoering werken: voorjaar 2026
- Voorziene einde uitvoering werken: najaar 2027

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

De ontwerpplannen worden bijgevoegd als bijlage.

4. BIJLAGEN

Volgende bijlagen worden aan deze projectnota toegevoegd:

- Ontwerpplannen Deel 1 – 2 – 3
- Projectnota N272 2009

Opgemaakt door ir. Raf Van den Broeck

Projectmanager

Gezien om gevoegd te worden bij het voorlopig onteigeningsbesluit van

Lydia Peeters

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken