

////////////////////////////////////

////////////////////////////////////



INHOUDSOPGAVE

1	Projectbeschrijving	3
1.1	Situering van het projectgebied	3
1.2	Omschrijving van de te realiseren werken	3
1.3	Projectdoelstelling	4
2	Doelstelling van algemeen nut en onteigeningsnoodzaak	4
2.1	Doelstelling van algemeen nut	4
2.2	Noodzaak van het onteigeningsdoel	4
2.3	Noodzaak van de onteigening als middel	5
2.4	Noodzaak voor wat betreft het voorwerp van de onteigening	6
	Gedeelte tussen brug N718 en spoorwegovergang	6
3	Realisatietermijn en realisatievoorwaarden voor de uitvoering van de werken en beheersmodaliteiten van het openbaar domein	7
3.1	Realisatietermijnen voor de werken	8
3.2	Realisatievoorwaarden voor de werken	8
3.3	Beheersmodaliteiten van het openbaar domein	8
4	Projectplan	9
5	Bijlagen	9

1 PROJECTBESCHRIJVING

1.1 SITUERING VAN HET PROJECTGEBIED

Het projectgebied onderhevig aan onteigeningen situeert zich in Sint-Truiden, ter hoogte van de N722 Hasseltsesteenweg en dit vanaf de brug met de N718 (kmpt. 11,460) tot aan de rotonde met Meveren-Centrum/Terbiest (kmpt. 12,700).

1.2 OMSCHRIJVING VAN DE TE REALISEREN WERKEN

Ter hoogte van het projectgebied geldt momenteel een snelheidsregime van 70 km/uur. Dit weggedeelte bevindt zich buiten de bebouwde kom. Volgens het Vademecum fietsvoorzieningen dienen er vrijliggende fietspaden aangelegd te worden bij een snelheidsregime van 70 km/uur. De aanleg van vrijliggende fietspaden betekent dat deze middels een tussenberm van minstens 1 meter van de rijweg afgescheiden zijn.

Aangezien de bebouwing enkele honderd meters voor de rotonde (kmpt. 12,250-12,660) dicht tegen de rijweg staat, zou het niet mogelijk zijn om hier vrijliggende fietspaden te voorzien zonder de aanwezige woningen te onteigenen. Om die reden wordt er hiervoor gekozen om het snelheidsregime in deze zone in de toekomst te beperken tot 50 km/uur. Bijgevolg kunnen de innames tot een minimum beperkt blijven en hoeven er geen woningen onteigend te worden.

Ook de bushaltes (Meveren Overweg en Meveren Kruispunt) zullen in het kader van dit project heraangelegd worden. Bij een snelheidsregime van 70 km/uur of meer dienen er haltehavens voorzien te worden zodanig dat de bus buiten de rijweg kan halteren. Dit is het geval voor de halte Meveren Overweg. Ter hoogte van de halte Meveren Kruispunt komt de toekomstige maximumsnelheid op 50 km/uur te liggen. Bij dit snelheidsregime kan de bus op de rijweg halteren. Dit heeft tevens tot gevolg dat de innames daar waar de beschikbare ruimte gering is, beperkt kunnen worden. Beide haltes zullen mindervalidentoegankelijk 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. Bovendien worden de haltes uitgerust met halteaccommodatie (schuilhuisje, fietsenrekken, enz). Een uitzondering hierop is de halte Meveren Overweg aan de noordzijde van de weg. Om de impact van de onteigening zo klein mogelijk te houden, werd er daar voor geopteerd om de halteaccommodatie niet te voorzien.

Tegelijkertijd met de aanleg van de fietspaden zal ook een gescheiden rioleringsstelsel aangelegd worden. Dit betekent dat er een vuilwaterafvoer en een regenwaterafvoer zal aangelegd worden.

Ter hoogte van de brug van de N718 wordt aangesloten op de aanliggende fietspaden die in het kader van een volgende fase van dit project aangelegd zullen worden. Na deze brug worden de fietspaden zo veel mogelijk vrijliggende aangelegd.

Ter hoogte van de huidige aansluitingen Schoolstraat/Grammerode en N718 worden de aansluitingen van de Schoolstraat en N718 gecombineerd tot één kruispunt. In de huidige situatie sluit de N718 immers vrij schuin aan op de N722. Bovendien is de aansluiting zeer breed. Op deze nieuwe gecombineerde aansluiting wordt in de middenberm op de N722 een opstelstrook voorzien voor het verkeer dat richting Schoolstraat of richting N718 wil rijden. Middeneilanden zorgen voor een veilige oversteek voor fietsers. Ook de bushalte Melveren-Overweg wordt op deze locatie voorzien.

Aan de overgang naar het snelheidsregime van van 70 km/uur naar 50 km/uur (kmpt. 12,300) wordt een poorteffect gecreëerd om de weggebruiker er op attent te maken dat hij overgaat naar een ander snelheidsregime. Dit poorteffect bestaat uit een middengeleider.

Vervolgens worden de fietspaden, zoals eerder aangehaald, aanliggend in de zone 50 km/uur. De fietspaden hebben een breedte van 2 meter. Aan de rotonde worden de fietspaden wel vrijliggend van de rotonde om de veiligheid voor de fietsers te verhogen. Deze rotonde staat immers op de dynamische lijst van gevaarlijke punten.

1.3 PROJECTDOELSTELLING

De hoofddoelstelling van dit project is het vergroten van het fietsgebruik en het veiliger maken van de fietsbewegingen.

Eveneens is er als doel om de bushaltes gebruiksvriendelijker te maken. Voor het openbaar vervoer worden daarom ruime en toegankelijke bushaltes voorzien. De inrichting en locatie van de haltes is in overleg met De Lijn goedgekeurd.

Voor het autoverkeer worden een aantal snelheidsremmende maatregelen genomen. Zo wordt het rechtlijnige uit de weg gehaald met poortconstructie aan de overgang tussen 50km/uur en 70 km/uur..

2 DOELSTELLING VAN ALGEMEEN NUT EN ONTEIGENINGSNOODZAAK

2.1 DOELSTELLING VAN ALGEMEEN NUT

Algemeen

Dit project heeft als voornaamste doelstellingen het verhogen van het fietsgebruik, het verbeteren van de verkeersleefbaarheid voor de omwonenden en het verhogen van de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers en in het bijzonder de fietsers.

Met de realisatie van conforme fietspaden wordt eveneens het rijcomfort voor de fietser verhoogd. Hierdoor zal het fietsgebruik verhogen.

2.2 NOODZAAK VAN HET ONTEIGENINGSDOEL

Tegelijkertijd met de aanleg van de fietspaden zal ook een gescheiden rioleringsstelsel aangelegd worden. Dit betekent dat er een vuilwaterafvoer en een regenwaterafvoer zal aangelegd worden.

Ook zullen alle bushaltes in het kader van dit project heraangelegd worden. Bij een snelheidsregime van 70 km/uur of meer dienen er haltehavens voorzien te worden zodanig dat de bus buiten de rijweg kan halteren. De haltes zullen mindervalidentoegankelijk aangelegd worden conform de ontwerprichtlijnen van De Lijn. Ter hoogte van deze bushaltes worden een mindervalidentoegankelijk perron gemaakt dat

bovendien voldoende breed is om als rolstoelgebruiker op een comfortabele manier van en op de bus te rijden. Bovendien wordt de halte uitgerust met halteaccomodaties (schuilhuisje, fietsenrekken, enz.). Ter hoogte van deze uitwijkhavens voor de bus, zal het fietspad eveneens dienen uit te wijken en rond het busperron dienen aangelegd te worden. De beschikbare ruimte binnen het openbaar domein is echter niet voldoende om dit te kunnen voorzien. Vandaar dat er innames nodig zijn langs de N722.

Bij een snelheidsregime van 70 km/uur dienen er volgens het Vademecum fietsvoorzieningen vrijliggende fietspaden aangelegd worden. De aanbevolen breedte van deze enkelrichtingsfietspaden is volgens het Vademecum 2 meter breed.

De fietspaden worden bij een snelheidsregime van 70 km/uur vrijliggend aangelegd, dit wil zeggen dat er een tussenberm is tussen de rand van de rijweg en de enkelrichtingsfietspaden. De tussenberm wordt aan een breedte voorzien van 1,70 meter zodanig dat deze breed genoeg is om er groenvoorzieningen, verkeersborden, of openbare verlichting in te kunnen voorzien.

Om al deze wegeninfrastructuurwerken te kunnen realiseren, 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 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 N722 Hasseltsesteenweg en een herinrichting van de bijhorende kruispunten op de aansluitende (gewest)wegen, 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.

2.4 NOODZAAK VOOR WAT BETREFT HET VOORWERP VAN DE ONTEIGENING

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.

Gedeelte tussen brug N718 en spoorwegovergang

Op dit gedeelte van de N722 worden de fietspaden conform en vrijliggend gemaakt. Het minimale dwarsprofiel bestaat hier uit 6 meter 60 rijweg met aan beide zijden een goot, tussenberm, fietspad en berm/voetpad. De voorgestelde dwarsprofielen zijn tevens nodig om gescheiden riolering aan te leggen, voldoende ruimte te hebben voor nutsleidingen, de beplanting voldoende wortelruimte te geven en de fietspaden naar de conforme breedte te brengen. Ook wordt altijd vermeden om putdeksels in de rijweg te hebben, aangezien dit de duurzaamheid vermindert. Het huidige openbaar domein is te klein om de hierboven aangehaalde infrastructuur in te passen, hetgeen leidt tot onderstaande innames. Ter hoogte van de spoorwegovergang wordt het fietspad aan de noordzijde tijdelijk naar de rijweg toe gebracht om de impact van de onteigening, namelijk op de aanwezige bebouwing, zo klein mogelijk te houden.

Gedeelte tussen spoorwegovergang en aansluiting met N718

Op dit gedeelte van de N722 ligt het fietspad aan de noordzijde nog steeds aanliggende om de impact van onteigening op de aanwezige bebouwing te beperken. Aan de zuidzijde worden de conforme vrijliggende fietspaden verder doorgetrokken. Het te realiseren dwarsprofiel past niet in het huidige openbaar domein, hetgeen leidt tot onderstaande innames. Net voor de aansluiting met de schoolstraat/N718 wordt een haltehaven aan de noordkant ingepast. Hoewel dit tot relatief grote innames leidt, was dit, gezien de vele randvoorwaarden (zie Projectnota in bijlage) met betrekking tot deze haltehaven, de voorkeurslocatie. Om de impact te beperken, werd ervoor gekozen op deze plaats geen halteaccommodatie te voorzien. Aan de zuidzijde wordt op dit gedeelte het fietspad tijdelijk aanliggend gemaakt omwille van de aanwezige bebouwing. Vervolgens zal de zuidzijde van de N722 uitbuigen richting N718 ter hoogte van het kruispunt. Er worden linksafslagstroken en twee middeneilandjes voorzien om de oversteek voor fietsers veiliger te maken.

Gedeelte tussen aansluiting met N718 en overgang naar 50 km/u

Aan de zuidzijde wordt net na de aansluiting van de N718 een haltehaven voorzien. Door deze in te passen op de plaats waar de N718 momenteel aansluit, worden bijkomende verwervingen hier vermeden. Verder richting Sint-Truiden wordt opnieuw een dwarsprofiel met vrijliggende fietspaden aangehouden. Het minimale dwarsprofiel bestaat hier uit 6 meter 60 rijweg met aan beide zijden een goot, tussenberm, conform fietspad en berm/voetpad. Het huidige openbaar domein is te klein om de infrastructuur in te passen, hetgeen leidt tot onderstaande innames. De innames 34-38 dienen iets groter te zijn om het aanwezige hoogteverschil op te vangen.

Gedeelte tussen overgang naar 50 km/u en rotonde Melveren

Om de overgang van het snelheidsregime van 70 km/u naar 50 km/u te markeren, wordt een poorteffect gecreëerd door middel van een middeneiland. Om de impact hiervan zo klein mogelijk te houden, werd dit middeneiland zo ver mogelijk van de rotonde en omliggende gesloten bebouwing gelegd. Op die manier kan het middeneiland zelf ingepast worden zonder al te grote innemingen. Bijkomend zorgt het aanliggende fietspad bij het snelheidsregime van 50 km/u er ook voor dat de onteigeningen daarvoor beperkt blijven.

Verderop zorgt een open gracht voor relatief grote innames aan de zuidzijde van de rijbaan (innames 18 en 19). Echter, zijn dit al publieke gronden waardoor de impact hiervan kleiner is dan in het geval waar private woningen en/of voortuinen onteigend zouden moeten worden. Op het laatste gedeelte aan de rotonde is de bebouwing dicht aan de rijweg gelegen. Dit was één van de redenen om hier een aanliggend fietspad, en dus een snelheidsregime van 50 km/u, te voorzien. Daardoor blijven de innames beperkt. Er moeten wel nog twee bushaltes voorzien worden. Conform het snelheidsregime, kunnen dit haltes zijn waarbij gehalteerd wordt op de rijbaan. Dit zorgt voor minder onteigeningen dan haltehavens. Bovendien werden de bushaltes ingetekend daar waar de impact op de bebouwing het kleinst is.

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 is afhankelijk van de beschikbare budgetten in het GIP (Geïntegreerd Investeringsprogramma).

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

- Aanvraag omgevingsvergunning
- Opmaak definitief ontwerp en bestek
- Aanbesteden overheidsopdracht werken
- Sluiten overeenkomst overheidsopdracht werken
- Start uitvoering werken: na realisatie van de grondverwervingen en het verkrijgen van de omgevingsvergunning

3.2 REALISATIEVOORWAARDEN VOOR DE WERKEN

Volgende materialen worden gebruikt :

- Rijweg in asfaltverharding
- Fietspaden in asfalt
- Kantopsluitingen rijweg en straatgoten in beton
- Overrijdbare middengeleiders in printbeton
- toegangen tot privé-percelen in betonstraatstenen
- groenvoorzieningen (hagen, gras, bosgoed)
- parkeerplaatsen in betonstraatstenen
- toegankelijke bushaltes : perron in betonstraatstenen met ductiele geleiding.

3.3 BEHEERSMODALITEITEN VAN HET OPENBAAR DOMEIN

Na voorlopige oplevering maken de wegenis (incl. fietspaden, groenvakken,...) onderdeel uit van het openbaar domein. Vanaf dan zijn de reguliere beheersmodaliteiten van het Agentschap Wegen en Verkeer van toepassing.

4 PROJECTPLAN

- grondplan wegenis 1 deel Sint-Truiden
- grondplan wegenis 2
- grondplan wegenis 3

5 BIJLAGEN

Volgende bijlagen worden aan deze projectnota toegevoegd:

1. Startnota d.d. juli 2017 en projectnota (GBC) d.d. 25.06.2020 , inclusief de verslagen van de projectstuurgroep en de kwaliteitsadviseur.
2. grondplan wegenis 1 deel Sint-Truiden - grondplan wegenis 2 - grondplan wegenis 3

Opgemaakt door ir. Katleen Loos

Projectmanager

Gezien om gevoegd te worden bij het voorlopig oteigeningsbesluit van

Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken