

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

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



**Vlaanderen**  
is Wegen en Verkeer

# INHOUDSOPGAVE

Projectbeschrijving	3
Situering van het projectgebied	3
Scenario's	4
Omschrijving van de te realiseren werken	5
Projectdoelstelling	6
Doelstelling van algemeen nut en onteigeningsnoodzaak	6
Doelstelling van algemeen nut	6
Noodzaak van het onteigeningsdoel	6
Noodzaak van de onteigening als middel	7
Noodzaak voor wat betreft het voorwerp van de onteigening	8
Realisatietermijn en realisatievoorwaarden voor de uitvoering van de werken en beheersmodaliteiten van het openbaar domein	8
Realisatietermijnen voor de werken	9
Realisatievoorwaarden voor de werken	9
Beheersmodaliteiten van het openbaar domein	9
Projectplan	10
Bijlagen	10

# 1 PROJECTBESCHRIJVING

## 1.1 SITUERING VAN HET PROJECTGEBIED

Dit project betreft de heraanleg van het kruispunt N4 Brusselsesteenweg x Reebokweg x Esdoornenlaan op het grondgebied Overijse tussen kilometerpunt 7,700 en 7,900. De gewestweg N4 is een secundaire weg type 3. Het projectgebied bevindt zich buiten bebouwde kom. De N4 Brusselsesteenweg heeft een snelheidsregime van 50 km/u. Het betreft een rechte weg die wordt geflankeerd door open bebouwing. Er is een asfaltverharding aanwezig en het wegprofiel bestaat vandaag uit 1 rijvak in elke rijrichting met linksafslagstroken om vanop de N4 de zijstraten in te rijden. Langs de N4 zijn wel fietspaden (aanliggend verhoogd) aanwezig maar geen voetpaden. Er is net voorbij het kruispunt (kant Overijse) een voetgangersoversteekplaats aanwezig die de N4 kruist. Nog iets verder richting Overijse zijn er bushaltes aanwezig langs de N4.

In beide zijstraten geldt een snelheidsregime van 50 km/u met 1 rijvak in elke rijrichting. De aansluiting van de Esdoornenlaan op de N4 wordt gefaciliteerd door een middengeleider. De wegverharding heeft een toplaag in asfalt. Op moment van beoordeling waren er in beide zijstraten geen fietspaden aanwezig. Ondertussen zijn er in de Reebokweg wel fietssuggestiestroken aangebracht.

Het kruispunt is voorrangsgeregeld. Op de noordoostelijke tak zijn verschillende parkeerplaatsen aanwezig.



## 1.2 SCENARIO'S

Sinds 2012 stelde de gemeente Overijse de vraag om verschillende kruispunten met de N4 te voorzien van een voetgangersoversteekplaats omwille van de aanwezigheid van bushaltes en een drukke gewestweg. Daarnaast oppert de gemeente een eenvoudigere toegankelijkheid van de N4 vanuit het zuiden (over de E411). Dit dossier kwam ter sprake op het moment dat ook de brug over de E411 (Burglaan) afgebroken werd, waardoor de verkeersstromen zich herschikten.

Volgens het ongevallen-GIS 2006-2008 voldeed dit kruispunt aan de criteria van 'gevaarlijk punt'. In deze periode werden volgende ongevals cijfers vastgesteld (zie ook Bijlage 3):

- Ongevallen: 11 letselongevallen (5 waarbij fietsers betrokken waren)
- Slachtoffers: 1 zwaargewonde en 15 lichtgewonden (5 lichtgewonde fietsers) – prioriteitsscore = 18 (> 15 – definitie gevaarlijk punt)
- Beknopte analyse:
  - 7 ongevallen met linksafslaande of dwarsende voertuigen (4 met fietsers, 5 voorrangsongevallen)
  - 2 ongevallen met aanrijding hindernis
  - 1 ongeval met rechtsafslaand voertuig (en met fietser, die in tegenrichting rijdt)
  - 1 onbekend

Het dossier werd 4 keer besproken op de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV):

- 31/01/2012
- 29/05/2012
- 25/09/2012 (verslag in Bijlage 4)
- 27/06/2017 (verslag in Bijlage 6)

In het PCV dossier van mei 2012 werd voorgesteld een verkeersregelininstallatie (VRI) op dit kruispunt te plaatsen. Het intensiteitscriterium werd ongeveer gehaald, maar enkel op voorwaarde dat het kruispunt als een 'losstaand' kruispunt werd beschouwd. Zoals het dienstorder voorschrijft, moet het criterium verdubbeld worden als er op minder dan 750 meter al een kruispunt met een VRI is uitgerust. Omdat het kruispunt van de N4 met de Hengstenberg verkeerslichten heeft en deze zeker moeten behouden blijven, wordt helemaal niet voldaan aan het (verdubbelde) intensiteitscriterium. Daarom besliste de PCV in mei geen VRI op het kruispunt goed te keuren.

Uit een analyse van het ongevallen-GIS 2006-2008 bleek op de PCV van 25/09/2012, (dossier 1816ter, zie Bijlage 5) echter dat het kruispunt van de N4 met de Esdoornenlaan als een gevaarlijk punt moet beschouwd worden voor deze periode (top 20 in Vlaams-Brabant qua prioriteitsscore). Op basis van de beschikbare informatie in het ongevallen-GIS over de individuele ongevallen blijkt dat een aanzienlijk aandeel van de ongevallen voorrangsongevallen zijn, waarbij in de helft van de gevallen ook fietsers betrokken zijn. Omwille van de hoge intensiteiten tijdens de spitsuren, die een VRI (bijna) verantwoorden (met abstractie van de VRI aan het kruispunt met de Hengstenberg) en het bijkomende element van de verkeersveiligheid (gevaarlijk met belangrijk aandeel voorrangsongevallen en betrokkenheid fietsers), wordt een inrichting met een verkeerslicht door de commissie goedgekeurd. Aangezien er in de zijstraten geen fietspaden aanwezig zijn, worden er geen fietsoversteekplaatsen voorzien.

Deze herinrichting biedt een antwoord aan de problemen die deel uitmaken van de aanleiding van het project.

De weerhouden uitvoeringsvariant van het project werd gekozen op basis van een analyse die uitgevoerd werd door de cel verkeer en die terug te vinden is onder paragraaf "7. VOORSTEL EN MOTIVATIE CEL VERKEER" in het dossier besproken op de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid van 27 juni 2017 (zie het dossier VT/PCV/OVE/N4/1816quater in Bijlage 7).

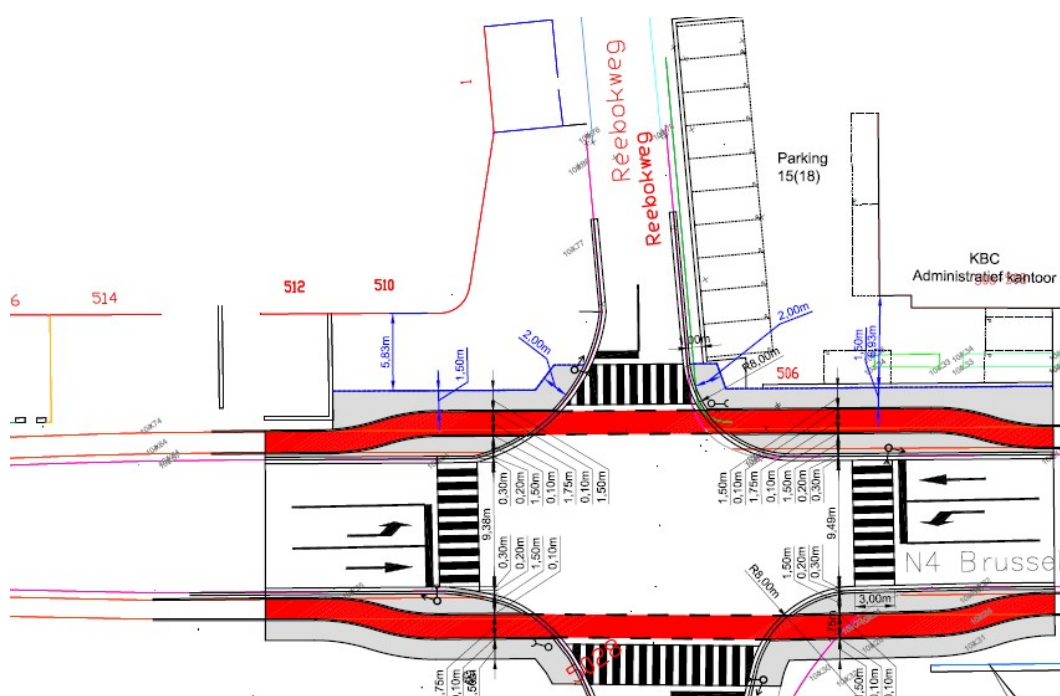
Daarin wordt een alternatief scenario uitgewerkt waarin geen grondinnames vereist zijn. Echter, dit scenario gaat uit van het opheffen van de bestaande linksafslagstroken. Gezien er toch een behoorlijk aandeel verkeer links afslaat vanuit het oosten naar het zuiden, toont de conflictbelasting van de cel verkeer (zie Bijlage 7) aan dat de afwikkeling in dat geval zeer matig zal verlopen. Bijkomend is en blijft de N4 als secundaire weg type 3 een belangrijke as voor openbaar vervoer. Ook in dat opzicht is het alternatieve scenario niet wenselijk, aangezien het tot bijkomende verliestijden voor de bus zal zorgen.

In het te verkiezen scenario is het plaatsen van de nodige palen voor de verkeerslichten niet mogelijk zonder grondinname te doen, meer bepaald aan de noordzijde van het kruispunt. De finaal weerhouden uitvoeringsvariant is als meest positief naar voren gekomen om de projectdoelstelling 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 gezien de keuze genomen werd na afweging van de verschillende alternatieven geen discussie mogelijk zijn.

### 1.3 OMSCHRIJVING VAN DE TE REALISEREN WERKEN

Het project voorziet in de realisatie van een VRI op het bestaande kruispunt N4 Brusselsesteenweg x Reebokweg x Esdoornenlaan. Om de nodige palen voor de verkeerslichten ruimtelijk te kunnen inpassen, moeten ook de aanliggende fiets- en voetpaden verplaatst worden. Dit zowel aan de noord- als zuidzijde van de gewestweg, waar de fiets- en voetpaden meer noordelijk, respectievelijk zuidelijk, komen te liggen. Op alle vier de armen van het kruispunt worden oversteekplaatsen voor voetgangers voorzien in de vorm van zebrapaden. In de richting van de gewestweg worden tevens oversteekplaatsen voor fietsers voorzien.

Het ontwerpplan wordt toegevoegd in Bijlage 2.



## **1.4 PROJECTDOELSTELLING**

Het vernoemde kruispunt van deze gewestweg N4 is in het verleden al meermaals geconfronteerd geweest met ongevallen. De doelstelling van het project is dan ook het verhogen van de verkeersveiligheid in het algemeen. De aanwezigheid van een verkeersregelinstallatie zal conflicterende verkeersstromen, ongeacht hun modus, scheiden waardoor de kans op ongevallen daalt. Daarenboven wordt de zwakke weggebruiker duidelijker in het wegbeeld gebracht door zebapaden en uitknikkende fietspaden, hetgeen de veiligheid van die zwakke weggebruiker ten goede komt. Uiteindelijk is het doel om het aantal ongevallen op dit kruispunt in zijn totaliteit naar beneden te brengen.

## **2 DOELSTELLING VAN ALGEMEEN NUT EN ONTEIGENINGSNOODZAAK**

### **2.1 DOELSTELLING VAN ALGEMEEN NUT**

Uit het bovenstaande blijkt dat de werken als onteigeningsdoel een verbetering van de verkeersveiligheid beogen 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. 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 en derhalve ten algemene nutte is.

### **2.2 NOODZAAK VAN HET ONTEIGENINGSDOEL**

De hoge ongevalscijfers maken van het kruispunt N4 Brusselsesteenweg x Reebokweg x Esdoornenlaan een gevaarlijk punt. Aangezien de statistieken aangeven dat dit punt gevaarlijk blijft (zie Bijlage 3), is het wenselijk de situatie aan te pakken en bijkomende slachtoffers te vermijden. Om het probleem niet te laten aanslepen, werd op de PCV van 25/09/2012 beslist om een VRI te plaatsen.

Door de herinrichting van de gewestweg N4 wordt een betere verkeersveiligheid nagestreefd zodat in de toekomst het aantal ongevallen op dit kruispunt kan dalen. Het project voorziet in een VRI die in de toekomst de voorrang zal regelen. Duidelijk zichtbare voetgangersoversteekplaatsen in vier richtingen, en fietsoversteekplaatsen in de twee hoofdrichtingen, worden mee in de lichtenregeling opgenomen. Door de aanwezigheid van een VRI zullen bestuurders in de hoofdrichting verplicht zijn te stoppen voor een rood licht, en voorrang te verlenen aan verkeer uit de zijstraten of overstekende voetgangers. Bovenstaande redenen bieden een oplossing voor het gestelde verkeersveiligheidsprobleem.

Voor de aanpassing van het kruispunt worden enkel innemingen gedaan die noodzakelijk zijn voor de plaatsing van de VRI en de aanpassingen die hiervoor nodig zijn aan fiets- en voetpad. Bijgevolg worden de innemingen tot een **strikt minimum** beperkt.

Om al deze wegeninfrastructuurwerken te kunnen realiseren en nadien het onderhoud en het beheer daarvan duurzaam te kunnen blijven garanderen is de gedwongen verwerving van de op de onteigeningsplannen (zie Bijlage 1) 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 enkel maar kan 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 herinrichting van de gewestweg N4, maar vervolgens ook een duurzaam beheer en onderhoud daarvan mogelijk te maken.

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 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 weerhouden uitvoeringsvariant van het project werd gekozen op basis van een analyse die uitgevoerd werd door de cel verkeer en die terug te vinden is onder paragraaf "7. VOORSTEL EN MOTIVATIE CEL VERKEER" in het dossier besproken op de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid van 27 juni 2017 (zie het dossier VT/PCV/OVE/N4/1816quater in Bijlage 7).

Daarin wordt gesteld dat het plaatsen van de nodige palen voor de verkeerslichten in de huidige configuratie niet mogelijk is zonder grondinname te doen, meer bepaald aan de noordzijde van het kruispunt. 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 gezien de keuze genomen werd na afweging van de verschillende alternatieven geen discussie mogelijk zijn.

## **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 wordt beoogd zo snel mogelijk na het afronden van de onteigeningen (indicatief: begin 2022) Het einde van de werkzaamheden wordt beoogd uiterlijk tegen zomer 2022.

### **3.2 REALISATIEVOORWAARDEN VOOR DE WERKEN**

- Het ontwerp(proces) voldoet aan de voorwaarden beschreven in het mobiliteitsdecreet en bijhorend mobiliteitsbesluit;
- De uitvoering gebeurt in overeenstemming met het standaardbestek 250, standaardbestek 260 alsook de Code van Goede Praktijk (VMM) van toepassing op het ontwerp van de rioleringen;
- Het Agentschap Wegen en Verkeer is bij realisatie eigenaar van de gronden waarop het zijn werken uitvoert;
- De gronden die verworven worden voor de realisatie van de werken dienen ingelijfd te worden in het openbaar domein;
- Concrete afspraken op niveau van iedere innemingen kunnen worden bepaald in de akten en moeten worden nageleefd;
- De nodige budgetten zijn voorzien voor het aanstellen van een aannemer.

### **3.3 BEHEERSMODALITEITEN VAN HET OPENBAAR DOMEIN**

Het Agentschap Wegen en Verkeer staat als eigenaar in voor het dagelijks onderhoud en beheer van de gronden in zijn eigendom. Het beheer wordt gedaan volgens het goede huisvaderprincipe en bestaat in grote lijnen uit:

- Het onderhouden van wegverhardingen;
- Het onderhouden van groenvoorzieningen;
- Het nemen van maatregelen bij sneeuw of ijzel;
- Het onderhouden van waterafvoerelementen en riolering (vaak geregeld in samenwerkingsovereenkomsten met de betrokken gemeente of rioolbeheerders);
- Het beheren en onderhouden van elektromechanische weguitrustingen;
- Het beheren van het openbaar domein en de bijbehorende erfdienstbaarheden zoals rooilijnen en bouwlijnen cfr. het rooilijndecreet alsook het verlenen van toelatingen voor het gebruik van het openbaar domein cfr. het retributiebesluit;
- Het verstrekken van adviezen bij omgevingsvergunningsaanvragen;
- Het verlenen van vergunningen en toelatingen aan nutsmaatschappijen;

In ieder geval dient het project beheerd te worden door een publiekrechtelijke entiteit, die de nodige maatregelen kan nemen voor de verkeersveiligheid en doorstroming.

## 4 PROJECTPLAN

Een projectplan wordt als bijlage toegevoegd.

## 5 BIJLAGEN

Volgende bijlagen worden aan deze projectnota toegevoegd:

- De onteigeningsplannen, opgemaakt overeenkomstig artikel 11 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017.
- Het ontwerpplan
- Ongevalsestatistieken uit het ongevallen-GIS voor de periode 2006-2017.
- Het uittreksel uit het verslag van de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid van 25 september 2012.
- Het dossier 1816ter, besproken op de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid van 25 september 2012.
- Het uittreksel uit het verslag van de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid van 27 juni 2017.
- Het dossier 1816quater, besproken op de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid van 27 juni 2017.

*Opgemaakt door ing. Mieke Pappaert*

*Projectmanager*

*Gezien om gevoegd te worden bij het voorlopig onteigeningsbesluit van*

*Lydia Peeters  
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken*