



# INHOUDSOPGAVE

Projectbeschrijving	3
Situering van het projectgebied	3
Scenario's	4
Omschrijving van de te realiseren werken	4
Projectdoelstelling	7
Doelstelling van algemeen nut en onteigeningsnoodzaak	9
Doelstelling van algemeen nut	9
Noodzaak van het onteigeningsdoel	9
Noodzaak van de onteigening als middel	11
Noodzaak voor wat betreft het voorwerp van de onteigening	12
Realisatietermijn en realisatievoorwaarden voor de uitvoering van de werken en beheersmodaliteiten van het openbaar domein	13
Realisatietermijnen voor de werken	13
Realisatievoorwaarden voor de werken	13
Beheersmodaliteiten van het openbaar domein	13
Projectplan	14
Bijlagen	14

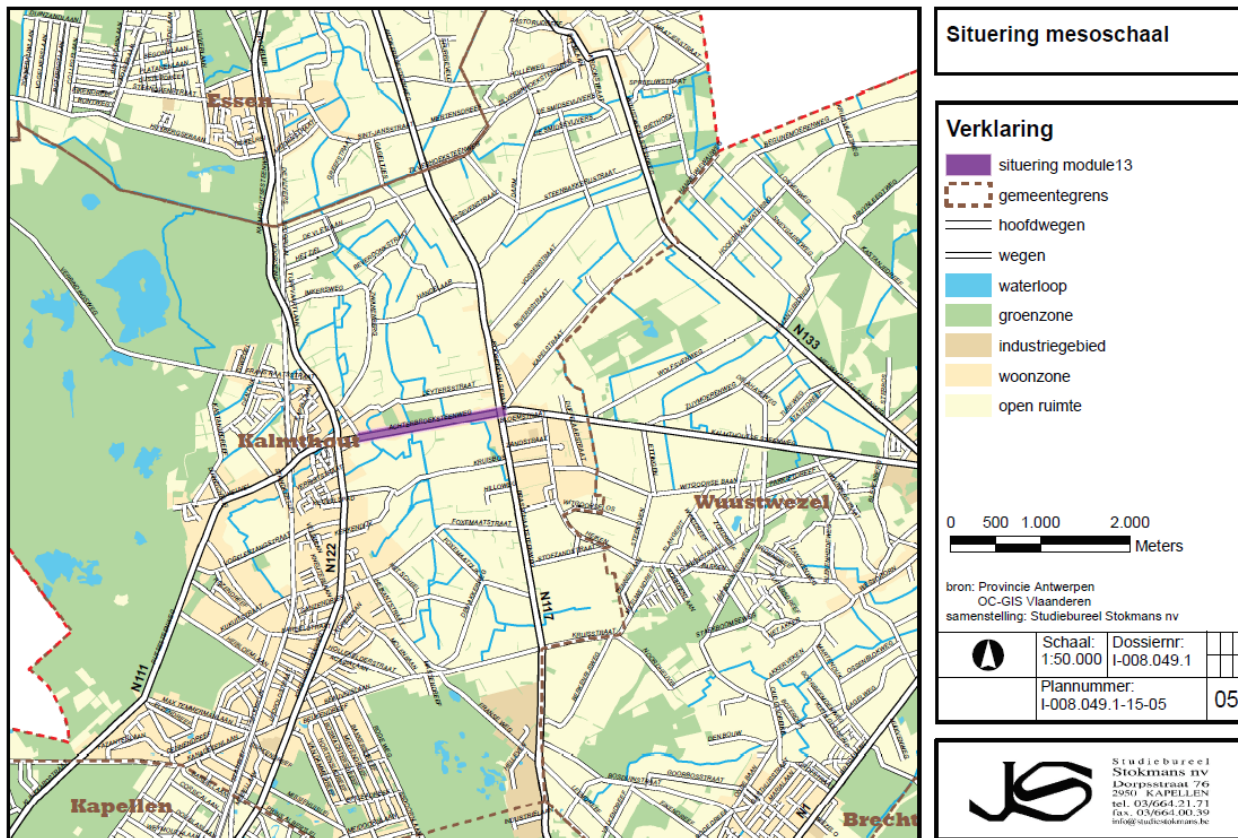
# 1 PROJECTBESCHRIJVING

## 1.1 SITUERING VAN HET PROJECTGEBIED

Macroschaal: De gemeente Kalmthout is gelegen in het noordwesten van de provincie Antwerpen. De gemeente Kalmthout ligt ten noordoosten van de stad Antwerpen en ten oosten van de Antwerpse Haven. De gemeente Kalmthout wordt begrensd door de gemeente Essen in het noorden, de gemeente Wuustwezel in het oosten, de gemeente Kapellen in het zuiden en de Nederlandse gemeente Woensdrecht in het westen. De gemeente Kalmthout wordt ontsloten door enkele belangrijke infrastructuren: de N122, de N117, de N133 en de spoorlijn Antwerpen-Roosendaal.

Mesoschaal: De Achterbroeksteenweg-Kalmthoutsesteenweg (N111) verbindt volgende woonkernen: Putte (Stabroek/Kapellen) - Kalmthout Dorp, Achterbroek en Wuustwezel. Het projectgebied bestaat uit het oostelijk gedeelte van de Achterbroeksteenweg tussen de Groeneweg en Beekdal.

Microschaal: Het traject van de Module 13, langsheen de Achterbroeksteenweg-Kalmthoutsesteenweg (N111) tussen de Groeneweg en het kruispunt in Achterbroek, heeft een totale lengte van 1,6 km. De globale gewenste fietsverbinding tussen de Groeneweg en de gemeentegrens tussen Kalmthout en Wuustwezel kent een afstand van 2,5 km. Het projectgebied bevindt zich in het westelijk gedeelte van dit traject en heeft een totale lengte van ongeveer 850m.



De N111 (gedeelte tussen N11 (kern Kalmthout) en N117 (kern Achterbroek)) wordt geselecteerd als secundaire weg type II, met als doel een westelijke ontsluiting te voorzien en verbinding te maken met het havengebied.

De N111 (gedeelte tussen Wuustwezel tot kruispunt Achterbroek) wordt geselecteerd als lokale verbindingsweg type I.

## 1.2 SCENARIO'S

Daar er over het grootste gedeelte van het traject langs beide zijden van de N111 bebouwing (vnl. woningen) voorkomt, wordt er geen scenario met bv. dubbelrichtingsfietspad langs de noord- of zuidzijde van de N111 voorgesteld. Er wordt één scenario met enkelrichtingsfietspaden langs elke zijde van de N111 naar voren geschoven. Dit scenario voorziet een enkelrichtingsfietspad langs beide zijden van de N111. De enkelrichtingsfietspaden worden in de 70 km/u zone vrijliggend voorzien.

Langs beide zijden van de Achterbroeksteenweg zal tussen de bestaande fietspaden van de kern van Kalmthout en Beekdal een enkelrichtingsfietspad worden aangelegd. Naar algemene principes uit de vademecums, voorkomen van snelheidsregime, ruimtelijke opbouw van de N111 en randvoorwaarden vanuit verschillende actoren wordt er buiten de bebouwde kom een vrijliggend enkelrichtingsfietspad en binnen de bebouwde kom een aanliggend fietspad voorzien. Binnen de bebouwde kom kan dit fietspad vrijliggend voorkomen daar het door een parkeerstrook van de rijbaan kan gescheiden worden. Er dient extra aandacht geschonken te worden aan de overgangen tussen 70km-zone en bebouwde kom en de kruispunten.

### 1.3

## OMSCHRIJVING VAN DE TE

### REALISEREN WERKEN

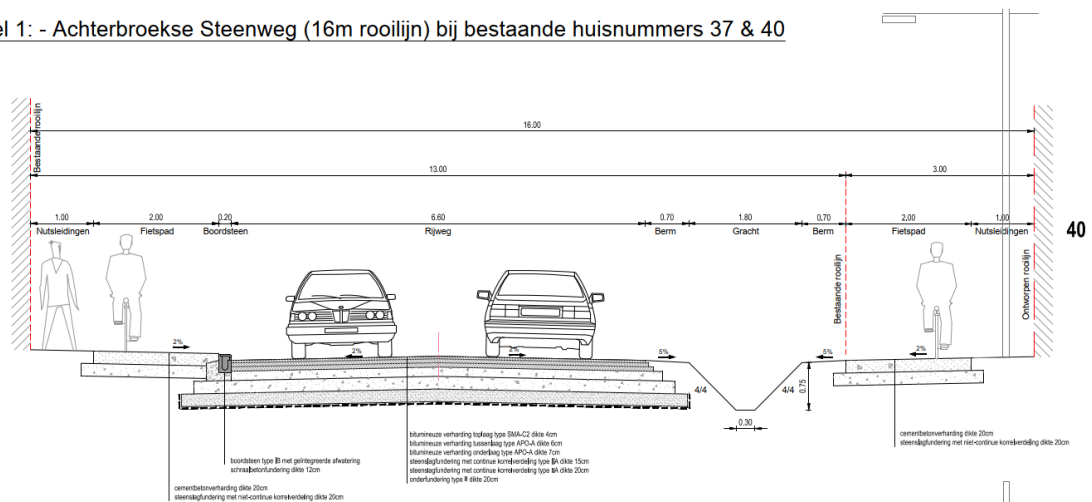
Er wordt een enkelrichtingsfietspad langs beide zijden van de N111 aangelegd. De enkelrichtingsfietspaden worden in de 70 km/u zone vrijliggend voorzien.

Er wordt bij de verschillende typedwarsprofielen uitgegaan van verschillende ontworpen rooilijnbreedtes. Waar mogelijk wordt de bestaande rooilijn verlegd met maximum 3 meter aan iedere zijde van de rijweg, zodat er overall ruimte ontstaat voor de aanleg van fietspaden van 2,0m. Hierbij wordt rekening gehouden dat er geen onteigeningen van woningen worden uitgevoerd. In dit deelgebied zijn er 4 verschillende typedwarsprofielen:



Typedwarsprofiel 1: - Achterbroekse Steenweg (16m rooilijn) bij bestaande huisnummers 37 & 40

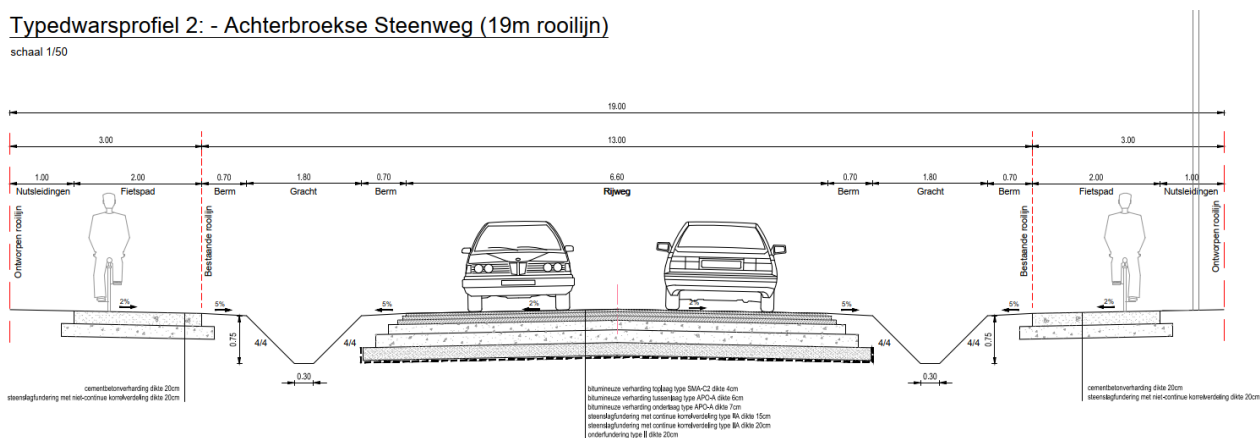
schaal 1/50



Dit typedwarsprofiel wordt toegepast ter hoogte van de huisnummers 37 & 40, waar de ontworpen rooilijnbreedte 16,00 m bedraagt. Hiervoor dient er aan de zuidzijde 3 meter onteigend te worden. De bestaande gracht aan de zuidzijde van de rijweg wordt verlegd, waardoor het fietspad aan deze kant tussen de grachten en de ontworpen rooilijn komt te liggen. De fietspaden langs beide zijden hebben een breedte van 2,0 m in plaats van de voorkeursbreedte van 1,75 m. Dit om de veiligheid en het comfort van de fietser te verhogen op deze functionele route van het BFF.

## Typedwarsprofiel 2: - Achterbroekse Steenweg (19m rooilijn)

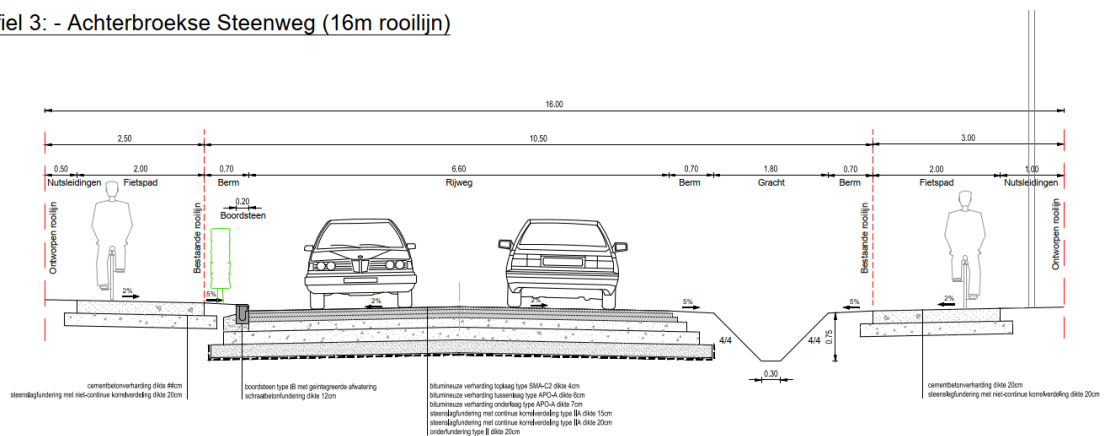
schaal 1/50



Dit typedwarsprofiel wordt toegepast op de segmenten waar de ontworpen rooilijnbreedte 19,00 m bedraagt. Hiervoor dient er langs beide zijde van de rijweg 3 meter onteigend te worden. Er wordt langs beide kanten van de rijweg een schuwzone van 1,0 m voorzien tussen het fietspad en de bebouwing. Deze schuwzones zijn conform het vademecum fietsvoorzieningen. Tussen het fietspad en de gracht wordt langs beide zijden een berm van 0,70 m voorzien. Deze schuwzone benadert de aanbevolen breedte van 0,75 m en is ruim breder dan de minimale breedte van 0,50 m.

## Typedwarsprofiel 3: - Achterbroekse Steenweg (16m rooilijn)

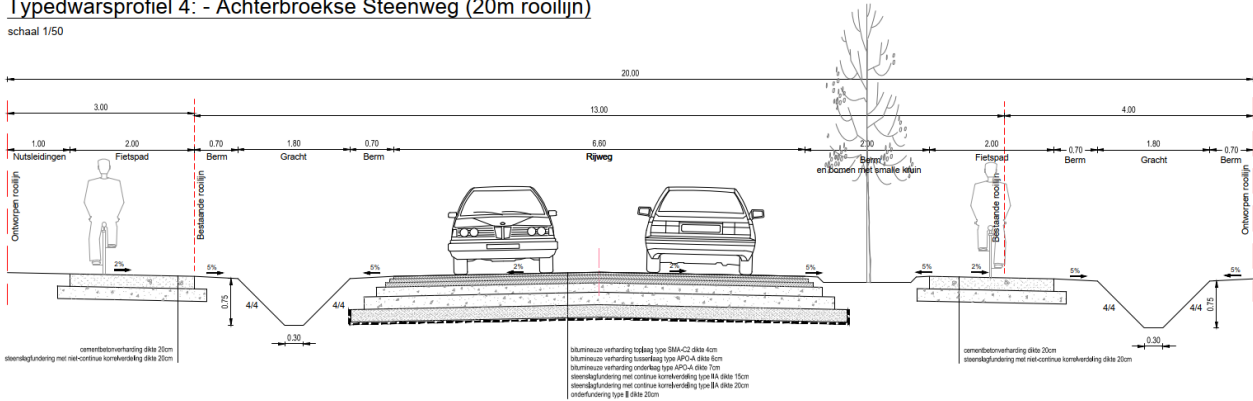
schaal 1/50



Dit typedwarsprofiel wordt toegepast op het segment waar de ontworpen rooilijnbreedte 16,00 m bedraagt. Hiervoor dient er langs de zuidzijde 3 meter en langs de noordzijde 2,50 meter onteigend te worden. Aan de noordzijde van de rijbaan bedraagt de ruimte tussen de rijbaan en het fietspad 0,70 m. Om ook aan deze zijde van een vrijliggend fietspad te kunnen spreken, is er conform het fietsvademedecum een verticaal niet overrijdbaar scheidingselement voorzien onder de vorm van een haag.

#### Typedwarsprofiel 4: - Achterbroekse Steenweg (20m rooilijn)

schaal 1/50



Dit typedwarsprofiel wordt toegepast op het segment waar de ontworpen rooilijnbreedte 20,00 m bedraagt. Hiervoor dient er langs de noordzijde 3 meter en langs de zuidzijde 4 meter onteigend te worden. In tegenstelling tot de overige profielen, worden langs de zuidzijde het fietspad en de gracht omgewisseld. Dit om het hoogteverschil tussen de naastliggende velden en het fietspad op te vangen. De afstand tussen het fietspad en de gracht bedraagt overal minimaal 0,50m. Op de berm tussen fietspad en rijweg worden bomen voorzien met een smalle kruin als buffer tussen fietspad en rijweg. Er wordt voorzien in een plantafstand van 10m zodat de nodige doorzichten naar het achterliggend open ruimte gebied gegarandeerd zijn. Dit om de landschappelijke kwaliteit te waarborgen.

## 1.4

## PROJECTDOELSTELLING

In kader van het voltooiën en realiseren van een fietsroutenetwerk worden langs de N111 als verbindende utilitaire link in het netwerk het bestaande fietscomfort, dwarsprofielen en kruisingen met andere weggebruikers verbeterd.

De aanvraag tot ontwerp van een fietspad langsheen de N111 door de gemeente Kalmthout, kadert in het vervolledigen van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk provincie Antwerpen. Door de aanleg van fietspaden tussen de kern Kalmthout en de kern Achterbroek, langsheen de N111 wordt een missing link binnen het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk voor de provincie Antwerpen weggewerkt.

#### **Volgende doelstellingen worden vooropgesteld:**

- De fiets wordt in het mobiliteitsplan als alternatief vervoersmiddel bij uitstek naar voren geschoven. Daarom is de uitbouw van een fietsnetwerk



belangrijk. De ruggengraat wordt gevormd door de secundaire wegen en de lokale wegen type I en II. De Achterbroeksteenweg valt hieronder.

- Langsheen de secundaire wegen is scheiding van het verkeer steeds noodzakelijk. De intensiteiten van motorvoertuigen op deze wegen zullen altijd van dien aard zijn dat menging niet is aangewezen.
- Langsheen de lokale wegen van de types I en II moet binnen de woonkernen gemengd verkeer de regel zijn. Bij grote fietsintensiteiten of grote intensiteiten van motorvoertuigen kan plaatselijk toch worden gekozen voor afzonderlijke voorzieningen. Dit is b.v. het geval als een straat op een belangrijke, al dan niet bewegwijzerde, fietsroute ligt.
- De provincie Antwerpen heeft, in opdracht van het Vlaamse Gewest, een bovenlokaal fietsroutenetwerk voor de hele provincie uitgetekend. Op een aantal plaatsen wijkt het fietroutenetwerk uit het mobiliteitsplan af van het provinciale voorstel. Het alternatief via Leyterstraat en gemeentelijk park Strijboshof wordt niet belangrijker geacht als de andere alternatieven (ruilverkavelingswegen en landelijke wegen) tussen Achterbroek en Kalmthout. Al deze straten zijn evenwaardig en verfijnen het fietsnetwerk.
- Op kruisingen van en aansluitingen van secundaire en lokale wegen typen I en II, zeker buiten de woonkernen, zijn fietsvriendelijke inrichtingen noodzakelijk. Dit geldt eveneens voor de kruisingen van de functioneel bewegwijzerde fietspaden en de belangrijkste internationale en regionale toeristische fietspaden met de belangrijkste wegen.
- De verkeersveiligheid van de recreatieve routes moet worden gegarandeerd.
- Prioritair moeten de verbinding van de landelijke kern Achterbroek naar Kalmthout (en de stations) worden aangepakt.

Vanaf de Groene Weg tot aan Beekdal bevindt er zich geen fietspad langsheen de N111. De fietsoversteekplaatsen aan de Groene Weg en Beekdal worden op heden met blokken op de rijbaan gemarkeerd. Het gesitueerde traject betreft hier een gewestweg met 2x1 rijstrook. Op dit traject wordt de snelheid van motorvoertuigen door de borden c43 tot 70 km/u beperkt.

#### **Knelpunten op te lossen binnen module 13:**

- ontbreken fietsvoorziening tussen Groene Weg en Beekdal
- gevaarlijke fietsoversteek Groene weg: ontbreken visuele overgang zone 70 km/u - bebouwde kom
- gevaarlijke fietsoversteek Beekdal: ontbreken visuele overgang zone 70 km/u - bebouwde kom
- gevaarlijke verkeersas N111 voor voetganger en fietser
- onvoldoende bescherming fietsers in zone 70 km/u
- gevaarlijke uitritconstructies
- onvoldoende snelheidsremming in bebouwde kom



De aanleg van fietspaden en -voorzieningen beoogt een veilig fietsverkeer tussen de kernen Kalmthout en Achterbroek. Om de veiligheid te verhogen, kunnen er maatregelen genomen worden om de weggebruikers (resp. autobestuurder en de fietser) van elkaar te scheiden waar mogelijk. De knelpunten dienden onderzocht en opgelost te worden, rekening houdend met de verschillende vooropgestelde randvoorwaarden. Er werden scenario's opgesteld waarbij men via veiligheids-, inrichtings-, haalbaarheids- en financiële aspecten naar een goed afgewogen projectconcept streefde.

#### *Gewenste kruispuntbeveiliging*

*Op de kruispunten van de N111 met de straten Groene Weg en Beekdal behoeven vanuit de randvoorwaarden een kruispuntbeveiliging d.m.v. een beveiligde oversteek.*

#### *Gewenste snelheden*

De bestaande afbakening van de bebouwde kom van Achterbroek en Kalmthout blijft behouden. Aan de overgangen van de verschillende snelheidszones, die tevens ook ruimtelijk een overgang dienen te vormen, worden snelheidsremmende maatregelen voorzien door het voorzien van een verkeerspoort.

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

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

Ter hoogte van de Groene Weg mist het bestaande fietspad een aansluiting richting de kern van Achterbroek. Ter hoogte van de zijstraten Beekdal en de Groene Weg zijn er gemarkeerde fietsoversteekplaatsen.

Door het aanleggen van fietspaden en -fietsvoorzieningen langs het besproken traject van de N111 verdwijnt een missing link tussen de kern Kalmthout en de kern Achterbroek. De fietsknelpunten worden aangepakt door comfortabel fietspad of -voorziening, veiligheid aan kruispunten en oversteekplaatsen te creëren.

Uit het bovenstaande blijkt dat de beoogde werken als onteigeningsdoel een verbetering van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid langsheen de N111 beogen door de aanleg van een fietsverbinding 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 aanleg van een fietspad langsheen de N111 door de gemeente Kalmthout kadert in het vervolledigen van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk provincie Antwerpen. Door de aanleg van fietspaden tussen de kern Kalmthout en de kern Achterbroek, langsheen de N111 wordt een missing link binnen het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk voor de provincie Antwerpen weggewerkt.

Vanaf de Groene Weg tot Beekdal bevindt er zich geen fietspad langsheen de N111. De fietsoversteekplaatsen aan de Groene Weg en Beekdal worden op heden met blokken op de rijbaan gemarkeerd. Het gesitueerde traject betreft hier een gewestweg met 2x1 rijstrook. Op dit traject wordt de snelheid van motorvoertuigen door de borden c43 tot 70 km/u beperkt.

### **Knelpunten op te lossen met de aanleg van de fietspaden:**

- ontbreken fietsvoorziening tussen Groene Weg en Beekdal
- gevaarlijke fietsoversteek Groene weg: ontbreken visuele overgang zone 70 km/u - bebouwde kom
- gevaarlijke fietsoversteek Beekdal: ontbreken visuele overgang zone 70 km/u - bebouwde kom
- gevaarlijke verkeersas N111 voor voetganger en fietser
- onvoldoende bescherming fietsers in zone 70 km/u
- gevaarlijke uitritconstructies
- onvoldoende snelheidsremming in bebouwde kom

De politiezone Grens heeft bij nazicht van de processen-verbaal een overzicht van verkeersongevallen voor de periode 01/01/2003 tot en met 31/12/2008 gemaakt. In die periode hebben volgende ongevallen zich voorgedaan:

- 30 ongevallen met enkel stoffelijke schade en met de auto hebben plaatsgevonden. Vier ongevallen werden veroorzaakt door loslopende dieren,
- 14 ongevallen met lichaaamlijk letsel en met de auto,
- 5 ongevallen met lichaaamlijk letsel een met de fietser/motorfiets,
- en één ongeval met lichaaamlijk letsel met een voetganger.

Wat betreft ongevallen met fietsers, motorfietsen en/of voetgangers vindt er bijna jaarlijks een ongeval met lichaaamlijk letsel plaats.

Met de aanleg van de fietspaden worden de fietsknooppunten aangepakt door comfortabel fietspad of -voorziening, veiligheid aan kruispunten en oversteekplaatsen te creëren.

Door de herinrichting van de gewestweg N111 wordt een betere verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid nagestreefd zodat fietsers zich veilig op het traject kunnen begeven.

### **Realisatie van rooilijnplannen**

Waar mogelijk wordt de bestaande rooilijn verlegd met maximum 3 meter aan iedere zijde van de rijweg, zodat er overall ruimte ontstaat voor de aanleg van fietspaden van 2m.

Ter hoogte van Strijboshof wordt er langs beide zijden vrijliggende enkelrichtingsfietspaden voorzien. De gracht ten noorden van de N111 wordt ingebuisd zodat er hier geen innemingen nodig zijn en het fietspad toch gerealiseerd kan worden. Ten zuiden van de N111 wordt er ter hoogte van Strijboshof 3m ingenomen.

Voor het verdere traject wordt er voor de percelen ten noorden van de N111 telkens 3m ingenomen terwijl voor de percelen ten zuiden van de N111 voor bij het Strijboshof 4m wordt ingenomen om plaats te maken voor een volwaardig fiets- en voetpad.

Bovenstaande toont aan dat de innemingen tot een strikt minimum worden 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 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 ... 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

Er werden verschillende scenario's en alternatieven uitgewerkt. 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**

### 3.1 REALISATIETERMIJNEN VOOR DE WERKEN

Globaal gezien wordt op indicatieve wijze volgende realisatietermijnen vooropgesteld. De start van de werkzaamheden wordt beoogd op voorjaar 2025. Het einde van de werkzaamheden wordt beoogd tegen 2026.

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

- Aanvraag omgevingsvergunning: 2024
- Opmaak definitief ontwerp en bestek: 2024
- Aanbesteden overheidsopdracht werken: 2024
- Sluiten overeenkomst overheidsopdracht werken: 2024
- Start uitvoering werken: 2025
- Voorziene einde uitvoering werken: 2026

### 3.2 REALISATIEVOORWAARDEN VOOR DE WERKEN

De nieuwe wegverharding zal worden gerealiseerd met asfalt (KWS).

Het nieuwe fietspad zal worden aangelegd in rode cementbeton.

Op bepaalde plaatsen zal er een nieuwe gracht worden gegraven en een haag worden aangeplant.

Het is ook voorzien om gras in te zaaien tussen de rijbaan, de gracht en het fietspad.

De opritten/toegangen tot de percelen zullen worden aangelegd met een verharding van betonstraatstenen.

### 3.3

## BEHEERSMODALITEITEN VAN HET

### OPENBAAR DOMEIN

De volgende partijen staan vanaf de voorlopige oplevering van de werken in voor het beheer en/of het onderhoud van volgende infrastructuur langsheen de gewestweg N111 van kilometerpunt 12,5 tot aan kilometerpunt 13,4:

**- het Gewest:**

- 1° het beheer en onderhoud van de gewestweg incl. fietspaden,
- 2° de aanleg en het onderhoud van de groenvoorzieningen buiten de bebouwde kom,
- 3° het beheer en onderhoud van de RWA-afvoer ( inclusief inspectieputten) die voor haar rekening is aangelegd, en de rioolkolken en kolkaansluitingen.

**- de gemeente Kalmthout:**

- 1° de aanleg en het onderhoud van de voetpaden en het straatmeubilair,
- 2° de aanleg en het onderhoud van de groenvoorzieningen binnen de bebouwde kom,
- 3° het beheer en onderhoud van de DWA-leidingen ( inclusief inspectieputten) die voor haar rekening is aangelegd, de huisaansluitingen en de huisaansluitingen van RWA.

De gemeente Kalmthout staat vanaf de voorlopige oplevering van de werken - welke zijn uitgevoerd langsheen andere wegen dan de gewestwegen - in voor het beheer en onderhoud van de gemeentewegen, de openbare ruimte van de gemeente, rioolkolken, dienstrioleringen, huis- en kolkaansluitingen, alsook van de RWA-afvoer die voor haar rekening is aangelegd.

De gemeente Kalmthout staat tevens in voor de wachtaansluitingen voor zowel bebouwde als onbebouwde percelen. Onder wachtaansluitingen verstaat men de aansluiting waarop geen vuilwater/regenwachter is aangesloten op het moment van voorlopige oplevering.

## **4 PROJECTPLAN**

Onteigeningsplan deel 1+2 (1M3D8E G 029825 00 en 1M3D8E G 029826 00)

## **5 BIJLAGEN**

- Onteigeningsplan deel 1+2 (1M3D8E G 029825 00 en 1M3D8E G 029826 00)

Opgemaakt door ir. Evy Van Puymbroeck

Projectmanager

Gezien om gevoegd te worden bij het voorlopig  
onteigeningsbesluit van

Lydia Peeters  
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken