

**Ministerieel besluit houdende een definitief  
onteigeningsbesluit voor de onteigening voor het algemeen  
nut in het kader van de herinrichting van het kruispunt van  
de N140 met De Veedijk en De Breem in Vosselaar.**

**Rechtsgronden**

Dit besluit is gebaseerd op:

- het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017, artikel 6, 1°, artikel 7 en artikel 28;
- het besluit van de Vlaamse Regering van 25 juli 2014 tot delegatie van de beslissingsbevoegdheden aan de leden van de Vlaamse Regering.

**Vormvereiste**

De volgende vormvereiste is vervuld:

- Op datum van 7 maart 2021 werd een voorlopig onteigeningsbesluit goedgekeurd.
- Over dit voorlopig onteigeningsbesluit en zijn bijlagen werd een openbaar onderzoek georganiseerd dat plaatsvond van 3 november 2021 tot en met 2 december 2021.

**Motivering**

Dit besluit is gebaseerd op de volgende motieven:

De Vlaamse Regering is bevoegd om tot onteigening over te gaan overeenkomstig artikel 6, 1° van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017.

In het licht van de doelstellingen kan de Vlaamse Regering ter realisatie van het project "Herinrichting kruispunt N140- De Veedijk - De Breem Vosselaar" (hierna "het project") derhalve optreden als onteigenende instantie.

- Een projectnota werd opgesteld, overeenkomstig artikel 12 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017. Deze projectnota is als bijlage toegevoegd bij onderhavig besluit en maakt hier integraal deel van uit.
- Naar aanleiding van het openbaar onderzoek zijn er geen opmerkingen en bezwaren ingediend.
- 5 van de 14 innemingen zijn minnelijk verworven.
- De nog niet verworven innemingen staan aangeduid op het onteigeningsplan 1M3D8E G 030815 00 als innemingen 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12.

- De onteigeningen volgens het in bijlage gevoegde plan zijn nodig voor de realisatie van de herinrichting kruispunt N140- Veedijk - de Breem Vosselaar.
- De realisatie van het project beoogt de verwerving na van onroerende goederen gelegen op het grondgebied van Vosselaar waarbij de onteigening de realisatie van het project langs de N140 mogelijk moet maken.
- Het kruispunt is onveilig en kende in het verleden reeds meerdere ongevallen, waaronder één met dodelijke afloop. De huidige toestand van de kruispunt infrastructuur is lichtengeregeld maar zorgt voor veel conflicten. Er is wateroverlast bij regenval en het wegdek bestaat uit een lappendeken van asfalt, betonplaten en verzakte klinkers. Grote stromen schoolgaand fietsverkeer dienen het kruispunt over te steken voor en na de schooluren. De fietsende scholieren komen er in conflict met het afslaand verkeer dat van de industriezone De Veedijk naar de E34 wil en andersom. Anderzijds is er onvoldoende opstelruimte voor fietsers op het kruispunt, waardoor het zware vrachtverkeer rakelings naast hen doorrijdt op het kruispunt om een bocht van 90 graden te kunnen realiseren. De fietspaden die uitkomen op het kruispunt zijn daarenboven verouderd en erg smal. Hierdoor rijden de fietsers ook in aanloop naar het kruispunt pal naast het drukke industrieverkeer.
- Daarnaast hebben ook de voetgangers onvoldoende beschikbare ruimte op het kruispunt, hoewel de bushaltes langs de N140 dienst doen om de werknemers van de westelijke bedrijven van het industrieterrein in De Veedijk met het openbaar vervoer op hun werkplaats te brengen. Voetgangers dienen over te steken op het zebrapad en wandelen om er te geraken over het fietspad, waar ze een obstakel vormen voor de fietsers, of via de smalle onverharde bermen. De halteaccommodatie is daarenboven ondermaats. Er is immers geen schuilhuisje of fietsenstalling geïnstalleerd en geen verhoging om vlot op te stappen in de bus. Ook ligt één van de huidige bushaltes pal voor de verkeerslichten in plaats van vlak er na, wat moeilijkheden geeft voor de bus om in te voegen op drukke momenten en waardoor de bus tijd verliest door oponthoud.
- Verkeer dat tussen Turnhout en Gierle over de N140 rijdt, bevindt zich op een brede kaarsrechte weg doorheen landbouw- en natuurgebied die uitnodigt tot snelheden hoger dan de toegelaten 70km per uur. Hier worden ze plots geconfronteerd met een kruispunt dat onvoldoende onderscheiden wordt van de N140.
- De expanderende industriezone verderop in De Veedijk brengt steeds meer verkeer met zich mee waardoor er op de spitsmomenten file ontstaat in De Veedijk en op de N140. Er is hier onvoldoende ruimte om voor te sorteren en vrachtwagens geraken niet vlot voorbij het kruispunt omdat ze door de beperkte ruimte veel moeite hebben om gedraaid te raken binnen de voorziene rijvakken.
- Tenslotte worden er op het kruispunt keerbewegingen gemaakt, voornamelijk komende van Turnhout waar dit door de middenberm niet mogelijk is verderop richting Turnhout. Deze keerbeweging zorgt voor veel oponthoud en de ruimte op het kruispunt is erg krap om de beweging vlot te kunnen maken.

- Hiertoe dient te worden overgegaan tot de heraanleg van het kruispunt naar het ontwerp van de uitgevoerde studie. De smalle fietspaden die leiden naar het kruispunt worden aangelegd conform het vademecum fietsvoorzieningen en op het kruispunt wordt meer ruimte gecreëerd voor vrachtverkeer om afslag bewegingen te maken, om zo de fietser een veilige afgescheiden passage te verschaffen. Doordat de fietser een fietspad van voldoende breedte op een afstand verder weg van de rijbaan en het kruispunt krijgt, komt hij niet in conflict met het gemotoriseerde verkeer. De lichtenregeling en opstelruimtes zorgen ervoor dat dodehoekongevallen vermeden worden en de structurele files worden vermeden. Voor het gemotoriseerd verkeer worden uitgebreide voorsorteerstroken voorzien die de conflictvrije lichtenregeling optimaal laten verlopen. Vrachtverkeer heeft in het nieuwe ontwerp ook voldoende ruimte om veilig te kunnen draaien binnen de grenzen van de rijweg. Er worden ten slotte haltehavens aangelegd voor de bus met verhoogde inrichting, fietsenstalling, schuilhuisje en voetpaden. Om al deze uitbreidingen te kunnen realiseren en de waterhuishouding van de toegenomen verharde oppervlakte te verzekeren, is het nodig om bijkomende grond te verwerven voor het openbaar domein.
- Uit het bovenstaande blijkt dat de beoogde werken als onteigeningsdoel een verbeterde verkeersveiligheid beogen en aldus kaderen in de noodzakelijke realisatie van een doelstelling van algemeen nut.
- Gezien de huidige breedte van het openbaar domein zijn er onteigeningen nodig. De onteigeningen geschieden op de benodigde breedtes die over de betreffende wegsegmenten worden aangehouden teneinde een uniform wegbeeld te verkrijgen.
- Overwegende dat om al deze weg infrastructuurwerken te kunnen realiseren en nadien het onderhoud en het beheer daarvan duurzaam te kunnen blijven garanderen de gedwongen verwerving van de op de onteigeningsplannen aangeduide innemingen noodzakelijk is. Zonder de verwerving van deze onroerende goederen in volle eigendom kan de projectdoelstelling van algemeen nut niet gerealiseerd worden.
- Overwegende dat bovenstaande aantoont dat de innemingen tot een strikt minimum worden beperkt.
- 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. 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.
- Het onteigeningsdoel kan enkel worden bereikt middels onteigening. Er bestaat redelijkerwijze geen alternatief voor het gebruik van de onteigeningsdwang.
- De onteigeningsnoodzaak als middel voor de realisatie van gewestwegen blijkt tevens uit artikel 24, § 4 van het Vlaams Onteigeningsdecreet.
- De herinrichting van het kruispunt dient zo snel mogelijk gerealiseerd te worden om de hierboven beschreven problematiek op het vlak van verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming op te lossen.
- De onteigeningen van de percelen die voor het project vereist zijn, moeten om die reden dringend gerealiseerd worden.

- Uit al het bovenstaande blijkt dat de onteigening aldus noodzakelijk is en het algemeen belang dient. Het onteigeningsdoel kan niet worden gerealiseerd indien niet alle innemingen in volle eigendom verworven zijn.
- Het onteigeningsdoel kadert verder binnen de gewestelijke aangelegenheden en binnen het gewestelijk belang dat het Vlaamse Gewest dient ten uitvoer te leggen en te beheren. Om deze redenen is de verwerving van de niet minnelijk verworven onroerende goederen voor de herinrichting van het kruispunt in kwestie noodzakelijk en dringt de onteigening door de Vlaamse regering zich op van de onroerende goederen zoals afgebeeld op de onteigeningsplannen en aldaar nader omschreven in de onteigeningstabel.

#### DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN BESLUIT:

**Artikel 1.** In dit besluit wordt verstaan onder Agentschap Wegen en Verkeer: het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid, vermeld in artikel 2 van het besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap Wegen en Verkeer.

**Art. 2.** In het algemeen belang moeten voor de realisatie van de herinrichting van het kruispunt van de N140 met De Veedijk en De Breem de onroerende goederen op het grondgebied van de gemeente Vosselaar in bezit worden genomen door het Agentschap Wegen en Verkeer.

De onroerende goederen worden onteigend conform het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017.

**Art. 3.** De gerechtelijke fase wordt aangevat.

**Art. 4.** Het door de minister ondertekende plan 1M3D8E G 030815 00, waarop de in bezit te nemen onroerende goederen omschreven zijn en in het geel ingekleurd zijn, de goedgekeurde projectnota en het verslag van het openbaar onderzoek zijn opgenomen in bijlage 1, 2 en 3, die bij dit besluit zijn gevoegd.  
Brussel, (datum).

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS