

INHOUDSOPGAVE

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

1 PROJECTBESCHRIJVING

1.1 SITUERING VAN HET PROJECTGEBIED

De N140 situeert zich ten zuiden van het centrum van Turnhout en verbindt de R13 met de E34 en Turnhout met de gemeente Gierle.. Het projectgebied ligt in de gemeente Vosselaar en betreft het een lokale weg type 1.



Situering van het Projectgebied

1.2 SCENARIO'S

Het kruispunt N140 – De Breem – Veedijk blijft een verkeerslichtengeregeld kruispunt. Om een conflictvrije lichtenregeling te kunnen invoeren voor alle verkeersdeelnemers, is er nood aan extra rijstroken. Komende van Turnhout wordt een rechtsafslagstrook voorzien en een gecombineerde rechtdoor en linksaf. Op de tak Veedijk wordt er een rechtsafslagstrook voorzien en een gecombineerde rechtdoor linksaf. Ook op de tak De Breem is eenzelfde rijstrook combinatie voorzien. Voor de fietsers worden er op alle takken fietspaden voorzien. Voor voetgangers worden er zebrapaden voorzien in functie van de bereikbaarheid van de bushaltes.

Het verkeerslichtengeregeld kruispunt N140/De Breem/Veedijk wordt geoptimaliseerd en uitgerust met een conflictvrije lichtenregeling voor alle weggebruikers. De keuze voor dit scenario heeft als consequentie dat bijkomende rijstroken noodzakelijk zijn. Op alle takken wordt een aparte rechtsaf strook voorzien, en daarnaast een gecombineerde rechtdoor/linksaf strook. De rijstrookbreedte op de N140 bedraagt 3.3m. In De Breem en de Veedijk hebben de rijstroken een breedte van 3.05m.

1.3 OMSCHRIJVING VAN DE TE REALISEREN WERKEN

Op de N140 wordt de over gedimensioneerde verharde verkeersruimte onthard. De ruimte die hierbij vrijkomt wordt ingericht als grazige middenberm of als afschermende berm tussen de rijweg en de fietspaden. De bushaltes op de N140 worden heringericht en geherlocaliseerd met halteplaatsen naast de rijweg. De halte in de richting van Turnhout blijft op de zelfde locatie als in de bestaande toestand. De halte in de richting van Gierle verschuift naar de zuidzijde van de kruising.

Zowel langs de N140 als in de Veedijk, worden vrij liggende enkelrichtingsfietspaden aangelegd, dit aan weerszijde van de rijweg. De fietspaden hebben een breedte van 2m. Het fietspad en de rijweg worden van elkaar gescheiden door een groene berm met een breedte van 1.4m voor de N140 en 0.9m voor de Veedijk. Enkel ter hoogte van de bushaltes op de N140 wordt de groene berm vervangen door het voetpad en het perron van de bushalte. Hier loopt het fietspad aansluitend bij de voetpaden rond de bushalte. De busbaan heeft een breedte van 2.8m, het voetpad/perron is 2.5m breed.

In De Breem worden verhoogde aanliggende fietspaden aangelegd. Enkel in de bochten wordt er tussen de rijweg en het fietspad een verharde veiligheidszone voorzien. Het fietspad heeft ook hier een breedte van 2m. Er zijn twee voetgangersoversteekplaatsen; een in De Breem en een in op de N140. Ze leiden de reizigers vanuit de bushalte naar de overliggende wegen.:

De rijwegen worden aangelegd in asfalt.

De fietspaden worden voorzien in roodbruine asfalt, daar waar de fietspaden vrijliggend zijn. Ter hoogte van de kruispunten wordt een rode slemlaag aangebracht.

De bushaltes worden aangelegd in kleinschalig bestratingsmateriaal.

De centrale middenberm wordt voorzien van gras. Ook de berm tussen de rijweg en het fietspad wordt voorzien van gras.

De afwatering van de verharde oppervlaktes verharding gaat naar de bermen en de bijhorende grachten. Het huidige grachtenstelsel wordt hiervoor verdiept en uitgebreid.

1.4 PROJECTDOELSTELLING

De N140 heeft momenteel een ontsluitende functie voor de omliggende industrie die verzoend dient te worden met de verbindende functie die de N140 vervult tussen dit bedrijventerrein en Gierle met de E34 en de R13. Daarnaast ligt de klemtoon op de verkeersveiligheid die het vermijden van ongevallen voorop dient te stellen.

Dit infrastructuurproject kadert binnen de herinrichting van de N140 tussen de R13 en de Veedijk. De herinrichting van dit kruispunt wordt naar voor geschoven wegens hoogdringendheid in het kader van verkeersveiligheid. Voor de andere delen wordt momenteel nog een rioleringsontwerp opgemaakt.

2 DOELSTELLING VAN ALGEMEEN NUT EN ONTEIGENINGSNOODZAAK

2.1 DOELSTELLING VAN ALGEMEEN NUT

Uit het bovenstaande blijkt dat de beoogde werken als onteigeningsdoel een veilig kruispunt en fietsinfrastructuur 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

Het kruispunt van de N140 met de Veedijk is sinds een dodelijk fietsongeval van 7 mei 2013 beveiligd met verkeerslichten maar de infrastructuur is nog steeds onvoldoende om een veilige kruising te faciliteren voor alle weggebruikers. Zo zijn de fietspaden, die deel uitmaken van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk te smal en te vlak naast de drukke weg gelegen. Daarnaast is het kruispunt niet gedimensioneerd om de verkeersstromen op de N140 en steeds groter wordende industriezone komende uit de Veedijk conflictvrij en vlot te laten kruisen. Door de onteigeningen wordt de strikt noodzakelijke ruimte aangesproken om een veilig kruispunt aan te leggen en de fietsers de nodige breedte te geven op het fietspad op voldoende afstand van de rijweg. Naast het fietspad wordt nog de nodige ruimte voorzien voor nutsvoorzieningen en een gracht voor de berging, infiltratie en afvoer van regenwater afkomstig van de asfaltverharding.

Door de herinrichting van de gewestweg N140 wordt een betere verkeersveiligheid nagestreefd zodat het onveilige kruispunt wordt getransformeerd naar een veilig kruispunt..

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 N140 maar vervolgens ook een duurzaam beheer en onderhoud daarvan mogelijk te maken.

Er dienen bovendien nutsvoorzieningen (zoals waterafvoerinfrastructuur en riolering) aangelegd te worden in de ondergrond van de gewestweg zodat een private eigendomssituatie van de wegbedding 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

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

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 op 1 september 2021. Het einde van de werkzaamheden wordt beoogd tegen 31 november 2021.

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

- Aanvraag omgevingsvergunning: 9/01/2021
- Opmaak definitief ontwerp en bestek: 15/02/2021
- Aanbesteden overheidsopdracht werken: 01/06/2021
- Sluiten overeenkomst overheidsopdracht werken: 10/06/2021
- Start uitvoering werken: 01/09/2021
- Voorziene einde uitvoering werken: 31/11/2021

3.2 REALISATIEVOORWAARDEN VOOR DE WERKEN

De rijwegen worden aangelegd in asfalt.

De fietspaden worden voorzien in roodbruine asfalt, daar waar de fietspaden vrijliggend zijn. Ter hoogte van de kruispunten wordt een rode slemlaag aangebracht.

De bushaltes worden aangelegd in kleinschalig bestratingsmateriaal.

De centrale middenberm wordt voorzien van gras. Ook de berm tussen de rijweg en het fietspad wordt voorzien van gras.

3.3 BEHEERSMODALITEITEN VAN HET OPENBAAR DOMEIN

Het openbaar domein komt in beheer bij het Agentschap Wegen en Verkeer. Het Agentschap staat in voor alle onderhouds- instandhoudings- en herstellingswerken

4 PROJECTPLAN

5 BIJLAGEN

Geen

Opgemaakt door Ir. Simon Tullen

Projectmanager

Gezien om gevoegd te worden bij het voorlopig onteigeningsbesluit van

Lydia Peeters

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken