



# INHOUDSOPGAVE

Projectbeschrijving	3
Situering van het projectgebied	3
Scenario	5
Omschrijving van de te realiseren werken	6
Projectdoelstelling	11
Doelstelling van algemeen nut en onteigeningsnoodzaak	11
Onteigeningsnoodzaak	11
Noodzaak van de onteigening als middel	13
Noodzaak voor wat betreft het voorwerp van de onteigening	14
Realisatietermijn en realisatievoorwaarden voor de uitvoering van de werken en beheersmodaliteiten van het openbaar domein	15
Realisatietermijnen voor de werken	16
Realisatievoorwaarden voor de werken	16
Beheersmodaliteiten van het openbaar domein	16
Projectplan	17
Bijlagen	17

# 1 PROJECTBESCHRIJVING

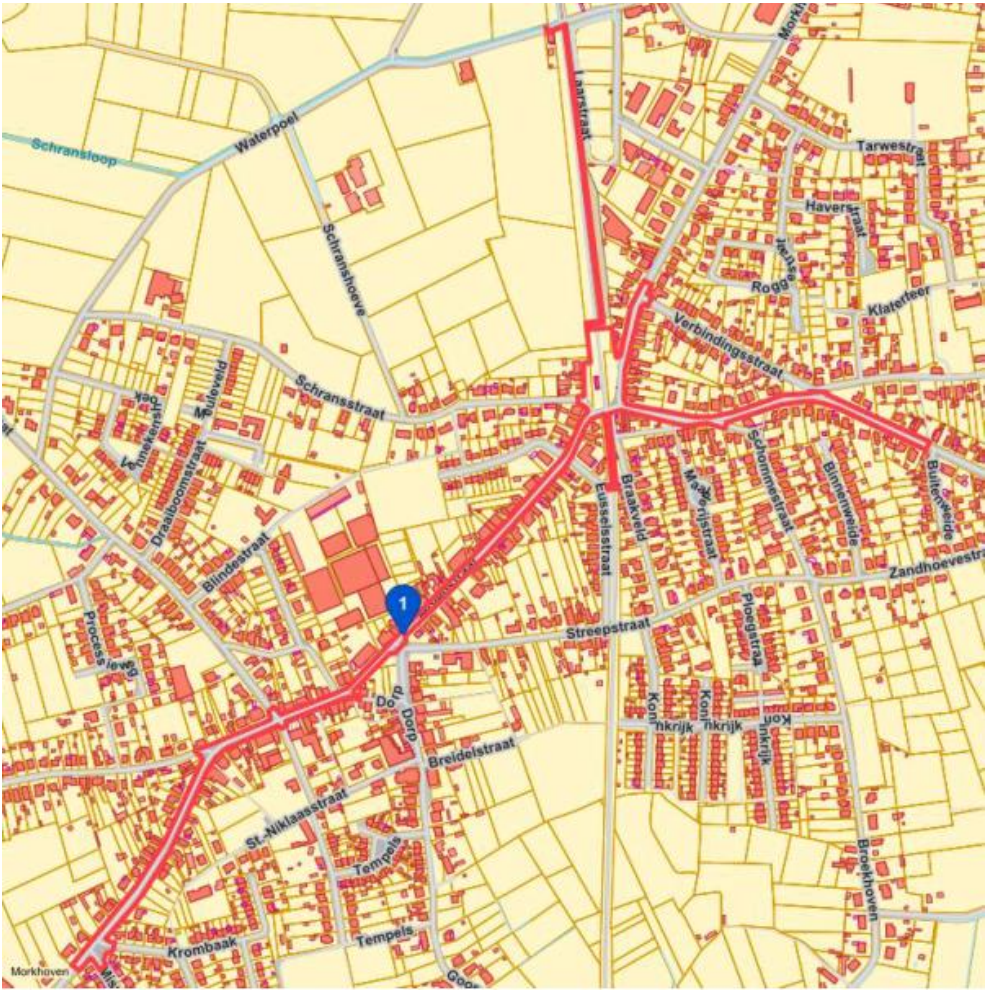
## 1.1 SITUERING VAN HET PROJECTGEBIED

Dit project betreft de verbreding en volledige (her)aanleg van zowel de onder- als de bovenbouw van de Wiekevorstseweg, Molenstraat, Morkhovenseweg en Voortkapelseweg op het grondgebied Herentals. Het traject van het projectgebied start van de Wiekevorstseweg ter hoogte van het perceel kadastraal gekend als Herentals 4e afdeling, sectie B, nummer 98H (thans voorzien van huisnummer 44), ter hoogte van de Mispelaar en Krombaak, en loopt tot haar overgang naar de Molenstraat. Vervolgens loopt het traject door over de volledige lengte van de Molenstraat en een gedeelte van de Schransstraat. De getroffen percelen van het gedeelte van de Schransstraat zijn kadastraal gekend als Herentals 3e afdeling, sectie D, nummers 112Z, 112Y en 111R, thans respectievelijk voorzien van huisnummers 6, 4 en 2. Vervolgens loopt het traject door langsheen een gedeelte van de Morkhovenseweg, meer bepaald tot en met het perceel kadastraal gekend als Herentals 3e afdeling, sectie C, nummer 152F4, thans voorzien van huisnummer 121. Het projectgebied loopt tot slot nog, startend vanaf het kruispunt met de Morkhovenseweg, verder langsheen een gedeelte van de Voortkapelseweg, waarbij de kruispunten met de Graanstraat, Schommestraat, Verbindingsstraat en Zandkapelweg ook van een gewijzigde aansluiting zullen worden voorzien. Het projectgebied komt in de Voortkapelseweg tot zijn einde ter hoogte van het perceel dat kadastraal gekend is als Herentals 3e afdeling, sectie C, nummer 193E2, thans voorzien van huisnummer 48.

Het projectgebied bevindt zich zowel binnen als buiten de bebouwde kom. De Wiekevorstseweg, Molenstraat, Morkhovenseweg en Voortkapelseweg zijn allen voorrangswegen met een snelheidsregime van 50 km/u. De zijstraten die op deze wegen aansluiten hebben een variërend snelheidsregime van zowel 30 km/u als 50 km/u. De vier wegen van het wegenisproject zijn gekend als lokale wegen type 2. Dit betekent dat zij een verzamelende en ontsluitende functie hebben op een lokaal niveau en slechts in tweede instantie een verbindende functie hebben.

De wegenis is momenteel hoofdzakelijk aangelegd met asfalt en is tevens voorzien van enkele verhoogde wegdekken, dewelke met straatstenen zijn aangelegd. Het wegprofiel bestaat vandaag uit 1 rijvak in elke richting, met voornamelijk fietssuggestiestroken en her en der fietspaden en/of voetpaden. Dit ontbreken van duidelijke en veilige infrastructuur, conform Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk, leidt dan ook tot onveilige situaties voor de zwakke weggebruiker. Vervolgens zijn er ook nog een aantal bushaltes op het traject. Deze worden aangegeven doormiddel van een haltepaal van De Lijn. Er is slechts op één plaats een schuilhok ter beschikking gesteld voor de busreizigers. De straatverlichting betreft op heden een verouderd en relatief milieuvriendelijk systeem. Op vlak van bebouwing wordt de wegenis geflankeerd door een mix van zowel open, halfopen als gesloten bebouwing en een mix van zowel eengezinswoningen, meergezinswoningen als handelszaken.

Deze flankerende bebouwing is tevens aangesloten op een gemengd rioolstelsel. Dit wil zeggen dat het regenwater tezamen met het afvalwater in één rioolbuis wordt afgevoerd.



## 1.2 SCENARIO

In 2015 kende dit project zijn start, doormiddel van de beslissing van het college van burgemeester en schepenen om een studiebureau aan te stellen voor de studieopdracht over de fietsinfrastructuur van de Wiekevorstseweg en de Molenstraat. Een onderdeel van deze studie was de opmaak van de studie en het ontwerp voor de (her)aanleg van fietspaden en voetpaden in de voormelde wegen. Sindsdien heeft de stad, in samenspraak met de bevoegde of belanghebbende overheidsinstanties, nauw samengewerkt met het studiebureau. Dit met het doel om te komen tot een kwalitatief eindresultaat. Er werd al snel duidelijk dat de infrastructuur zowel voor de bovenbouw als de onderbouw aan vernieuwing toe is. Het traject werd tevens ook uitgebreid met de Voortkapelseweg en de Morkhovenseweg. (zie verder)

Bij de vooronderzoeken stelde de stad Herentals onderstaande zaken vast, dewelke verdere maatregelen vereisen:

- De huidige fietsvoorzieningen voldoen niet aan de gestelde normen in het 'Vademecum Fietsvoorzieningen' waardoor eveneens niet aan de vereisten ten behoeve van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk. Bij een snelheidsregime van 50km/h dient het fietsverkeer volgens het vademecum verhoogd aanliggend gelegen te zijn. Zo is er sprake van onvoldoende breedte, onduidelijke signalisatie en wegmarkeringen, gevaarlijke conflictsituaties en een gebrek aan kwalitatieve fietspadverharding voor het fietscomfort in de huidige situatie. Ook de overgang van fietspad naar gemengd verkeer gebeurt momenteel abrupt en de signalisatie/markering is onduidelijk voor de zwakke weggebruikers.
- De bushaltes zijn zo goed als allemaal enkel uitgerust met een haltepaal en voldoen bijgevolg niet aan de inrichtingsprincipes voor toegankelijke haltes, zoals beschreven in de 'bushaltegids'
- De fietsostrade wordt geknipt door een kruispunt, terwijl een van de hoofddoelen de ontknoping van fiets- en autoverkeer is in dit bovenlokaal project.
- Sommige zijwegen sluiten schuin aan op de hoofdwegen van het traject, terwijl een maximaal haakse aansluiting voor meer veiligheid zorgt.
- De straatverlichting is nog niet aangepast naar het milieuvriendelijker LED-verlichtingssysteem.
- Het op heden nog gemengd rioolstelsel is verouderd en dient getransformeerd te worden naar een gescheiden rioolstelsel. Zo kan het regenwater gebufferd worden en stelselmatig terug in de bodem infiltreren, ten behoeve van het grondwaterpeil.
- Op bepaalde stukken van de wegenis lokt de combinatie van het rechtlijnig tracé en de vrijstaande bebouwing met voortuinstrook hogere snelheden uit, ten nadele van de verkeersveiligheid.

Gelet op al de voorafgaandelijk opgesomde en huidige knelpunten van de 4 gemeentewegen is een totale herinrichting van de wegen noodzakelijk, zowel in onder- als bovenbouw. De verhoogde verkeersveiligheid, in het bijzonder voor de zachte weggebruiker, staat daarbij voorop. Deze herinrichting biedt namelijk 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 de vereisten van de verschillende partners van de projectstuurgroep, waaronder de provincie en De Lijn, en de vereiste van de stad Herentals. Tevens werd de rioleringsstudie in samenspraak met VMM (Vlaamse Milieu Maatschappij) behartigd. Na het presenteren van de weerhouden uitvoeringsvariant tijdens buurtinformatie-momenten, heeft de projectstuurgroep zo veel mogelijk rekening gehouden met de gegeven input van burgers. De finaal weerhouden uitvoeringsvariant is als meest positief naar voren gekomen om de projectdoelstelling zo adequaat mogelijk te kunnen realiseren en daarbij de innemingen zo beperkt mogelijk te houden.

## 1.3 OMSCHRIJVING VAN DE TE REALISEREN WERKEN

Het project bevindt zich te Herentals langsheen de Molenstraat, de Wiekevorstseweg van het perceel met kadastraal perceelnummer 98H tot de Molenstraat, de Voortkapelseweg van perceel met kadastraal perceelnummer 109/S/2 tot de Molenstraat, een deel van de Schransstraat met een deel van de fietsostrade F106 en daarbij het gebied tussen de Schransstraat, Morkhovenseweg en de Molenstraat. Daarnaast worden ook de kruispunten aan de opgesomde straten vernieuwd.

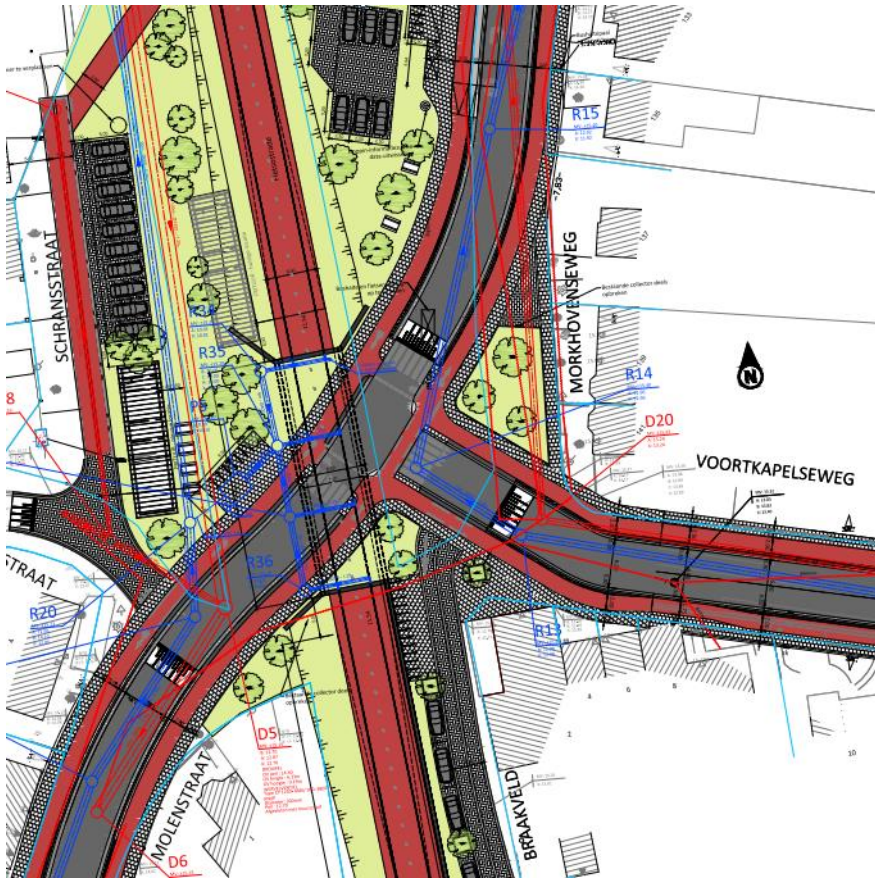
Het project kadert tevens in de aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel doorheen de verschillende straten.

Hierbij wordt er doorheen het gehele projectgebied een nieuwe RWA-stelsel aangelegd in de rijbaan. RWA is een afkorting voor regenwaterafvoer. Dit RWA-stelsel buffert en infiltreert maximaal en watert bij overcapaciteit gravitair af en sluit aan op de bestaande infrastructuur. Vanaf de Molenstraat ter hoogte van het perceel met kadastraal perceelnummer 288/N watert deze af naar de Wiekevorstseweg waar het aansluit op het bestaande stelsel met overstort op De Wimp. Onderweg worden de zijstraten Kapelstraat, Rode-Leeuwstraat, Doornestraat en Streepstraat op het nieuw stelsel aangesloten. Het RWA-stelsel dat loopt vanaf het perceel met kadastraal perceelnummer 268/C/2 in de Molenstraat tot de Schransstraat, het stelsel uit de Voortkapelseweg en de Morkhovenseweg komen uit in de nieuwe gracht langsheen de fietsostrade F106. Deze gracht zal aansluiten op de Schransloop. Ter hoogte van de nieuwe fietstunnel onder de Molenstraat zal een pompput worden geplaatst om deze te vrijwaren van regenwater dat via de helling van de tunnel binnenstroomt.

In de Voortkapelseweg, Molenstraat, deel Morkhovenseweg, Wiekevorstesweg wordt tevens een nieuw DWA-stelsel aangelegd, dat zal aansluiten op de nieuwe bestaande collector in de Morkhovenseweg. DWA is een afkorting voor droogweerafvoer. In tegenstelling tot RWA (regenwaterafvoer) is DWA sterk geconcentreerd afvalwater. Langsheen de Wiekevorstseweg en de Molenstraat worden de gebouwen aangesloten op een nieuwe leiding die zijn aangesloten op de grote bestaande collector.

De weginfrastructuur van de betrokken straten wordt in onderhavig dossier ook heraangelegd, waarbij er aandacht uitgaat naar een verkeersveilige inrichting voor auto's, fietsers en voetgangers doorheen het project. Hiervoor wordt er nu in elke straat een fietspad aangelegd aan beide zijden van de straat. Het fietspad wordt aangelegd in asfalt en gescheiden van de rijbaan door een kantstrook. Er wordt ook langs beide zijden van de straat een voetpad met maximaal mogelijke breedte aangelegd. De fietsostrade wordt heraangelegd vanaf de Eusselsstraat en zal onder de Molenstraat lopen doormiddel van een fietstunnel. In het gebied rond de fietstunnel wordt een Hoppinpunt aangelegd met parkeerplaatsen ten behoeve van (deel)wagens, openbaar vervoer en fietsenstalling bij het op-en afrittencomplex van de FOS 106 dat aantakt op het BFF.





Er is op heden nog geen inzicht omtrent de tijdelijke handelingen die binnen de grenzen van het project zullen plaatsvinden. De fasering van de werken wordt uitgewerkt door een aannemer die nog zal moeten bepalen welke tijdelijke inrichtingen hij/zij nodig gaat hebben voor de uitvoering. Momenteel wordt er van uitgegaan dat de verschillende faseringen elkaar in relatief korte periodes zullen opvolgen en dat de tijdelijke inrichting minder dan één jaar aanwezig zal zijn. Opdat bewoners hun eigendom maximaal kunnen bereiken zal de stad Herentals opleggen dat de aannemer tijdelijke steenslag zal moeten aanleggen.

## Stedenbouwkundige handelingen

### **Opbreken/slopen van de bestaande wegenis en verharding**

Doorheen het gehele projectgebied zal de bestaande weginfrastructuur opgebroken worden. In totaal wordt er zo'n 19.490 m<sup>2</sup> bestaande verharding opgebroken.

### **Roien van hoogstammige bomen**

Doorheen het projectgebied zullen verschillende bomen geroid moeten worden. In totaal zullen er 22 vergunningsplichtige bomen geroid worden. Er worden ter compensatie ongeveer 50 nieuwe straatbomen aangeplant.

### **Reliëfwijziging voor aanleg van nieuw wegprofiel**

Er wordt langsheen de bestaande fietsostrade F106 een nieuwe gracht aangelegd. Hierin zal het regenwaterafvoer debieten, dewelke afkomstig zal zijn van het RWA-stelsel dat loopt vanaf het perceel met kadastraal perceelnummer 268/C/2 in de Molenstraat tot de Schransstraat, het stelsel uit de Voortkapelseweg en deze uit de Morkhovenseweg. Deze gracht zal 2m diep zijn en op zijn diepste punt 0,5m breed zijn.



Voor een goede en verkeersveilige oversteek van de fietsostrade over de Molenstraat wordt er een fietstunnel gebouwd. Deze is ca. 29m lang en 7m breed. De toegangen naar de fietstunnel worden in een helling aangelegd en dit over een lengte van ongeveer 90m aan beide zijde van de tunnel. Hierdoor zal er circa 6815m<sup>3</sup> worden uitgegraven.

### **Aanleg rioleringen (DWA/RWA)**

Zoals reeds meermaals vermeld in onderhavig document, kadert het project in de aanleg van veilige fiets- en wandelpaden. Echter werd er naar aanleiding van bijkomend onderzoek naar de staat van de gemengde riolering en de algemene richtlijnen beslist om eveneens een gescheiden rioleringsstelsel doorheen de verschillende straten aan te leggen, met akkoord van VMM.

Hierbij wordt er doorheen het gehele projectgebied een nieuw RWA-stelsel aangelegd in de rijbaan. Dit RWA-stelsel buffert en infiltreert maximaal en watert bij overcapaciteit gravitair af en sluit aan op de bestaande infrastructuur. Vanaf de Molenstraat met kadastraal perceelnummer 288/N loopt het water af naar de Wiekevorstseweg, waar het aansluit op het bestaande stelsel. Onderweg worden de zijstraten Kapelstraat, Rode-Leeuwstraat, Doornestraat en Streepstraat op het stelsel aangesloten. Het RWA-stelsel dat loopt vanaf het perceel met kadastraal perceelnummer 268/C/2 in de Molenstraat tot de Schransstraat, het stelsel uit de Voortkapelseweg en de Morkhovenseweg komen uit in de nieuwe gracht langsheen de fietsostrade. Deze gracht zal aansluiten op de Schransloop. Ter hoogte van de nieuwe fietstunnel onder de Molenstraat zal een pompput worden geplaatst om deze te vrijwaren van hemelwater.

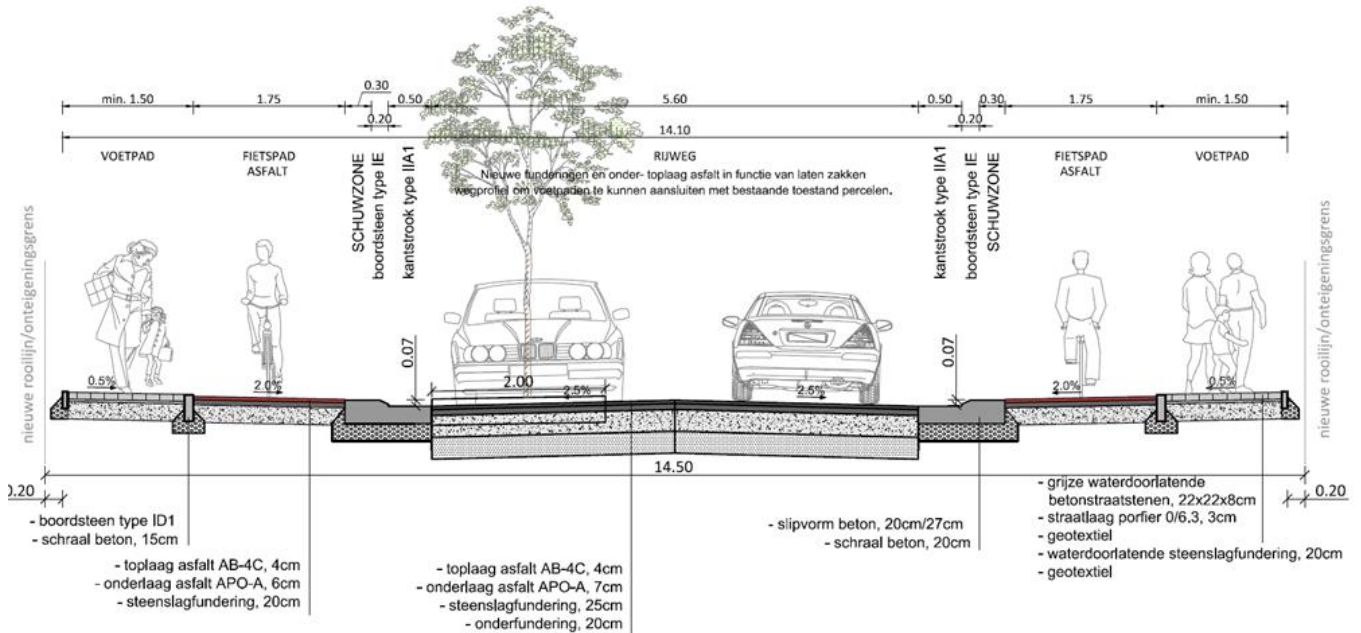
In de Voortkapelseweg, Molenstraat, deel Morkhovenseweg, Wiekevorstesweg wordt er tevens een nieuw DWA-stelsel aangelegd. Deze zal aansluiten op een collector in de Morkhovenseweg. Langsheen de Wiekevorstseweg en de Molenstraat worden de gebouwen aangesloten op een nieuwe leiding dat aangesloten zal worden op de grote bestaande collector. In een gedeelte van Morkhovenseweg wordt er geen nieuw DWA-stelsel geplaatst.

### **Aanleggen van nieuwe infrastructuur door de aanleg van wegenis en verhardingen van de rijweg, fiets- en voetpaden.**

De straten in dit project worden allen gelijkaardig heraangelegd. De rijbaan (ca. 5,6m tot 6m breed) wordt uitgevoerd in zwarte asfalt. De langs beide zijden van de weg verhoogde aanliggende fietspaden (ca. 1,75m tot 2m breed) zijn voorzien in rode asfalt en de voetpaden worden uitgevoerd in een waterdoorlatende bestrating. De rijbaan en de fietspaden worden van elkaar gescheiden doormiddel van een kantstrook en schuwzone.

Om het fietsverkeer van de fietsostrade F106 vlot en veilig de Molenstraat te laten kruisen wordt er een fietstunnel gepland onder de Molenstraat. De fietstunnel is ongeveer 7,5m breed, 30m lang en 2,9m hoog. De aanloop naar de fietstunnel gebeurt in een helling van 4% en is ongeveer 90m lang. De tunnel wordt uitgevoerd in beton en wordt voorzien van een pompput om deze droog te houden. Grote delen van het projectgebied bevinden zich op het openbaar domein en betreffen louter de heraanleg van nieuwe verhardingen op locaties waar momenteel reeds verharding aanwezig is.

Doorheen het gehele projectgebied wordt er echter een verbreding van de bestaande weginfrastructuur toegepast door de aanleg van de fietspaden en voetpaden. Op verschillende locaties bevindt deze nieuwe verharding zich op locaties waar er momenteel geen verharding aanwezig is, of op percelen die momenteel nog privaat eigendom zijn.



### **Aanleg van stedenbouwkundige constructies, namelijk een fietsstalling**

Er wordt een overdekte fietsenstalling met een oppervlakte van 22m<sup>2</sup> geplaatst langs de Morkhovenseweg, als onderdeel van Hoppinpunt met informatiezuil, bushalteperron met schuilhuis, mindervalideparking en deelwageningen, voorzien van laadpunten.

### **Machtigingsaanvraag werken aan waterlopen van tweede categorie: wijziging van infrastructuur**

De RWA-debieten afkomstig van het RWA-stelsel dat loopt vanaf perceel 268/C/2 in de Molenstraat tot de Schransstraat, het stelsel uit de Voortkapelseweg en de Morkhovenseweg zullen aansluiten via een gracht dat langs de fietsostrade op de Schransloop loopt, ter hoogte van de Waterpoel. De Schransloop is een waterloop van tweede categorie. Om een aansluiting te verwezenlijken zal er een nieuwe inbuizing voorzien worden tussen de gracht aan de oostzijde van de fietsostrade en de waterloop aan de westzijde ervan. Met de vernieuwing van de inbuizing wordt er ook een beperkt deel van de bestaande bedding van de waterloop gedempt.

### **Verplaatsing van stedenbouwkundige constructies, namelijk frituur "De Statie"**

In huidige toestand bevindt er zich een frituur (De Statie) langs de fietsostrade F106, gelet op de beoogde ondertunneling van de fietsostrade dient het frituur verplaatst te worden. Hierbij zal de frituur een nieuwe plaats krijgen op het plein, tussen de fietsostrade en de Schransstraat. Gelet het frituur op heden een soort containerbarak betreft, zal er op de nieuwe locatie de nodige nutsaansluitingen en funderingen voorzien worden, waarna de frituur in zijn geheel verplaatst zal worden naar zijn nieuwe locatie.

### **Ingedeelde inrichtingen of activiteiten**

In functie van bovenvermelde werkzaamheden en afhankelijk van het grondwater niveau en de ontgravingsdiepte op de locatie zal het grondwater verlaagd moeten worden. De verlaging van de watertafel wordt gerealiseerd door middel van een bemaling. Het bemalingswater wordt maximaal geloosd op open wateroppervlaktes. Voor onderhavig project betekend dit lozingspunten op de waterloop Schransloop, lozingen op de nieuwe RWA-Leidingen richting de waterloop en lozingen op de bestaande RWA-leidingen in de Wiekevorstseweg.

## 1.4 PROJECTDOELSTELLING

De doelstelling van het project is het verhogen van de verkeersveiligheid en het voldoen aan de, door hogere overheden opgelegde, normen in het algemeen. Zo zullen er conform 'Vademecum Fietsvoorzieningen', aanliggende verhoogde enkelrichtingsfietspaden worden aangelegd in roodbruin asfalt, voetpaden van indien mogelijk minimaal 1,5m breedte en zal het gemengd rioolstelsel getransformeerd worden naar een gescheiden rioolstelsel. De wegenis wordt (her)aangelegd over een grotere breedte opdat elke weggebruiker van maximale veiligheid kan genieten. Door lokale wegversmalling, die worden ingericht als parkeervakken met plantvakken voor hoogstammig groen, wordt het snelheidsregime afgedwongen, alsook mede door uitvoering van verhoogde verkeersplateaus ter hoogte de kruispunten met zijstraten. Tot slot zullen er volwaardige haltehavens voor het openbaar vervoer voorzien worden opdat ook de bushaltes voldoen aan de geldende gebruiks- en kwaliteitsnormen.

## 2 DOELSTELLING VAN ALGEMEEN NUT EN ONTEIGENINGSNOODZAAK

### 2.1 Onteigeningsnoodzaak

De onteigening streeft de verwerving na van onroerende goederen gelegen op het grondgebied van Herentals, waarbij de onteigeningen de realisatie van de vastgestelde rooilijnplannen in functie van het project "Infrastructuurwerken Wiekevorstseweg, Molenstraat, Morkhovenseweg, Voortkapelseweg en fietsostrade" mogelijk moeten maken.

In het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Herentals van 2007 (hierna: GRSH) en het mobiliteitsplan van 2014 zijn de wegen van het project gecategoriseerd. Zowel de Wiekevorstseweg, de Molenstraat, de Morkhovenseweg als de Voortkapelseweg zijn aangeduid als een lokale weg type II. Dit betekent dat er op deze wegen ook maatregelen voor de fietser nodig zijn. Lokale wegen type 2 zijn in het mobiliteitsplan als volgt omschreven:

"Lokale (ontsluitings)wegen type 2 hebben vooral een verzamelende en ontsluitende functie op lokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De verzamelfunctie primeert op deze weg. Het toegang geven neemt ook een belangrijke plaats in. Ze verzamelen in een lokaal gebied, bijvoorbeeld wijk, kern, industrie- of dienstzone, naar een weg van hogere categorie, of ze verdelen inkomend verkeer in het gebied komend van het hoger net.

- Rijwegbreedte: maatgevend gebruik is bus - auto. Buiten de bebouwde kom 6m, binnen de bebouwde kom 5,5m tenzij ook busroute
- Soort fietsvoorzieningen: aanliggende verhoogde fietspaden Parkeervoorzieningen: bij voorkeur buiten de rijbaan. Binnen de bebouwde kom ook langsparkeren op de rijweg mogelijk.
- Snelheidsremmers: cf. (zoals) lokale weg type I. Snelheidsremmers kunnen bijvoorbeeld vorm krijgen als rotondes op kruispunten, poorteffecten met middengeleiders, middengeleiders op kruispunten of aan oversteekpunten van fietsroutes, verkeersplateaus,... Buiten de bebouwde kom worden best geen verhoogde verkeersvoorzieningen toegepast, omwille van het comfort voor passagiers openbaar vervoer.
- Verlichting: binnen de bebouwde kom; lichtpunthoogte aangepast aan het verblijfskarakter, buiten de bebouwde kom; afwijkende verlichting op kruispunten en oversteekpunten.
- Openbaar vervoer: bushalte op rijbaan.
- Ontwerpsnelheid: buiten de bebouwde kom 70 km/uur in het buitengebied of gebied met landelijke woonfunctie. Binnen de bebouwde kom 50 km/uur of 30 km/uur in het centrum of zone 30.

Worden als lokale weg type II geselecteerd: ... , Morkhovenseweg, Molenstraat, Wiekevorstseweg, ...,Voortkapelseweg, ..."

De wegen in het projectgebied zijn tevens aangeduid als een bovenlokale functionele fietsroute en verzorgt de verbinding tussen Herentals, Noorderwijk, Morkhoven en haar buurgemeenten. De bovenlokale functionele fietsroute wordt tevens gekruist door de fietssnelweg F106, thans ook gekend als de fietsostrade Herentals - Aarschot. Een functionele fietsroute is gericht op functionele verplaatsingen zoals woon-werk, woon-winkel en woon- schoolverplaatsingen. Het fietsroutenetwerk verbindt de meeste woonkernen, scholen en regionale bedrijventerreinen van de provincie.

De huidige toestand van de infrastructuur voldoet niet meer aan de verkeersnoden voor al de vereiste functies op te bundelen. De fietsinfrastructuur is onveilig, onbestaande, of voldoet niet aan de huidige richtlijnen uit het 'Vademecum fietsvoorzieningen'. Tevens zijn er een aantal kruispunten die niet voorzien zijn van veilige fietsoverstekten. Voor de zachte weggebruikers is er slechts een smal voetpad aanwezig. Hierbij komt dan nog het dominante gemotoriseerd verkeer dat over een rijweg beschikt die onvoldoende ingericht is voor de andere functies langsheen de gemeenteweg. De huidige breedte van het openbaar domein is momenteel onvoldoende breed om de nutsleidingen te vrijwaren van een bovenliggend fietspad.

De Wiekevorstseweg, Molenstraat, Morkhovenseweg en Voortkapelseweg zijn tevens onderdeel van belangrijke vervoersassen voor het openbaar vervoer. De lijnbus met nummer 511 zal een maal per uur gebruik maken van de wegenis tijdens de 'dal-momenten' en 2 keer per uur gebruik maken tijdens de spits-momenten. Passagiers van het openbaar vervoer komen momenteel in onveilige situaties terecht. De haltes zal zijn beperkt voorzien van hetzij louter een bushaltepalaal of van een schuilhuisje en zijn nergens als een verhoogde haltehaven aangelegd, waardoor de toegankelijkheid voor mindervaliden ondermaats is.

Het huidige rioleringsstelsel is een gemengd stelsel zonder scheiding van regenwaterafvoer en droogweerafvoer.

Gelet op al de voorafgaandelijk opgesomde en huidige knelpunten van de 4 gemeentewegen is een totale herinrichting van de wegen noodzakelijk, zowel in onder- als bovenbouw. De verhoogde verkeersveiligheid, in het bijzonder voor de zachte weggebruiker, staat daarbij voorop. De voorgenomen herinrichting van de infrastructuur in dit project wordt omschreven in de projectnota, die als bijlage wordt gevoegd. De voorgenomen herinrichting bestaat uit comfortabele fietspaden, kruispunten ingericht op veilige oversteekplaatsen voor de zachte weggebruikers, veilige haltehavens voor mindervaliden, het traag verkeer scheiden van het gemotoriseerd verkeer,....

Tevens zal ook de riolering aangepakt worden en zal de projectzone voorzien worden van een gescheiden rioleringsstelsel. Hierbij wordt het regenwaterafvoer gescheiden van het droogwaterafvoer, teneinde wateroverlast in de toekomst te vermijden.

Door deze herinrichting wordt een betere verkeersveiligheid bekomen voor alle weggebruikers, verhoogt de zachte doorstroming, verhoogt het comfort van het openbaar vervoer, en zal een veel aangename straatbeeld bekomen worden waardoor de leefbaarheid rond deze drukkere verkeersas verhoogd wordt.

Wijzigingen aan het gemeentelijk wegennet staan ten dienste van het algemeen belang, waaruit volgt dat het verwerven van de gronden en de voorgenomen onteigening ter verwezenlijking van de rooilijnplannen, in het algemeen belang gebeurt.

## 2.2 Noodzaak van de onteigening als middel

Het onteigeningsdoel, zoals hierboven omschreven, kan slechts worden bereikt middels onteigening.

Het huidige openbaar domein is onvoldoende breed om de gewenste functies op een veilige en comfortabele manier te combineren en om te voldoen aan de huidige richtlijnen.

Er bestaat, onverminderd de mogelijkheid tot minnelijke verwerving, redelijkerwijze geen alternatief voor het gebruik van de onteigeningsdwang. De onderhandelingen die reeds voorafgaand aan de goedkeuring van dit voorlopig onteigeningsbesluit hebben plaatsgevonden, hebben tot op heden niet het gewenste resultaat bereikt. Het aannemen van onderhavig besluit staat toekomstige minnelijke onderhandelingen en een minnelijke verwerving zeker niet in de weg, maar is onder meer nodig om in een latere procedurele stap te kunnen overgaan tot een gerechtelijke onteigening, indien nodig.

Binnen het projectgebied moeten verschillende onroerende goederen strikt noodzakelijk in volle eigendom worden verworven omdat:

- het aanleggen, beheren en onderhouden van infrastructuur behoort tot de basistaken van de overheid. Een zo eenduidig mogelijke grondpositie kan en moet de goede uitoefening van de publieke beheerstaken omtrent deze infrastructuur waarborgen.
- een integrale en geïntegreerde realisatie, aanleg en onderhoud van de infrastructuur mogelijk moet zijn.
- een coherent en doelmatig beheer en beleid omtrent infrastructuur noodzakelijk is. Van de desbetreffende weginfrastructuur onder alle omstandigheden een veilig en doelmatig gebruik gegarandeerd moet zijn. Dit is enkel mogelijk indien de wegbeheerder zelf kan instaan voor het beheer ervan.
- waterinfrastructuur en riolering in de ondergrond van de gemeenteweg moet worden aangelegd. Hierdoor is een private eigendomssituatie van de wegbedding onmogelijk.
- nutsvoorzieningen (water, gas, elektriciteit, openbare verlichting, telecom, ...) in de ondergrond van de gemeenteweg moeten worden aangelegd. Hierdoor is een private eigendomssituatie van de wegbedding onmogelijk.

Elk verzoek tot zelfrealisatie is conform artikel 24, § 4 van het Vlaams Onteigeningsdecreet in ieder geval uitgesloten voor weginfrastructuur en de daarmee onlosmakelijk samenhangende ingrepen.

## 2.3 Noodzaak voor wat betreft het voorwerp van de onteigening

De weerhouden uitvoeringsvariant van het project kan niet worden gerealiseerd binnen het bestaande openbaar domein. In dit project is er voor gekozen zo min mogelijke oppervlakte te onteigenen en in geen geval daadwerkelijk over te gaan tot onteigening daar waar de gevels getroffen worden door de rooilijn. Bij deze eigendommen zal er bij sloop/herbouw een grondafstand opgelegd worden bij de vergunning voor dergelijke acties. Er is na bewonersvergaderingen zo veel mogelijk rekening gehouden met bemerkingen en ongerustheden die geuit werden. Er werd gestreefd naar een zo laag mogelijke impact op private eigendommen. Daardoor zijn er bijvoorbeeld op bepaalde locaties smallere voetpaden voorzien in de uitvoeringsvariant. Toch vereist het noodzakelijke streefbeeld, dat een compromis is tussen standaard ontwerprichtlijnen en een zo beperkt mogelijk ruimtebeslag, nog steeds een aanzienlijk aantal onteigeningen.

### **Het onteigeningsdoel is van algemeen nut**

Hierboven werd reeds uiteengezet dat het project als onteigeningsdoel heeft om de realisatie van de herinrichting van de Wiekevorstseweg, Molenstraat, Morkhovenseweg en Voortkapelseweg mogelijk te maken en tevens de verwezenlijking van de rooilijnplannen.

Het project maakt de realisatie van een doelstelling van algemeen nut mogelijk want:

- het gaat om verbetering van de openbare weginfrastructuur die ten goede komt van alle weggebruikers;
- door de realisatie van het project wordt de veiligheid van de zachte weggebruik aanzienlijk verhoogd;
- door de realisatie van het project wordt het afvalwater gescheiden opgevangen en afgevoerd van het regenwater
- door de realisatie van het project wordt het gebruikscomfort voor mindervaliden geoptimaliseerd bij het gebruik van openbaar vervoer.

Omdat de werken kaderen binnen de weginfrastructuur is het in het algemeen belang dat de stad Herentals deze ook zelf ontwikkelt. De realisatie van voornoemde infrastructuurwerken behoort tot de basistaken van de stad Herentals.

### **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 er gegarandeerd te worden dat er een overkoepelend beheer en onderhoud is en dient er opdracht gegeven te worden tot het verplaatsen van nutsleidingen. De nutsmaatschappijen zijn reeds op de hoogte gebracht en tevens ook betrokken bij het ontwerp en de voorbereidingen van het wegenisproject, opdat zij deze kunnen verplaatsen en/of vernieuwen.

## 3.2 REALISATIETERMIJNEN VOOR DE WERKEN

Globaal gezien wordt er op een indicatieve wijze volgende realisatietermijnen vooropgesteld. De start van de werkzaamheden wordt beoogd rond eind 2024, begin 2025, afhankelijk van de vooruitgang op vlak van de grondinnames. Het einde van de werkzaamheden wordt beoogd uiterlijk tegen het einde van 2026 of het begin van 2027.

## 3.3 REALISATIEVOORWAARDEN VOOR DE WERKEN

- 3.3.1 Het ontwerp(proces) voldoet aan de voorwaarden beschreven in het mobiliteitsdecreet en bijhorend mobiliteitsbesluit;
- 3.3.2 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;
- 3.3.3 De stad Herentals is bij realisatie eigenaar of beschikker van de juiste rechten voor het uitvoeren van werken op de gronden waarop het zijn werken uitvoert;
- 3.3.4 De gronden die verworven worden voor de realisatie van de werken dienen ingelijfd te worden in het openbaar domein;
- 3.3.5 Concrete afspraken op niveau van iedere innemingen kunnen worden bepaald in de akten en moeten worden nageleefd;
- 3.3.6 De nodige budgetten zijn voorzien voor het aanstellen van een aannemer.

## 3.4 BEHEERSMODALITEITEN VAN HET OPENBAAR DOMEIN

De stad Herentals staat 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 en niet limitatief uit:

- 3.4.1 Het onderhouden van wegverhardingen;
- 3.4.2 Het onderhouden van groenvoorzieningen;
- 3.4.3 Het nemen van maatregelen bij sneeuw of ijzel;
- 3.4.4 Het onderhouden van waterafvoerelementen en riolering;
- 3.4.5 Het beheren en onderhouden van elektromechanische weguitrustingen;
- 3.4.6 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;
- 3.4.7 Het verstrekken van adviezen bij omgevingsvergunningsaanvragen;
- 3.4.8 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 ontwerpplan/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/projectplan