

Uittreksel
Gemeenteraad
24 maart 2022

<u>Aanwezig:</u>	Paula Henderickx, Voorzitter Gemeenteraad Luc Van Hove, Burgemeester Joris Geens, Steven Van Staeyen, Mieke Maes, Jelle Lauwereys, Schepenen Jozef Oorts, May Peeters, Eduardus Belmans, Paul Stulens, Luc Verelst, Oliver Vertruyen, Dirk Vercammen, Johan Vanslambrouck, Betty Bossaerts, Maria Van Rompaey, Ward Peeters, Tom Van Bergen, Monique Suls, Marijke Lambrechts, Paul Nagels, leden Leen Boeckmans, Algemeen directeur waarnemend
<u>Verontschuldigd:</u>	Rudolf Willems, Derde schepen Hans Soetemans, Gemeenteraadslid Annick Smeets, Algemeen directeur

GOEDKEUREN VAN DE VOORLOPIGE VASTSTELLING VAN ROOILIJNPLAN, ONTEIGENINGSPLAN EN PROJECTNOTA M.B.T. VIERSSELBAAN EN HOFSTRAAT

De gemeenteraad,

Gelet op artikel 16 van de Gecoördineerde Grondwet.

Gelet op het decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017 in het bijzonder artikel 2.

Gelet op het decreet houdende de Gemeentewegen van 3 mei 2019, in het bijzonder de artikelen 8, 10, 16, 17 en 27.

Gelet op het decreet van 24 februari 2017 betreffende de onteigening voor het algemeen nut.

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 27 oktober 2017 tot uitvoering van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017.

Voorgeschiedenis

Overwegende dat de gemeente Zandhoven al meerdere jaren plannen heeft om het fietspad langsheen de Hofstraat en de Vierselbaan veiliger te maken via een verbreding en afscheiding van de bestaande weg, evenals de aanleg van een rotonde (i.p.v. het bestaande kruispunt);- dat het huidige fietspad, gelegen langsheen de Hofstraat met een maximale breedte van 1 meter, samen met het druk gefrequenteerde kruispunt ter hoogte van de Hofstraat/Herentalsebaan, een gevaarlijke situatie voor de zwakke weggebruiker scheidt.

Gelet op zijn beslissing van 23 januari 2003 waarbij een principiële beslissing in bovenstaande zin werd genomen, waarbij vooronderzoek -in samenwerking met landmeter-expert BERNAERTS- reeds had uitgewezen dat het aanleggen van een dubbelrichtingsfietspad tussen de twee bomenrijen langs de zuidkant van de Hofstraat het beste en meest veilige inrichtingsprincipe zou zijn.

Overwegende dat de aanleg van dit dubbelrichtingsfietspad tussen de twee aanwezige bomenrijen en rotonde een inname van meerdere gronden noodzaakte;- dat in de beslissing van 23 januari 2003 de betrachting werd vooropgesteld om deze

noodzakelijke gronden minnelijk aan te kopen van de respectievelijke eigenaars, en dit op basis van een objectief en deskundig schattingsverslag.

Overwegende dat ondanks meerdere en langdurige pogingen om deze minnelijke eigendomsverwervingen te realiseren, de gemeente Zandhoven er doorheen de jaren niet in geslaagd is om een overeenkomst te bereiken met alle eigenaren van de in te nemen gronden;- dat meer in het bijzonder er geen minnelijk akkoord geformaliseerd kon worden met de heren Van De Werve de Schilde, als eigenaar van een 11-tal in te nemen percelen langsheen de Hofstraat, Vierselbaan en Herentalsebaan, kadastraal gekend als Zandhoven, 1ste Afdeling, Sectie C, nr.521/02A, nr. 521, nr. 520b respectievelijk Zandhoven, 4de Afdeling, Sectie A, nr. 98, nr. 99, nr. 134C, nr. 147A, nr. 149, nr. 150, nr. 151 en nr. 154.

Overwegende dat de onveilig verkeerssituatie in de Hofstraat en op het kruispunt ter hoogte van de Hofstraat/ Herentalsebaan -met name voor zwakke weggebruikers- zich nog steeds stelt, zodat de realisatie van een van de rijweg afgescheiden en breder fietspad alsook een rotonde, nog steeds actueel en noodzakelijk voorkomt.

Omschrijving van het rooilijnplan en de te onteigenen gronden

Gelet op het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) waarin de Vierselbaan aangeduid wordt als 'gebiedsontsluitingsweg';- dat de hoofdfunctie van dergelijke wegen het ontsluiten op lokaal of interlokaal niveau is;- dat de weg een lokaal gebied ontsluit (bvb. dorpskern, wijk, industrie- of dienstzone) naar een weg van een hogere categorie en heeft pas in tweede instantie een verbindende functie.

Overwegende dat het GRS volgend beleid aangaande deze wegen bepaalt:

"daar waar deze wegen een belangrijk onderdeel zijn van het gemeentelijk of provinciaal fietsroutenetwerk dient er voldoende aandacht te gaan naar de aanleg van veilige fietsverbindingen"

Overwegende dat de Vierselbaan-Hofstraat in het GRS ook aangeduid wordt als 'fietsas' die een rol vervult binnen het provinciaal fietsroutenetwerk;- dat het GRS volgend beleid aangaande deze wegen bepaalt:

"Het functioneel, alternatief functioneel en lokaal utilitair fietsnetwerk functioneert dagelijks om woon-werk en woon-schoolverkeer te laten plaatsvinden. Het is van essentieel belang dat dit fietsnetwerk de snelste, kortste en veiligste verbinding is tussen de kernen (-wijken) en de belangrijkste aantrekkingspolen (scholen, bedrijvenconcentraties, centra)"

Overwegende dat de Hofstraat en de Vierselbaan door de Provincie Antwerpen inderdaad werden aangeduid als bovenlokaal fietsroutenetwerk.

Overwegende dat samen met de Vierselbaan de Hofstraat derhalve niet enkel de verbinding tussen de Ringlaan in Zandhoven en de Herentalsebaan in Viersel vormt, maar eveneens tussen het door het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen geselecteerd gebied van primair toeristisch-recreatief belang, in welk opzicht Vierseldijk een belangrijk vertrekpunt en rustplaats is van verschillende fietsroutes.

Overwegende dat de Vierselbaan en Hofstraat dan ook veel gebruikt worden als functionele fietsroute door schoolgaande jeugd en woon-werk verkeer per fiets, alsook door recreatieve fietsers.

Overwegende dat in het verleden er langsheen de Vierselbaan en de Hofstraat een fietspad aangelegd is, aansluitend aan de rijweg met een maximum breedte van 1 meter;- dat het aantal verkeersongevallen dat zich in de voorbije jaren voorgedaan hebben langsheen deze verbindingsweg en het kruispunt ter hoogte van de Hofstraat/Herentalsebaan, echter duidelijk maken dat de bestaande inrichting een gevaarlijke situatie creëert -en blijft creëren- voor de zwakke weggebruiker.

Overwegende dat de heraanleg van dit fietspad en kruispunt daarom het voorwerp uitmaakt van deze voorlopige vaststelling van het rooilijnplan, het onteigeningsplan en de projectnota 'Vierselbaan-Hofstraat'.

Overwegende dat alle vereiste grondinnames voor dit verkeersveiliger herinrichtingsproject op heden minnelijk verworven konden worden, op één

noodzakelijke grondstrook na;- dat voor deze werken met onderhavig besluit het gemeentelijk rooilijnplan voorlopig wordt vastgesteld én de administratieve onteigeningsprocedure wordt opgestart, dit overeenkomstig het decreet Gemeentewegen resp. het Vlaamse Onteigeningsdecreet.

Gelet op het decreet Gemeentewegen, in het bijzonder artikel 16, §§2 en 3;- dat dit gemeentelijk rooilijnplan volgende elementen moet omvatten:

- de actuele en toekomstige rooilijn van de gemeenteweg;
- de kadastrale vermelding van de sectie, de nummers en de oppervlakte van de getroffen kadastrale percelen en onroerende goederen;
- de naam van de eigenaars van de getroffen percelen en onroerende goederen volgens kadastrale gegevens of andere gegevens die voor het gemeentebestuur beschikbaar zijn;
- In voorkomend geval een berekening van de evt. waardevermindering of waardevermeerdering van de gronden ten gevolge van de aanleg, wijziging of verplaatsing van een gemeenteweg;
- In voorkomend geval de nutsleidingen die door de wijziging of verplaatsing van de gemeenteweg op private eigendom zullen liggen.

Overwegende dat het gemeentelijk rooilijnplan 'Vierselbaan-Hofstraat' al deze elementen omvat.

Gelet op het Vlaamse Onteigeningsdecreet in bijzonder artikel 10, §1, 1°;- dat dit voorlopig onteigeningsbesluit een omschrijving moet geven van de te onteigenen onroerende goederen of de te onteigenen zakelijke rechten.

Overwegende dat de te onteigenen gronden, waarvan de inname noodzakelijk is ter verwezenlijking van de ontworpen rooilijn, elf (11) percelen langsheen de Hofstraat, Vierselbaan en Herentalsebaan beslaan, planologisch bestemd conform het Gewestplan Turnhout als (deels-) agrarisch gebied en parkgebied, en thans kadastraal gekend als volgt:

- perceel nr. 1:
1ste afdeling, sectie C, nr. 521/02A met in te nemen oppervlakte van 4ca
- perceel nr. 2:
1ste afdeling, sectie C, nr. 521 met in te nemen oppervlakte van 9a 82ca
- perceel nr. 3:
1ste afdeling, sectie C, nr. 520B met in te nemen oppervlakte van 33ca
- perceel nr. 4:
4de afdeling, sectie A, nr. 98 met in te nemen oppervlakte van 7a 89ca
- perceel nr. 5:
4de afdeling, sectie A, nr. 99 met in te nemen oppervlakte van 35ca
- perceel nr. 6:
4de afdeling, sectie A, nr. 154 met in te nemen oppervlakte van 51ca
- perceel nr. 7:
4de afdeling, sectie A, nr. 151 met in te nemen oppervlakte van 5a 58ca
- perceel nr. 8:
4de afdeling, sectie A, nr. 150 met in te nemen oppervlakte van 3a 62ca
- perceel nr. 9:
4de afdeling, sectie A, nr. 149 met in te nemen oppervlakte van 1a 39ca
- perceel nr. 10:
4de afdeling, sectie A, nr. 147/A met in te nemen oppervlakte van 18a 37ca
- perceel nr. 11:
4de afdeling, sectie A, nr. 134/C met in te nemen oppervlakte van 4a 67ca

Overwegende dat meer specifiek deze te onteigenen gronden het gedeelte van de verbindingsweg Vierselbaan-/Hofstraat bestrijken lopende van in de bocht voor de Voort tot aan de Herentalsebaan (i.e. ter hoogte van het kasteeldomein "Hovorst"), alwaar ze aantakken op het kruispunt ter hoogte van de Hofstraat/Herentalsebaan;- dat overeenkomstig de projectnota 'Vierselbaan-Hofstraat' het grondgebied van deze

grondstrook aangewend zal worden voor de aanleg van (i) een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad, dat gescheiden is van de rijweg en (ii) een verkeersveiligere rotonde in plaats van het huidige kruispunt.

Overwegende dat in het verleden er reeds meermaals getracht is om de noodzakelijk grondstrook te verwerven op minnelijke wijze, maar dit zonder gunstige afloop;- dat de verwerving van desbetreffende grondstrook evenwel onontbeerlijk is voor de realisatie van de ontworpen rooilijn, en daarmee aldus voor de aanleg van het afgescheiden fietspad langsheen de Hofstraat én rotonde, dit zodat er alsnog moet worden overgegaan tot onteigening teneinde deze grondverwerving te kunnen verzekeren.

Onderhavige vaststellingsprocedure volgt de bepalingen van Titel 3 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 jo. de bepalingen van Hoofdstuk 3 van het decreet houdende de Gemeentewegen van 3 mei 2019.

Argumentatie

1. Betreffende de gemeentelijk rooilijnplannen 'Vierselbaan & Hofstraat'

Overwegende dat de Vierselbaan en Hofstraat kwalificeren als een gemeenteweg in de zin van het decreet Gemeentewegen; dat artikel 8 van het decreet Gemeentewegen bepaalt dat niemand een gemeenteweg kan aanleggen, wijzigen, verplaatsen of opheffen zonder voorafgaande goedkeuring van de gemeenteraad. Overwegende dat artikel 11 van het decreet Gemeentewegen bepaalt dat de ligging en de breedte van een gemeenteweg wordt vastgelegd in een gemeentelijk rooilijnplan.

Overwegende dat artikel 4 van het decreet Gemeentewegen bepaalt dat er bij wijzigingen aan een gemeentelijk wegennet rekening moet gehouden worden met volgende principes:

- 1° wijzigingen van het gemeentelijk wegennet staan steeds ten dienste van het algemeen belang;
- 2° een wijziging, verplaatsing of afschaffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel die afdoende wordt gemotiveerd;
- 3° de verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen;
- 4° wijzigingen aan het wegennet worden zo nodig beoordeeld in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief;
- 5° bij de afweging voor wijzigingen aan het wegennet wordt rekening gehouden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder daarbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen.

Overwegende dat de wijziging aan het gemeentelijk wegennet als volgt kan worden gemotiveerd:

- Algemeen belang

Overeenkomstig artikel 4, 1° decreet Gemeentewegen dienen wijzigingen van het gemeentelijk wegennet steeds ten dienste te staan van het algemeen belang.

Voorliggende rooilijnplannen strekken er toe een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad, dat gescheiden is van de rijweg en een verkeersveiligere rotonde in plaats van het huidige kruispunt te kunnen aanleggen langsheen de Hofstraat/Vierselbaan.

Voor het zuidelijke gedeelte wordt het afgescheiden fietspad achter de bomenrij die gelegen is in parkgebied voorzien, zodat deze bomen gevrijwaard kunnen worden (zuidelijk gedeelte – plannen nrs. 1/2 en 2/2).

De aanleg van (i) een vrijliggend fietspad langsheen deze wegenis en (ii) een rotonde in plaats van een kruispunt strekt evident tot het algemeen belang van de gemeenschap, daar men op die manier een veilige bijkomende ontsluiting kan

creëren voor het (zwakke) wegverkeer, langs een weg met een belangrijke verbindingfunctie, die in het GRS bovendien is aangeduid als 'fietsas' binnen het provinciaal fietsroutenetwerk. Dit terwijl er momenteel slechts aan één zijde van de weg een smal aanliggend fietspad aanwezig is waar een snelheidsregime van 50 resp. 70 km/uur geldt, en dat uitgaat op een (verkeersonveilig) kruispunt. De Vierselbaan/Hofstraat is een openbare weg, waarvan het gebruik is bestemd voor allen. Hoofddoel van de ontworpen rooilijn en onteigening bestaat aldus in de aanleg van een vrijliggend fietspad en een rotonde, waardoor de verkeersveiligheid -langs een belangrijke verbindingsweg en fietsas- aanzienlijk wordt verhoogd, zijnde bij uitstek een wijziging die ten dienste staat van het algemeen belang.

Waarbij volledigheidshalve ook wordt verwezen naar hetgeen navolgend uiteengezet wordt betreffende het algemeen nut van de onteigening; motivering die hier voor integraal hernomen moet geacht worden.

- *Uitzonderingskarakter wijziging, verplaatsing of afschaffing*

Overeenkomstig artikel 4, 2° decreet Gemeentewegen is elke wijziging, verplaatsing of afschaffing van een gemeenteweg een uitzondering, die gemotiveerd dient te worden.

Blijkens de memorie van toelichting bij het decreet Gemeentewegen werd deze motiveringsverplichting in het leven geroepen, met het oog op de bescherming van de trage wegen, d.w.z. de wegen niet hoofdzakelijk bestemd voor gemotoriseerd verkeer, in het bijzonder de oude voetwegen opgenomen in de atlas der buurtwegen.

Hierbij wenste de decreetgever de ondoordachte opheffing van zulke trage wegen tegen te gaan, gezien hun belangrijke maatschappelijke en mobiliteitsfunctie.

In voorliggend geval moet echter worden vastgesteld dat de Vierselbaan en Hofstraat bezwaarlijk als trage weg kunnen worden beschouwd, bovendien wordt deze wegenis niet verplaatst, noch opgeheven. Integendeel, voorliggend rooilijnplan heeft strekt ertoe een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad, dat gescheiden is van de rijweg en een verkeersveiligere rotonde in plaats van het huidige kruispunt te kunnen aanleggen langsheen de Hofstraat/Vierselbaan. Zodat de voorgenomen wijziging verantwoord is.

- *Verkeersveiligheid*

Overeenkomstig artikel 4, 3° decreet Gemeentewegen dienen bij de beslissingen omtrent de wijzigingen aan het gemeentelijk wegennet steeds de verkeersveiligheid en de ontsluiting van de aangelande percelen in aanmerking te worden genomen.

Betreffende de verkeersveiligheid wordt vooreerst verwezen naar hetgeen dienaangaande reeds uiteen werd gezet onder de titel 'algemeen belang'. Voorliggend rooilijnplan strekt er toe een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad, dat gescheiden is van de rijweg en een verkeersveiligere rotonde in plaats van het huidige kruispunt te kunnen aanleggen langsheen de Hofstraat/Vierselbaan. De aanleg van (i) een vrijliggend fietspad langsheen deze wegenis en (ii) een rotonde in plaats van een kruispunt strekt evident tot het algemeen belang van de gemeenschap, daar men op die manier een veilige bijkomende ontsluiting kan creëren voor het (zwakke) wegverkeer, langs een weg met een belangrijke verbindingfunctie, die in het GRS bovendien is aangeduid als 'fietsas' binnen het provinciaal fietsroutenetwerk. Dit terwijl er momenteel slechts aan één zijde van de weg een smal aanliggend fietspad aanwezig is waar een snelheidsregime van 50 resp. 70 km/uur geldt, en dat uitgaat op een (verkeersonveilig) kruispunt. De Vierselbaan/Hofstraat is een openbare weg, waarvan het gebruik is bestemd voor allen. Hoofddoel van de ontworpen rooilijn en onteigening bestaat aldus in de aanleg van een vrijliggend fietspad en een rotonde, waardoor de

verkeersveiligheid -langs een belangrijke verbindingsweg en fietsas- aanzienlijk wordt verhoogd, zijnde bij uitstek een wijziging die ten dienste staat van het algemeen belang.

Gezien voorliggend rooilijnplan overigens louter de aanleg van een vrijliggend fietspad en een (meer verkeersveilige) rotonde inhoudt (ten opzichte van de bestaande rooilijn), blijven alle aangelande percelen zich bevinden langs een voldoende uitgeruste gemeenteweg. De ontsluiting van de aangrenzende percelen komt met andere woorden niet in het gedrang door voorliggend rooilijnplan.

- Gemeentegrensoverschrijdend perspectief

Overeenkomstig artikel 4, 4^o decreet Gemeentewegen dient zo nodig de wijziging aan het gemeentelijk wegennet te worden beoordeeld in grensoverschrijdend perspectief.

In voorkomend geval paalt de betrokken wegenis evenwel niet aan een van de aanpalende gemeenten, noch kan door voorliggende wijziging van de rooilijn en het wegprofiel redelijkerwijze enige hinder voor de buurgemeenten verwacht worden.

Dit gezien noch de breedte van de rijweg, noch het tracé door voorliggend rooilijnplan gewijzigd wordt.

- Actuele functie – toekomstige generaties

Overeenkomstig artikel 4, 5^o decreet Gemeentewegen dient rekening gehouden te worden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder hierbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij dienen tevens de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen te worden.

Voorliggend rooilijnplan beoogt tegemoet te komen aan de actuele noodzaak aan veilige fietsinfrastructuur. Meermaals werd reeds benadrukt dat de Vierselbaan/Hofstraat belangrijke verbindingfunctie vervult op lokaal en bovenlokaal niveau, en in het GRS is aangeduid als 'fietsas' binnen het provinciaal fietsroutenetwerk.

Het algemeen belang en de verkeersveiligheid vereisen voor zo'n weg een conflictvrij wegprofiel, waarbij de interactie tussen gemotoriseerd en niet-gemotoriseerd waar mogelijk vermeden moet worden.

De behoeften van de toekomstige generaties komen door voorliggende wijziging van de rooilijn niet in het gedrang, integendeel, in het licht van de stijgende vraag naar alternatieve en milieu-ontlastende, duurzame mobiliteitsalternatieven strekt voorliggende wijziging tot het aanleggen van een vrijliggend fietspad en meer verkeersveilige rotonde om alzo de verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruiker gevoelig te verbeteren.

2. Betreffende het onteigeningsplan 'Vierselbaan-Hofstraat'

- Onteigenende instantie

Overeenkomstig artikel 10, §1, 2^o Vlaamse Onteigeningsdecreet, moet het voorlopige onteigeningsbesluit de onteigenende instantie vermelden.

In voorliggend geval zal de gemeente Zandhoven, met bestuurszetel te 2240 Zandhoven, Liersebaan 12 en ingeschreven in de Kruispuntbank der Ondernemingen onder het nummer 0207.539.220, zelf als onteigenende instantie optreden.

Zij beschikt daartoe over de vereiste onteigeningsbevoegdheid conform artikel 6, 1^o Vlaams Onteigeningsdecreet, waarin expliciet is bepaald dat de gemeenten bevoegd zijn tot onteigening over te gaan, zonder daartoe een onteigeningsmachtiging van een hogere overheid te moeten bekomen.

- Rechtsgrond voor onteigening

Op grond van artikel 3, §2 Vlaamse Onteigeningsdecreet en overeenkomstig artikel 16 van de Grondwet is de onteigening slechts mogelijk indien daartoe een

uitdrukkelijke wettelijke of decretale rechtsgrond is voorzien. Overeenkomstig artikel 10, §1, 3° Vlaamse Onthei­geningsdecreet dient deze rechtsgrond opgenomen te zijn in het voorlopige onthei­geningsbesluit.

Voorliggend onthei­geningsplan vindt haar wettelijke grondslag in artikel 27 decreet Gemeentewegen, dat bepaalt dat elke verwerving van onroerende goederen vereist voor de aanleg, wijziging of verplaatsing van een gemeenteweg middels onthei­gening kan plaatsvinden.

Meer algemeen en slechts ondergeschikt voorziet artikel 7 Vlaamse Onthei­geningsdecreet, dat gemeenten kunnen overgaan tot onthei­gening in de gevallen waarin ze oordelen dat de onthei­gening noodzakelijk is voor de uitwerking van de infrastructuur of het beleid inzake de gemeentelijke aangelegenheden.

Voorliggende onthei­gening heeft tot doel om de aanleg van (i) een vrijliggend fietspad langs een belangrijke verbindingsweg en (ii) een aansluitende rotonde mogelijk te maken. Het betreft dan ook een materie die de gemeentelijke mobiliteit en verkeersveiligheid aanbelangt.

- Onthei­geningsdoel van algemeen nut

Artikel 16 van de Grondwet bepaalt: "Niemand kan van zijn eigendom worden ontzet dan ten algemenen nutte, in de gevallen en op de wijze bij de wet bepaald en tegen billijke en voorafgaande schadeloosstelling." Waarbij ook artikel 3 van het Vlaams Onthei­geningsdecreet bevestigt dat een onthei­gening slechts mogelijk is ten algemenen nutte.

Overeenkomstig artikel 10, §1, 4° Vlaamse Onthei­geningsdecreet, dient het voorlopig onthei­geningsbesluit een omschrijving te geven van dit onthei­geningsdoel van algemeen nut.

In de memorie van toelichting bij het Vlaams Onthei­geningsdecreet is, inzake de verplichting tot omschrijving van het doel van algemeen nut, bepaald dat ervan kan worden uitgegaan dat een 'vermoeden van algemeen nut' bestaat wanneer het te onthei­genen goed een bestemming van openbaar gebruik zal krijgen, meer bepaald een rechtstreeks of onrechtstreeks gebruik door een onbepaalbaar en variabel aantal mensen en dit op een niet exclusieve wijze.

Zoals eerder verduidelijkt, gaat het in casu om een wegenisproject waarbij een vrijliggend fietspad en een rotonde (i.p.v. kruispunt) worden aangelegd in functie van de verkeersveiligheid. Dergelijke werken strekken tot het nut van eenieder -of met andere woorden tot nut van een onbepaalbaar en variabel aantal mensen en dit op een niet exclusieve wijze- en dus tot het algemeen belang.

Daarnaast blijkt het onthei­geningsdoel van algemeen nut ook uit het feit dat het project "Vierselbaan - Hofstraat" een project is waarbij het algemeen belang van de gemeenschap wordt gediend. De Vierselbaan/Hofstraat vormt niet enkel de verbinding tussen de Ringlaan in Zandhoven en de Herentalsebaan in Viersel, maar eveneens tussen het door het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen geselecteerd gebied van primair toeristisch-recreatief belang, in welk opzicht Vierseldijk een belangrijk vertrekpunt en rustplaats is van verschillende fietsroutes.

Op grond van het voorgaande dient vastgesteld te worden dat de Vierselbaan/Hofstraat een belangrijke verbindingfunctie heeft en dit zowel op lokaal als bovenlokaal niveau.

De aanleg van (i) een vrijliggend fietspad langsheen deze weg en (ii) een rotonde in plaats van een kruispunt, is dan ook in het algemeen belang van de gemeenschap, daar men op die manier een veilige bijkomende ontsluiting kan creëren voor het (zwakke) wegverkeer. Dit terwijl er momenteel slechts aan één zijde een smal aanliggend fietspad aanwezig is langsheen de

Vierselbaan/Hofstraat, waar een snelheidsregime van 50 resp. 70 km/uur geldt, en dat uitgeeft op een (verkeersonveilig) kruispunt.

Hoofddoelstelling van de onteigening bestaat aldus in de aanleg van een vrijliggend fietspad en een rotonde, waardoor de verkeersveiligheid aanzienlijk wordt verhoogd, zijnde bij uitstek een onteigeningsdoel van algemeen nut. Dit zoals ook bevestigd door de Vlaamse overheid in het besluit van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, § 2, en artikel 4.7.1, § 2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening van 5 mei 2000, alwaar de aanleg van wegeninfrastructuur en fietspaden expliciet worden aangemerkt als zijnde van algemeen belang:

“Als handelingen van algemeen belang, zoals bedoeld in artikel 4.1.1, 5°, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening worden de werken, handelingen en wijzigingen beschouwd die betrekking hebben op:

1° de openbare wegen, met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals tunnels, viaducten, bruggen, duikers, langsrachten, tolinfrastructuur en parkings;

§ 1. De volgende handelingen zijn handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben als vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De handelingen hebben betrekking op

:

1° de aanleg, wijziging of uitbreiding van openbare fiets-, ruiter- en wandelpaden, en andere paden voor de zwakke weggebruiker;”

De onteigening is noodzakelijk om deze doelstelling van algemeen nut te kunnen realiseren.

- De onteigeningsnoodzaak

Overeenkomstig artikel 10, §1, 5° Vlaamse Onteigeningsdecreet, dient het voorlopig onteigeningsbesluit een omschrijving en motivering te geven van de onteigeningsnoodzaak. Daarbij dient op grond van artikel 3, §3 Vlaams Onteigeningsdecreet meer specifiek te worden ingegaan op (I) de noodzakelijkheid van het doel van de onteigening, (II) de noodzakelijkheid van het betrokken goed en (III) de noodzakelijkheid van de inname voor het bereiken van de gewenste doelstelling van algemeen nut.

A. Noodzakelijkheid van het doel

Het herinrichtingsproject “Vierselbaan-Hofstraat” strekt er in de eerste plaats toe de verkeersveiligheid voor zwakke weggebruikers (vnl. fietsers) te verbeteren. Het huidige zeer smalle en direct aan de rijweg grenzende fietspad aan de Hofstraat vormt een onaangename en onveilige verkeerssituatie, in het bijzonder voor de zwakke weggebruiker. De Hofstraat wordt bovendien druk gebruikt door het autoverkeer, dat de laatste jaren alleen maar is toegenomen.

Deze onveilige verkeerssituatie en toenemende drukte in de Vierselbaan en Hofstraat en op het kruispunt ter hoogte van de Hofstraat/Herentalsebaan, vertaalde zich de afgelopen jaren in verschillende verkeersongevallen met zowel materiële als lichamelijke schade:

o 2011

Vierselbaan/Hofstraat: 7 ongevallen waarvan 5 met gewonden en 2 met stoffelijke schade.

Herentalsebaan: 1 ongeval met stoffelijke schade.

o 2012

Vierselbaan/Hofstraat: 2 ongevallen met gewonden.

Herentalsebaan: 1 ongeval met stoffelijke schade.

o 2013

Vierselbaan/Hofstraat: 2 ongevallen met gewonden.

- 2014
Vierselbaan/Hofstraat: 4 ongevallen waarvan 3 met gewonden en 1 met dodelijke afloop.
- 2015
Vierselbaan/Hofstraat: 2 ongevallen waarvan 1 met gewonden en 1 met stoffelijke schade.
Herentalsebaan: 1 ongeval met gewonden.
- 2016
Vierselbaan/Hofstraat: 1 ongeval met gewonden.
Herentalsebaan: 3 ongevallen met gewonden.
- 2017
Vierselbaan/Hofstraat: 7 ongevallen waarvan 1 met gewonden en 6 met stoffelijke schade.
- 2018
Vierselbaan/Hofstraat: 2 ongevallen waarvan 1 met gewonden en 1 met stoffelijke schade.
- 2019
Vierselbaan/Hofstraat: 4 ongevallen waarvan 3 met gewonden en 1 met stoffelijke schade.
Herentalsebaan: 2 ongevallen met gewonden.
- 2020
Vierselbaan/Hofstraat: 1 ongeval met stoffelijke schade.

Waarbij er ook in eerdere jaren dan 2010 telkens meerdere ongevallen per jaar konden opgetekend worden met ofwel gewonden ofwel stoffelijke schade (of ook een 2-tal dodelijke ongevallen in deze eerdere periode).

Om de veiligheid van (vooral zwakke) weggebruikers beter te kunnen waarborgen is het daarom noodzakelijk het bestaande fietspad te verbreden, alsook ook voor de fietsers, waar mogelijk, in een afscheiding te voorzien van de rijweg.

Daarnaast dient ook een rotonde op het kruispunt ter hoogte van de Hofstraat/Herentalsebaan te worden gecreëerd. Uit de verkeersstatistieken blijkt dat het huidige kruispunt zeer gevaarlijk is voor zowel gemotoriseerd verkeer als voor zwakke weggebruikers.

In het mobiliteitsplan van de gemeente Zandhoven is de kruispuntbeveiliging van de Hofstraat-/Herentalsebaan opgenomen. Zowel de Dijkstraat als de Hofstraat geven uit op de Herentalsebaan met maar enkele meters verschil, hetgeen resulteert in een excentrisch kruispunt wat een extra gevaar oplevert. Een bijkomend aandachtspunt voor dit kruispunt is het beperkte linkerzicht vanuit de Hofstraat door de bebouwing op de hoek van dit kruispunt ter hoogte van de Hofstraat/Herentalsebaan. Dit maakt de huidige voorrangregeling extra gevaarlijk.

De noodzakelijke verbreding en afscheiding van het fietspad, alsook de creatie van een rondpunt, excentrisch gelegen langs de noordwest kant, is (zoals verder zal blijken) enkel mogelijk mits de inname van aanpalende gronden langsheen de Hofstraat en een gedeelte van de Herentalsebaan.

Door het verhogen van de verkeersveiligheid mag redelijkerwijze wordt verwacht dat het aantal ongevallen op de kwetsieve weg (drastisch) zal dalen, zodat de verhoging van de verkeersveiligheid tegemoetkomt aan een behoefte die bijdraagt tot een verbetering van de samenleving en de leefomstandigheden van de gemeenschap.

Daarnaast heeft het project ook tot herinrichtingsproject ook tot doel te voorzien in een betere verbinding tussen de Ringlaan in Zandhoven en de Herentalsebaan in Viersel voor de (zwakke) weggebruiker. Op heden bevindt zich op Vierselbaan/Hofstraat immers een enkel fietspad dat te smal is en een onveilig

karakter heeft. Zoals reeds eerder aangehaald, betreft de Vierselbaan/Hofstraat evenwel een belangrijke verbindingsweg. Teneinde deze verbinding te verbeteren voor (zwakke) weggebruikers en een adequaat fietsvervoersnetwerk uit te bouwen, dringt de aanleg van (i) een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad (ii) rotonde, zich eveneens op.

Het doel van de onteigening is derhalve noodzakelijk.

B. Noodzakelijkheid van het betrokken goed

De te onteigenen gronden (nl. INNAMES 1 tot en met 11 op het onteigeningsplan) zijn van essentieel belang voor het bereiken van het vooropgestelde doel van algemeen nut.

Feit is dat deze grondstrook rechtstreeks aansluit op de (zeer langgerekte) strook aan gronden die de gemeente de voorbije jaren reeds minnelijk heeft kunnen verwerven langsheen de Vierselbaan, specifiek voor de heraanleg van het fietspad. Bij het ontbreken van de te onteigenen gronden kan derhalve geen doorlopend vrijliggend fietspad noch rotonde aangelegd worden, met als gevolg dat het fietspad en rotonde niet aangelegd kunnen worden op een wijze dat de verkeersveiligheid en -doorstroming kan geoptimaliseerd worden.

Bovendien zorgt de onregelmatige configuratie, de geringe oppervlakte en de planologische bestemming van de te onteigenen gronden er ook voor dat deze slechts zeer beperkte ontwikkelingsmogelijkheden hebben.

Evenmin is er enig alternatief (dan de onteigening) voorhanden om aan de gesignaleerde veiligheids- en verkeersproblematiek te kunnen tegemoetkomen. Zo heeft de gemeente Zandhoven ook de (her)aanleg van een fietspad langs de rijweg of een fietspad langs de andere zijde van de Hofstraat overwogen en bestudeerd en vervolgens voorgelegd aan het advies van enerzijds het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap – Afdeling Bos en Groen – Antwerpen en anderzijds van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap – Afdeling Natuur – Antwerpen.

De bevindingen van de Afdeling Bos en Groen dd. 27 mei 2005 waren de volgende:

“De weg is momenteel ingebed tussen twee groen wegbermen, waar enkele fraaie bomen op groeien. De weg oogt zeer mooi. Het tunneleffect van de bomen remt ongetwijfeld de snelheid.

De berm is ecologisch waardevol.

Op de westelijke berm staan twee rijen bomen, fraaie beuken en eiken. Hiertussen staat heel wat opslag. De bomen zijn in goede conditie.

Advies: Ongunstig

Het is een utopie om te denken dat bij de voorgestelde aanleg de bomen kunnen behouden blijven. De wortels zullen in ieder geval sterk beschadigd worden; De opslag tussen de bomen moet praktisch volledig geroid worden. Het uitzicht van de weg zal volledig veranderen. ...”

De bevindingen van de afdeling Natuur van 21 maart 2005 waren dan weer de volgende:

“Op de plaats waar het gemeentebestuur het fietspad zou willen heraanleggen, bevindt zich momenteel een tamelijk brede strook bos. op de biologische waarderingskaart versie 2.1 werd de bosstrook samen met de aanpalende landbouwzone ingekleurd als “complex van biologisch waardevolle en minder waardevolle elementen.”. Op het gewestplan is de site gelegen in parkgebied.

Het gemeentebestuur van Zandhoven wil nu, uitsluitend in de richting van Viersel, dit fietspad tussen de bomen verder uitbreiden. Vanuit natuurbehoudstandpunt is dat geen goede zaak omdat de geplande werken een negatieve invloed zullen hebben op de mooie struweelformatie die momenteel nog aanwezig is op het nieuw aan te leggen traject. Verder blijkt

uit de detailplannen dat er een vrij diepe sleuf zal worden gegraven vlak naast de waardevolle bomenrij. De wortels van de bomen zullen hierdoor zwaard worden beschadigd.

Op termijn kan een dergelijke ingreep leiden tot het afsterven van de bomen.

Advies: ongunstig

Alhoewel de verlegging van het fietspad verkeerstechnisch gezien ongetwijfeld voor een verhoging van de verkeersveiligheid zal zorgen, geeft de afdeling Natuur toch ongunstig advies voor de aanleg van het fietspad conform de voorgelegde plannen.

De afdeling Natuur is van oordeel dat in dit dossier minstens de mogelijkheid moet onderzocht worden om het nieuwe fietspad los te koppelen van de rijbaan en achter de bosstrook in het agrarisch gebied aan te leggen."

Rekening houdende met deze adviezen én de vaststelling dat een fietspad langs de oostkant van de Hofstraat onmogelijk is daar het parkgebied en het biologisch waardevol gebied daar verder loopt, blijft als enige mogelijkheid over de aanleg van een fietspad ten westen van de bomenrij, in agrarisch gebied.

Voor de goede orde: ook andere alternatieven, zoals een verlaging van het snelheidsregime, de aanleg van 2 vrijliggende enkelrichtingsfietspaden langs weerszijden van de Hofstraat, ... werden onderzocht en afgewogen, waarbij het huidige inrichtingsprincipe met onteigening echter steeds als meest geschikte (en enige reële) oplossing naar voren kwam in functie van de gesignaleerde verkeers- en veiligheidsproblematiek.

Eén en ander geldt overigens des te meer nu de huidige inrichting slechts de inneming vereist van een kleine grondstrook waarop geen constructies staan opgesteld, hetgeen ook doet conformeren met het evenredigheidsbeginsel. Bij uitblijven van enige minnelijke regeling, is de onteigening van de te onteigenen gronden dan ook noodzakelijk om de vooropgestelde doelstelling van algemeen nut te kunnen bereiken.

C. Noodzakelijkheid van de inname

De huidige rooilijnbreedte ter hoogte van de Hofstraat bedraagt ca. 12 meter en is te smal om vrijliggende fietspaden binnen het openbaar domein te kunnen voorzien. Aangezien de Hofstraat een snelheidsregime van 70 km/uur kent, dienen er overeenkomstig het Vademecum Fietsvoorzieningen vrijliggende fietspaden voorzien te worden.

Tot op heden konden alle vereiste grondstroken minnelijk verworven worden. Ondanks herhaalde pogingen daartoe kon één grondstrook (nl. INNAMES 1 tot en met 11) niet minnelijk aangekocht worden. Het onteigeningsplan bevat dan ook slechts die percelen die noodzakelijk zijn voor de aanleg van het vrijliggend, afscheiden fietspad en de excentrische rotonde gelegen langs de noordwest kant.

Aangezien geen minnelijke verwerving van de grondstrook bereikt kon worden en geen enkel ander alternatief beschikbaar is dan het gebruik van het onteigeningsinstrument, is een inname van de betrokken goederen noodzakelijk.

- De minnelijke onderhandelingstermijn

Overeenkomstig artikel 10, §1, 6° Vlaamse Onteigeningsdecreet, dient het voorlopig onteigeningsbesluit een minnelijke onderhandelingstermijn te bevatten. Dit betreft de geraamde termijn van maximaal één jaar waarbinnen de onderhandelingsplicht van toepassing is.

Concreet wordt voor voorliggend onteigeningsinitiatief de minnelijke onderhandelingstermijn vastgesteld op 6 maanden. Dit om reden dat de resterende innames (11) allen in eigendom toebehoren aan één en dezelfde eigenaars die gevestigd zijn te Zandhoven.

Ook werden eerder al herhaalde pogingen ondernomen om deze perceeldelen te verwerven, zodat een langere onderhandelingstermijn niet noodzakelijk wordt bevonden.

De eigenaars zullen in kennis gesteld worden van deze onderhandelingstermijn, waarna deze een aanvang neemt.

Overwegende dat voor het gemeentebestuur zijn er in eerste instantie enkele operationele kosten te verwachten, zoals publicatie van een bericht in het Belgisch Staatsblad, ect... evenals de kosten voor de uiteindelijke verwerving/onteigening van de in te nemen gronden;- dat hiervoor dient verwezen te worden naar het gedetailleerd schattingsverslag opgesteld door landmeter-expert P. VERHAERT (LAN 040257).

De totale onteigeningsvergoeding voor INNAMES 1 tot en met 11 werd geraamd op:

- perceel nr. 1 (oppervlakte van 4ca): 54,80 euro
- perceel nr. 2 (oppervlakte van 9a 82ca): 13.123,32 euro
- perceel nr. 3 (oppervlakte van 33ca): 596,85 euro
- perceel nr. 4 (oppervlakte van 5a 44ca): 10.466,14 euro
- perceel nr. 5 (oppervlakte van 35ca): 279,66 euro
- perceel nr. 6: (oppervlakte van 51ca): 406,22 euro
- perceel nr. 7: (oppervlakte van 5a 58ca): 4.514,96 euro
- perceel nr. 8: (oppervlakte van 3a 62ca): 4.760,80 euro
- perceel nr. 9: (oppervlakte van 1a 39ca): 1.951,25 euro
- perceel nr. 10: (oppervlakte van 18a 37ca): 24.617,63 euro
- perceel nr. 11: (oppervlakte van 4a 67ca): 3.675,78 euro

Publieke stemming:

Goedgekeurd met eenparigheid van stemmen.

BESLUIT:

Artikel 1.

De gemeentelijk rooilijnplannen 'Vierselbaan & Hofstraat' van 10 maart 2022 met de plannummers 1/2, 2/2 (noordelijk deel) en 1/2 en 2/2 (zuidelijk deel), opgemaakt door Arcadis, worden voorlopig vastgesteld.

Artikel 2.

De gemeenteraad keurt het voorlopig onteigeningsbesluit met bijlagen goed en stelt de onteigeningsplannen 'Vierselbaan & Hofstraat' van 10 maart 2022 met de plannummers 1/2 en 2/2 (zuidelijk deel), zoals opgemaakt door Arcadis, samen met de projectnota 'Vierselbaan-Hofstraat', voorlopig vast.

Artikel 3.

De voorlopig vastgestelde rooilijnplannen en onteigeningsplannen zullen, tezamen met de voorlopig goedgekeurde projectnota, het voorwerp uitmaken van een openbaar onderzoek en zal ter inzage worden gelegd in het gemeentehuis, conform het decreet van 24 februari 2017 betreffende onteigening voor het algemeen nut en het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen.

Artikel 4.

Het college van burgemeester en schepenen wordt belast met de organisatie van het openbaar onderzoek en het voorafgaandelijk verwittigen van de eigenaars van de in het onteigenings- en rooilijnplan betrokken percelen.

Artikel 5.

Na het openbaar onderzoek wordt het dossier voor definitieve vaststelling aan de gemeenteraad voorgelegd.

Artikel 6.

Het college van burgemeester en schepenen wordt gelast om op basis van het schattingsverslag van 30 november 2021, opgemaakt door Landmeter-expert P. Verhaert (LAN 040257) een minnelijk aanbod te doen aan de eigenaars, en

desgevallend onteigeningsonderhandelingen te voeren met de eigenaars van de in het onteigeningsplan opgenomen percelen, met het oog op de minnelijke verwerving van de vereiste innemingen. Dit binnen de onderhandelingstermijn van 6 maanden, die ter kennis wordt gebracht aan de eigenaars.

Artikel 7.

Een afschrift van deze beslissing zal aan de technische dienst en aan de financieel directeur bezorgd worden.

Namens de gemeenteraad,

Leen Boeckmans
Algemeen directeur waarnemend

Paula Henderickx
Voorzitter Gemeenteraad

Voor eensluidend uittreksel,
Zandhoven, 29 maart 2022.

in opdracht



Leen Boeckmans
Algemeen directeur waarnemend



Paula Henderickx
Voorzitter Gemeenteraad

