

# PROVINCIERAAD VAN ANTWERPEN

Vergadering van 28 september 2017

Verslag van de deputatie

Bevoegd deputatielid: Ludwig Caluwé

Telefoon: 03 240 52 48

Agenda nr. 4/27

Vastgoed. Geel. Fietsostrade Herentals-Balen. Definitieve goedkeuring onteigeningsplans. Aanvraag machtiging tot onteigening. Goedkeuring.

Voor de aanleg van de fietsostrade Herentals-Balen dienen te Geel en Mol tal van gronden verworven te worden. De fietsostrade volgt zoveel mogelijk spoorlijn 15. De onteigeningsplans opgesteld door Studiebureau Technum werden op 25 september 2014 voorlopig goedgekeurd.

Sindsdien werd met de betrokken eigenaars onderhandeld over de minnelijk verwerving van hun eigendom. De onderhandelingen lopen stilaan ten einde. Niet alle innemingen kunnen in der minne verworven worden. Het zal nodig zijn hier en daar tot gerechtelijke onteigening over te gaan. Daartoe moet de provincie beschikken over een onteigeningsmachtiging van de bevoegde Vlaamse minister.

Vooraleer dergelijke machtiging kan aangevraagd worden, dient de provincieraad zich uit te spreken over de bezwaarschriften ingediend tijdens het openbaar onderzoek en de onteigeningsplans definitief goed te keuren.

De onteigeningsplans lagen in openbaar onderzoek te Geel van 30 november tot 16 december 2014. Er werden 3 bezwaarschriften ingediend. Hierna volgt de bespreking van de bezwaren erin vervat en de weerlegging ervan.

## Boons-Beenens (inneming 6.6 a+b)

*Bezwaar 1 : "Wij hebben als bewoners gekozen (en betaald) voor een diep tuinperceel zonder inkijk van achterburen. Het onteigeningsplan wil nu een zeer groot deel van de tuin opeisen om er toch wel een zeer brede fietsostrade aan te leggen. Hierdoor krijgen wij een constante passage en inkijk in onze achtertuin waardoor onze privacy sterk wordt geschonden."*

Antwoord : Het betreft hier een perceel met een diepte variërend tussen (ongeveer) 50m en 65m. Na inname varieert de diepte van 45m tot 65m. Bovendien ligt er momenteel een servitude op dit achterste deel van de tuin. De inneming valt voor een groot deel (ongeveer voor 2/3) samen met deze servitude. Oppervlaktegewijs wordt 112m<sup>2</sup> ingenomen van een totale oppervlakte van 1318m<sup>2</sup>. De ingenomen oppervlakte wordt vergoed maar kan bezwaarlijk gezien worden als een onevenredig groot deel van het totale perceel. Het betreft 8,5%. De strook die wordt ingenomen heeft een breedte van 4,7m. Deze moet dienen voor het fietspad zelf (3,5m) maar daarnaast ook voor nutsvoorzieningen zoals verlichting, waterafvoer en dergelijke. Wat de inkijk en de schending van de privacy betreft: de bewoners ontvangen een vergoeding die hen in staat stelt een nieuwe afsluiting te plaatsen die hen privacy moet waarborgen.

Bezwaar 2 : *"Siertuin, moestuin, kippenren enz. waar wij jaren in investeerden om een mooie omgeving te creëren kunnen zomaar worden afgenomen als dit onteigeningsplan er doorkomt? Wat met het verlies van onze eigen buitenruimte, onze met zorg aangelegde tuin, het zelfgebouwde kippenhok, onze dagelijkse verse eieren? Met welk recht bovendien? Wie zal de herinrichting van onze afgesneden tuinen betalen? En wat met het waardeverlies die dit meebrengt voor onze eigendom?"*

Antwoord: Het verlies aan oppervlakte wordt vergoed (vergoeding voor de grond), evenals de heraanleg van de tuin met inbegrip van het kippenhok. Een extra waardeverlies is hier niet van toepassing omdat het aandeel van de inname klein is ten opzichte van de totale oppervlakte (8,5%). Het recht om te onteigenen vloeit voort uit de grondwet en diverse wetten.

Bezwaar 3 : *"De aanduiding van de fietsostrade op plan lijkt ons een breedte te hebben van 5,5meter. Dit lijkt ons wel zeer breed voor de aanleg van een fietsostrade en trouwens tussen onze tuin en de spoorweg is nog zeer veel ruimte beschikbaar."*

Antwoord: Het fietspad wordt ontworpen op een zo klein mogelijke afstand van de spoorweg maar wel met inachtnaam van de wettelijke bepalingen terzake. Voor de breedte wordt verwezen naar het antwoord in de eerste paragraaf (breedte 4,7m – fietspad 3,5m + zone voor nutsvoorzieningen)

Bezwaar 4: *"Er zijn voldoende veilige mogelijkheden om zich per fiets te verplaatsen tussen de spooroverweg aan de Larumsebrugweg en de spooroverweg aan Buitensteinde."*

Antwoord: Bij gebruik van de bestaande wegen tussen de spooroverweg Buitensteinde en de spooroverweg Larumsebrugweg verplaatst de fietser zich het kortst ten noorden van de spoorlijn via de straat Buitensteinde en aansluitend via de straat Larumsebrugweg. Dit traject heeft een lengte van 1 kilometer. Beide wegen zijn lokale erftoegangswegen (type III) met tweerichtingsverkeer waar een maximum snelheid van 70 km/u geldt. Over het hele traject is geen fietsinfrastructuur aanwezig en moet de fietser zich in gemengd verkeer verplaatsen. Dit traject voldoet niet aan de ontwerprichtlijnen van fietsostrades.

Het door de provincie voorgesteld traject heeft een lengte van 425 meter. Ruimschoots korter dan de bestaande wegen. Bovendien verplaatst de fietser zich over een vrijliggend fietspad, zonder hinder van voertuigen. Het traject voldoet aan de ontwerprichtlijnen van de fietsostrades. Het voorgesteld traject is dus korter en veiliger. Bovendien wordt de rechtlijnigheid van de fietsostrade behouden.

Voorgesteld wordt de 4 bezwaren te verwerpen.

#### B. Peeters (innemingen 7.2 en 7.3)

Bezwaar: *"Ik dien klacht in tegen de fietsostrade. Omwille dat er langs de andere kant van de spoorweg al een servitude ligt en vind dan ook onzinnig dat je die niet gaat gebruiken. En mij gaat onteigenen."*

Antwoord: De studie van een fietsostrade wordt gedaan over een lang traject. Het fietspad wordt zo ontworpen dat het aantal keren dat de spoorweg moet worden overgestoken tot een minimum beperkt wordt.

Het oversteken van de spoorweg is niet gewenst voor een fietsostrade omwille van tijdverlies en gevaar. Te veel oversteken doet afbreuk aan de rechtlijnigheid en aan het concept fietsostrade. Op het ganse traject van Herentals tot en met Balen - 32 km - kon het aantal gelijkgrondse oversteken van de spoorweg beperkt worden tot 4. De aanleg van de fietsostrade aan de zuidzijde van de spoorweg tussen Rauwelkoven en buurtweg 140 in Geel zou zorgen voor 2 extra oversteken op een afstand van 1125 m.

Voorgesteld wordt het bezwaar te verwerpen. Aangestipt wordt dat de bezwaarindiener ondertussen wel een verkoopbelofte ondertekend heeft die in december 2016 ter goedkeuring aan de raad werd voorgelegd.

Sneyers (innemingen 11.16, 11.17 en 11.18)

Bezwaar 1: *"Bij deze het bezwaarschrift voor fietsostrade Geel: dit is de percelen om de aangelanden of aanpalende ontwateringsgrachten langs buitenkant te leggen en de fietsostrade tegen de spoorweg."*

Antwoord: Bij de onderhandelingen bleek dhr. Sneyers zich zorgen te maken over de afwatering van zijn percelen. Immers bij het initiële ontwerp kwam het fietspad te liggen tussen zijn weiland en de bijhorende afwateringsgracht. Dit is intussen verholpen door de aanpassing van het ontwerp van de werken - zonder evenwel het onteigeningsplan en de in te nemen oppervlakte te wijzigen - waarbij de afwateringsgrachten gelegen zijn tussen de weilanden en de fietsostrade.

Bezwaar 2: *"Broodroof van de jonge landbouwer in verband met grondafstaan ongeveer 60 are. Voor dat beetje geld kan hij niets doen want op geld kan je geen maïs zetten en geen mest opvoeren."*

Antwoord: De geboden vergoedingen zijn marktconform en moeten de onteigenden in staat stellen andere grond te kopen. Eventuele extra minwaarde voor het bedrijf wegens onteigening van een deel van de huiskavel (dit is de grond rondom het bedrijf) zal onderwerp zijn van de onderhandelingen. Bij de onderhandelingen zal eveneens onderzocht worden of de provincie andere grond in ruil kan bieden.

Bezwaar 3: *"Wat zijn de blauwe afmetingen (lijnen) op de plannen ? zie plan ook op Mols grondgebied"*

Antwoord: Dit is geen bezwaar maar een vraag om uitleg, die echter niet beantwoord kan worden, omdat er op de onteigeningsplannen geen blauwe afmetingen of lijnen staan. Dit geldt ook voor de plannen voor het grondgebied van Mol die echter buiten het bestek van dit verslag vallen. Ook de 2 kaartjes die bij het bezwaarschrift gevoegd werden, vertonen geen blauwe afmetingen of lijnen.

Voorgesteld wordt de 3 bezwaren te verwerpen.

Conclusie: de deputatie stelt aan uw raad voor om de 3 ingediende bezwaarschriften volledig te verwerpen, de voorgelegde onteigeningsplannen definitief goed te keuren, de opgegeven motivatie ter verantwoording van het openbaar nut, noodzaak en hoogdringendheid van de onteigening goed te keuren en aan de bevoegde gemeenschapsminister machtiging tot onteigening bij hoogdringendheid te vragen.

Krediet voor de verwerving wordt voorzien.

Dit verslag werd goedgekeurd door de deputatie in zitting van 14 september 2017.

Het dossier is digitaal beschikbaar.

De provincieraad van Antwerpen

Gelet op de onteigeningsplannen voor de aanleg van de fietsostrade Herentals-Balen op grondgebied van de stad Geel die voorlopig werden goedgekeurd in vergadering van 25 september 2014;

Overwegende dat de onteigeningsplannen in openbaar onderzoek lagen te Geel van 30 november tot 16 december 2014;

Gelet op de 3 ingediende bezwaarschriften;

Gelet op de motivatie ter verantwoording van het openbaar nut, de noodzaak en de hoogdringendheid van de onteigening;

Gelet op de bepalingen van het provinciedecreet;

Op voorstel van de deputatie;

### **BESLUIT:**

#### Artikel 1:

De provincieraad beslist om de ingediende bezwaarschriften volledig te verwerpen om de redenen aangehaald in voorgebracht verslag.

#### Artikel 2:

De hiernavolgende onteigeningsplannen van studiebureau Technum van 28 maart 2014, projectnummer P.003730, voor de aanleg van een fietsostrade langs spoorlijn 15 te Geel en Mol, worden definitief goedgekeurd:

\* deelproject 6 – Geel (4<sup>de</sup> afdeling):

- onteigeningsplan 1 nummer IN20201C – precadnummer 13374-10270

- onteigeningsplan 2 nummer IN20202C – precadnummer 13374-10268

\* deelproject 7 – Geel (4<sup>de</sup> afdeling):

- onteigeningsplan 1 nummer IN20201C – precadnummer 13374-10272

- onteigeningsplan 2 nummer IN20202C – precadnummer 13374-10269

\* deelproject 10 – Geel (1<sup>ste</sup> afdeling):

- onteigeningsplan nummer IN20201C – precadnummer 13008-10262

\* deelproject 11 – Geel (1<sup>ste</sup> afdeling):

- onteigeningsplan 1 nummer IN20201D – precadnummer 13008-10263

- onteigeningsplan 2 nummer IN20202C – precadnummer 13374-10267

#### Artikel 3:

Goedkeuring wordt gehecht aan de motivatie ter verantwoording van het openbaar nut en de noodzaak van de onteigening:

##### 1° het openbaar nut:

De aanleg van de fietsostrade heeft tot doel het verbeteren van de verkeersveiligheid, meer in het bijzonder voor de fietsers;

Het bevorderen van het fietsverkeer en de realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF); meer bepaald de fietsostrade/hoofdroute langs spoorlijn 15 (Herentals-Balen) die een rechtstreekse, conflictarme, grotendeels autovrije directe verbinding maakt tussen Geel en Mol en verder richting Herentals enerzijds en richting Balen anderzijds.

Het BFF werd in juni 2001 goedgekeurd door de Vlaamse regering. Het BFF is opgenomen in het richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen bij de herziening in 2011. Deze herziening werd goedgekeurd door de provincieraad op 27 januari 2011 en door de Vlaamse minister van Ruimtelijke Ordening op 4 mei 2011.

De selectie van de fietsostrade als hoofdroute en noodzaak van de realisatie werd ook verankerd in de mobiliteitsplannen van de gemeenten Geel en Mol, conform verklaard op respectievelijk 15 december 2011 en 19 april 2012.

De hoofdroute langs spoorlijn 15 (Herentals-Balen) is een van de routes met de hoogste potenties aan gebruikers gezien:

- de aanwezigheid van talrijke scholen en arbeidsplaatsen in Herentals, Olen, Geel en Mol

- het ontbreken van volwaardige, veilige, rechtlijnige en comfortabele fietspaden tussen bovenvermelde centra

Deze routes zullen bij uitstek een alternatief kunnen bieden voor een vlotte mobiliteit en betere leefbaarheid voor de omgeving.

Van deze route zijn al een aantal gedeelten gerealiseerd (bestaande infrastructuur). Er blijven echter nog een aantal belangrijke "missing links" die met de realisatie van de deelprojecten 5 tot 12 zullen worden ingevuld.

2° de noodzaak:

Door het traject van de fietsostrade langs de spoorlijn te leggen is gekozen voor het "minst schadelijk" traject, waarbij de minste verwervingen van particulieren dienen te gebeuren. Het grootste deel van de innemingen zal immers verlopen via overeenkomst (bezettingscontract) met de NMBS.

In de mate van het mogelijke wordt geprobeerd om zoveel mogelijk percelen minnelijk te verwerven. Uit ervaring bij de aanleg van de fietsostrades langs spoorlijn 12 (Antwerpen-Essen) en langs spoorlijn 25-27 (Antwerpen-Mechelen) blijkt dat dit niet altijd lukt en dat onteigening nodig is.

Enkel de gronden die absoluut noodzakelijk zijn voor de aanleg van het fietspad zullen worden onteigend.

De verschillende alternatieven werden vooraf grondig onderzocht. Tijdens de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) van 26 september 2012 werd gekozen voor het tracé langs noordzijde van de spoorweg. Alle mogelijke tracékeuzes werden onderzocht en afgewogen in de gecombineerde start/projectnota waarna deze werd voorgelegd aan en goedgekeurd door de Provinciale Auditcommissie (PAC) op 22 november 2012.

Artikel 4:

Goedkeuring wordt gehecht aan de motivatie ter verantwoording van de hoogdringendheid van de onteigening:

Voor het zachte verkeer zijn er geen veilige noch rechtstreekse verbindingen tussen de kernen van Geel en Mol voorhanden.

De realisatie van de fietsostrade als belangrijke verbinding voor het zachte verkeer tussen de kernen van Geel en Mol (en later naar Olen, Herentals en Balen) om een verkeersluw alternatief te bieden voor het functionele fietsverkeer biedt een oplossing. Hierdoor worden naast scholen ook veel arbeidsplaatsen goed en veilig fietsbereikbaar.

Het oplossen van een verkeersonveilige situatie maakt dat een en ander vanzelfsprekend hoogdringend is. Elk verkeersslachtoffer dat kan vermeden worden door een snelle uitvoering van de infrastructuurwerken, maakt het uitvoeren daarvan hoogdringend. De noodzaak tot het wegwerken van die verkeersonveiligheid bestaat op dit ogenblik.

Het is een verhoogde prioriteit van het Vlaamse Gewest om het potentieel aan fietsverplaatsingen verder in te vullen, door middel van veilige en degelijke fietsverbindingen en om op die manier functionele verplaatsingen op een veilige manier te laten plaatsvinden.

De stijging van de verkeersintensiteit, de toename van de trafiek van en de nog stijgende ongevalcijfers bij fietsers benadrukken de hoogdringendheid van het project. De fietsostrade dient uit veiligheid- en mobiliteitsoverwegingen absolute prioriteit te krijgen en dit kan alleen als de noodzakelijke onteigeningen bij hoogdringendheid worden gerealiseerd.

Een deel van het gehele traject van de fietsroutes langs spoorlijn 15 is reeds gerealiseerd. Het is dus noodzakelijk om de "missing links", waaronder huidige deelprojecten 5 tot 12, op korte termijn te realiseren om een 100% effectieve benutting van de routes te garanderen.

Het maatschappelijk verlangen om op bijzonder korte termijn een voldoende brede en veilige fietsostrade aan te leggen is groot. Dit toont eens te meer aan dat de onteigening bij hoogdringendheid moet gebeuren.

Artikel 5:

Aan de bevoegde gemeenschapsminister wordt machtiging tot onteigening voor openbaar nut gevraagd met toepassing van de procedure bij hoogdringende omstandigheden zoals bepaald in de wet van 26 juli 1962.