

PROVINCIERAAD VAN ANTWERPEN

Vergadering van 23 januari 2020

Verslag van de deputatie

Bevoegd deputatielid: Ludwig Caluwé

Telefoon: 03 240 52 48

Agenda nr. 4/4

Vastgoed. Fietsostrade Antwerpen-Lier. Segment 5 (oost) te Lier. Voorlopig onteigeningsbesluit met bezettings- en onteigeningsplan. Goedkeuring.

Voor de aanleg van de fietsostrade Antwerpen-Lier dienen een aantal gronden te Lier verworven te worden.

Studiebureau Arcadis heeft het bezettings- en onteigeningsplan aangeleverd voor de grondverwervingen van segment 5/oost in Lier die nodig zijn voor de aanleg van de fietsostrade Antwerpen-Lier.

Het werd opgemaakt door en onder de verantwoordelijkheid van landmeter-expert Pieter Van Turnhout, beëdigd voor de Rechtbank van Eerste Aanleg te Antwerpen (LAN-nr. 161698).

Dit segment 5/oost omvat 4 te verwerven grondinnemingen, van in totaal 2 eigenaars. Daarnaast zijn er ook een aantal innemingen in eigendom of onder beheer van de NMBS en Infrabel waarvoor in principe een bezettingsovereenkomst afgesloten zal worden.

De innemingen zijn gelegen in het bouwblok gevormd door de Antwerpsesteenweg, de Zuid-Australiëlaan en de sporenbundel van de stationsomgeving, langsheen de sporen. Het betreft delen van percelen 298s3, 298c4, 298z3 en 297h2, alle gelegen te Lier, 3de afdeling, sectie F. De eerste drie innemingen zijn in gebruik als bedrijventerrein (opslag van bouwmaterialen); de vierde inneming is in gebruik als tuin (bebost). De totale in te nemen oppervlakte bedraagt 398 m².

De betrokken percelen zijn volgens het gewestplan Mechelen (KB 05/08/1976) ingekleurd als woongebied. Momenteel werkt de stad Lier, in overleg met de betrokken eigenaars, aan een masterplan voor heel de zone. Een update van dit masterplan werd goedgekeurd in de gemeenteraad van 23 april 2018. De fietsostrade zit mee vervat in dit masterplan, maar de aanleg ervan loopt hierop vooruit.

Landmeter-expert Mathieu Petitjean Mertens schat in zijn schattingsverslag van 15 oktober 2018 de waarde van alle innemingen op 125,00 EUR/m².

De totaalprijs van de innemingen bedraagt 49.750,00 EUR (grondwaarde) + 9.614,88 EUR (wederbeleggingsvergoeding) + 248,76 EUR (2% wachttintresten voor 3 maanden) + 42.783,31 EUR (opstanden) = 102.396,95 EUR.

Het bedrag voor de opstanden is hoog. De eigenaar van innemingen 1, 2 en 3 is een bouwbedrijf. Over nagenoeg de volledige lengte van de aan te kopen strook dient de betonnen verharding (15.000,00 EUR) en een zeer solide anti-diefstal afsluiting (7.000,00 EUR) vergoed te worden. Ook bevindt er zich op die grondstrook een overdekte opslagplaats die afgebroken moet worden (20.000,00 EUR).

Deze totale vergoeding kan in de loop van de onderhandelingen nog aangepast worden. Bijvoorbeeld bij aanwezigheid van ondergrondse constructies, aantoonbaar gebruik van duurdere materialen, constructies opgericht in de tussentijd tussen het tijdstip van de inventarisatie en dat van de onderhandelingen, enz.

In zitting van 13 december 2019 hechtte de deputatie om redenen van hoogdringendheid reeds goedkeuring aan de onteigeningsstaat en gaf het team Vastgoed opdracht op basis daarvan minnelijke onderhandelingen aan te vatten met de eigenaars.

Het openbaar nut en de noodzaak van de onteigening zijn verantwoord om volgende redenen:

Het openbaar nut:

De aanleg van fietsostrades is Vlaams beleid dat werd verankerd in onder meer het Mobiliteitsdecreet. Dit decreet voorziet subsidies voor de aanleg van deze fietsostrades. Ook de provincies kunnen hiervan gebruik maken.

De provincie Antwerpen heeft de aanleg van deze fietsostrades opgenomen in haar beleid door middel van het Bestuursakkoord 2013-2018.

De fileproblematiek in Vlaanderen, zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggend wegennet, kan niet meer alleen opgelost worden door de aanleg van nieuwe autowegeninfrastructuur en door investeringen in meer en beter openbaar vervoer. De fileproblematiek laat zich het meest voelen in het metropolitaan kerngebied maar spreidt zich ook uit tot de rand van dit gebied en omvat daarmee zowat de volledige provincie Antwerpen. Fietsostrades bieden een snel en comfortabel alternatief voor het woon-werkverkeer met een gemiddelde afstand van 15 tot 25 km. Ze vormen een belangrijk onderdeel in de aanpak van de verkeersproblematiek (beleidsnota Vlaams minister voor Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019), zowel op het gebied van congestie als van verkeersveiligheid. Een goed uitgebouwd fietsostradenetwerk gecombineerd met de nieuwe technologieën in elektrische fietsen vergroot het aantal potentiële gebruikers en de afstand die gebruikers kunnen afleggen. Door de hoogwaardige kwaliteit van de fietsostrade is een verplaatsing met de fiets vaak sneller dan met de wagen.

De verkeersproblematiek heeft een impact op de algemene levenskwaliteit en leefbaarheid in Vlaanderen en al zijn regio's. Ondanks de relatief kleine afstanden zijn regio's onbereikbaar binnen aanvaardbare reistijden. De capaciteit op het dichte wegennet is onvoldoende om aan de huidige vervoersvraag met de wagen te voldoen. Het openbaar vervoersaanbod in de randregio's van het metropolitaan kerngebied is minder uitgebouwd dan in de kernsteden en hun regio's. Een beperkter aanbod met een lage frequentie kan mensen niet overtuigen om zich te verplaatsen met het openbaar vervoer. Het promoten en faciliteren van de fiets als volwaardig vervoersmiddel past volledig in de klimaatdoelstellingen die Vlaanderen, de provincie Antwerpen en de lokale overheden formuleerden in hun klimaatplannen. Het bevorderen van het fietsverkeer - zeker het woon-werkverkeer - leidt bovendien tot een vermindering van de uitstoot van fijn stof. Investeringen in fietsinfrastructuur zijn minder duur dan investeringen in wegeninfrastructuur en hebben bovendien een groot terugverdieneffect op lange termijn.

De grote vervoersvraag met de wagen verhoogt het ongevalsrisico voor iedereen die zich met de wagen verplaatst. De belangrijkste doodsoorzaak bij de categorie 18- tot 25-jarigen is het gemotoriseerd verkeer. Met alle inspanningen rond sensibilisatie en investeringen in een vergevingsgezind wegennet slaagt men er in Vlaanderen niet in om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Fietsostrades geven fietsers een eigen ruimte met aangepaste infrastructuur zoals tunnels en bruggen zodat de kruisingen met een hoog ongevalsrisico vermeden kunnen worden.

Fietsen is bovendien een vorm van actieve mobiliteit met grote baten op het gebied van gezondheid. In een meer en meer sedimentaire samenleving winnen chronische gezondheidsproblemen door het gebrek aan beweging meer en meer terrein. Onderzoek toont aan dat de fietsende pendelaar minder ziek is, minder gevoelig voor stressgerelateerde gezondheidsproblemen zoals depressie en burn-out. Door de fysieke activiteit is er minder kans op een verhoogde bloeddruk en de daarbij horende hart- en vaatziekten. Onderzoek van Vito toonde aan dat elke in fietsostrades geïnvesteerde euro zich 2 tot 14 keer terugverdient in gezondheid. Enerzijds door het voorkomen van vroegtijdig overlijden en anderzijds door het toevoegen van gezonde levensjaren.

Fietsers blijken ook de lokale economie een boost te geven. Een fietsende klant richt zich eerder tot de winkels in de buurt en dit meerdere malen per week in tegenstelling tot de winkelende automobilist die graag een ruime parking voor een grootwarenhuis verkiest en gaat voor de aankoop van grotere hoeveelheden.

Het bevorderen van het fietsverkeer en de realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF); meer bepaald de fietsostrade F11 Antwerpen-Lier die een rechtstreekse, conflictarme, grotendeels autovrije directe verbinding maakt tussen Antwerpen, Mortsel, Boechout en Lier.

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 verankerd in het ministerieel besluit van 15 maart 2018.

De hoofdroute tussen Antwerpen en Lier is een van de routes met de hoogste potenties aan gebruikers gezien:

- de zeer dichte bebouwing in deze regio;
- het ontbreken van volwaardige, veilige, rechtlijnige en comfortabele fietspaden tussen bovenvermelde centra.

Deze route zal bij uitstek een alternatief bieden voor een vlotte mobiliteit en betere leefbaarheid voor de omgeving.

Van deze route zijn al een aantal gedeeltes gerealiseerd (bestaande infrastructuur). De aansluiting met het station van Lier is een (belangrijke) "missing link".

De noodzaak:

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 22 september 2016 werd gekozen voor het tracé langs de spoorweg. Alle mogelijke tracékeuzes werden onderzocht en afgewogen in de gecombineerde start/projectnota waarna deze werd voorgelegd

aan en goedgekeurd door de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC) op 20 oktober 2016.

De deputatie stelt de provincieraad voor het voorgelegde bezettings- en onteigeningsplan, de projectnota en de bijlage, alsook de opgegeven motivatie ter verantwoording van het openbaar nut en de noodzaak van de onteigening voorlopig goed te keuren.

De deputatie stelt de provincieraad voor het voorgelegde bezettings- en onteigeningsplan, de projectnota en de bijlage, alsook de opgegeven motivatie ter verantwoording van het openbaar nut en de noodzaak van de onteigening voorlopig goed te keuren.

De bijlagen zijn digitaal beschikbaar.

Dit verslag werd goedgekeurd door de deputatie in zitting van 19 december 2019.

De provincieraad van Antwerpen,

Gelet op het ontwerp voor de aanleg van een fietsostrade langs spoorlijn 15 tussen Antwerpen en Lier;

Overwegende dat voor het realiseren van de fietsostrade grondverwervingen nodig zijn;

Gelet op het voorgelegde bezettings- en onteigeningsplan;

Gelet op de voorgelegde projectnota en bijlage (plan der werken);

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

Gelet op het Vlaams onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 betreffende onteigening voor het algemeen nut, en meer bepaald artikelen 6, 1^o en 7;

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

Gelet op de bepalingen van het Provinciedecreet van 9 december 2005, en meer bepaald artikelen 2 en 42, §1;

Gelet op het bestuursakkoord van de deputatie;

Op voorstel van de deputatie,

BESLUIT:

Artikel 1:

Bezettings- en onteigeningsplan 2/2 van 28 augustus 2018 van studiebureau Arcadis met precad nummer 12393-10360 voor de aanleg van segment 5/oost te Lier voor de fietsostrade Antwerpen-Lier langs spoorlijn 15 wordt goedgekeurd.

Artikel 2:

De projectnota met bijlage (plan der werken) wordt goedgekeurd.

Artikel 3:

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

Het openbaar nut:

De aanleg van fietsostrades is Vlaams beleid dat werd verankerd in onder meer het Mobiliteitsdecreet. Dit decreet voorziet subsidies voor de aanleg van deze fietsostrades. Ook de provincies kunnen hiervan gebruik maken.

De provincie Antwerpen heeft de aanleg van deze fietsostrades opgenomen in haar beleid door middel van het Bestuursakkoord 2013-2018.

De fileproblematiek in Vlaanderen, zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggend wegennet, kan niet meer alleen opgelost worden door de aanleg van nieuwe autowegeninfrastructuur en door investeringen in meer en beter openbaar vervoer. De fileproblematiek laat zich het meest voelen in het metropolitaan kerngebied maar spreidt zich ook uit tot de rand van dit gebied en omvat daarmee zowat de volledige provincie Antwerpen. Fietsostrades bieden een snel en comfortabel alternatief voor het woonwerkverkeer met een gemiddelde afstand van 15 tot 25 km. Ze vormen een belangrijk onderdeel in de aanpak van de verkeersproblematiek (beleidsnota Vlaams minister voor Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019), zowel op het gebied van congestie als van verkeersveiligheid. Een goed uitgebouwd fietsostradenetwerk gecombineerd met de nieuwe technologieën in elektrische fietsen vergroot het aantal potentiële gebruikers en de afstand die gebruikers kunnen afleggen. Door de hoogwaardige kwaliteit van de fietsostrade is een verplaatsing met de fiets vaak sneller dan met de wagen.

De verkeersproblematiek heeft een impact op de algemene levenskwaliteit en leefbaarheid in Vlaanderen en al zijn regio's. Ondanks de relatief kleine afstanden zijn regio's onbereikbaar binnen aanvaardbare reistijden. De capaciteit op het dichte wegennet is onvoldoende om aan de huidige vervoersvraag met de wagen te voldoen. Het openbaar vervoersaanbod in de randregio's van het metropolitaan kerngebied is minder uitgebouwd dan in de kernsteden en hun regio's. Een beperkter aanbod met een lage frequentie kan mensen niet overtuigen om zich te verplaatsen met het openbaar vervoer. Het promoten en faciliteren van de fiets als volwaardig vervoersmiddel past volledig in de klimaatdoelstellingen die Vlaanderen, de provincie Antwerpen en de lokale overheden formuleerden in hun klimaatplannen. Het bevorderen van het fietsverkeer - zeker het woon-werkverkeer - leidt bovendien tot een vermindering van de uitstoot van fijn stof. Investeringen in fietsinfrastructuur zijn minder duur dan investeringen in wegeninfrastructuur en hebben bovendien een groot terugverdieneffect op lange termijn.

De grote vervoersvraag met de wagen verhoogt het ongevalsrisico voor iedereen die zich met de wagen verplaatst. De belangrijkste doodsoorzaak bij de categorie 18- tot 25-jarigen is het gemotoriseerd verkeer. Met alle inspanningen rond sensibilisatie en investeringen in een vergevingsgezind wegennet slaagt men er in Vlaanderen niet in om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Fietsostrades geven fietsers een eigen ruimte met aangepaste infrastructuur zoals tunnels en bruggen zodat de kruisingen met een hoog ongevalsrisico vermeden kunnen worden.

Fietsen is bovendien een vorm van actieve mobiliteit met grote baten op het gebied van gezondheid. In een meer en meer sedimentaire samenleving winnen chronische gezondheidsproblemen door het gebrek aan beweging meer en meer terrein. Onderzoek toont aan dat de fietsende pendelaar minder ziek is, minder gevoelig voor stressgerelateerde gezondheidsproblemen zoals depressie en burn-out. Door de fysieke activiteit is er minder kans op een verhoogde bloeddruk en de daarbij horende hart- en vaatziekten. Onderzoek van Vito toonde aan dat elke in fietsostrades geïnvesteerde euro zich 2 tot 14 keer terugverdient in gezondheid. Enerzijds door het voorkomen van vroegtijdig overlijden en anderzijds door het toevoegen van gezonde levensjaren.

Fietsers blijken ook de lokale economie een boost te geven. Een fietsende klant richt zich eerder tot de winkels in de buurt en dit meerdere malen per week in tegenstelling tot de winkelende automobilist die graag een ruime parking voor een grootwarenhuis verkiest en gaat voor de aankoop van grotere hoeveelheden.

Het bevorderen van het fietsverkeer en de realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF); meer bepaald de fietsostrade F11 Antwerpen-Lier die een rechtstreekse, conflictarme, grotendeels autovrije directe verbinding maakt tussen Antwerpen, Mortsel, Boechout en Lier.

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 verankerd in het ministerieel besluit van 15 maart 2018.

De hoofdroute tussen Antwerpen en Lier is een van de routes met de hoogste potenties aan gebruikers gezien:

- de zeer dense bebouwing in deze regio;
- het ontbreken van volwaardige, veilige, rechtlijnige en comfortabele fietspaden tussen bovenvermelde centra.

Deze route zal bij uitstek een alternatief bieden voor een vlotte mobiliteit en betere leefbaarheid voor de omgeving.

Van deze route zijn al een aantal gedeeltes gerealiseerd (bestaande infrastructuur). De aansluiting met het station van Lier is een (belangrijke) "missing link".

De noodzaak:

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 22 september 2016 werd gekozen voor het tracé langs de spoorweg. Alle mogelijke tracékeuzes werden onderzocht en afgewogen in de gecombineerde start/projectnota waarna deze werd voorgelegd aan en goedgekeurd door de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC) op 20 oktober 2016.

De deputatie stelt de provincieraad voor het voorgelegde bezettings- en onteigeningsplan, de projectnota en de bijlage, alsook de opgegeven motivatie ter verantwoording van het openbaar nut en de noodzaak van de onteigening voorlopig goed te keuren.

Artikel 4:

De onteigenende instantie voor de te verwerven innemingen op het goedgekeurde bezettings- en onteigeningsplan is de provincie Antwerpen.