

PROVINCIERAAD VAN ANTWERPEN

Vergadering van 22 februari 2018

Verslag van de deputatie

Bevoegd deputatielid: Ludwig Caluwé

Telefoon: 03 240 52 48

Agenda nr. 4/5 Vastgoed. Fietsostrade Herentals-Balen. Deelprojecten 1-2-3-4 te Herentals en Olen (cluster 1) en deelprojecten 13-14-15-16 te Mol en Balen (cluster 3). Voorlopig onteigeningsbesluit met onteigeningsplannen. Goedkeuring.

Voor de aanleg van de fietsostrade Herentals-Balen dienen een aantal gronden - hoofdzakelijk langs spoorlijn 15 - te Herentals, Olen, Geel, Mol en Balen verworven te worden.

Studiebureau Tractebel Engineering heeft de onteigeningsplannen aangeleverd voor de grondverwervingen van clusters 1 (in Herentals en Olen) en 3 (in Mol en Balen). De onteigeningsplannen voor de grondverwervingen van cluster 2 werden reeds goedgekeurd in de provincieraad van 25 september 2014.

De onteigeningsplannen werden opgemaakt door en onder de verantwoordelijkheid van landmeter-expert Stijn Van Maelsaeke (Tecon), beëdigd voor de Rechtbank van Eerste Aanleg te Gent (LAN-nr. 051169).

In totaal betreft het 113 grondinnemingen, waarvan 16 in Herentals, 48 in Olen, 14 in Mol en 35 in Balen. De geraamde prijs van de grondverwervingen wordt hieronder per deelproject vermeld.

Cluster 1

Deelproject 1 (1 plan; Herentals, 1 inneming)	5.088,76 EUR
Deelproject 2 (2 plannen; Herentals, 10 innemingen)	30.565,17 EUR
Deelproject 3 (3 plannen; Herentals, 5 innemingen en Olen, 13 innemingen)	102.717,12 EUR
Deelproject 4 (3 plannen; Olen, 35 innemingen)	<u>94.849,09 EUR</u>
	233.220,14 EUR

Cluster 3

Deelproject 13 (2 plannen; Mol, 14 innemingen en Balen, 3 innemingen)	9.903,44 EUR
Deelproject 14 (2 plannen; Balen 24 innemingen)	117.873,19 EUR
Deelproject 15 (1 plan; Balen, 1 inneming)	7.975,87 EUR
Deelproject 16 (2 plannen; Balen, 7 innemingen)	<u>40.521,04 EUR</u>
	176.273,54 EUR

Het totaalbedrag voor de grondverwervingen in beide clusters samen wordt geraamd op 409.493,68 EUR. In dit bedrag is begrepen: de grondprijs per m² (afhankelijk van de stedenbouwkundige zonering) verhoogd met de bij onteigening

gebruikelijke wederbeleggingsvergoeding en wachttintrest, en desgevallend met een vergoeding voor de opstanden. Het bedrag kan in de loop van de onderhandelingen nog wijzigen omwille van elementen die tot nu toe niet bekend zijn bij het provinciebestuur (zo kan bijvoorbeeld bij de onderhandelingen blijken dat een eigendom verpacht is, zodat ook aan de pachter een vergoeding verschuldigd is). Het nodige krediet voor de grondverwervingen werd reeds voorzien in het budget.

In zittingen van 12 oktober 2017 en 21 december 2017 hechtte de deputatie om redenen van hoogdringendheid (voor de aanleg van het fietspad werden EFRO-subsidies toegekend; daaraan is evenwel een deadline verbonden) reeds goedkeuring aan de onteigeningsstaten en gaf het team Vastgoed opdracht op basis daarvan minnelijke onderhandelingen aan te vatten met de eigenaars.

De onteigeningsplannen werden nog niet eerder aan de provincieraad voor goedkeuring voorgelegd omdat het team Vastgoed wenste te wachten tot het nieuwe Vlaamse onteigeningsdecreet in werking zou treden. Bij publicatie in het Belgisch staatsblad op 12 januari 2018 werden zowel het onteigeningsdecreet als het uitvoeringsbesluit vanaf 1 januari 2018 retroactief van kracht.

Op twee van de voorgelegde plannen (deelproject 4, nummers IN20209C en IN20210F) heeft het team Vastgoed een materiële vergissing van het studiebureau vastgesteld: de bestemming van de gronden werd weergegeven volgens het gewestplan, terwijl in 2012 nog een GRUP van de gemeente Olen werd goedgekeurd dat hierin wijzigingen aanbracht. Deze materiële vergissing brengt met zich mee dat de eigenaars die onteigend worden recht hebben op een hogere vergoeding. Deze verhoging wordt door het team Vastgoed nu reeds meegenomen bij de onderhandelingen. Er werd opdracht gegeven aan het studiebureau om de plannen aan te passen. Indien er geen minnelijk akkoord wordt bereikt met de eigenaars zal deze correctie worden voorgelegd bij de goedkeuring door uw raad van het definitief onteigeningsbesluit met onteigeningsplannen.

Het openbaar nut en de noodzaak van de onteigening zijn verantwoord om volgende redenen (in de nieuwe onteigeningsprocedure moet de hoogdringendheid niet langer verantwoord worden):

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 metropolitane 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. Investerings in fietsinfrastructuur zijn minder duur dan investeringen in weginfrastructuur 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 sedentaire 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/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). De (belangrijke) "missing links" worden o.a. met de realisatie van dit deelproject 8 ingevuld.

De noodzaak:

Door het traject van de fietsostrade langs de spoorlijn te leggen, is gekozen voor het "minst schadelijke" 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 de 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. Deze nota werd samengevat om te resulteren in huidige door de provincieraad goed te keuren projectnota (deel 2: fietstracé) bij de onteigeningsplannen.

De deputatie stelt de provincieraad voor de voorgelegde onteigeningsplannen, de projectnota's en de bijlagen, 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 8 februari 2018.

De provincieraad van Antwerpen,

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

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

Gelet op de voorgelegde onteigeningsplannen;

Gelet op de voorgelegde projectnota's en bijlagen (plannen 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° 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 2013-2018 van de deputatie;

Op voorstel van de deputatie,

BESLUIT:

Artikel 1:

De hiernavolgende onteigeningsplannen van studiebureau Tractebel Engineering, projectnummer P.003730, voor de aanleg van een fietsostrade langs spoorlijn 15 te Herentals, Olen, Mol en Balen worden goedgekeurd:

deelproject 1 - Herentals:

- onteigeningsplan 1, nummer IN20201C (23/08/2017) - precadnummer 13011/10269

deelproject 2 - Herentals:

- onteigeningsplan 1, nummer IN20203D (13/09/2017) - precadnummer 13011/10274
- onteigeningsplan 2, nummer IN20204C (23/08/2017) - precadnummer 13302/10267

deelproject 3 - Herentals:

- onteigeningsplan 1, nummer IN20205D (06/09/2017) - precadnummer 13302/10270

deelproject 3 - Olen:

- onteigeningsplan 2, nummer IN20206C (06/09/2017) - precadnummer 13029/10459
- onteigeningsplan 3, nummer IN20207C (23/08/2017) - precadnummer 13029/10454

deelproject 4 - Olen:

- onteigeningsplan 1, nummer IN20208C (23/08/2017) - precadnummer 13029/10455
- onteigeningsplan 2, nummer IN20209C (23/08/2017) - precadnummer 13029/10452
- onteigeningsplan 3, nummer IN20210F (23/08/2017) - precadnummer 13029/10453

deelproject 13 - Mol:

- onteigeningsplan 1, nummer IN20201C (25/08/2017) - precadnummer 13025/10349

deelproject 13 - Mol en Balen:

- onteigeningsplan 2, nummer IN20202C (19/09/2017) - precadnummers 13025/10652 (Mol) en 13003/10516 (Balen)

deelproject 14 - Balen:

- onteigeningsplan 1, nummer IN20204C (25/08/2017) - precadnummer 13003/10509
- onteigeningsplan 2, nummer IN20206D (25/08/2017) - precadnummer 13003/10510

deelproject 15 - Balen:

- onteigeningsplan 1, nummer IN20207D (25/08/2017) - precadnummer 13003/10511

deelproject 16 - Balen:

- onteigeningsplan 1, nummer IN20208C (25/08/2017) - precadnummer 13003/10512
- onteigeningsplan 2, nummer IN20209C (25/08/2017) - precadnummer 13003/10513

Artikel 2:

De projectnota's met bijlagen (plannen der werken) worden 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 sedentaire 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 terugverdiert 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 fietsostrate/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 fietsostrate 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 gedeeltes gerealiseerd (bestaande infrastructuur). De (belangrijke) "missing links" worden o.a. met de realisatie van dit deelproject 8 ingevuld.

- De noodzaak:

Door het traject van de fietsostrate langs de spoorlijn te leggen, is gekozen voor het "minst schadelijke" 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 de 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. Deze nota werd samengevat om te resulteren in huidige door de provincieraad goed te keuren projectnota (deel 2: fietstracé) bij de onteigeningsplannen.

Artikel 4:

De onteigenende instantie voor de te verwerven innemingen op de goedgekeurde onteigeningsplannen is de provincie Antwerpen.