

PROVINCIERAAD VAN ANTWERPEN

Vergadering van 22 februari 2018

Verslag van de deputatie

Bevoegd deputatielid: Ludwig Caluwé

Telefoon: 03 240 52 48

Agenda nr. 4/6

Vastgoed. Fietsostrade Herentals-Balen. Fase 2. Deelproject 8 te Geel (cluster 2). Voorlopig onteigeningsbesluit met onteigeningsplan. Goedkeuring.

In vergadering van 25 september 2014 gaf de provincieraad van Antwerpen haar goedkeuring aan de door het ingenieursbureau Tractebel uit Brussel opgestelde onteigeningsplannen met bijhorende motivatie ter verantwoording van het openbaar nut en de noodzaak voor de verwerving van de innemingen van deelprojecten 5, 6, 7, 9, 10, 11 en 12 van cluster 2 in Geel en Mol, gelegen langs spoorlijn 15 (Herentals-Balen) in het kader van de aanleg van de fietsostrade Herentals-Balen.

Deelproject 8 betrof de aanleg van een fietserstunnel in Geel. Het onteigeningsplan werd destijds niet uitgewerkt omdat dit deelproject zeer kostelijk is en zonder het bekomen van EFRO-subsidies niet uitgevoerd zou worden. De subsidie is ondertussen toegekend, zodat deelproject 8 dan toch aan de provincieraad kan worden voorgelegd.

Het onteigeningsplan IN20201E van 26 april 2017 van Studiebureau Tractebel Engineering werd opgenomen in fase 2 van cluster 2, waarin een aantal nieuwe te verwerven innemingen en aangepaste innemingen uit de vorige onteigeningsplannen van cluster 2 werden opgenomen.

Volgens het schattingsverslag van landmeter-expert Stef Geukens van 26 juni 2017 liggen alle innemingen - met uitzondering van inneming 8.0, die een buurtweg betreft - in agrarisch gebied en in woongebied. De schattingsprijzen betreffen de grondwaarde vrij van pacht.

De innemingen zijn meestal stroken met een beperkte breedte (tot 5 meter) gelegen langs de perceelgrenzen aan de kant van de spoorlijn van de respectievelijke percelen.

Alle percelen blijven na grondinname voldoende groot en voldoende diep om op zichzelf te kunnen blijven bestaan, met uitzondering van het restperceel van inneming 8.8. Dit perceel zal dan ook volledig aangekocht moeten worden indien de eigenaars dit vragen. De aankoop van het restperceel betekent een meeruitgave van 47.267,00 EUR.

Twee innemingen hebben een afwijkende nummering: 8.4.1 en 8.5.1. Deze innemingen horen respectievelijk bij innemingen 8.4 en 8.5. Deze grondstroken zijn nodig als werfzone voor de bouw van de tunnel. Bij voorkeur wordt hiervoor een bezettingsovereenkomst getekend. Verwerving van deze stroken is enkel vereist indien de onderhandelingen voor het sluiten van een bezettingsovereenkomst geen resultaat opleveren.

Het totaalbedrag voor de grondverwervingen wordt geraamd op 251.085,51 EUR, eventueel - wellicht - te verhogen met 47.267,00 EUR voor het restant van perceel 470n, wat het totaalbedrag op 298.352,51 EUR brengt. Bij aankoop van innemingen 8.4.1 en 8.5.1 stijgt het totaalbedrag tot 306.125,05 EUR.

In dit totaalbedrag 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 zitting van 27 juli 2017 hechtte de deputatie om redenen van hoogdringendheid (aan de uitbetaling van de EFRO-subsidie is 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.

Het onteigeningsplan werd 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.

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 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. Investerings 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 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 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 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 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. Het dossier is digitaal beschikbaar.

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 het voorgelegde onteigeningsplan;

Gelet op de voorgelegde projectnota's 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° 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:

Het onteigeningsplan IN202.01.E van 26 april 2017 van landmeter-expert Luc Bielen met precad nummer 13374/10454 voor deelproject 8 van fase 2 voor de aanleg van de fietsostrade Herentals-Balen wordt goedgekeurd.

Artikel 2:

De projectnota's met bijlage (plan der werken) worden goedgekeurd.

Artikel 3:

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

- Het openbaar nut:

Het Mobiliteitsdecreet Vlaanderen kent de opdracht voor het aanleggen van fietsostrades toe aan de provincies. De aanleg van de fietsostrade Herentals-Balen werd opgenomen in het bestuursakkoord 2012-2019 van de deputatie.

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 woonwerkverkeer - 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/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 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 3 (tracéonderzoek fietsroute - eindrapport) bij de onteigeningsplannen.

Artikel 4:

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