

Ministerieel besluit betreffende onteigening voor het algemeen nut in het kader van de aanleg van de Oostelijke Tangent in Sint-Niklaas en Temse – voorlopig onteigeningsbesluit

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN,

Gelet op het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017, artikel 10;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 25 juli 2014 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse Regering, artikel 13;

Overwegende dat in de tweede herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voor de ontsluiting van het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas de selectie van de N16 tussen de E17 en de N70 te Sint-Niklaas als primaire weg II werd vervangen door de aan te leggen Oostelijke Tangent (doortrekking van de R42 tussen de N70 en A14/E17);

Overwegende dat op 08 maart 2002 een principsovereenkomst werd gesloten tussen de Vlaamse Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en de stad Sint-Niklaas inzake de uitbouw, de ombouw en het beheer van een aantal gewestwegen gelegen op het grondgebied van de stad Sint-Niklaas;

Overwegende dat in deze principsovereenkomst in artikel 3 als verbintenis van het Vlaamse Gewest is opgenomen om in haar prioritair meerjarenprogramma de noodzakelijke kredieten te voorzien voor de aanleg van de Oostelijke Tangent op niveau Primaire II (verlenging van de R42 volgens een tracé parallel met spoorlijn Sint-Niklaas – Puurs);

Overwegende dat de Vlaamse Regering op 13 januari 2017 overgegaan is tot definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Oostelijke Tangent Sint-Niklaas' waarin de aanleg van de verbindingsweg tussen de E17 en de N70 is opgenomen;

Gelet op het mobiliteitsplan van de stad Sint-Niklaas, definitief vastgesteld bij gemeenteraadsbesluit van 24 april 2015 (publicatie Belgisch Staatsblad op 7 mei 2015);

Gelet op het mobiliteitsplan van de gemeente Temse, definitief vastgesteld bij gemeenteraadsbesluit van 28 november 2011 (publicatie Belgisch Staatsblad op 16 december 2011);

Overwegende dat het Vlaamse Gewest bevoegd is om tot onteigening over te gaan overeenkomstig artikel 6, 1^o van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017;

Overwegende dat overeenkomstig artikel 2.4.3 §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening elke verwerving vereist voor de verwezenlijking van de ruimtelijke uitvoeringsplannen, door onteigening ten algemene nutte tot stand kan worden gebracht;

Overwegende dat de Vlaamse Regering tot onteigening kan overgaan in de gevallen waarin ze oordeelt dat de onteigening noodzakelijk is voor de uitwerking van de infrastructuur of het beleid met betrekking tot gemeenschaps- en gewestelijke aangelegenheden overeenkomstig artikel 7 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017. Dit is de rechtsgrond voor deze onteigening;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financien, gegeven op _____ ;

Gelet op de projectnota onteigeningen, als bijlage gevoegd bij dit besluit, conform artikel 10, §2, 2^o van het Vlaams Onteigeningsdecreet;

Overwegende dat de onteigeningen volgens de hierna vermelde plannen nodig zijn voor de realisatie van de aanleg van de Oostelijke Tangent te Sint-Niklaas en Temse, hetgeen een nieuwe verkeerswisselaar inhoudt, het aanpassen en verlengen van parallelle wegen langsheen de E17 tot aan deze verkeerswisselaar en het realiseren van een daadwerkelijke verbindingsweg tussen de nieuwe verkeerswisselaar en de N70-R42;

Overwegende dat de Oostelijke Tangent wordt aangelegd en dit project dan ook nodig is om het sluipverkeer in het Waasland aan te pakken. Het Waasland kampt met sluipverkeer in de zone tussen E17 en E34. Om het verkeer dat zich binnen de zone bevindt vlot naar de E17 of naar de E34 te leiden, is volgens de studie 'Mobiliteit op de weg in het Waasland' van oktober 2008, uitgevoerd in opdracht van Interwaas, gekozen voor een kamstructuur waarbij de Oostelijke en de Westelijke Tangent de tanden vormen te Sint-Niklaas. De Oostelijke Tangent zal de oostelijke verbinding tussen de N70 en de E17 vormen;

Overwegende dat, zoals beschreven in de start- en projectnota van het wegenisontwerp, de zone tussen R42 en N16 op de N70 overbelast is en een knelpunt vormt voor een vlotte doorstroming naar de E17;

Overwegende dat deze overbelasting een probleem vormt voor de leefbaarheid van de woningen langs de N70;

Overwegende dat veel doorgaand verkeer naar het noorden van het Waasland rijdt via de N16, de Parklaan, Markt, Parkstraat en Plezantstraat naar de N403. Dit doorgaand verkeer zorgt voor leefbaarheidsproblemen in het centrum van Sint-Niklaas. Een vervollediging van de ring rond Sint-Niklaas door middel van de oostelijke en westelijke Tangent, vermijdt dit doorgaand verkeer en zorgt ervoor dat de leefbaarheid van de kern verbetert;

Overwegende dat er een overbelasting is van het kruispunt N16 – Hoogkamerstraat te Temse. Door de aanleg van de parallelweg langs de E17 zal een deel van de verkeersafwikkeling van het bedrijventerrein TTS gebeuren via een nieuw aan te leggen afrit, waardoor verkeersonveilige situaties, zoals wachtrijen op de N16 met terugslag naar de parallelweg van de E17, worden vermeden;

Overwegende dat er vandaag een onveilige aansluiting is voor de fietsers op de kruising N70 / R42. De fietsers kruisen op dit aansluitingscomplex op negen plaatsen de beide secundaire wegen met hun op- en afritten. Dit gebeurt momenteel gelijkgronds zonder beveiliging van verkeerslichten en levert negen gevaarlijke conflictpunten op. Ter hoogte van dit complex wordt het wegverkeer en het fietsverkeer volledig gescheiden. Door de aanleg van fietstunnels wordt deze onveilige situatie met het huidige project opgelost;

Overwegende dat de Schoenstraat, door de toekomstige ligging van het nieuwe complex van de E17, niet meer ontsloten kan worden via de Doornstraat. Dat een ontsluiting via de Doornstraat gewenst is, om het woonverkeer niet verder te vermengen met industrieel verkeer in de TTS-zone. Dat een ontsluiting via de

Doornstraat gerealiseerd kan worden ter hoogte van de huidige buurtweg tussen Schoenstraat en Doornstraat voor zover de buurtweg kan afgeschaft worden;

Overwegende dat een oplossing bieden voor het sluipverkeer in het Waasland, het verhogen van de leefbaarheid van de kern van Sint-Niklaas en het aanleggen van een veiligere fietsconfiguratie, doelstellingen zijn van algemeen nut;

Overwegende dat de Oostelijke Tangent de tweede tand vormt van de kamstructuur voor het Waasland, dit na de reeds aangelegde Westelijke Tangent;

Overwegende dat de verbinding zich situeert tussen de R42/N70 en de E17. Volgens het principe van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen om de infrastructuren te bundelen, wordt de nieuwe weg in de zone onmiddellijk langs de bestaande spoorverbinding gelegd. Tussen de Mercatorknoop en Eigenlo is de Oostelijke Tangent onmiddellijk langs de westzijde van het spoor gelegen, gezien de huidige lokale infrastructuur langs deze zijde, en de beperkte ruimte langs de oostzijde van het spoor;

Overwegende dat verschillende varianten zijn afgewogen in de start- en projectnota voor het ontwerp van de wegenis;

Overwegende dat enerzijds een nieuwe verkeerswisselaar – Mercatorknoop – gebouwd wordt en de parallelwegen langs de E17 worden aangepast en verlengd tot op deze nieuwe verkeerswisselaar, zodat het aantal rechtstreekse toegangen van en naar de E17 niet verhoogd worden, conform met de bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen;

Overwegende dat anderzijds de verbindingsweg – Oostelijke Tangent – wordt aangelegd tussen deze nieuwe verkeerswisselaar ter hoogte van de E17 en de N70-R42;

Overwegende dat de Oostelijke Tangent tussen Eigenlo en de E17 langs de oostzijde komt te liggen, omwille van de noodzakelijke bochtstralen en hoogteverschillen voor de aantakking van de Oostelijke Tangent op de parallelwegen van de E17. Bovendien is de ruimte ter hoogte van het bedrijf Eltra tussen het bedrijf en het spoor te beperkt om de bochtstraal via een westelijke ligging van de Oostelijke Tangent te kunnen realiseren;

Overwegende dat de parallelwegen worden gebundeld met de E17 en er onmiddellijk naast komen te liggen;

Overwegende dat een nieuwe aantakking vanop de parallelweg naar het bedrijventerrein TTS mee is voorzien in het project en mee is opgenomen in het onteigeningsplan;

Overwegende dat het doel van de onteigening de realisatie is van de verlenging van de parallelwegen E17, de aanleg van het nieuwe complex op de parallelwegen E17, de aanleg van de Oostelijke Tangent zelf, de aanleg van de Mercatorknoop, de aanleg van de nieuwe ontsluiting Europark Zuid op de Oostelijke Tangent, de aanleg van een degelijke fietsverbinding tussen Eigenlo en de Mercatorknoop;

Overwegende dat het doel ook is om alle bijhorende infrastructuur en andere werkzaamheden, volgend uit de MER onderzoeken (plan MER en ontheffing MER) te kunnen realiseren, zoals noodzakelijke bufferbekkens en aanleg van geluidsschermen;

Overwegende dat de ruimte voor de aanleg van de noodzakelijke bufferbekkens mee is opgenomen in het onteigeningsplan. De bufferbekkens in de zone Eigenlo vangen het regenwater van de Oostelijke Tangent op vooraleer het geloosd wordt in de Barbierbeek. Deze bekkens liggen zo dicht mogelijk bij de Oostelijke Tangent, en

stroomopwaarts van het mogelijke lozingspunt in de Barbierbeek. De bufferbekkens zijn ontworpen om maximaal te bufferen om vertraagd en beperkt te kunnen lozen;

Overwegende dat de ruimte noodzakelijk voor de inplanting van de volgens de MER-studie vereiste geluidsschermen, meer bepaald tussen Eigenlo en de Damstraat, mee is opgenomen in de projectzone en dat deze is opgenomen in de onteigeningen;

Overwegende dat het noodzakelijk is dat het Vlaamse Gewest beschikt over de gronden om bovenstaand geschetste infrastructuur te kunnen aanleggen en op te nemen in het openbaar domein en als publieke wegenis te kunnen beschikbaar stellen;

Overwegende dat gelet op de bovenstaande randvoorwaarden, er telkens werd voor geopteerd om de ruimte-inname voor het project zo veel mogelijk te beperken en aldus zo weinig mogelijk te onteigenen;

Overwegende dat de aanleg van de Oostelijke Tangent zo snel mogelijk gerealiseerd moet worden om de problematiek op het vlak van verkeersveiligheid, verkeersdoorstroming en de leefbaarheid te verbeteren;

Overwegende dat de onteigeningen van de percelen die voor het project vereist zijn, om die reden dringend gerealiseerd moeten worden.

BESLUIT:

Artikel 1. In het algemeen belang moeten, voor de realisatie van de Oostelijke Tangent, de onroerende goederen op het grondgebied van de gemeenten Sint-Niklaas en Temse in bezit worden genomen door het Vlaamse Gewest, Agentschap Wegen en Verkeer.

De onroerende goederen worden onteigend conform de procedure uit het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017.

Art. 2. Het Vlaamse Gewest, Agentschap Wegen en Verkeer, neemt na dit voorlopige onteigeningsbesluit een aantoonbare poging om de goederen minnelijk te verwerven en organiseert vervolgens een openbaar onderzoek over de voorgenomen onteigening.

Art. 3. De door de minister ondertekende plannen 1M3D8H G 105160 05, 1M3D8H G 105161 05, 1M3D8H G 105162 05, 1M3D8H G 105163 05, 1M3D8H G 105164 05, 1M3D8H G 105165 05, 1M3D8H G 105166 05, 1M3D8H G 105167 05 en 1M3D8H G 105168 05, waarop de in bezit te nemen onroerende goederen omschreven zijn en in het geel ingekleurd zijn, en de goedgekeurde projectnota zijn opgenomen in bijlage 1 en 2, die bij dit besluit zijn gevoegd.

Brussel,

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,


Ben WEYTS

28 JAN. 2019