

PROJECTNOTA
Vervanging bruggen Mol-ter-Nete (Nijlen, Ranst)

Inhoud

1	Projectbeschrijving	2
1.1	Probleemstelling	2
1.2	Oplossing	2
1.3	Doelstelling van algemeen nut van de onteigening en de onteigening als middel – Noodzaak van de onteigening	3
2	Projectplan	5
3	Realisatietermijnen, realisatievoorwaarden en beheersmodaliteiten	5
3.1	Vooraf	5
3.2	Realisatietermijnen	6
3.3	Realisatievoorwaarden	6
3.4	Beheersmodaliteiten	6

1 PROJECTBESCHRIJVING

1.1 Probleemstelling

Het Netekanaal vormt de verbinding tussen de Schelde en het Albertkanaal. Het Netekanaal werd samen met de Beneden-Nete aangeduid als bottleneck voor containervaart in het Trans Europese Netwerk.

Het Infrastructuurmasterplan voor de Vlaamse waterwegen met horizon 2020 duidde deze waterwegen aan welke geschikt dienen gemaakt te worden voor containervaart met drie lagen containers (vrije doorvaarthoogte 7,30 m).

De brug Mol-Ter-Nete over het Netekanaal ter hoogte van de gemeenten Nijlen en Ranst is bijgevolg een van de bruggen over het Netekanaal die **verhoogd** (circa 1.5m) dient te worden, waarbij vooropgesteld wordt om het Netekanaal bevaarbaar te maken voor klasse IV-schepen. Op die manier wordt de missing-link tussen het Albertkanaal en de Schelde weggewerkt.

De levensduur van **de brug over de Kleine Nete** geeft dan weer aan dat deze brug aan **vervanging** toe is. De brug werd in 1938 gebouwd. Constructies worden gebouwd met een levensverwachting van 100 jaar. Door de vereiste verhoging van de brug over het Netekanaal en vermits deze brug aansluit op de overbrugging van de Kleine Nete en bijkomend het licht gewijzigde tracé, wordt de brug over de Kleine Nete eveneens vernieuwd.

I.h.k.v. van Module 13 werd daarnaast door de verschillende initiatiefnemers de uitdrukkelijke wens uitgedrukt om op korte termijn de N116 ter hoogte van Nijlen, Zandhoven en Ranst her in te richten in functie van een betere en veiligere verkeersstroom. In hoofdzaak behelst de heraanleg het faciliteren van de fietspaden op een gescheiden manier van de hoofdweg. **Beide bruggen zijn niet breed genoeg om op een veilige manier de aansluiting op de vrij liggende fietspaden in de toekomst te faciliteren.**

1.2 Oplossing

Binnen het voorliggend project zullen de **nieuwe bruggen** gebouwd worden naast de bestaande infrastructuur zodat doorgaand verkeer tijdens de werken niet gestremd wordt. Door de twee bruggen gelijktijdig te vernieuwen, wordt de verkeershinder en eventuele overlast aldus beperkt.

Omwille van de hogere vrije doorvaarthoogte van de bruggen, zullen de aanloophellingen over een langere afstand verheven komen te liggen. Om de aanpalende terreinen te doen aansluiten op de nieuwe infrastructuur zullen er langsheen het ganse tracé **nieuwe taluds** gebouwd worden. Omdat de beschikbare ruimte voor zowel de nieuwe bruginfrastructuur als voor de taluds onvoldoende is, dient er tot onteigening overgegaan te worden.

Naast de nieuwe bruggen zullen er ook **nieuwe aansluitingen** voorzien worden **voor voertuigen, fietsers en wandelaars**.

Er zal op de **rechteroever van het Netekanaal** een **fietshelling** aangelegd worden die de verbinding vormt tussen de nieuwe brug en het bestaande jaagpad.

Het **jaagpad gelegen op de linkeroever** van de Kleine Nete zal onder de nieuwe brug de weg doorgetrokken worden zodat gebruikers van het jaagpad niet langer de Broechemsesteenweg dienen te kruisen. Dit komt ten goede aan de veiligheid van de zwakke weggebruikers. De bestaande aansluiting ter hoogte van het perceel 252D zal heringericht worden en aansluiten op het bestaande maaiveld.

Waar de nieuwe toegangshellingen de bestaande beken en grachten kruisen, zullen **oeververstevingen** aangebracht worden waar dit nodig is. In de bestaande kokers zullen **faunapassages** geplaatst worden.

Ter compensatie van het voorliggende project wordt **bijkomende waterbuffering** voorzien door enerzijds het afgraven van een bestaand dijklichaam langsheen de Molenbeek op de percelen 440C en 423A en het aanleggen van verschillende wadi's.

Om de werken te kunnen uitvoeren, voorziet De Vlaamse Waterweg nv ter hoogte van de percelen 441L, 444C en 445F een **extra werkzone** van 5,00 meter. Deze zal na voltooiing van de werken in oorspronkelijke staat hersteld worden. Deze werkzone is noodzakelijk om de werken mogelijk te maken.

De bestaande constructies zullen op het einde van de werkzaamheden afgebroken worden.

1.3 Doelstelling van algemeen nut van de onteigening en de onteigening als middel – Noodzaak van de onteigening

1.3.1 Doelstelling van algemeen nut

Het Netekanaal vormt de verbinding vormt tussen de Schelde en het Albertkanaal. Het Netekanaal werd samen met de Beneden-Nete aangeduid als bottleneck voor containervaart in het Trans Europese Netwerk. Het Infrastructuurmasterplan voor de Vlaamse waterwegen met horizon 2020 duidde deze waterwegen aan welke geschikt dienen gemaakt te worden voor **containervaart met drie lagen containers (vrije doorvaarthoogte 7,30 m)**.

De brug Mol-Ter-Nete over het Netekanaal ter hoogte van de gemeenten Nijlen en Ranst is bijgevolg een van de bruggen over het Netekanaal die **verhoogd** (circa 1.5m) dient te worden, waarbij vooropgesteld wordt om het Netekanaal bevaarbaar te maken voor klasse IV-schepen. Op die manier wordt de missing-link tussen het Albertkanaal en de Schelde weggewerkt.

Artikel 5§1 van het decreet van 2 april 2004 geeft De Vlaamse Waterweg nv de mogelijkheid om alle activiteiten te verrichten die rechtstreeks of onrechtstreeks kunnen bijdragen tot de verwezenlijking van haar maatschappelijke doel.

Onder het doel wordt onder meer volgende taak begrepen: de aankoop respectievelijk verkoop van gronden in het Vlaamse Gewest die nodig, respectievelijk niet nodig zijn voor de infrastructuur, het bedienen en exploiteren van de waterwegen en de waterbeheersing alsook het voeren van een specifiek op watergebonden bedrijvigheden en op watergebonden overslag gericht industrialisatiebeleid;

De werken kaderen aldus in een dwingend openbaar doel meer bepaald **het Netekanaal bevaarbaar maken voor klasse IV-schepen**.

In het licht van al het voormelde, inzonderheid omwille van de onderlinge samenhang ervan, staat aldus onmiskenbaar vast dat het onteigeningsdoel van algemeen nut is.

1.3.2 Onteigening als middel

Het Netekanaal voorziet de verbinding tussen het Albertkanaal en de Beneden-Nete. Evenwel kan de vooropgestelde huidige vrije doorvaarhoogte van 7,30 m niet worden gegarandeerd;

De beschikbare ruimte voor de herbouw en verhoging van de bruggen is heden onvoldoende om de vooropgestelde doelstellingen te kunnen realiseren. Hierdoor zal zo nodig ruimte gecreëerd moeten worden.

Voor de nieuwe infrastructuur dient tevens bijkomende waterbuffering te worden voorzien enerzijds langsheen de Molenbeek door het afgraven van het bestaande dijklichaam en anderzijds door het aanleggen van wadi's binnen de projectzone.

Door de uit te voeren werken worden de eigendomsrechten *in casu niet* louter beperkt, maar worden ze quasi ontnomen door volledige inlijving ervan in het openbaar domein, zodat na afweging van belangen, het mede omwille van het complexe en ingrijpende karakter van de werken aangewezen is de eigenaars onmiddellijk te vergoeden door middel van onteigening.

De verwerving van onroerende goederen maakt aldus een noodzakelijke stap uit om de vooropgestelde werken effectief te kunnen uitvoeren hetwelk bezwaarlijk in handen van de burger kan worden gegeven.

Een verzoek tot zelfrealisatie is derhalve uitgesloten overeenkomstig artikel 24, § 4 van het Vlaams Onteigeningsdecreet;

De onteigeningsnoodzaak is dus wel degelijk aanwezig.

1.3.3 Noodzaak voor wat betreft het voorwerp van de onteigening

Overwegende dat verschillende scenario's en alternatieven werden uitgewerkt doch dat de weerhouden uitvoeringsvariant als meest positief naar voren kwam om de onteigeningsdoelstellingen te kunnen realiseren.

Gedurende het studietraject werden door De Vlaamse Waterweg verschillende **inplantings- en uitvoeringsalternatieven** onderzocht met het oog op de uitwerking van het project.

In voormelde studie werden aanvankelijk **3 locatiealternatieven** onderscheiden: een noordelijk alignement, een centraal alignement (behoud van het huidige alignement met vervanging en ophoging van de huidige brug) en een zuidelijk alignement.

De onderzochte alternatieven gaan evenwel uit van de beperkingen die voortvloeien uit de aanwezigheid van de reeds bestaande Mol-ter-Netebrug. Het spreekt voor zich dat de onderzochte alternatieven op hun **haalbaarheid** werden onderzocht, doch in zulke mate dat het maximale reeds bestaande wegtracé van de N116 blijft behouden.

Gelet op deze doelstelling zijn slechts **3 realistische alternatieven** voorhanden, met dien verstande dat de brug hetzij ten noorden, hetzij ten zuiden (het noordelijke resp. zuidelijke alignementsscenario) wordt voorzien, dan wel dat de brug op haar huidige positie wordt herbouwd (het centrale alignementsscenario).

In het *zuidelijk alignementsscenario* kan de huidige Mol-ter-Netebrug gedurende de volledige opbouw in dienst blijven, waardoor de verkeershinder tot een absoluut minimum kan worden beperkt. In functie van de nutsleidingen is dit **de beste optie**, aangezien geen interferentie optreedt ten aanzien van de bestaande gascabine.

Het *behoud van het huidig alignement* is **geen optie** aangezien de N116 een calamiteitenroute is en een onderbreking voor een lange(re) periode van deze route geen reële mogelijkheid is.

Het *noordelijk alignement* **heeft de grootste impact op de belangrijke natuurwaarden** op deze specifieke locatie. Daarnaast grijpt dit scenario het sterkst in op de waterlopen die er gelegen zijn. Ook de nutsleidingen ondervinden de grootste hinder bij dit scenario, waaronder het verplaatsen van de bestaande gascabine.

Uit het stakeholdersoverleg van 1 juli 2015 volgde reeds dat **het zuidelijke alignementsscenario als enige scenario aanvaardbaar zou zijn**.

Overwegende dat gelet op bovenstaande de onteigeningsnoodzaak dus wel degelijk aanwezig is.

2 PROJECTPLAN

Zie plan(nen) in bijlage bij deze projectnota

3 REALISATIETERMIJNEN, REALISATIEVOORWAARDEN EN BEHEERSMODALITEITEN

3.1 Vooraf

Overeenkomstig artikel 24 §4 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 worden alle weg-, spoorweg-, haven- en waterweginfrastructuur en de daarmee onlosmakelijk samenhangende ingrepen uitgesloten van het recht om een verzoek tot zelfrealisatie in te dienen. Het is in het algemeen belang dat de overheid deze zelf ontwikkelt zodat de vermelding van realisatietermijnen, -voorwaarden en beheersmodaliteiten voornamelijk van belang zijn voor de Vlaamse Waterweg nv als ontegenende overheid.

Niettegenstaande het voorgaande zullen in wat volgt de wijze waarop en de termijn waarbinnen de doelstelling van algemeen nut gerealiseerd en in voorkomend geval in stand moet gehouden worden kort worden toegelicht.

3.2 Realisatietermijnen

De indicatieve uitvoeringstermijn voor dit project bedraagt 2 jaar. De start van de werken is voorzien in de loop van 2023 onder voorbehoud van het verkrijgen van een omgevingsvergunning en de nodige budgetten voor de realisatie van deze werken. De werken worden achtereenvolgens uitgevoerd in onderstaande volgorde:

- Aanleg waterbuffercompensatie
- Aanleg nieuwe toegangshellingen en wegenis, inclusief nieuwe koker waterlopen
- Constructie brug over Netekanaal en Kleine Nete
- Afbraak bestaande brugconstructies
- Afbraak bestaande toegangshellingen

3.3 Realisatievoorwaarden

Niet van toepassing, een verzoek tot zelfrealisatie is uitgesloten overeenkomstig artikel 24, § 4 van het Vlaams Onteigeningsdecreet.

3.4 Beheersmodaliteiten

De gewestweg zal verder beheerd worden door AWV. De constructieve onderdelen van de brug zullen beheerd worden door De Vlaamse Waterweg nv.

Bijlagen:

- (1) *Projectplan(nen)*
- (2) *Studie betreffende inplantings- en uitvoeringsalternatieven (ADC-rapport)*

Antwerpen,

ir. Wim Dauwe,
afdelingshoofd Regio Centraal