

AGENTSCHAP WEGEN & VERKEER

Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen
Koningin Maria Hendrikaplein 70 bus 81
9000 Gent
Tel 09 276 26 00
wegen.oostvlaanderen@vlaanderen.be
www.wegenenverkeer.be

PROJECTNOTA ONTEIGENINGEN

////////////////////////////////////
Betreft: N17 Herinrichting Mechelsepoort te Dendermonde
////////////////////////////////////

Bijlage bij het voorlopig onteigeningsbesluit van **12 JUNI 2019** voor de realisatie van onteigeningen op het grondgebied van de gemeente Dendermonde, langsheen de N17.

1. Beschrijving van het project en van de te realiseren werken

Het project 'N17 Herinrichting Mechelsepoort te Dendermonde' maakt deel uit van het project 'Wegwerken van gevaarlijke punten en zones in Vlaanderen' en werd als project weerhouden in de overeenkomst 101 ondertekend op 06-06-2006. Deze overeenkomst behoort tot de 2^e kaderovereenkomst uit 2006. Het project 'Wegwerken van gevaarlijke punten en zones in Vlaanderen' heeft als doel om de kruispunten en wegvakken met ongevallen (met lichtgewonden, zwaargewonden, doden) veiliger te maken door deze te herinrichten. 809 punten werden hiervoor geselecteerd. De gedelegeerde bouwheer was bij aanvang van de kaderovereenkomsten TV3V (Tijdelijke Vereniging Veilig Vlaanderen).

Het project met als TV3V-projectnummer 4027 beschikte uit volgende ongevalgegevens bij opname in de overeenkomst (2006)

Project	N17 x N47 x N406 Mechelsepoort
Projectnummer TV3V	4027
Kmpt	17,46
Prioriteitscijfer	33
Ongevallen	21
Doden	0
Zwaargewonden	3
Lichtgewonden	24
Prioriteitscijfer fiets	14
Ongevallen fiets	10
Doden fiets	0
Zwaargewonden fiets	2
Lichtgewonden fiets	8

Het kruispunt Mechelsepoort is een zeer druk kruispunt waarbij verschillende grote verkeerstakken samenkomen (N17 x N47 x N406)

Het kruispunt is tot op heden gelijkgronds uitgevoerd voor zowel de fietsers als het gemotoriseerd verkeer. De oversteekafstand is voor de zwakke weggebruiker zeer groot. De stadinwaartse en -uitwaartse beweging vraagt respectievelijk een oversteekbeweging van de N406 (richting stad) en van de N17 (richting Grembergen). In ieder geval moeten in beide gevallen 6 rijstroken gedwarsd worden: 2 + 4 (rustpunt middeneiland) kant N406 richting Dendermonde; en 2 + 3 + 1 (rustpunt middeneiland en by-pass) kant N17 richting Grembergen

Het project houdt in dat het fietsverkeer gescheiden wordt van het gemotoriseerd verkeer door de aanleg van 3 fietstunnels die onder resp. de N406 Noordlaan, de noordtak van de N47 (Martelarenlaan) en de zuidtak van de N47 (Leopold II Laan) zullen komen te liggen. De fietstunnels zullen met elkaar in verbinding staan zodat bereikbaarheid in alle richtingen gewaarborgd blijft. Ook drie fietsoversteken met aantakkeende gemeentewegen in het projectgebied worden veiliger ingericht: het gaat om de oversteken in de N47 Leopold II-laan met de Oude Vest, de Leopold II-laan (als zijtak) en de Kroonveldlaan. In de oksel van de N406 en de N47 Leopold II Laan komen een aantal fietspaden samen in 1 fietsplein, dit zijn de volgende fietspaden: fietspad zuidzijde N406 richting het kruispunt, fietstunnel onder de N406, fietstunnel onder de N47, fietspad richting Oudevest en fietspad westzijde N47 Leopold II Laan om stad-inwaarts Dendermonde te gaan.

Ook bovengronds worden aanpassingen gedaan aan het kruispunt. Twee by-passen zullen gecreeerd worden:

- 1) komende van de N47 Leopold II laan richting de N17 Mechelsesteenweg
 - 2) Komende van de N406 Noordlaan richting de N47 Leopold II Laan
- Hiervoor zijn geen onteigeningen nodig

De bestaande by-pass vanuit de N17 richting de N47 Martelarenlaan blijft behouden, enkel de fiets- en voetgangersoversteek ter plaatse verdwijnt. Aangezien deze ongelijkgronds georganiseerd gaat worden. De verkeerseilanden, die heden rijweg en voetgangers- en fietsoversteken scheiden van mekaar, worden opgebroken. In grondplan zal het kruispunt dus licht opschuiven in noordelijke zin. Ook hiervoor zijn geen onteigeningen noodzakelijk.

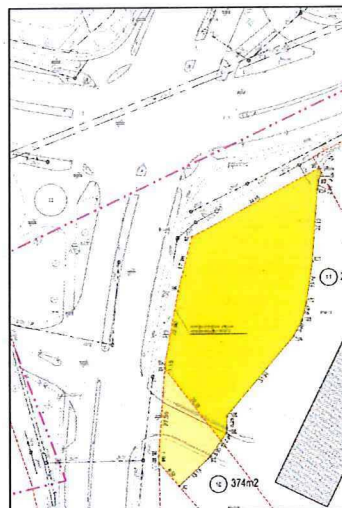
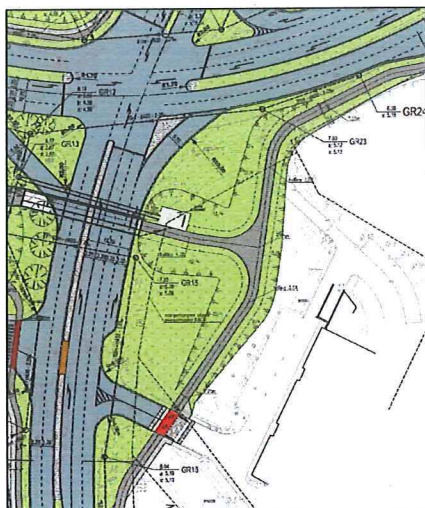
De te realiseren werken houden dus voornamelijk de aanleg van 3 fietstunnels in, door de ondergrondse configuratie dienen uiteraard hier ook de nodige toegangshellingen gerealiseerd te worden met aanleg van bijhorende taluds. Naar infiltratie-inrichtingen toe wordt een bufferbekken aangelegd in de oksel van N406 Noordlaan en N47 Martelarenlaan. Qua riolering worden ook pompstations aangelegd bij de fietstunnels zodat het opvangen regenwater afgevoerd kan worden. Gezien de herinrichting zullen ook de nodige nutsleidingen verplaatst worden.

De fietstunnels bevinden zich omwille van de verkeersveiligheid en doorstroming logischerwijze ondergronds en monden uiteindelijk terug uit gelijkgrondse fietspaden die zich op het maaiveldniveau bevinden. Het hoogteverschil tussen fietstunnel en maaiveldniveau moet overbrugd worden door toegangshellingen die haalbaar moeten blijven voor fietser om te overbruggen qua hellingsgraad. Hier is dus ook een zekere inname voor nodig door de lengte van deze toegangshellingen, samen met de taluds tussen fietspad en het hoger gelegen maaiveld.

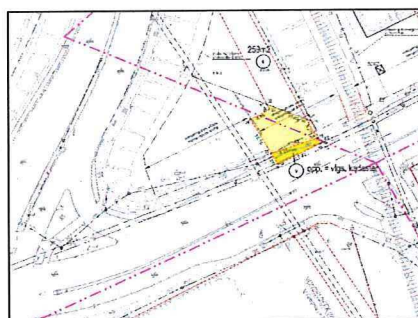
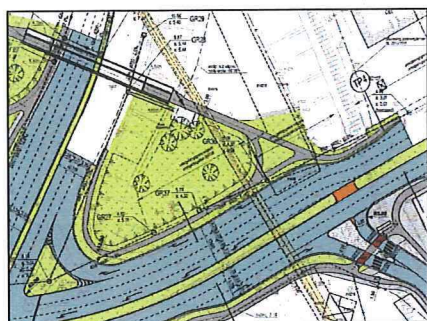
Voor de herinrichting zijn er een aantal innames nodig: er zijn 4 onteigeningen nodig. De 4 onteigeningen zijn paarsgewijs telkens 2 percelen.

De eerste 2 percelen situeren zich in de oksel van N47 Leopold II Laan met de N17 Mechelsesteenweg en de innames zijn nodig voor het fietspad aan de oostzijde van de N47. Dit fietspad gaat immers uitbuigen weg van de rijweg om zodoende in eerste instantie via de fietstunnel deze N47 te kunnen dwarsen. De

mate van uitbuiging is nodig zodat een fietser veilig kan afdalen vanop het fietspad op maaiveldniveau naar de lager gelegen fietstunnel onder de N47 tegen een aanvaardbaar hellingspercentage. Doordat het fietspad een langshelling heeft, bevinden zich aan beiden zijden van het fietspad taluds die de helling vormen met het maaiveld. Rechts in planzicht van het fietspad bevindt zich een talud onder helling 8/4. De volledig ingesloten ruimte tussen rijweg en kruin van de talud is nodig voor fietspad, taluds en ingesloten groenzone. In 2e instantie, zijnde als de N47 niet gedwarst moet worden als fietser, wordt het dubbelrijrichting fietspad verder gerealiseerd ten noordoosten van deze fietstunnel, richting Kroonveldlaan, dat vervolgens verder parallel loopt met de N17. Voor deze fietsverbindingen en taluds is er onvoldoende ruimte op het openbaar domein waardoor innemingen noodzakelijk zijn.

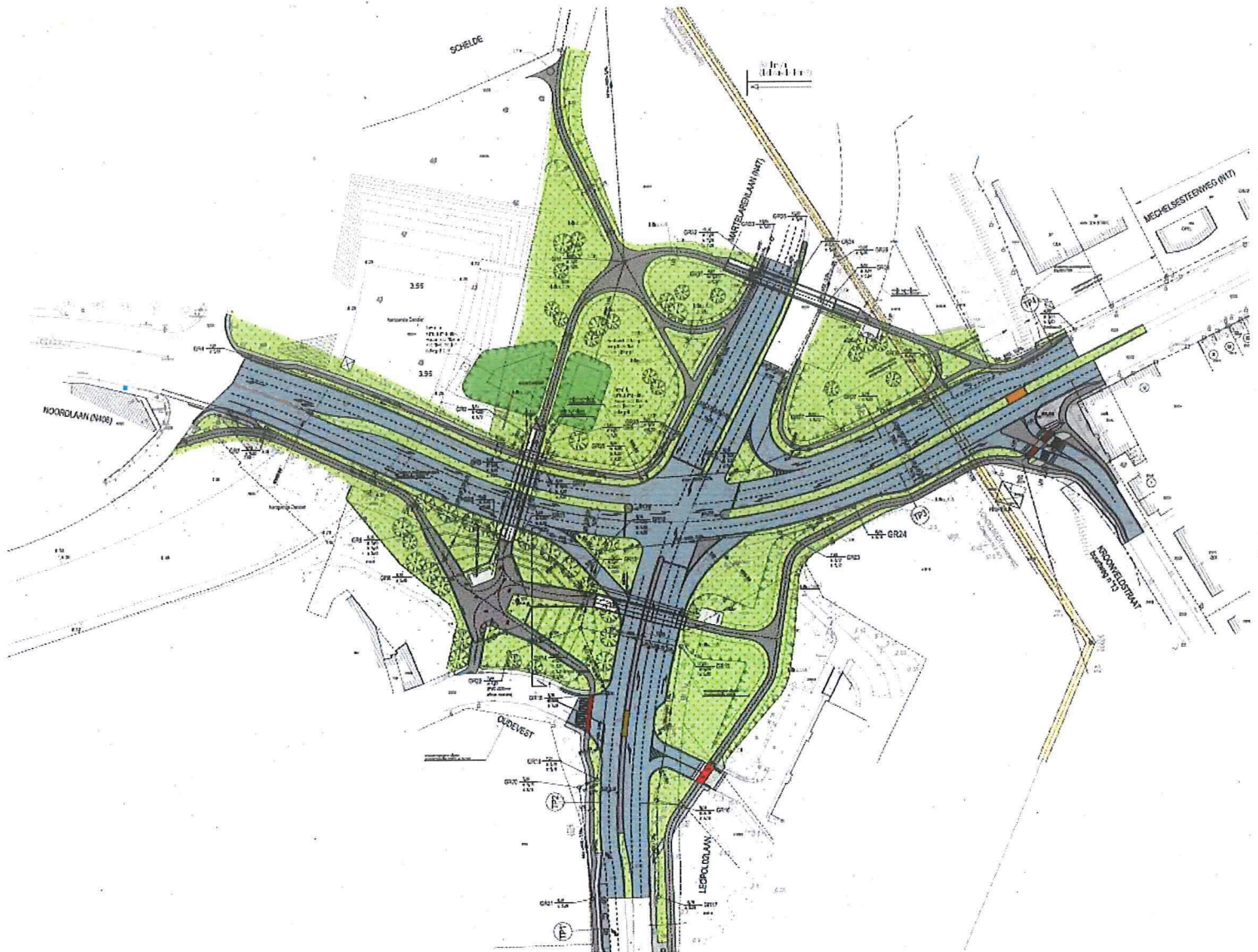


De andere 2 innames zijn vereist voor het realiseren van enerzijds de fietsverbinding en de naastliggende groene berm vanuit fietspad aan de noordzijde aan de N17 richting de fietstunnel onder de N47 Martelarenlaan en anderzijds de omgekeerde beweging zijnde de verbinding van de fietstunnel N47 richting fietspad N17.



De percelen die nodig zijn voor de realisatie van de fietsverbindingen: enerzijds voor het fietsplein tussen N406 Noordlaan en N47 Leopold II Laan en anderzijds voor de fietsverbinding tussen de 2 fietstunnels N406 Noordlaan en N47 Leopold II Laan en de ingesloten lus voor de realisatie van het bufferbekken, zijn reeds eigendom van de Vlaamse Overheid. Deze percelen zijn vandaag in beheer van De Vlaamse Waterweg. Het beheer zal via een administratieve akte van overdracht worden overgedragen aan het Agentschap Wegen en Verkeer waarna het wordt opgenomen in het openbaar domein. Hiervoor dient dus geen onteigening plaats te vinden.

2. Projectplan



3. Realisatietermijn en realisatievoorwaarden voor de uitvoering van de werken en beheersmodaliteiten van het openbaar domein

Zoals voorzien in artikel 24, §4 van het Vlaams Onteigeningsdecreet is zelfrealisatie uitgesloten vermits het handelt over weginfrastructuur en daarmee onlosmakelijk samenhangende ingrepen.

Het is van belang dat de realisatie van het geheel gewaarborgd wordt en dat er een coherent en doelmatig beheer en beleid is, ook naar eventuele aansprakelijkheden en verantwoordelijkheid toe en dat het Agentschap Wegen en Verkeer als wegbeheerder deze zelf ontwikkelt om (onder meer) de volgende elementen te vermijden:

- een versnipperde eigendomsstructuur
- onduidelijkheden inzake onderhoud en herstel
- problemen van coördinatie tussen de aannemer van de overheid en de zelfrealisator
- problemen qua toegankelijkheid

Tevens dient gegarandeerd te worden dat er een overkoepelend beheer en onderhoud is en dient opdracht gegeven te worden tot het verplaatsen van nutsleidingen.

Opgesteld op 20/03/2019

Ir. Tom Van Alboom
Projectmanager

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van 12 JUNI 2019

Ben Weyts
Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn