

PROJECTNOTA – DOORTOCHT MENEN

Inhoud

1	Projectbeschrijving	2
1.1	Probleemstelling.....	2
1.2	Oplossing.....	3
1.3	Projectonderdelen	6
1.3.1	Centrumbrug	6
1.3.2	Zuidelijke kade.....	8
1.3.3	Noordelijke kade	9
1.4	Doelstelling van algemeen nut van de onteigening en de onteigening als middel – Noodzaak van de onteigening.....	10
1.4.1	Doelstelling van algemeen nut – realisatie van Seine-Scheldeproject.....	10
1.4.2	Onteigening als middel.....	11
1.4.3	Noodzaak voor wat betreft het voorwerp van de onteigening.....	11
2	Projectplan	12
3	Realisatietermijnen, realisatievoorwaarden en beheersmodaliteiten	13
3.1	Vooraf.....	13
3.2	Realisatietermijnen.....	13
3.3	Realisatievoorwaarden.....	14
3.4	Beheersmodaliteiten	14

1 Projectbeschrijving

1.1 Probleemstelling

Seine Schelde Vlaanderen is een grootscheeps binnenvaartprogramma van De Vlaamse Waterweg nv, met steun van de Europese Unie. Het programma wil van de binnenvaart een volwaardig alternatief voor goederenvervoer op de weg maken. Hierbij wordt gestreefd naar minder wegverkeer, meer veiligheid en een schoner milieu.

De Leie die deel uitmaakt van dit programma voldoet in de Stad Menen niet aan de vooropgestelde doelstellingen. In het kader van Seine Schelde Vlaanderen dient de vaarweg immers geschikt gemaakt te worden voor klasse Vb-schepen (laadvermogen tot 4.500ton). Verder dienen ontmoetingen tussen een geladen klasse IV-schip en een ongeladen klasse Vb-schip ook mogelijk gemaakt te worden. Hiernaast dient onder vaste bruggen een vrije hoogte van 7,00m ter beschikking te zijn om drie lagen containervaart mogelijk te maken.

Beide doelstellingen worden op vandaag niet vervuld in de Stad Menen en de knelpunten worden aangeduid op Figuur 1:

- De vaste brug in de Rijselstraat laat geen drielaagse containervaart toe wegens onvoldoende vrije hoogte, deze bedraagt op vandaag ongeveer 5,70m.
- De vaarweg laat niet toe dat op een vlotte en veilige manier:
 - o Geladen klasse Vb-schepen (4500ton) kunnen passeren
 - o Een geladen klasse IV-schip en een ongeladen klasse Vb-schip kunnen kruisen



Figuur 1: Bestaande toestand - Probleemstelling

1.2 Oplossing

De Vlaamse Waterweg NV startte eind 2015 met een scenario-onderzoek (als bijlage aan deze projectnota gevoegd) omtrent de aanpassingen noodzakelijk voor de realisatie van de doelstellingen van Seine Schelde Vlaanderen in de stad Menen. De waterwegbeheerder werkte daarvoor nauw samen met Stad Menen. De Stad ziet de uitvoering van de werken als een grote opportuniteit om de band met de Leie te versterken.

In het scenario-onderzoek werd de positie van de nieuwe kaaimuren en anderzijds de keuze voor het type nieuwe brug onderzocht. Een belangrijke randvoorwaarde hierbij was zoals eerder gesteld het voldoen aan de doelstellingen vooropgesteld in Seine Schelde Vlaanderen. In het centrum van Menen maakt de Leie namelijk een bocht die te klein is om klasse Vb-schepen met een lengte van 190m vlot en veilig te laten doorvaren, ook is de vrije hoogte onder de bestaande vaste brug in de Rijselstraat onvoldoende.

In een scheepvaarttechnische studie werden op basis van de huidige situatie drie mogelijkheden vooropgesteld:

- Nautische optie 0: De bocht blijft behouden samen met de bestaande oevers. Enkel de brug wordt verhoogd. Dit vervult niet de doelstellingen die in Seine Schelde Vlaanderen zijn vooropgesteld.
- Nautische optie 1: De bocht wordt rechtgetrokken. Om aan de nautische doelstellingen te voldoen wordt het recht stuk vaarweg hier 43,35m breed. De rechtekking zou zich grotendeels situeren op rechteroever gezien het om een bocht naar rechts gaat.
- Nautische optie 2: De bocht wordt niet rechtgetrokken, maar verbreed met de noodzakelijke bochttoeslag. Dit resulteert in een vaarweg met een breedte van 63m. In deze optie werd gekozen voor het behoud van de as van de vaarweg met een verbreding langs beide oevers.

Voor vijf verschillende scenario's werd onderzoek gevoerd naar de impact van de positie van de nieuwe kaaimuren en type brug aan de hand van de nautische opties.

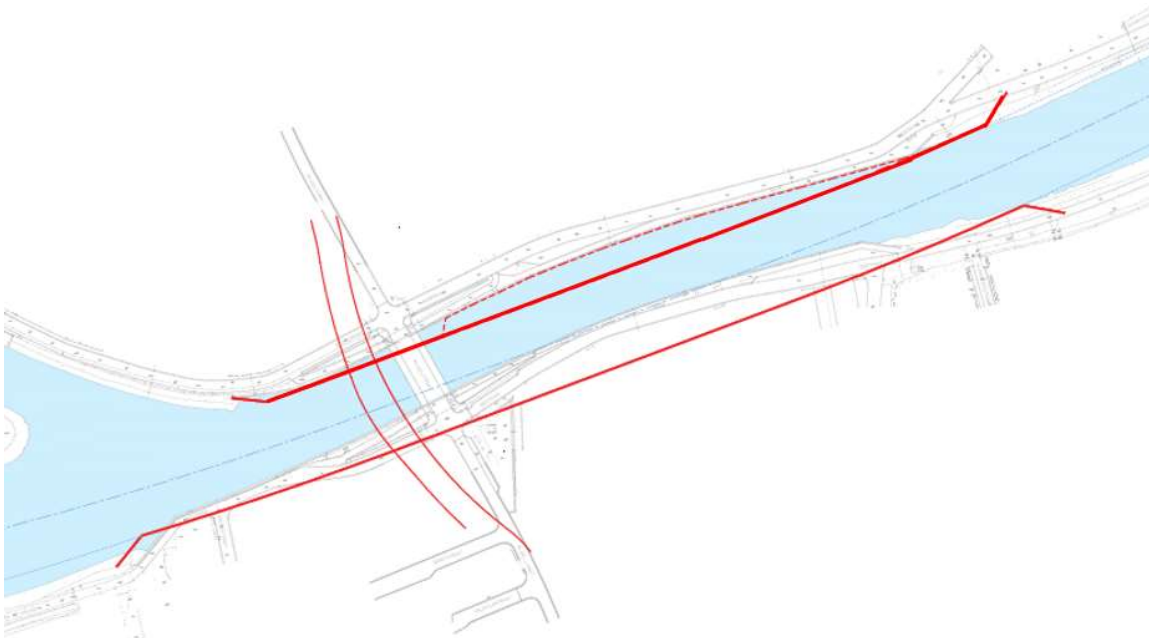
- scenario 1: vaste brug met nautische optie 2
- scenario 2: vaste brug met nautische optie 1
- scenario 3: beweegbare brug met nautische optie 1
- scenario 4: vaste brug met nautische optie 0
- scenario 5: beweegbare brug met nautische optie 0

Deze scenario's werden beoordeeld op volgende criteria: impact mobiliteit en verkeersafwikkeling, impact openbare ruimte, ruimtelijke impact stedelijk weefsel (incl. noodzakelijke verwervingen), beeldkwaliteit nieuw te bouwen randen, impact exploitatie vaarweg, economische en/of commerciële mogelijkheden en financiële aspecten.

Uit het onderzoek en bijhorende beoordeling kwam scenario 2 globaal als meest positief naar voor. Hierbij wordt gekozen voor een rechtekking van de as van de vaarweg alsook een vaste brug. De rechtekking houdt vooral een verbreding op de rechteroever in. Door de rechtekking te focussen op rechteroever blijven de bestaande panden op linkeroever in grote mate behouden. Enkel op de locaties waar de nieuwe vaste brug komt te liggen hebben zowel de nieuwe aanloophellingen als de zijdelingse toegangshellingen (in functie van de vrije vaarhoogte van minstens 7 meter) een impact op de bestaande publieke ruimte en de bebouwing langs de waterweg.

De belangrijkste voordelen van de gemaakte keuze wordt hieronder toegelicht:

- Een vaste brug aan westelijke zijde van de bestaande zijde zorgt voor een langer gebruik van de bestaande brug waardoor de hinder beperkt kan worden.
- De huidige bocht van de Leie behouden en hierbij de noodzakelijke bochttoeslag optellen zou een grotere ruimte inname vereisen dan een rechtekking. Met de rechtekking wordt de bocht als het ware afgesneden. Bovendien blijft de impact beperkt op één oever.
- De doelstellingen van Seine Schelde Vlaanderen worden gerealiseerd.
- Net zoals in de bestaande toestand werd opnieuw voor een vaste brug gekozen. Dit biedt als belangrijkste voordelen: continuïteit van scheepvaart en wegverkeer, volledige bedrijfszekerheid en lagere exploitatie en beheerskosten.



Figuur 2: Voorkeursscenario: rechtekking in combinatie met nieuwe brug

Gedurende 2017 werd dit voorkeursscenario verder uitgewerkt in overleg met de stad Menen in een intensief traject van werkgroepen en workshops. Eind 2018 werd een nieuwe studieopdracht opgestart waarbinnen het gekozen voorkeursscenario verder wordt afgewerkt tot op het niveau van aanbestedingsklare ontwerpen. In 2020 werd in het kader van deze opdracht een afgewerkt voorontwerp bekomen dat tot stand kwam in nauw overleg met de stad Menen en overeenstemt met stedelijke visies inzake mobiliteit, groenbeheer, Masterplan Leieboorden, ...

1.3 Projectonderdelen

Het project dient in zijn geheel uitgevoerd te worden om aan de vooropgestelde doelstellingen tegemoet te komen. Om een en ander bevattelijk toe te lichten wordt het hieronder onderverdeeld in drie projectonderdelen.

1.3.1 Centrumbrug

De nieuwe centrumbrug wordt een vaste brug met 7,00m vrije hoogte die aan westelijke zijde van de bestaande brug wordt gebouwd. Dit biedt als belangrijk voordeel dat de bouw van de brug kan plaatsvinden terwijl de bestaande brug in de Rijsselstraat nog in gebruik is. De brug wordt zo ontworpen dat deze over de nieuwe rechte vaarweg een vaarvenster biedt van 43,35m breed. Zowel qua hoogte als breedte voldoet deze dus aan de doelstellingen die vooropgesteld worden in het Seine-Scheldeprogramma.



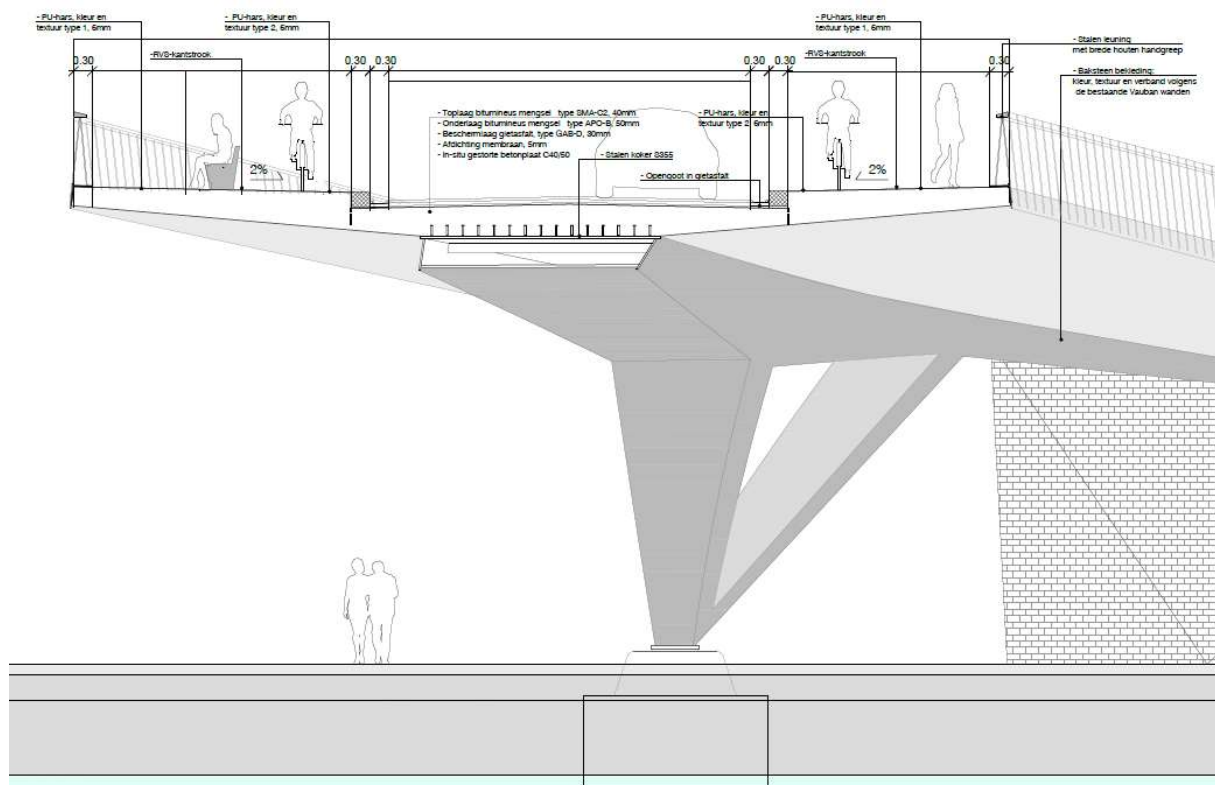
Figuur 3: Grondplan nieuwe brug Rijsselstraat

Aan noordelijke zijde worden er twee zijdelingse toegangshellingen voorzien die de verbinding met de Sluizenkaai en Noordkaai realiseren. Voor zowel de brug zelf en zijn aanloophellingen naar de Rijselstraat, als voor de toegangshellingen op noordelijke oever, wordt naar een maximaal hellingspercentage gestreefd van 4% om het nodige fietscomfort te kunnen garanderen.



Figuur 4: Visualisatie brug Rijselstraat

De brug vormt een veilige en vlotte verbinding voor zowel voertuigen, fietsers als voetgangers. In tegenstelling tot de bestaande brug wordt er bij de nieuwe brug, uit veiligheidsoverwegingen, gekozen voor een fietsstrook die zich verhoogd en naast de rijweg bevindt. Deze verkeerssituatie wordt aan noordelijke zijde doorgetrokken tot aan de Waalvest. Verder bevat de nieuwe brug een beperkte verbreding aan westelijke zijde zodat hier de mogelijkheid ontstaat voor het voorzien van een zitelement met uitzicht de groene oude Leie-arm.



Figuur 5: Dwarsprofiel nieuwe centrumbrug

1.3.2 Zuidelijke kade

De rechtekking wordt uitgevoerd als een afsnijding van de bestaande bocht in het centrum, zie ook Figuur 2. Dit houdt in dat er ingesneden wordt op rechteroever, deze insnijding bepaalt de nieuwe loop van de Leie. Aansluitend aan de verticale grens tussen Leie en land wordt een strook openbaar domein, de kadezone, aangelegd. Hierin bevinden zich heel wat elementen ondergronds (zoals bv. grondankers) die onlosmakelijk verbonden zijn met een verticale kade. Om het ruimtelijk functioneren van het gebied te kunnen blijven garanderen wordt ook zowel bestaand openbaar domein (incl. wegenis) vernieuwd als nieuw openbaar domein aangelegd. Door de rechtekking verdwijnen heel wat bestaande nutsleidingen. Onder het nieuwe openbaar domein zullen nieuwe nutsleidingen voorzien worden.



Figuur 6: Grondplan zuidelijke kade

1.3.3 Noordelijke kade

De rechtekking op de noordelijke oever zorgt ervoor dat er bijkomend openbaar domein ontstaat. Er komt een nieuwe kaai, ontworpen op de doelstellingen van het Seine-Scheldeprogramma, aan de waterzijde van de bestaande kaai. De gewonnen ruimte zal ingevuld worden als een groene functie. Ook hier omvat de bouw van deze kaai een aantal ondergrondse elementen (bv. grondankers) waardoor de wegnis van de Noordkaai zal heraangelegd moeten worden. Aan het afwaartse einde van het projectgebied wordt een keerpunt voorzien voor voertuigen. Opwaarts wordt aangesloten op de bestaande wegnis van de Sluizenkaai.



Figuur 7: Grondplan noordelijke kade

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

1.4.1 Doelstelling van algemeen nut – realisatie van Seine-Scheldeproject

Over het algemeen nut van de onteigening kan weinig twijfel bestaan. De modernisering van de Leie in de doortocht van de Stad Menen kadert immers in het Europees binnenvaartproject Seine Schelde Vlaanderen en is ontegensprekelijk een project van algemeen nut.

In lijn met de globaal beoogde opwaardering van de vaarweg tussen de Franse grens en Gent, vertaalt het Seine-Scheldeproject zich specifiek voor de doortocht in de Stad Menen in volgende noodzakelijk te realiseren doelstellingen:

- (1) herbouw van de brug in de Rijselstraat op een vrije hoogte van 7,00m boven het normale waterpeil (in functie van containervaart op 3 lagen);
- (2) verbreding en rechtekking van de vaarweg, momenteel enkel geschikt voor klasse IV-vaart (laadvermogen tot 1.350 ton), teneinde scheepvaart in één richting mogelijk te maken voor klasse Vb-schepen (laadvermogen tot 4.500 ton). Verder dienen ontmoetingen tussen een geladen klasse IV-schip en een ongeladen klasse Vb-schip mogelijk te worden gemaakt;
- (3) de bij deze opwaardering horende verdieping van de vaarweg met 1,00m (van een waterdiepte van 3,50m naar een waterdiepte van 4,50m).

Het betreft aldus telkens infrastructuurwerken die kaderen binnen de waterwegeninfrastructuur waarbij het zelfs in het algemeen belang is dat De Vlaamse Waterweg NV deze ook zelf ontwikkelt in functie van de realisatie van haar maatschappelijk doel zoals gedefinieerd in het Decreet van 2 april 2004. Daarnaast kaderen deze werken ook in de realisatie van de strategische en operationele doelen, zoals vastgelegd in het ondernemingsplan 2020 en beleidsnota van de minister, meer bepaald OD 3.2 'Inzetten op een verdere uitbouw van het waterwegennetwerk'. Met de onteigening wordt aldus ontegensprekelijk de noodzakelijke realisatie van een doelstelling van algemeen nut mogelijk gemaakt.

1.4.2 Onteigening als middel

Het onteigeningsdoel kan verder ook enkel maar worden bereikt middels onteigening. Er bestaat redelijkerwijze geen alternatief voor het gebruik van de onteigeningsdwang.

Binnen het projectgebied moeten verschillende onroerende goederen noodzakelijk worden verworven om de realisatie van het Seine-Scheldeproject mogelijk te maken. De verwerving van deze onroerende goederen door onteigening is verder ook strikt noodzakelijk om tot een integrale en ook geïntegreerde realisatie van het Seine-Scheldeproject te komen.

Op het onteigeningsplan D3_100 116_ONT_01 en in het onteigeningsbesluit wordt aangeduid welke onroerende goederen noodzakelijk dienen verworven te worden om het project te kunnen realiseren. De te onteigenen onroerende goederen zijn nodig om volgende redenen, waarbij alle projectonderdelen ondergebracht kunnen worden binnen de realisatie van waterweginfrastructuur en de daarmee onlosmakelijk verbonden ingrepen:

- Bouw van de nieuwe wegbrug
- Bouw van aanloophelling en toegangshellingen naar de nieuwe brug over de Leie
- Aanleg kademuuren (bovengronds en ondergronds)
- Aanleg aansluitend openbaar domein

Om deze projectdoelstellingen te kunnen realiseren is de gedwongen verwerving van de op het onteigeningsplan aangeduide onroerende goederen noodzakelijk. Zonder de verwerving van deze onroerende goederen kunnen deze projectdoelstellingen gewoonweg niet gerealiseerd worden.

De noodzaak van de onteigening als middel staat onbetwistbaar vast.

1.4.3 Noodzaak voor wat betreft het voorwerp van de onteigening

Ook staat het ontegensprekelijk vast dat uitsluitend de op het onteigeningsplan D3_100 116_ONT_01 aangeduide onroerende goederen wel degelijk moeten worden onteigend en geen andere onroerende goederen.

In de scheepvaarttechnische studie werden verschillende scenario's en alternatieven uitgewerkt en bleek de weerhouden uitvoeringsvariant als meest positief naar voren te komen om de ontwerpdoelstellingen te kunnen realiseren. In het scenario-onderzoek werd de positie van de nieuwe

kaaimuren en anderzijds de keuze voor het type nieuwe brug onderzocht. Een belangrijke randvoorwaarde hierbij was zoals eerder gesteld het voldoen aan de doelstellingen zoals vooropgesteld in het project Seine Schelde Vlaanderen. In het centrum van Menen maakt de Leie namelijk een bocht die te klein is om schepen van deze lengte te laten doorvaren, ook is de vrije hoogte onder de bestaande vaste brug in de Rijselstraat onvoldoende.

Een beweegbare brug bleek geen goede optie, omdat deze brug de enige verbinding vormt tussen 2 nauw verbonden stadshelften. Voor het wegverkeer (incl. hulpdiensten) zou dit een omleiding van 3,8 km betekenen. Ook voor het handelsapparaat in de Rijselstraat kunnen de vele onderbrekingen en verkeershinder bijzonder nefast zijn. De bestaande brug is bovendien ook een vaste brug.

De brug in de Rijselstraat dient herbouwd te worden aangezien de huidige doorvaarthoogte van de brug niet voldoet aan de ontwerpvereisten.

Door de rechtekking op de zuidelijke oever wordt het bestaande landhoofd ingesneden en door de verbreding wordt de overspanning aanzienlijk groter. Dit maakt dat de huidige brug niet behouden kan blijven of opgevijseld kan worden.

De uiteindelijk weerhouden uitvoeringsvariant volgens scenario 2 bleek als meest positief uit het onderzoek te komen. De op het onteigeningsplan D3_100 116_ONT_01 aangeduide onroerende goederen dienen noodzakelijk verworven te worden om de realisatie van de finaal weerhouden uitvoeringsvariant mogelijk te maken.

De onteigeningsnoodzaak staat ook wat betreft het voorwerp van de onteigening ontegensprekelijk vast.

2 Projectplan

Zie plan in bijlage bij deze nota

- Projectplan - revisie G dd. 6/11/2020

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 onteigenende 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

Globaal gezien worden op indicatieve wijze volgende realisatietermijnen vooropgesteld. In 2021/2022 wordt het vergunnings- en aanbestedingstraject doorlopen. De start van de werkzaamheden wordt beoogd in 2022. Het einde van de werkzaamheden wordt beoogd in 2025. De individuele planning van de diverse projectonderdelen zal bepaald worden in overleg met aannemer die zal worden aangesteld conform de regels van de overheidsopdrachten.

3.3 Realisatievoorwaarden

Er zal in grote mate gewerkt worden volgens de voorwaarden en kwaliteitseisen die opgelegd worden in het Standaardbestek 250 voor de wegenbouw en het Standaardbestek 260 voor kunstwerken en waterbouw. Eventuele bijkomende specifieke (kwaliteits)voorwaarden zullen opgenomen worden in het bijzonder bestek voor de werken.

3.4 Beheersmodaliteiten

De verworven onroerende goederen zullen na onteigening opgenomen worden in het patrimonium van De Vlaamse Waterweg nv en zullen bevrijd worden van alle daarop rustende rechten. Het openbaar domein zal na de uitvoering van de werken een gedeeld beheer kennen waarbij de taken verdeeld zullen worden tussen De Vlaamse Waterweg nv en de stad Menen. Structurele beheerstaken (o.a. aan de brug en de kaaimuren) zullen door De Vlaamse Waterweg nv opgenomen worden.