

////////////////////////////////////

////////////////////////////////////



INHOUDSTAFEL

1. Projectbeschrijving	3
1.1. Situering van het projectgebied	3
1.2. Probleemstelling en projectdoelstelling	3
1.3. Alternatievenafweging	11
1.4. Omschrijving van de te realiseren werken en voorwerp van de onteigening	15
1.4.1. WEGINFRASTRUCTUUR A12	15
1.4.2. INFRASTRUCTUUR TRAM	16
1.4.3. UITZONDERLIJK VERVOER	16
1.4.4. FIETSSNELWEG	16
1.4.5. LOKALE FIETSRoutes	17
1.4.6. LOKALE WEGINFRASTRUCTUUR	17
1.4.7. AFWATERING	17
1.4.8. RUIMTELIJKE EN LANDSCHAPPELIJKE INPASSING	18
1.4.9. KUNSTWERKEN	18
1.5. Noodzaak van de onteigening	20
1.5.1. Grondgebied Londerzeel	21
1.5.2. Grondgebied Meise	24
2. Realisatietermijn en realisatievoorwaarden voor de uitvoering van de werken en beheersmodaliteiten van het openbaar domein	32
2.1. Realisatietermijnen voor de werken	32
2.2. Realisatievoorwaarden voor de werken	33
2.3. Beheersmodaliteiten van het openbaar domein	33
3. Projectplan	33
4. Bijlagen	33

1. PROJECTBESCHRIJVING

1.1. SITUERING VAN HET PROJECTGEBIED

Het projectgebied is gesitueerd langs de A12 ter hoogte van Londerzeel, ten zuiden van de spoorlijn 53 tot aan het Leefdaalbos, tussen kilometerpunt 11.5 en 13. Aan de oostzijde van de A12 ligt de woonkern Westrode (deelgemeente van Meise), aan de westzijde de gemeente Londerzeel. Vandaag kruist de Londerzeelsesteenweg / Kerkhofstraat de A12 in het projectgebied door middel van een lichtengeregeld kruispunt.

In de onmiddellijke nabijheid van het project is aan de oostzijde van de A12 het projectgebied omzoomd door enkele woonlinten (Londerzeelsesteenweg – Jan Hammeneckerstraat – Patatestraat), terwijl de westzijde de aanwezigheid kent van de bedrijven Sarens en Geeroms.

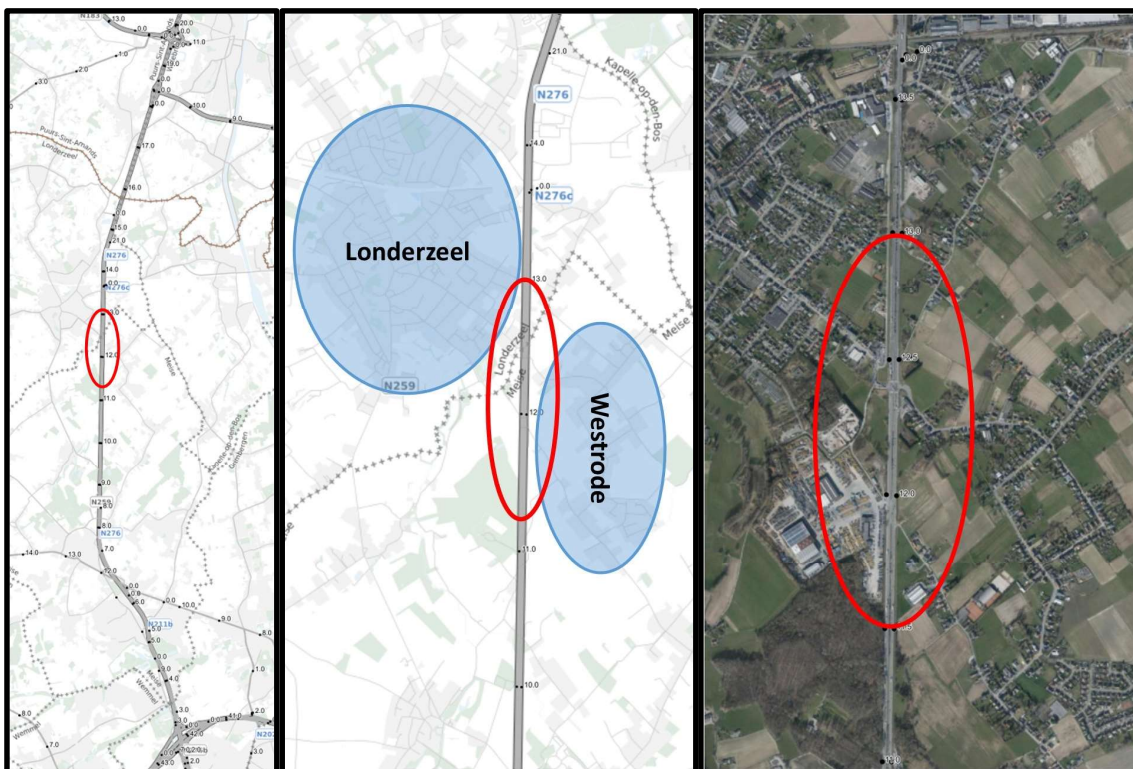


fig 1: Situering projectgebied

1.2. PROBLEEMSTELLING EN PROJECTDOELSTELLING

Probleemstelling

Het kruispunt van de Kerkhofstraat en de Londerzeelsesteenweg is één van de gevaarlijkste kruispunten in Vlaanderen. In kader van het project “Wegwerken van gevaarlijke kruispunten en wegvakken in Vlaanderen” werd het vroegere kruispunt heringericht (uitvoering in 2009 en 2010, TV3V). Het kruispunt staat echter nog altijd jaarlijks in de dynamische lijst van gevaarlijke punten op Vlaamse gewest- en autosnelwegen.



fig 2: Bestaande kruispunt A12 met Kerkhofstraat en Londerzeelsesteenweg

Periode	Aantal ongevallen	Aantal doden	Aantal zwaargewonden	Aantal lichtgewonden	Prioriteit
2018-2020	15	0	0	19	19
2015-2017	15	0	3	20	29
2012-2014	17 (4) ¹	2 (1)	2 (1)	24 (2)	40
2009-2011	11 (1)	1	1	19 (3)	27
2006-2008	13	1	0	22	27
2003-2005	22	2	4	36	58
2000-2002	16	2	3	34	53

tabel 1: Ongevalsgegevens kruispunt A12 x Kerkhofstraat / Londerzeelsesteenweg en directe omgeving (bron: Geoloket Ongevallen, MOW)

¹ Tussen haakjes staat het aantal fietsers betrokken in de geregistreerde letselongevallen

De onbeveiligde doorsteek in de middenberm voor de ontsluiting van Sarens, de aansluiting van de Patatestraat rechtstreeks op de A12 met een voorrangskruispunt en de aanwezigheid van verkeerslichten in combinatie met de hoge snelheden van het verkeer zorgen voor **verkeersonveiligheid**.



fig 3: Bestaande kruispunt A12 met Patatestraat (bron: Street Smart, april 2022)

Periode	Aantal ongevallen	Aantal doden	Aantal zwaargewonden	Aantal lichtgewonden	Prioriteit
2018-2020	7	2	1	9	22
2015-2017	4	0	0	5	5
2012-2014	4	1	2	3	14
2009-2011	7	1	0	7	12
2006-2008	1 (1)	1 (1)	0	0	5
2003-2005	3	0	2	5	11
2000-2002	8 (1)	0	0	10 (1)	10

tabel 2: Ongevalsgegevens kruispunt A12 x Patatestraat (bron: Geoloket Ongevallen, MOW)

Ook kent het kruispunt tijdens de spitsuren een onvoldoende afwikkelingscapaciteit, wat leidt tot wachtrijen op zowel de A12 als de aansluitende gemeentewegen. Vooral voor de A12, die als Vlaamse hoofdweg tussen Antwerpen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een belangrijke verbindende functie opneemt, is een goede **doorstroming** belangrijk.

De gelijkgrondse kruising van de Kerkhofstraat en de Londerzeelsesteenweg met de A12 via verkeerslichten vormt eveneens een harde **barrière** tussen Londerzeel en Westrode. Dit terwijl de afstand tussen beide kernen minder dan 5 km bedraagt en dus binnen de ideale fietsafstand ligt. Fietsers en voetgangers hebben telkens een aanzienlijke wacht- en dus verliestijd om de A12 over te steken en zijn hierbij in conflict met de afslaande voertuigen uit de Kerkhofstraat en de Londerzeelsesteenweg. In beide centra liggen bovendien tal van voorzieningen met voldoende fietspotentieel: bedrijvigheid, scholen, winkels, sportvoorzieningen, ... Het is de ambitie van het project om deze verknoping verder te optimaliseren en uit te bouwen om het volledig fietspotentieel over de A12 te benutten.

Het projectgebied kent ook een bijzondere **problematiek inzake hoge grondwaterstanden**. De omgeving kent een sterke **overstromingsproblematiek**, waarvoor noodzakelijke compensaties en buffersysteem voor de opvang van regenwater dienen te worden voorzien. Dieper in de ondergrond bevindt zich spanningswater, waardoor de uitgravingsdiepte beperkt is.



fig 4: Overstromingsgevoelige gebieden pluviaal, 2023 (bron: Geopunt.be)

Projectdoelstellingen

Het doel is om de huidige A12 in te richten als een **multimodale en compacte infrastructuurbundel**. Deze primaire weg type 1 zie Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen² bestaande uit 2 X 3 rijstroken wordt in het westen geflankeerd door de geplande sneltram die kadert in het project Brabantnet, en in het oosten door de fietssnelweg F28.

De gelijkgrondse kruisingen van de A12 worden weggewerkt in functie van **verkeersveiligheid en doorstroming**. De infrastructuur van de A12, zijnde de autosnelweg, sneltram en fietssnelweg lopen gebundeld en parallel aan elkaar en kruisen de verschillende dwarsende wegen en obstakels **ongelijkvloers**.

Dit project, de omvorming tot het nieuwe complex Londerzeel-Zuid, wil deze doelstellingen concretiseren en realiseren voor het gedeelte van de A12 ter hoogte van de kruising met de Kerkhofstraat en Londerzeelsesteenweg en met de Patatestraat.



fig 5: Verlaagde A12 (1), tramtunnel (2) en onderdoorgang fietssnelweg (4) + fietsers- en voetgangersbrug (3)

Het bestaande lichtengeregeld kruispunt verdwijnt en wordt iets zuidelijker vervangen door een **aansluitingscomplex** dat de lokale wegenis en dus de omliggende woonkernen en activiteiten ontsluit naar de A12.

Voor de ontsluiting van het bedrijf Sarens wordt uiteraard rekening gehouden met de uitzonderlijk lange transporten (transportklasse G4 met lengtes > 45m). De bochtstralen dienen daarop te worden afgestemd. Daarnaast wordt ook de lokale verbinding tussen Westrode en Londerzeel voor alle vervoersmodi behouden.

Over de A12 wordt een **veilig fietstraject** met een afzonderlijke fietsersbrug gerealiseerd om de kernen van Londerzeel en Westrode beter met elkaar te verbinden voor langzaam verkeer. Daarnaast is een fietssnelweg gepland tussen Brussel en Boom (F28) aan de oostzijde van de A12, waar in het project een onderdeel van wordt aangelegd. Als laatste loopt er ook een recreatieve route via de Kerkhofstraat in de richting van de Bergstraat. Deze fietsassen worden met elkaar verknoopt ter hoogte van het aansluitingscomplex, waarbij een vlotte uitwisseling tussen de verschillende richtingen wordt vooropgesteld. Het fietsnetwerk wordt uitgebreid met een ontsluiting naar de site Sarens en naar de ventweg (richting site Stone). Ook wordt de aansluiting op de fietspaden langs de Kerkhofstraat en de Londerzeelsesteenweg verzekerd.

² p.371 uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, te raadplegen via <https://wegenenverkeer.be/werken/londerzeel-zuid-oplossing-voor-kruispunt-kerkhofstraat-en-londerzeelsesteenweg-met-a12> en tevens digitaal/per post te ontvangen op aanvraag bij het agentschap Wegen en Verkeer, afdeling Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant (e-mail: patrimonium.wegen.vlaamsbrabant@mow.vlaanderen.be, tel: 016 66 57 50.)

Aan de oostzijde (kant Westrode) wordt een **trap** naar de bovenliggende fietsersbrug voorzien voor **voetgangers** van en naar Westrode en Londerzeel. Aan de westzijde (kant Londerzeel) wordt een **bushalte** met haltevoorzieningen op de Kerkhofstraat ingepland, gekoppeld aan een veilige fiets- en voetgangersoversteek over de Kerkhofstraat.



fig 6: Gebundelde infrastructuurbundel (A12 - sneltram - fietssnelweg F28) met lokale verbindingen voor gemotoriseerd verkeer (Kerkhofstraat en Londerzeelsesteenweg) en fietsers en voetgangers (fietsers- en voetgangersbrug)

De harde confrontatie tussen het snelweglandschap met de lokale, kleinschalige woonlinten vraagt om een **goede landschappelijke inpassing**. Het aansluitingscomplex wordt zo compact mogelijk gehouden om de ruimte-inname te beperken, weliswaar rekening houdend met de ontwerpmatige en verkeerskundige randvoorwaarden om de veiligheid voor alle weggebruikers te waarborgen. Dit is mogelijk door een **Hollands complex** te realiseren, waarbij de op- en afritten parallel aan de A12 worden gesitueerd. Deze configuratie is uitvoerig onderzocht en afgewogen ten opzichte van andere configuraties (schuine inplanting van de wegbrug over de A12, trompetaansluiting, zwevende rotonde, ...) (zie infra: alternatievenafweging).

Doorslaggevende elementen voor deze variant zijn de kleinere ruimte-inname dan de overige varianten, de betere mogelijkheden voor de gewenste landschappelijke inpassing en een beperktere kostprijs. De hoofdinfrastructuur blijft zo dicht mogelijk bij de A12 aan liggen, waardoor de impact op nabijgelegen

woningen beperkt is. Restructies worden vermeden of krijgen een invulling, die aansluit bij de directe omgeving.

De **A12, de tram en ook de fietssnelweg worden verdiept aangelegd** thv het aansluitingscomplex (5m onder maaiveld), zodat de bovenliggende infrastructuur slechts beperkt moet worden verhoogd (2,5m boven maaiveld).

De ondergrondse structuren worden als waterdichte kuip uitgevoerd, omdat de grondwaterstanden in het projectgebied zeer hoog zijn. Onder de A12 wordt een bufferbekken voorzien dat afstromend water op de aanloophellingen van de tramtunnel, van de A12 en van de onderdoorgang van de fietssnelweg buffert en terug naar het maaiveld pompt. Daar wordt het opnieuw eerst in bufferbekkens opgevangen vooraleer met een beperkt debiet naar de Westrodebeek af te stromen. Zo wordt de **overstromingsproblematiek** in het projectgebied ondanks de bijkomende verhardingen aangepakt. Door de hoge grondwaterstanden hebben de bufferbekkens een beperkte diepte en zullen ze noodzakelijkerwijze een grote oppervlakte vergen.

De infrastructuur wordt parallel aan elkaar voorzien met een minimale tussenafstand om ruimte-inname te beperken, rekening houdend met de noodzakelijke bochtstralen, technische randvoorwaarden en landschappelijke inpassing van de infrastructuur. Eventuele tussenruimte wordt nuttig ingevuld binnen het project (bvb waterbuffering en groene ruimte).

Door de compacte bundeling en de verdiepte aanleg van de A12 en tram is de hinder en impact naar omliggende gebieden en gebouwen beperkt. De beschikbare ruimte tussen de woningen aan de Londerzeelsesteenweg en het bedrijf Sarens worden zo efficiënt en zinvol mogelijk vorm gegeven.

Het project wordt opgebouwd rond **vier ruimtelijk-landschappelijke structuren**: de infrastructuurbundel, het fietstraject, de lokale ontsluiting en de groene corridor. Deze vier structuren vormen elk een ruimtelijk samenhangend geheel en faciliteren een kwalitatieve verbinding binnen het projectgebied op maat van de vooropgestelde gebruikers: bovenlokaal verkeer, fietsers en voetgangers, lokaal verkeer en fauna/flora. Elke gebruiker heeft hierdoor zijn plaats in het aansluitingscomplex, wat de leesbaarheid en veiligheid binnen de knoop bevordert.



fig 7: Visualisatie landschappelijke inpassing met waterbuffering en groene invulling

De verschillende structuren zijn als het ware naast en door elkaar gevlochten in de knoop en bestaan uit:

1. Een verkeersveilige, compacte doch robuuste **infrastructuurbundel** (A12 + sneltram + fietssnelweg) met verminderde impact op de omgeving;
2. Vlotte en verkeersveiliger **voetgangers- en fietsverbindingen** langs en over de A12;
3. Een **lokale inrichting van de infrastructuur** die de kernen van Westrode en Londerzeel verbindt en drager is van lokale ontwikkelingen;
4. Een inrichting met aandacht voor de **landschappelijke inpassing** met verbeterde ecoconnectiviteit langs de A12.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen primaire vereisten en secundaire vereisten. De primaire vereisten vormen de aanleiding en bestaansreden van het project, terwijl de secundaire vereisten voortvloeien uit de primaire vereisten, doch cruciaal zijn voor een kwalitatieve inrichting van de infrastructuur.

Primaire vereisten

- De omvorming van de A12 tot primaire weg I met 2x3 rijstroken (Vlaamse hoofdweg, autosnelweg);
- Het verhogen van de verkeersveiligheid voor alle verkeersmodi door het realiseren van een ongelijkvloerse kruising voor al deze modi van de Londerzeelsesteenweg / Kerkhofstraat met de A12;
- De ontsluiting voor uitzonderlijke transporten van en naar de A12;
- Een lokale ontsluiting van de omgeving naar de A12 via een aansluitingscomplex;
- De realisatie van een tramtunnel voor de sneltramlijn langs de A12;
- De realisatie van het deel fietssnelweg F28 langs de A12 binnen de projectzone;

- De realisatie van waterbuffering.

Secundaire vereisten

- Een kwalitatieve ruimtelijk-landschappelijke inpassing van de nieuwe infrastructuur met een zo min mogelijk ruimtelijke impact;
- Het optimaliseren en rationaliseren van het onderliggende wegennetwerk;
- De hinder tijdens de werken beperken.

Bovenstaande projectdoelstellingen beogen de verbetering van de verkeersveiligheid van alle weggebruikers, de verkeersdoorstroming (voor het gemotoriseerd verkeer en in het bijzonder ook voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer) en de landschappelijke inpassing van de infrastructuur. Het is overduidelijk dat deze projectdoelstellingen het algemeen belang dienen en worden gerealiseerd voor alle weggebruikers en omwonenden en aldus kaderen in de noodzakelijke realisatie van een doelstelling van algemeen nut.

Het betreffen aldus werken die kaderen binnen de wegeninfrastructuur, waarbij het in het algemeen belang is dat de overheid deze ook zelf ontwikkelt. De realisatie van voornoemde infrastructuurwerken behoort tot de basistaken van de overheid. Het beschikbare openbare domein is ontoereikend om een project te realiseren dat alle projectdoelstellingen kan waarmaken. Met de onteigening wordt aldus ontegensprekelijk de noodzakelijke realisatie van een doelstelling van algemeen nut mogelijk gemaakt.

In het licht van het bovenstaande staat vast dat het onteigeningsdoel ten goede komt aan alle weggebruikers, de omgeving en het leefmilieu en derhalve ten algemene nutte is.

1.3. ALTERNATIEVENAFWEGING

Bij de uitwerking van het project werden in het kader van het proces van de start- en projectnota³ - opgemaakt in het kader van het mobiliteitsdecreet - verschillende scenario's en alternatieven onderzocht.

Omwille van (i) het gevaarlijk kruispunt van de A12 met de Kerkhofstraat en Londerzeelsesteenweg en de belangrijke lokale verbinding voor alle vervoersmodi tussen de kernen van Londerzeel en Westrode, (ii) de spoorlijn ten noorden en (iii) van het Leefdaalbos (Natura 2000 - VEN-gebied) ten zuiden, zou een alternatieve locatie buiten de weerhouden projectzone niet tegemoetkomen aan de beoogde projectdoelstellingen of zou die een veel grotere ruimtelijke impact en/of ruimtelijk beslag en dus een grotere inname van private gronden gehad hebben.

³ Start- en projectnota zijn integraal te raadplegen via <https://wegenenverkeer.be/werken/londerzeel-zuid-oplossing-voor-kruispunt-kerkhofstraat-en-londerzeelsesteenweg-met-a12> en tevens digitaal/per post te ontvangen op aanvraag bij het agentschap Wegen en Verkeer, afdeling Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant (e-mail: patrimonium.wegen.vlaamsbrabant@mow.vlaanderen.be, tel: 016 66 57 50)

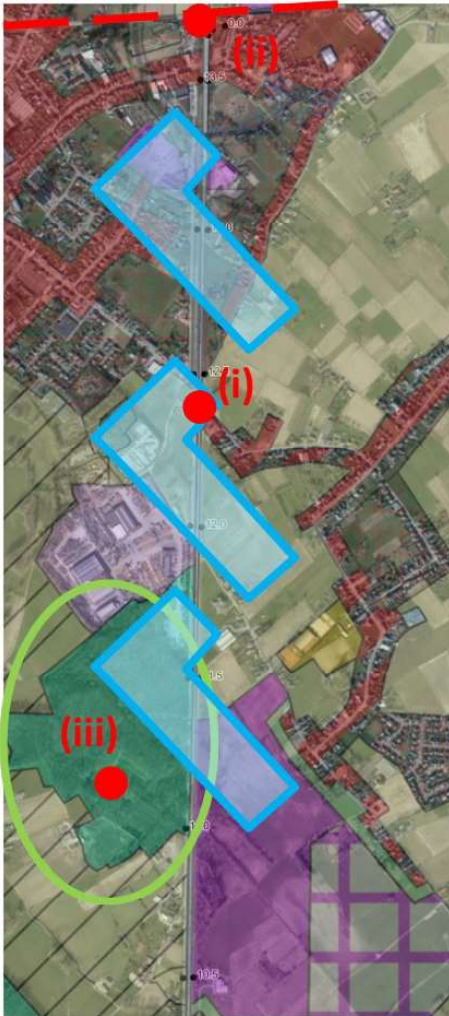


fig 8: Locatiealternatieven - ruimtelijke impact

In de startnota werden scenario's onderzocht met varianten in de locatie van de ongelijkvloerse kruising binnen de projectzone. Ook mogelijke alternatieven in de typologie van het op- en afrittencomplex en in de afwikkeling van het lokale verkeer, zowel gemotoriseerd als met de fiets, werden geanalyseerd. Het studiewerk en deze analyse werden samengevat in de start- en projectnota van het project.

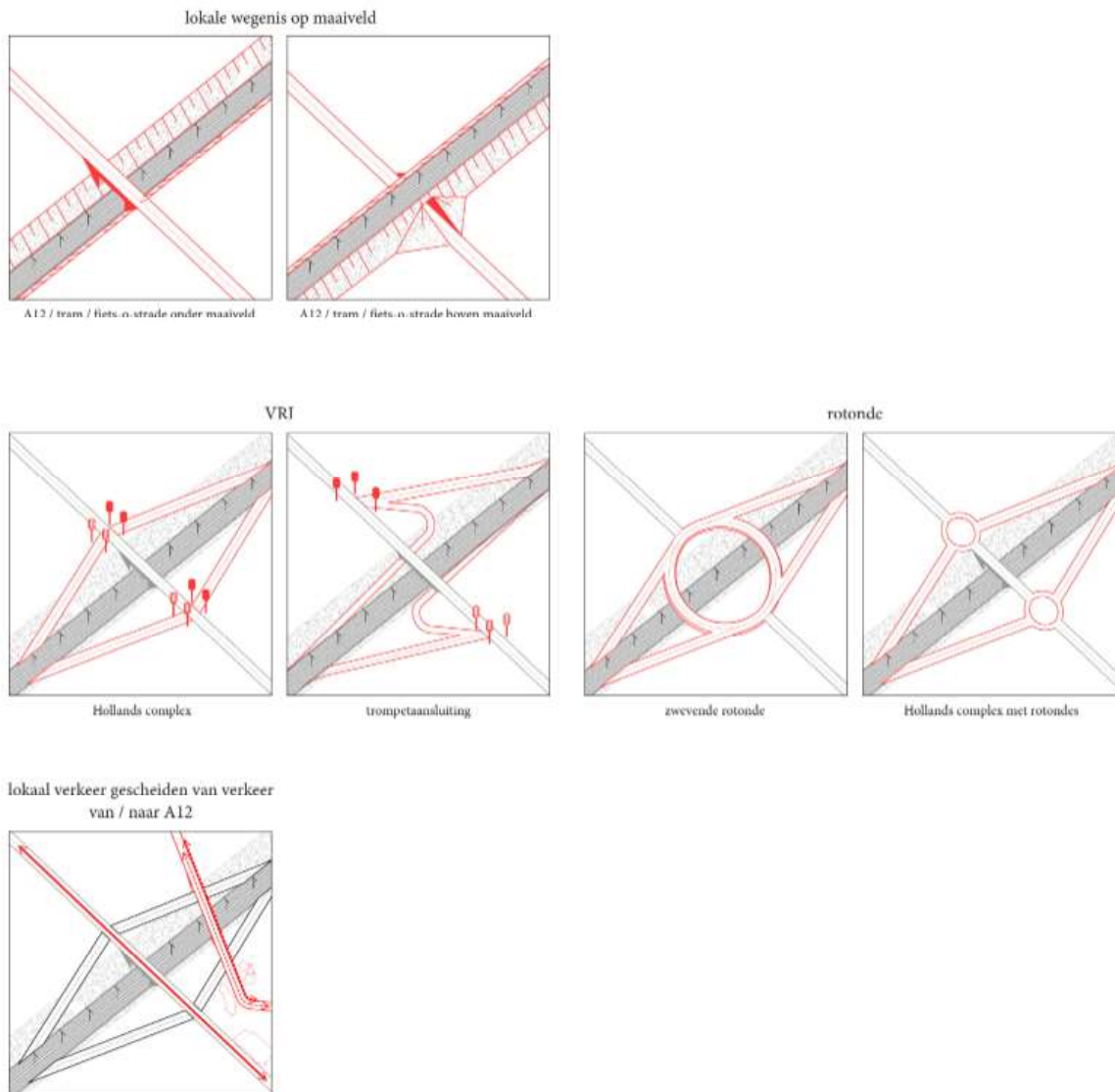


fig. 9: Variantenmatrix, startnota, p.37

Op basis van een uitgebreide ruimtelijke, technische en verkeerskundige analyse van het variantenonderzoek werd vervolgens een onderzoek naar de ruimtelijke inpassingsvarianten uitgevoerd. De afweging tussen de varianten is gebeurd op basis van de projectdoelstellingen en de primaire vereisten, zoals hierboven beschreven. Dat resulteerde in een voorkeursscenario, zoals beschreven in de startnota en door de Gemeentelijke Begeleidingscommissie en de Regionale Mobiliteitscommissie aanvaard en goedgekeurd.

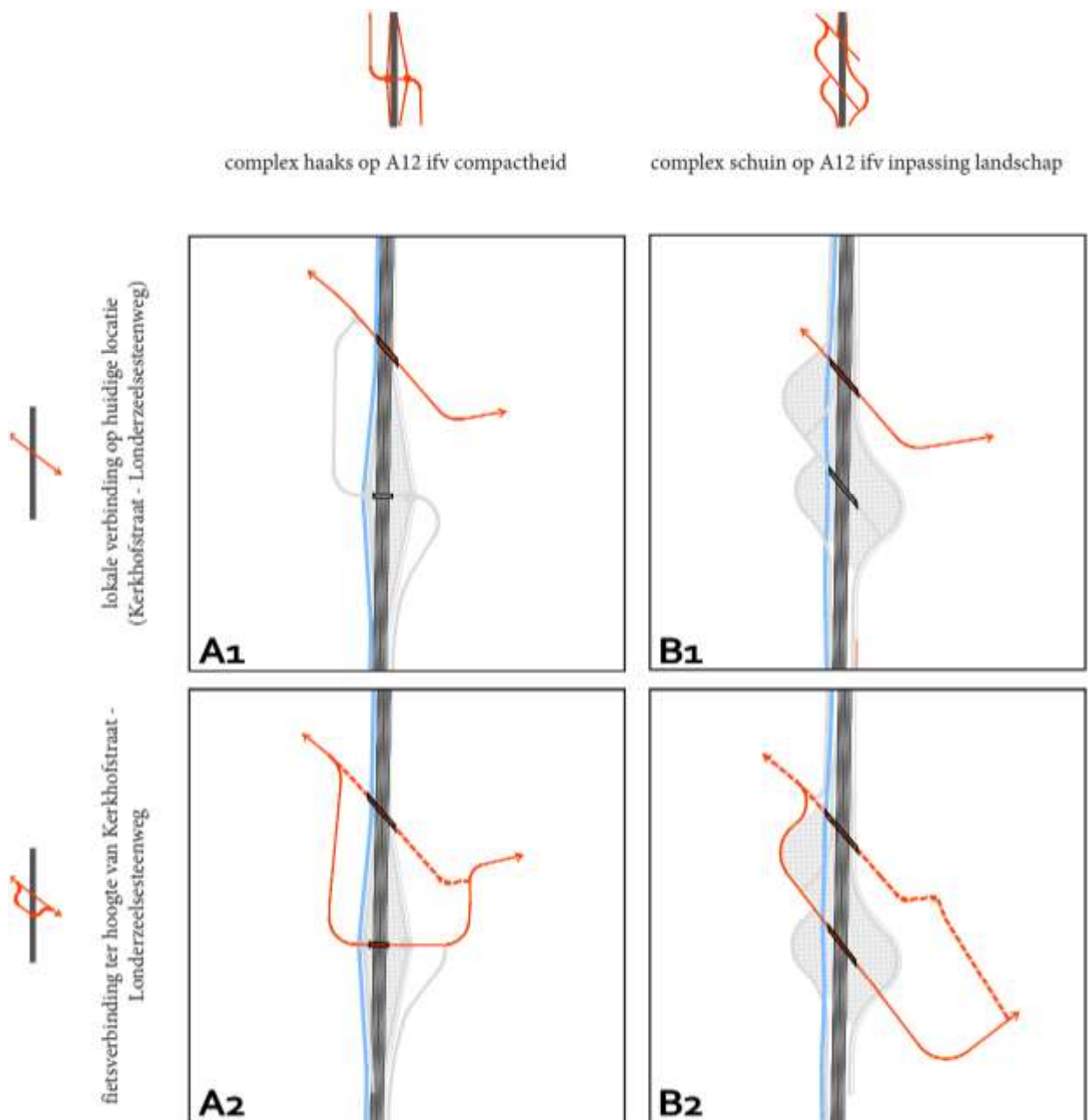


fig. 10: Inpassingsvarianten, startnota, p.44

In de fase van de projectnota werd dit voorkeursscenario vervolgens verder uitgewerkt. Hierbij werden nog een aantal keuzes gemaakt op basis van meer gedetailleerd onderzoek en meer uitgewerkte ontwerpen. Deze keuzes en onderzoeken situeerden zich eerder op lokaal niveau, zoals het tracé van de fietshellingen naar fietsbrug en de aansluiting van de Kerkhofstraat.



fig. 11: Varianten fietshellingen, projectnota, p.9

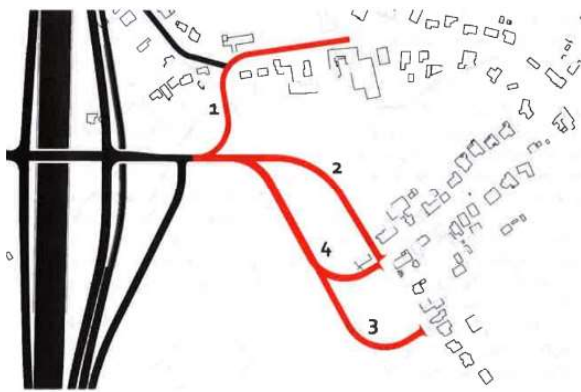


fig. 12: Varianten aansluiting Kerkhofstraat, projectnota, p.10

Opnieuw waren de projectdoelstellingen en de primaire vereisten de belangrijkste criteria waarop de uiteindelijke keuzes werden gebaseerd.

Na afronding en goedkeuring van de projectnota heeft dit - samen met het ontwerpproject-MER⁴ en de participatie in 2019 en 2020 over het ontwerp en de fasering met de gemeenten, politie- en hulpdiensten, de omwonenden en bedrijven - geleid tot het voorliggend ontwerp.

1.4. OMSCHRIJVING VAN DE TE REALISEREN WERKEN EN VOORWERP VAN DE ONTEIGENING

1.4.1. **WEGINFRASTRUCTUUR A12**

Het typedwarsprofiel en lengteprofiel van de A12 zijn ontworpen op basis van het Vademecum Weginfrastructuur – deel autosnelwegen⁵. Het typedwarsprofiel bestaat uit 2x3 rijstroken met pechstrook gescheiden door een middenberm. Alle rijstroken hebben een breedte van 3,50m conform de richtlijnen (excl. randmarkeringen, incl. rijstrookmarkeringen). Naast de buitenste rijstrook is een randmarkering van 30cm voorzien met daarnaast een pechstrook (3,75m) en een weggoot (75cm). Naast de afwateringsgoot is er een geleideconstructie voorzien. Het betreft een ter plaatse gestorte enkelzijdige betonnen New Jersey met een kleine werkingsbreedte.

Achter deze geleideconstructie is ter hoogte van de U-bak nog een opstelruimte voorzien die als vluchtpad in geval van nood dienstdoet.

Naast de binnenste rijstrook is ook een randmarkering aanwezig met een breedte van 30cm, met daarnaast een redresseerstrook van 75cm breed alvorens de geleideconstructie geplaatst wordt. Ter hoogte van de middenberm zijn ter plaatse gestorte dubbelzijdige betonnen New Jerseys voorzien met een beperkte werkingsbreedte. Ter hoogte van de middenpijler van de brug Kerkhofstraat wordt er plaatselijk overgegaan naar een geprefabriceerde betonnen geleideconstructie met een hoger kerend vermogen. De breedte van de middenberm bedraagt 4,40 à 4,60m. Hier wordt dezelfde breedte behouden als de breedte van de bestaande middenberm.

⁴ Het projectMER is nog niet volledig afgewerkt en wordt toegevoegd aan de aanvraag van de omgevingsvergunning

⁵ Het Vademecum Weginfrastructuur - deel autosnelweg is integraal te raadplegen via <https://wegenenverkeer.be/werken/londerzeel-zuid-oplossing-voor-kruispunt-kerkhofstraat-en-londerzeelsesteenweg-met-a12> en tevens digitaal/per post te ontvangen op aanvraag bij het agentschap Wegen en Verkeer, afdeling Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant (e-mail: patrimonium.wegen.vlaamsbrabant@mow.vlaanderen.be, tel: 016 66 57 50)

In de U-bak zal de A12 ongeveer 5m dalen ten opzichte van het bestaande maaiveld. Het laagste punt van de onderdoorgang ligt op 9,40m TAW. Dit niveau is nog altijd hoger dan de aanwezige kleilaag op deze locatie. Verder verdiepen is niet mogelijk. De minimale noodzakelijke dekking van de kleilaag is nu gerespecteerd. Op de A12 is een vrije hoogte van 5,70m voorzien voor uitzonderlijk transport en dit zowel ter hoogte van de kruising met de fietsersbrug als met de brug van de Kerkhofstraat.

1.4.2. INFRASTRUCTUUR TRAM

Het typedwarsprofiel voor de tram is gebaseerd op de uitgangspunten voor de sneltram van Brabantnet. Voor en na het projectgebied sluit de tram aan op het geplande tracé. De breedte voor sporen inclusief masten bedraagt 7,65m. Er is 4,5m ruimte tussen de tram en de achterkant van de geleideconstructie van de snelweg. Enkel ter hoogte van de op- en afrit wordt deze ruimte verkleind naar 2m. De tram gaat met de A12 mee onder maaiveld, onder de Kerkhofstraat door.

1.4.3. UITZONDERLIJK VERVOER

Eén van de hoofddoelstellingen van het project houdt in dat het complex wordt uitgewerkt voor uitzonderlijke transporten van en naar Sarens van op de A12. Daarom dient op de A12, maar ook op de op- en afritten, een vrije hoogte van 5,70m gehaald te worden. De fietsbrug en de brug van de Kerkhofstraat over de A12 zijn dan ook op deze vrije hoogte ontworpen.

De kruispunten op de Kerkhofstraat (oostelijk en westelijk kruispunt) zijn zodanig ontworpen dat uitzonderlijke transporten alle richtingen kunnen nemen met een grote bochtstraal ($R=50m$). Bij het westelijk kruispunt (kant Londerzeel en Sarens) is dit mogelijk gemaakt door te werken met bypasses met een bochtstraal van 50m. Ter hoogte van het oostelijk kruispunt (kant Westrode) is het niet mogelijk om met bypasses te werken, gelet op de impact die dit zou hebben op de noodzakelijke innames om deze aan te leggen. Hier worden verharde stroken voorzien en uitgevoerd in printbeton zodat ook grote transporten geen probleem hebben bij het nemen van dit kruispunt. De inplanting van de verkeerslichten houdt er rekening mee dat de transporten de bochten kunnen nemen.

1.4.4. FIETSSNELWEG

De fietssnelweg F28 is gepland tussen Brussel en Boom en loopt parallel aan de snelweg aan de oostelijke zijde. Eén segment hiervan, met name het wegvak langs de N276 Strombeek-Beverselaan tussen de N211 Vilvoordesesteenvweg en de Potaarde op het grondgebied van Meise, is gerealiseerd. De breedte van de fietssnelweg bedraagt 4m. Aan de landschapszijde wordt een gracht voorzien, aan de infrastructuurzijde een onverharde strook van 2m waar de landschappelijke inpassing wordt voorzien.

De tussenafstand tussen de infrastructuur (snelweg / op- en afrit) en de fietssnelweg bedraagt in totaal ongeveer 7,5m. Deze strook is onverhard waarin een kleine berm (2m hoog met 6/4 talud) wordt gerealiseerd. Deze ruimtelijke ingreep maakt fietsen naast de snelweg een pak aangenamer: minder geluid, visuele filtering van verkeer, afscherming van fijn stof. De berm loopt tot tegen de achterkant van de barrier zodat vanuit het landschap enkel de groene berm waarneembaar is. Waar de op- en afrit boven het maaiveld gaan, stopt de verhoogde berm. Verkeer rijdt achter de geleideconstructie waartegen de talud is aangewerkt.

De fietssnelweg kruist de Londerzeelsesteenweg met een onderdoorgang onder maaiveld. De breedte bedraagt er 6m (4m + 1m schuwafstand langs weerszijden). De fietssnelweg gaat er 2m onder maaiveld, met een hellingspercentage van 5,5%, zoals opgenomen in de projectnota.

Ook bij het ontwerp van de fietssnelweg is gezocht naar een evenwicht tussen het beperken van ruimte-inname en de kwaliteit van de fietsroute (geluid, zicht, luchtkwaliteit...). Er is een berm voorzien die de infrastructuur afschermt en ruimte voorziet voor verlichting.

1.4.5. **LOKALE FIETSRoutes**

Langsheen de Kerkhofstraat (zijde Londerzeel) worden vrijliggende enkelrichtingsfietspaden voorzien tot aan de aansluiting met de fietsbrug. Deze fietspaden zijn telkens 175 cm breed en liggen 100 cm van de rijweg. Dit sluit aan bij de huidige inrichting van de Kerkhofstraat (aanliggende enkelrichtingsfietspaden van 100 cm breed). De gemeente Londerzeel en Aquafin werken momenteel aan een ontwerp voor de herinrichting van de Kerkhofstraat, waarbij ook de fietsinfrastructuur zal verbeterd worden. Een goede aansluiting tussen de beide projecten wordt volledig afgestemd.

Vanuit Londerzeel en komende van de fietsbrug wordt een dubbelrichtingsfietspad voorzien vanaf de verknoping van de fietsbrug tot aan de toegang van Sarens. Dit dubbelrichtingsfietspad sluit aan op Beemden. Dit fietspad is 250 cm breed en ligt 100 cm van de rijweg.

Vanuit het centrum van Westrode wordt een fietsaansluiting voorzien naar de verknoping van de fietssnelweg en de fietsbrug ter hoogte van de Londerzeelsesteenweg. Er wordt aangesloten via de bestaande inrichting van de Londerzeelsesteenweg (fietsoversteek thv onverharde doorsteek richting centrum en noordelijk tweerichtingsfietspad), hierdoor moet men slechts één keer het verkeer op de Londerzeelsesteenweg kruisen.

1.4.6. **LOKALE WEGINFRASTRUCTUUR**

De lokale wegenis wordt standaard voorzien als een 2x1 rijweg waarbij de snelheid beperkt wordt tot 50 km/u. Lokaal – onder andere ter hoogte van de bushalte kant Londerzeel – worden er verhoogde inrichtingen voorzien om redenen van verkeersveiligheid. Indien het omwille van een veilige en vlotte verkeersafwikkeling nodig zou zijn, kan lokaal een afslagstrook en/of een middenberm voorzien worden.

1.4.7. **AFWATERING**

Voor de afwatering van het complex wordt er getracht zoveel mogelijk met open grachten te werken. De buffering die dient te worden uitgebouwd voor het regenwater afkomstig van de verhardingen van het complex, zal worden gerealiseerd door het voorzien van een aantal open bufferbekkens. Het regenwater afkomstig van de U-bak van de A12, de U-bak van de tram alsook de fietstunnel wordt verzameld en naar ondergrondse bufferbekkens afgevoerd. Deze bufferbekkens zijn voorzien onder de U-bak van de A12. De locatie van deze bekkens worden niet centraal op het diepste punt voorzien ter hoogte van de kruising met de Londerzeelsesteenweg, maar wel meer naar het noorden toe. Aangezien de kleilaag meer naar het noorden dieper gelegen is, levert deze inplanting naar stabiliteit toe voordelen op. Het water van dit ondergronds bufferbekken wordt vervolgens opgepompt naar het bovengronds afwatersysteem. Het pompdebiet zal dan ook worden gedimensioneerd op basis van het toelaatbare lozingsdebiet.

Zowel aan de west- als aan de oostzijde van het complex wordt er bovengrondse buffering voorzien. Aan de westzijde (kant Londerzeel) is geopteerd om een bufferbekken te voorzien in de zone tussen de Kerkhofstraat en de aansluiting van de ventweg naar het noorden. Door hier een bufferbekken te voorzien blijft de zone rondom het kruispunt goed overzichtelijk. Aan de oostelijke zijde van het complex (kant Westrode) is een bufferzone voorzien tussen de aansluiting naar de Patatestraat en de afrit van de A12 uit Brussel. Verder is buffering ook mogelijk in de natte zone net voor de aansluiting op de Westrodebeek.

Ter hoogte van het complex zijn 2 waterlopen gelegen. Het betreft de Westrodebeek (2de cat.) welke aan de achterzijde van de woningen ten zuiden van de Londerzeelsesteenweg loopt. De tweede waterloop betreft de

Hagelboombeek (2de cat.), welke gelegen is ter hoogte van de Bergstraat. De afwatering van het complex zal na buffering op deze waterloopsegmenten aansluiten.

De uitgebreide buffering zal mee de overstromingsproblematiek helpen aanpakken.

1.4.8. RUIMTELIJKE EN LANDSCHAPPELIJKE INPASSING

Het compact houden van de hoofdinfrastructuur is een eerste maatregel om de ruimtelijke impact van het aansluitingscomplex te beperken. Een andere maatregel is de landschappelijke invulling van de terreinen tussen de A12, op- en afritten en lokale wegen. We beschouwen deze niet als verloren ruimte of leggen geen starre landschappelijke inrichting op die niet aansluit op de directe en ruimere omgeving. De invulling van deze terreinen sluit aan bij de verschillende ruimtelijk-landschappelijke gehelen rondom het aansluitingscomplex om de integratie van de knoop te versterken. Bufferbekkens in functie van de waterhuishouding worden daar gesitueerd waar ze een meerwaarde voor de beleving of organisatie van de knoop kunnen betekenen.

Er wordt een landschappelijk-ecologische verbinding gemaakt tussen de waterlopen in het projectgebied, nl. de Hagelboombeek en de Westrodebeek in het noordoosten van het projectgebied. Deze natuurverbinding wordt opgevat als geheel van bermen, waterelementen (grachten en bufferbekkens) en groenaanplantingen. De bermen vormen een visuele en geluidsbuftering naar de woningen toe, de groenaanplantingen en waterelementen een corridor voor fauna. De afscherming van de woningen wordt op die manier landschappelijk ingepast.

In de lager gelegen zone tussen de Kerkhofstraat en de woningen langs de Londerzeelsteenweg wordt een bufferbekken voorzien met heesters en waterminnende bomen. Middels een ecopassage onder de Kerkhofstraat door wordt dit bufferbekken verbonden met de Westrodebeek. Naar het noorden toe wordt het bufferbekken in de aanloophelling verbonden met een ekokoker door de aanloophelling heen naar de Hagelboombeek.

Tegen de percelen van de Londerzeelsesteenweg aan worden groene bermen geplaatst. Deze bermen hebben flauwe taluds (6/4 naar de woningen toe, 10/4 naar het aansluitingscomplex) zodat opgaande beplanting mogelijk is. Ze filteren het geluid en zicht op de infrastructuur naar de woningen en tuinen toe. Ze schermen bovendien dit laaggelegen gebied fysiek af, dat volgens de kaart met overstromingsgevoelige gebieden regelmatig onder water staat.

Waar de ruimte beperkt is, wordt een scherm geplaatst omdat dit minder ruimte inneemt.

1.4.9. KUNSTWERKEN

In het aansluitingscomplex worden vier verschillende kunstwerken gerealiseerd: een U-bak met wegbrug, een fietsbrug, een fietsonderdoorgang en een tramtunnel.

De A12 gaat onder maaiveld ter hoogte van het Hollands complex in een U-bak. De lengte van de U-bak bedraagt 520m. De vrije hoogte bedraagt er 5,7m over de drie rijstroken en pechstrook. Door de hoge grondwaterstand – ongeveer op maaiveldhoogte - dient het geheel uitgevoerd te worden als een waterdichte kuip waarvan de wanden tot boven het waterpeil opgetrokken worden. De keerwanden aan beide zijden worden als taluds uitgewerkt met verschillende hellingspercentages. De Kerkhofstraat/Londerzeelsesteenweg kruist de verdiepte A12 middels een brug. De brug heeft een totale lengte van ongeveer 60m en een breedte van 17,3m (4 rijstroken + kleine overrijdbare middenberm). Er is geopteerd om één tussensteunpunt op de middenberm van de A12 te voorzien. Op die manier kunnen de hellende wanden van de onderliggende U-bak continueren onder de brug door, en worden ze niet gehinderd door pijlers.

De fietsbrug wordt voorzien als een vakwerkbrug. Deze ligt over de infrastructuur gedraaid ten opzichte van de wegenis. Ter hoogte van de hoekaansluiting aan de zijde van Westrode wordt een trap naar het maaiveld gerealiseerd voor voetgangers. Het tracé over de brug start met een aanloophelling van 4% (lengte 135m) aan de zijde van Londerzeel om aan te sluiten op een bocht met 2% helling. De brug ligt quasi vlak, een minimale langshelling (0,5%) is gehanteerd in functie van afwatering. Nadien gaat de brug naar beneden met een helling van 4%. De ruime bocht op berm heeft een straal van 15m – zodat deze ook met elektrische fietsen vlot genomen kan worden - en ligt 1,5% in helling. Het laatste stuk (66m) gaat 4% naar beneden om aan te sluiten op maaiveld. Het maximale hellingspercentage van de fietsbrug bedraagt 4%. De totale te overwinnen hoogte bedraagt 5m en de breedte van de brug bedraagt 4,5m. De hoogte van de liggende structuur van de brug is 3,7m en is bepaald in functie van de doorrijhoogte en ruimtelijkheid voor de gebruiker.

De fietsonderdoorgang realiseert een conflictvrije kruising van de fietssnelweg met de (verlegde) Londerzeelsesteenweg. De vormgeving van dit kunstwerk bouwt voort op de ruimtelijk-landschappelijke principes van de fietssnelweg enerzijds, en de vormgeving van de wegbrug Kerkhofstraat/Londerzeelsesteenweg anderzijds. Het tracé van de onderdoorgang verloopt via een helling van 5,5% naar 2m onder maaiveld. De vrije hoogte in de onderdoorgang bedraagt minimum 2,7m. De fietsonderdoorgang is gelegen in het laagste punt van het projectgebied waar het grondwater tot op maaiveld staat. Deze U-bak dient daarom ook als een waterdichte kuip te worden uitgewerkt. De wanden hebben een helling van 45°; deze worden afgewerkt met een kleinschalig materiaal op maat van langzaam verkeer met anti-graffiti behandeling. Boven maaiveld wordt een brug gerealiseerd die in dezelfde vormtaal wordt ontworpen als de brug over de A12. De overspanning is ongeveer 12m.

De geplande tram kruist, net als de A12, de Kerkhofstraat ongelijkvloers en gaat hierdoor onder het maaiveld. De totale lengte van de onderdoorgang (helling + tunnel) bedraagt 625m, de lengte van de tunnel circa 60m. De wanden van de U-bak worden met een helling van 15° uitgevoerd en steken 120cm uit boven het maaiveld, waar ze dienst doen als borstwering. Vanaf de westzijde wordt een langsgracht tegen de U-bak aangelegd zodat de effectieve hoogte van de valbescherming toeneemt (onderkant gracht tot bovenkant borstwering. De U-bak moet ook hier als waterdichte kuip ontworpen worden en tegen opdrijven beschermd worden door middel van trekpalen. In de aanloophellingen worden de masten voor bovenleidingen mee onder het maaiveld getrokken. In de tunnel is er 0,35cm plaats voor ophanging van de bovenleidingen aan het plafond.

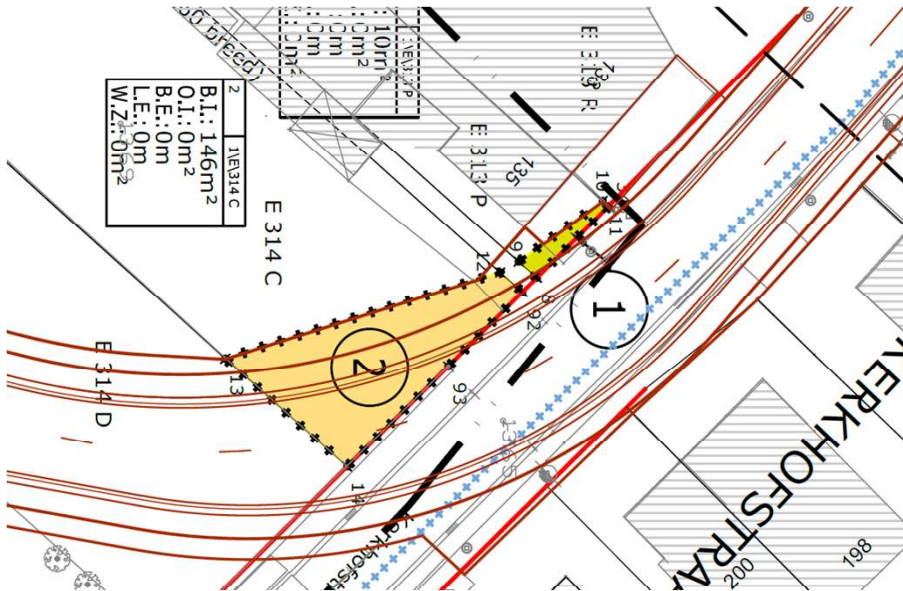
1.5. NOODZAAK VAN DE ONTEIGENING

Er werden verschillende scenario's en alternatieven uitgewerkt. De finaal weerhouden uitvoeringsvariant is als meest positief naar voren gekomen. Het project wil een aantal overheidsdoelstellingen realiseren: een verkeersveilige, compacte doch robuuste infrastructuurbundel (A12 + sneltram + fietssnelweg) met verminderde impact op de omgeving, vlotte en verkeersveiligere voetgangers- en fietsverbindingen langs en over de A12 en een lokale inrichting van de infrastructuur die de kernen van Westrode en Londerzeel verbindt en drager is van lokale ontwikkelingen, met aandacht voor de landschappelijke inpassing. Daarom zijn innemingen noodzakelijk om de onteigeningsdoelstellingen en dus het project voor het algemeen belang zo adequaat mogelijk te kunnen realiseren. Tevens de innemingen zo beperkt mogelijk gehouden. Over de noodzaak van het voorwerp van de onteigening kan dan ook gezien de keuze genomen werd na afweging van de verschillende alternatieven geen discussie mogelijk zijn.

Het overzicht van deze analyse wordt hieronder per inneming overgenomen:

1.5.1. Grondgebied Londerzeel

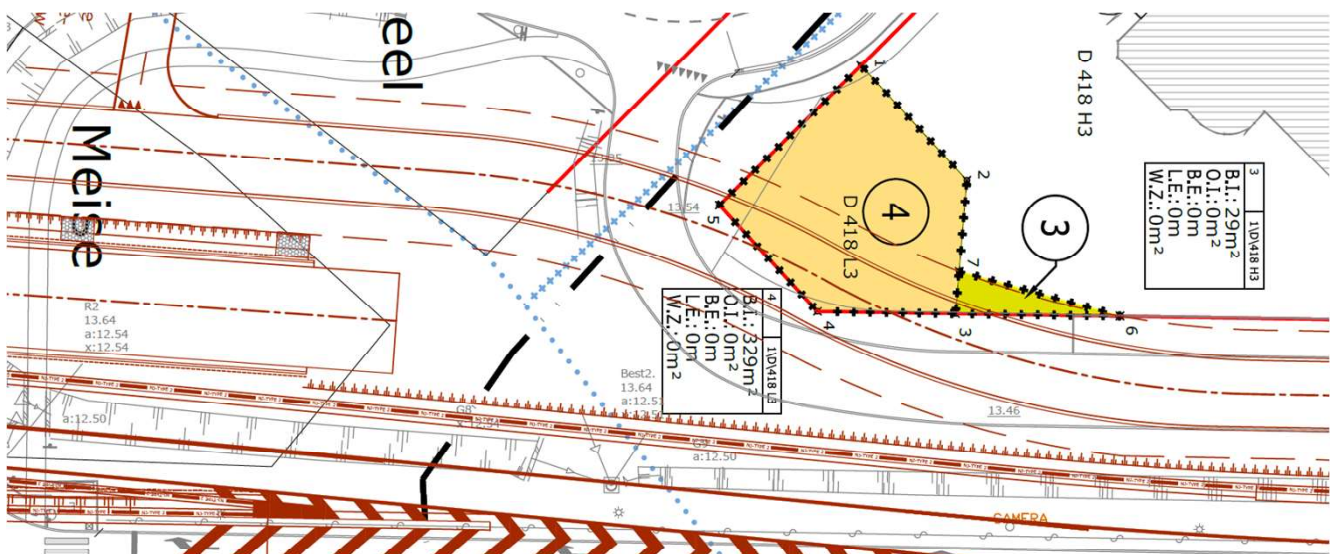
Inneming 1 & 2



Er worden geen gebouwen of woningen onteigend. Inneming 1 is een beperkte inname (10 m²) van een voortuinstrook. Inneming 2 is 146m² groot en is de inname van een onbebouwd perceel (weiland) gelegen in agrarisch gebied.

De hertracering van de Kerkhofstraat is nodig om de ontsluiting van de woonkern en de omliggende activiteitenzones van Londerzeel naar het toekomstige op- en afrittencomplex mogelijk te maken. Ook worden er conforme en veilige fietspaden langs de Kerkhofstraat gerealiseerd, die extra ruimtebeslag vereisen. Dit leidt tot de noodzaak van de onteigening van deze innemingen 1 en 2.

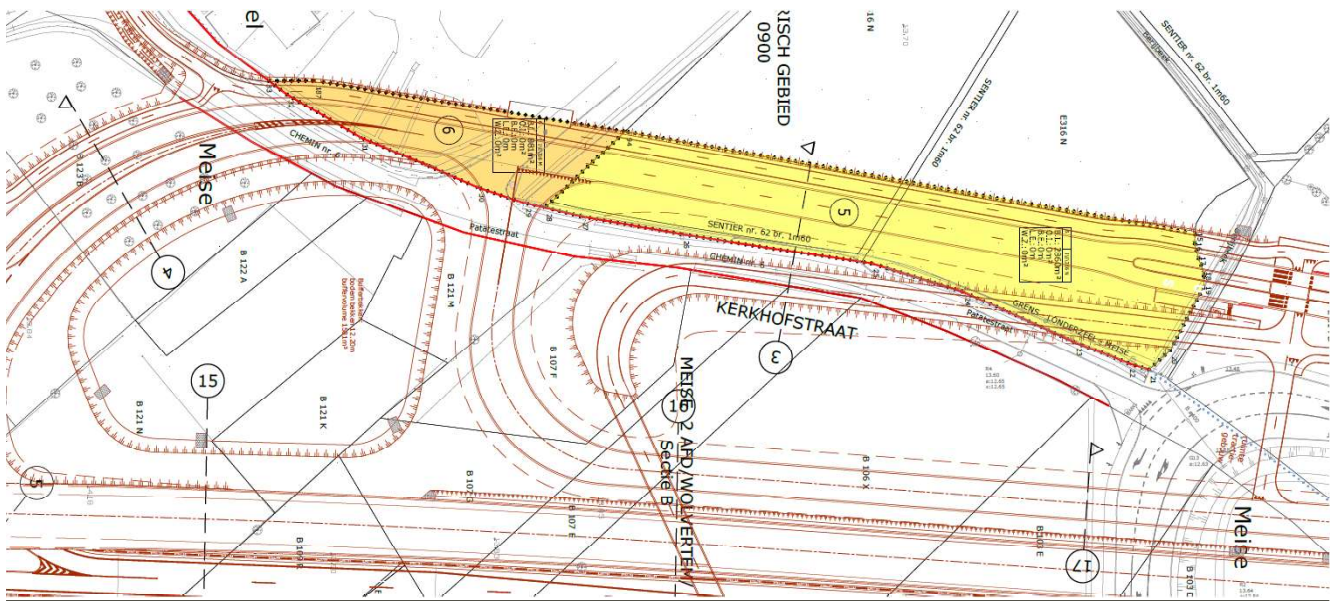
Inneming 3 & 4



Er worden geen gebouwen onteigend. Inneming 3 is een kleine inname met een oppervlakte van 29 m² van een met steenslag verharde zone. Inneming 4 is de inname van het volledige perceel (329m²), dat eveneens volledig met steenslag is verhard.

De aanleg van de afrit op de A12 en de daarnaast gelegen tramtunnel noodzaken het aanpassen en verleggen van de ventweg langs de A12. De ventweg moet aangesloten blijven op de Kerkhofstraat om een goede ontsluiting van de woningen en activiteiten langs de ventweg zowel naar de A12 te waarborgen. Dit leidt tot de noodzaak van de onteigening van deze innemingen 3 en 4.

Inneming 5

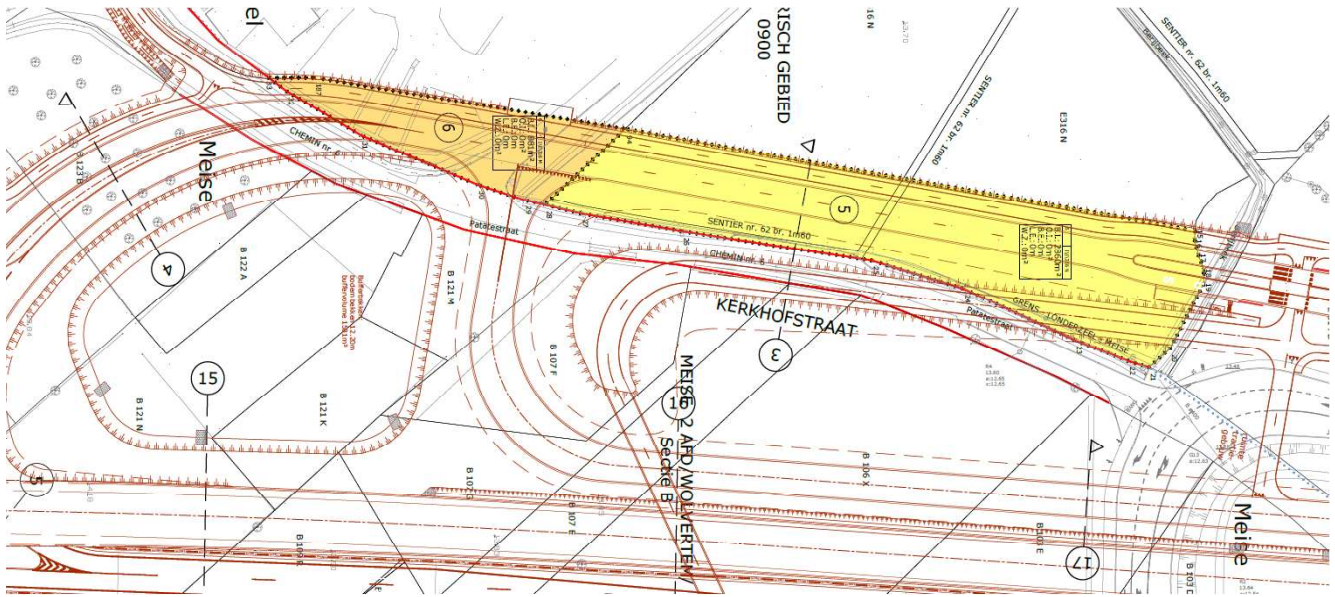


Er wordt geen gebouw onteigend. Inneming 5 is de inname van een aanzienlijk deel van dit perceel ,een weiland gelegen in agrarisch gebied. De oppervlakte bedraagt 2860m², wat ongeveer een derde van het totale perceel is (8452m², gemeten oppervlakte).

De hertracering van de Kerkhofstraat, inclusief fietsvoorzieningen, is nodig om de ontsluiting van de woonkern en de omliggende activiteitenzones van Londerzeel naar het toekomstige op- en afrittencomplex mogelijk te maken. Ook is er ruimte nodig voor de aanleg van de U-bak voor de onderdoorgang van de sneltram en van de aanloophellingen naar de fietsbrug.

Dit leidt tot de noodzaak van de onteigening van deze inneming 5.

Inneming 6

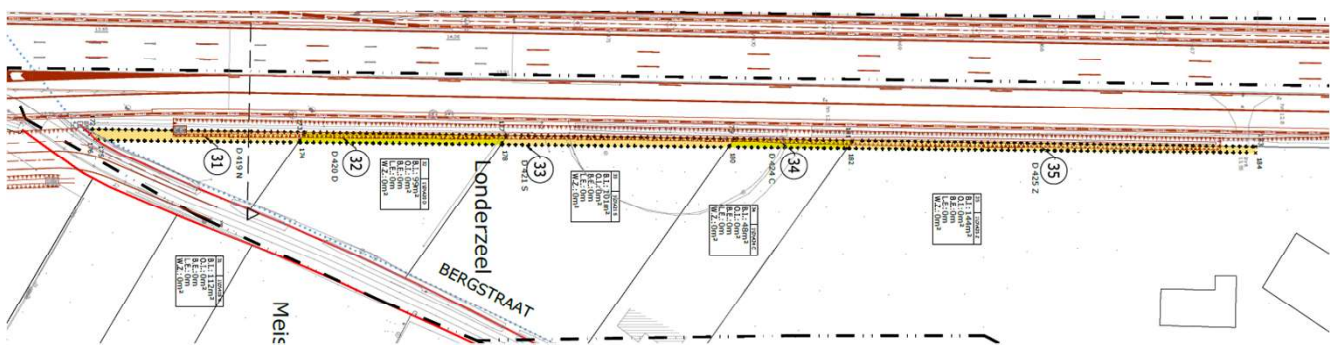


Er worden vaste constructies onteigend. De herlocalisatie van de activiteiten in de te onteigenen zone is mogelijk binnen de contouren van het goedgekeurde gemeentelijke RUP "Geeroms", waar specifieke bepalingen in werden opgenomen in voorafname van het voorliggend project. De oppervlakte van de inneming bedraagt 881m².

De hertracering van de Kerkhofstraat, inclusief fietsvoorzieningen, is nodig om de ontsluiting van de woonkern en de omliggende activiteiten zones van Londerzeel naar het toekomstige op- en afrittencomplex mogelijk te maken. Ook is er ruimte nodig voor de aanleg van de U-bak voor de onderdoorgang van de sneltram en van de aanloophellingen naar de fietsbrug.

Dit leidt tot de noodzaak van de onteigening van deze inneming 6.

Inneming 31 – 32 – 33 – 34 - 35



Er worden geen gebouwen onteigend. Het gaat hier over een smalle strook van braakliggende percelen (innemingen 31 - 112m², 32 - 99m² en 33 - 101m²) in woonuitbreidingsgebied. De inneming 34 is een heel beperkte inname van de achtertuin van de woning Bergstraat 1 (48m²). De inneming 35 is een heel beperkte inname van de voortuin van de woning Autostrade 5 (144m²).

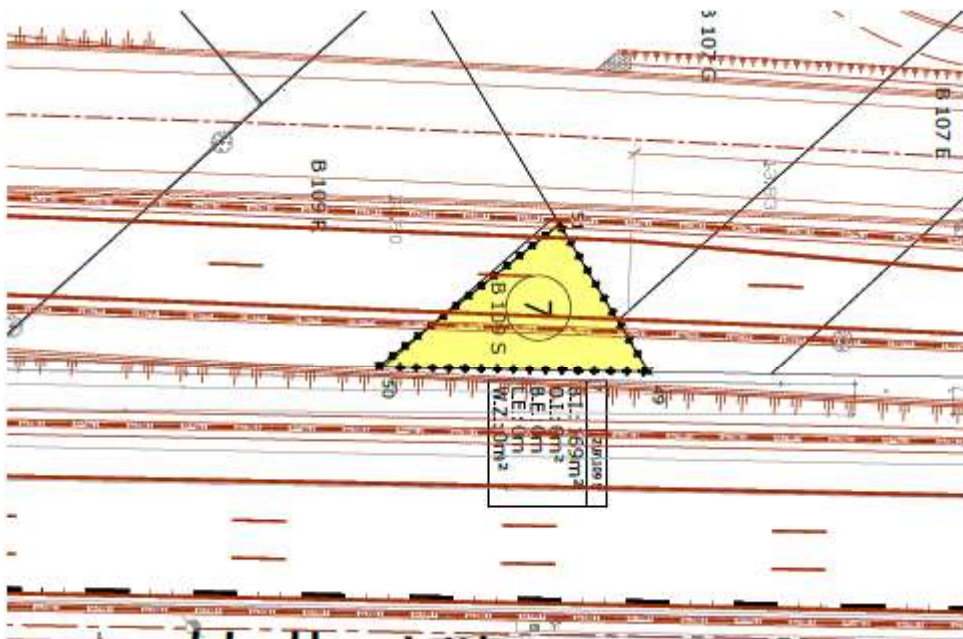
Door de aanleg van de nieuwe oprit naar de A12 richting Antwerpen moet een gracht voor een goede waterhuishouding gerealiseerd worden. Deze gracht zorgt voor de buffering en (vertraagde) afvoer van het hemelwater naar de ontvangende waterlopen. Door de hoge grondwaterstand en het feit dat de projectzone

zich in de buurt bevindt van een overstromingsgevoelig gebied, is een coherent en goed doordacht beheer van de afvloeiende hemelwater een absolute noodzaak. De bestaande gracht kan niet behouden blijven en moet dus verplaatst en heraangelegd worden.

Dit leidt tot de noodzaak van de onteigening van deze inneming 31 – 32 – 33 – 34 - 35.

1.5.2. Grondgebied Meise

Inneming 7

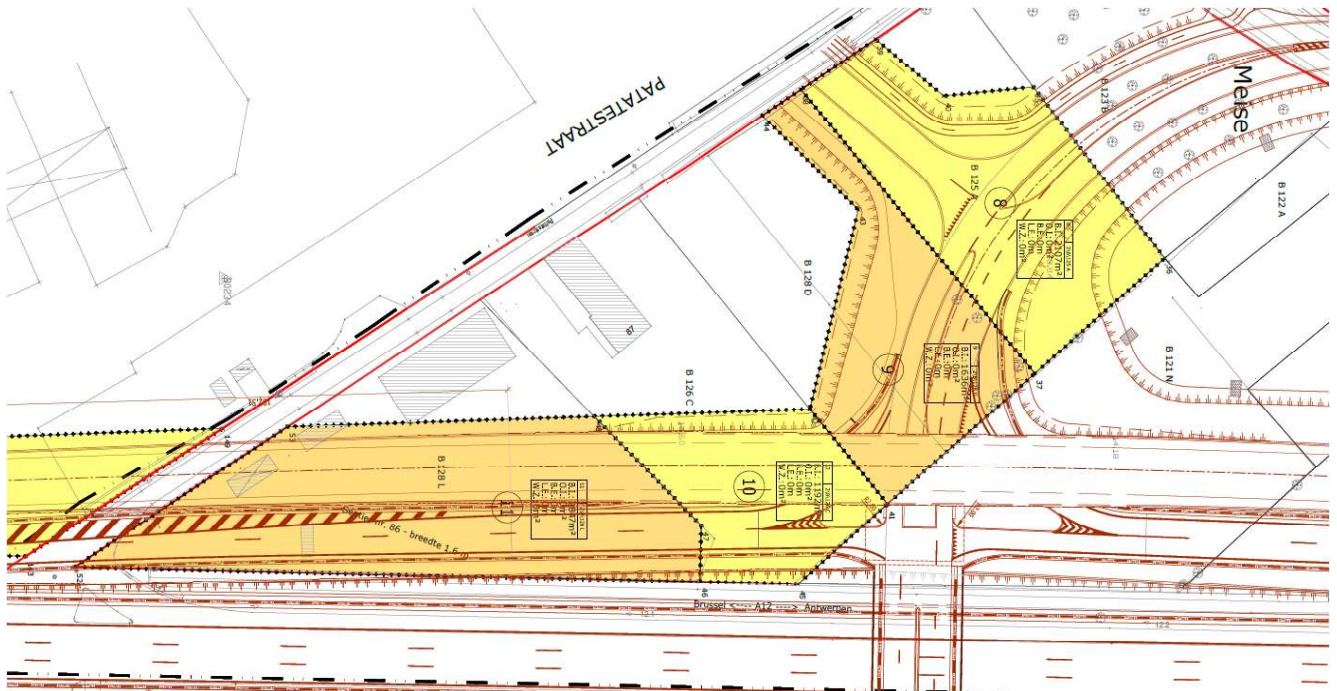


Dit betreft een onbebouwd perceel in landbouwgebied (grasland). Het volledige perceel wordt onteigend (194m²).

Om de A12 verdiept aan te leggen moet een talud gerealiseerd worden. Ook de afrit van de A12 komende van Antwerpen palmt dit perceel zowat volledig in.

Dit leidt tot de noodzaak van de onteigening van deze inneming 7.

Inneming 8, 9, 10 en 11

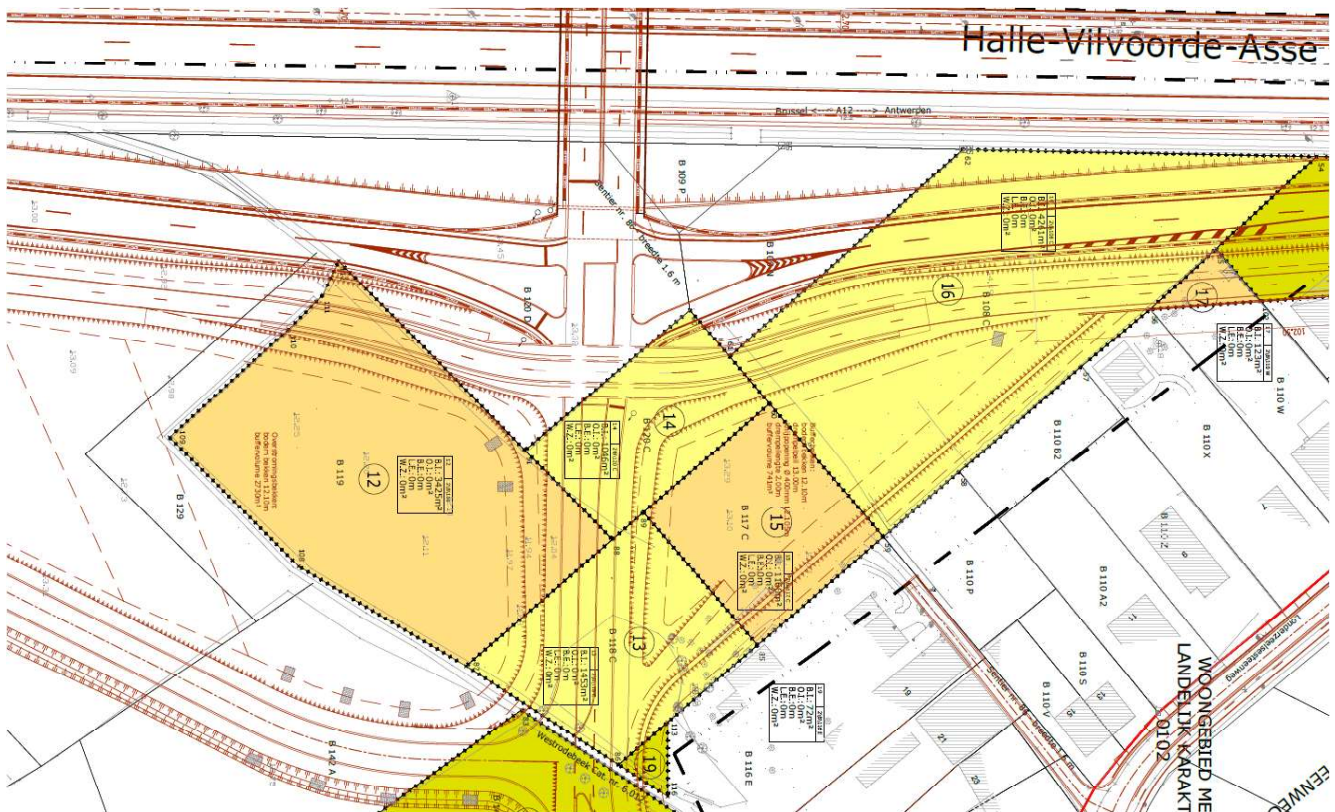


Dit zijn onbebouwde percelen. Alleen op het perceel van inneming 10 staat momenteel nog een al jaren verlaten en bouwvallig gebouw. De innemingen 8, 9, 10 en 11 beslaan een groot deel van de oppervlakte van het perceel. In samenspraak met de eigenaar van deze 4 percelen (NV Sarens) is overeengekomen niet de volledige percelen te onteigenen. De oppervlakttes van de innames bedragen respectievelijk: inneming 8 = 2107m² (85% van het volledige perceel), inneming 9 = 1636m² (57% van het volledige perceel), inneming 10 = 1192m² (44% van het volledige perceel) en inneming 11 = 2847m² (80% van het volledige perceel).

Voor de aanleg van het nieuwe op- en afrittencomplex, het kruispunt van de toekomstige op- en afrit met de Kerkhofstraat met ondergronds de tramtunnel en de daaraan gekoppelde hertracering van de Kerkhofstraat zijn deze innames noodzakelijk. Bovendien moet ook een nieuwe en volwaardige ontsluiting van de activiteiten van het bedrijf Sarens gerealiseerd worden omdat deze niet meer rechtstreeks op de A12 kan en mag ontsluiten zoals vandaag het geval is. Omwille van de grote bochtstralen voor het transport van zeer lange ondeelbare elementen (bedrijf Sarens) vragen deze ontsluiting en ook het kruispunt van de op- en afritten heel wat ruimte. Voor de ontsluiting is een groot bijkomend deel van de inneming 8 nodig.

Dit leidt tot de noodzaak van de onteigening van deze innemingen 8, 9, 10 en 11.

Inneming 12, 13, 14, 15 en 16



Dit zijn onbebouwde percelen, die volledig onteigend worden. Het zijn wei- en graslanden en (deels) beboste percelen in agrarisch gebied. De oppervlakte van de percelen bedraagt: 12 = 3425m², 13 = 1453m², 14 = 1046m², 15 = 1160m² en 16 = 4261m².

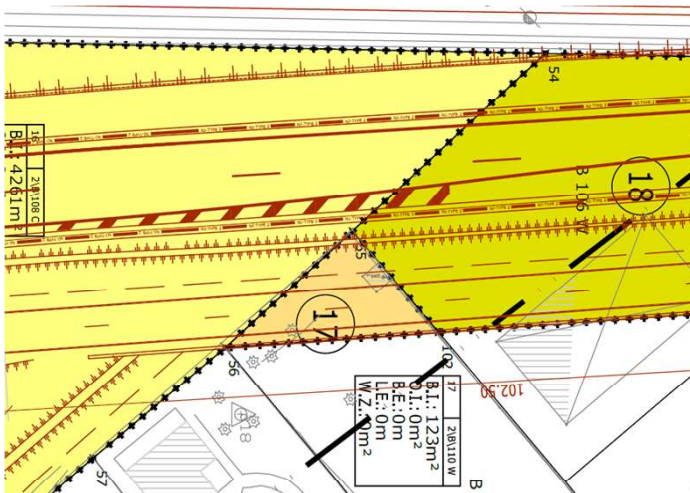
Op deze percelen worden een aantal nieuwe infrastructuur gerealiseerd. De nieuwe op- en afrit richting Antwerpen en het kruispunt hiervan met de verlegde Londerzeelsesteenweg worden hier aangelegd als ook de fietssnelweg die hier parallel aan loopt (innemingen 12, 14 en 16).

Voor het hertraceren van de Londerzeelsesteenweg, nodig voor een goede ontsluiting van de kern van Westrode naar de A12 en de verbinding met Londerzeel zijn de innemingen 13 en 14 noodzakelijk. Het noodzakelijke bufferbekken om aan de hemelwaterverordening te voldoen, wordt aangelegd op de ruimte tussen de fietssnelweg en de nieuwe aansluiting van of verbinding met de Patatestraat op de verlegde Londerzeelsesteenweg. Een groot deel van de inneming 12 zal hiervoor gebruikt worden, samen met de andere, reeds verworven percelen in deze zone.

Voor de landschappelijke inpassing van de infrastructuurwerken en de gewenste visuele afscherming voor de woningen van de Londerzeelsesteenweg en hun tuinen ten noorden (huisnummers 3 tot en met 25) zijn de innemingen 13, 15 en 16 nodig. Deze landschappelijke inpassingen en de afschermende maatregelen zijn een resultaat van het overleg dat voorafgaand met de eigenaars van de woningen heeft plaatsgevonden.

Dit leidt tot de noodzaak van de onteigening van deze innemingen 12, 13, 14, 15 en 16.

Inneming 17



Er wordt geen gebouw onteigend. De inname beperkt zich tot een klein gedeelte van de achtertuin. Het resterende gedeelte van deze tuin kan na de onteigening zonder probleem zijn functie blijven vervullen. De inname bedraagt 123m², terwijl het perceel bijna 1160m² groot is.

Deze inname is nodig om de fietssnelweg F28 te realiseren, die naast de nieuwe oprit richting Antwerpen aangelegd wordt. Ook wordt hier een afschermende constructie tussen het private perceel en het project gerealiseerd, zoals ook besproken met de eigenaars. Door een optimalisatie in het tracé van de oprit, het maximaal beperken van de ruimte tussen oprit en fietssnelweg en door het hier lokaal inbuizen van de afwatering is de ruimte-inname zoveel als mogelijk ingeperkt. Dit leidt tot de noodzaak van de onteigening van deze inneming 17.

Inneming 18



Dit betreft een bebouwd perceel, waarop meerdere gebouwen en constructies staan. Daarbij zijn ook enkele bedrijfsgebouwen. Omdat de inneming 18 bijna het hele perceel omvat, is een behoud van de bedrijfsactiviteit op geen enkele manier nog mogelijk. De inname bedraagt 3187m² terwijl het perceel 3489m² (gemeten oppervlakte) groot is. In overleg met en op vraag van de eigenaars van dit perceel is afgesproken om dat kleine

deel niet mee te onteigenen. Zij zijn ook eigenaar van het naastliggende perceel (Londerzeelsesteenweg 3, perceel B110T), dat niet door onteigening getroffen is. Op dit naastliggende perceel en het gedeelte dat rest na de onteigening willen ze een nieuw gebouw/woning ontwikkelen.

Omdat dit perceel door het ontwerp toch in grote mate gecompromitteerd was en een behoud van de huidige functie uitgesloten, is er naar gestreefd om het ontwerp zo veel mogelijk te optimaliseren in functie van dit en het naastgelegen percelen (innames 17 en 18). Daarom werd de inplanting van de fietsersbrug (en de bijhorende inname) afgestemd met de eigenaars van het naastgelegen bewoonde perceel, tevens dus de zaakvoerders van het bedrijf Fuchs. Hiermee werd getracht de inkijk vanop de fietsersbrug te voorkomen en de inname van de achtertuin (zie ook inneming 17) tot het absolute minimum te beperken. Ook het verder naar het noorden inplanten van de fietsersbrug is uitgewerkt om zo aan hun vragen tegemoet te komen. Deze inname is nodig om de oprit richting Antwerpen en de fietssnelweg F28, die daar parallel aan ligt, te realiseren. Ook de fietsbrug en de verbinding tussen de fietssnelweg en het lokale fietsnetwerken en de toegangshelling van de fietsbrug is op dit perceel gelegen. Ook wordt hier een afschermende constructie tussen het private perceel en het project gerealiseerd, zoals ook besproken met de eigenaars.

Dit leidt tot de noodzaak van de onteigening van deze inneming 18.

Inneming 19, 23, 24, 25, 26, 27, 28 en 29



De inneming 23 behelst de onteigening van een volledig perceel met woning (Londerzeelsesteenweg 27, oppervlakte 315m²).

Op de overige innemingen worden geen gebouwen onteigend. De innemingen 19 en 25 zijn deel van een

bebouwd perceel, respectievelijk een beperkt deel van de achtertuin van Londerzeelsesteenweg 19 (72m²) en een deel van de voortuin van Londerzeelsesteenweg 31 (64m²). Deze innames hebben geen of heel weinig impact op het functies van deze percelen (woning, tuin). De inneming 24 is een onbebouwd (bouw)perceel dat volledig onteigend wordt (1554m²). De innemingen 26, 27, 28 en 29 zijn gedeeltelijke innames van de respectievelijke percelen. Deze percelen zijn momenteel wei- en akkerland. Inname 26 bedraagt 145m² (perceelsoppervlakte 4851m²), inname 27 is 992m² groot (perceeloppervlakte 3029m²), inname 28 1199m² (perceelsoppervlakte 3286m²) en inname 965m² (perceelsoppervlakte 3240m²). Deze percelen kunnen na de onteigening hun functie behouden.

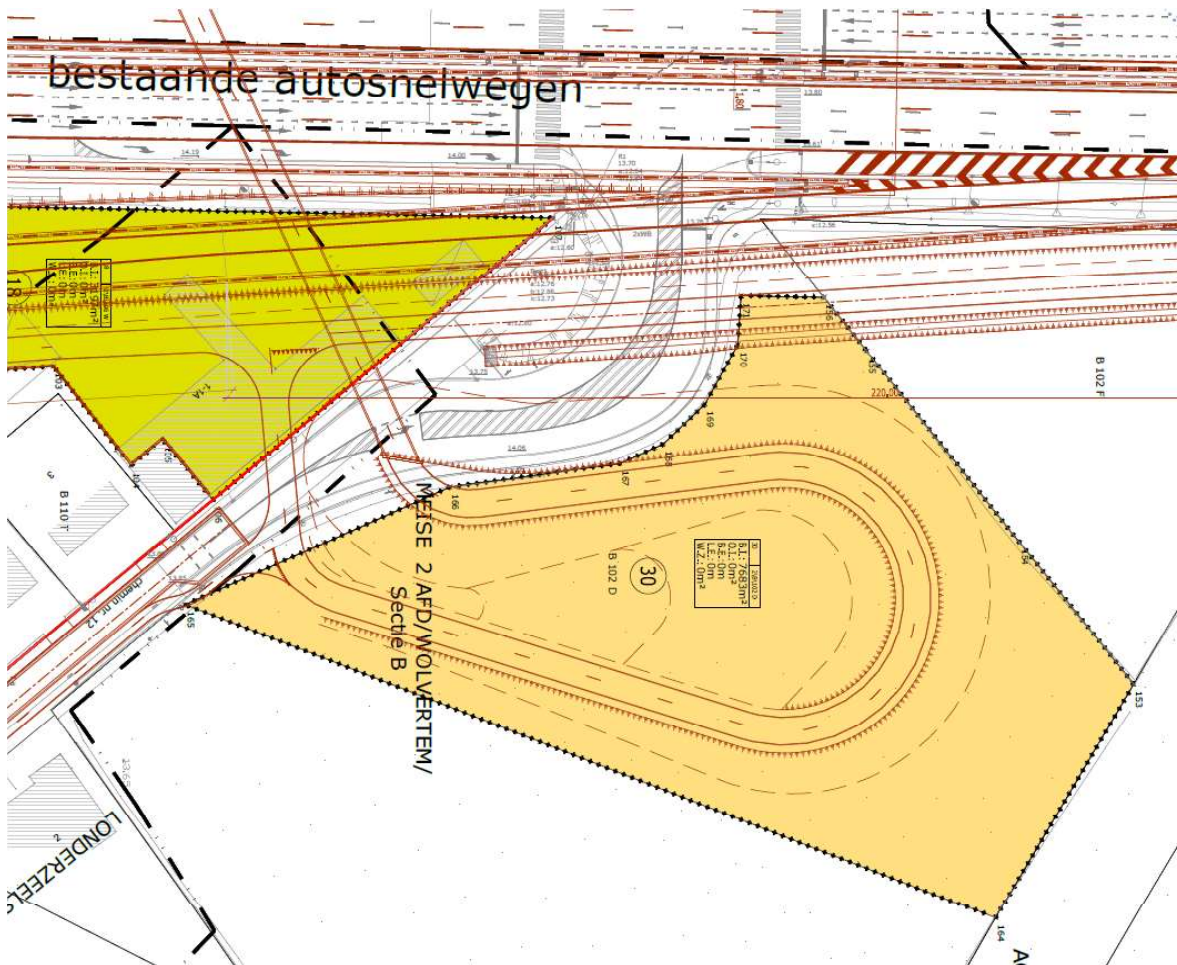
Om de ontsluiting van Westrode naar het nieuwe op- en afrittencomplex te verzekeren en de verbinding voor gemotoriseerd verkeer tussen Westrode en Londerzeel via de wegbrug te herstellen, moet er een geheel nieuwe verbinding tussen het complex en de de Londerzeelsesteenweg aangelegd worden. Deze verbinding, inclusief baangracht voor de goede waterhuishouding, wordt op deze innemingen gerealiseerd.

Voor de ontsluiting en aansluiting van het (in de toekomst) doodlopende stukje Londerzeelsesteenweg wordt er een nieuw kruispunt aangelegd. Om een goede zichtbaarheid in functie van de verkeersveiligheid te waarborgen wordt deze aantakking loodrecht op de nieuwe verbinding voorzien. Hiervoor zijn de innemingen 23 en 24 nodig. Door de aanleg van de nieuwe verbinding, het kruispunt en ook hier een gracht voor een goede waterhuishouding blijft er van de beide percelen onvoldoende ruimte over voor een bouwproject en wordt het volledige perceel onteigend.

De aansluiting van de verlenging van de Patatestraat op deze nieuwe verbinding wordt ook op inneming 29 gerealiseerd. Ook wordt een grondberm, zoals besproken met de bewoners van de achterliggende bebouwing, als landschappelijke inpassingen en afscherming van de achtertuinen van de woningen Londerzeelsesteenweg 19 tot 25 op de inneming 19, 27, 28 en 29 aangelegd.

Dit leidt tot de noodzaak van de onteigening van deze innemingen 19, 23, 24, 25, 26, 27, 28 en 29.

Inneming 30

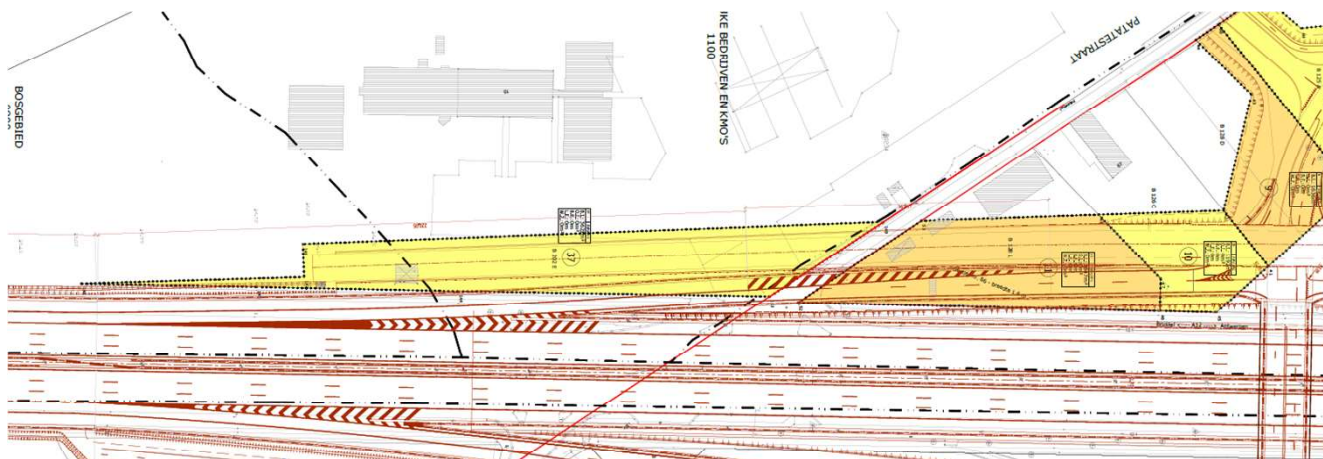


Er worden geen gebouwen onteigend. De inname (7683m^2) betreft een grond in agrarisch gebied (grasland). Na innames kan het restant van dit perceel (10.117m^2 van de huidige totale oppervlakte: 17800m^2) deze functie vervullen.

Deze inneming is nodig om de toegangshelling naar de fietsersbrug aan de oostelijke zijde van de A12 aan te leggen. Vanop de fietssnelweg F28 en van het lokale fietsnetwerk, hier de Londerzeelsesteenweg, wordt zo de verbinding verzekerd met de veilige oversteek van de A12 via de fietsersbrug. De lengte en omvang van deze fietshelling zijn het gevolg van de hellingspercentages die gehanteerd worden om een functioneel en comfortabele toegang te realiseren waarmee het hoogteverschil overwonnen kan worden.

Dit leidt tot de noodzaak van de onteigening van deze inneming 30.

Inneming 37



Deze inname (3621m²) betreft een zone voor bedrijvigheid die gebruikt wordt als parking voor het bedrijf Sarens (totale oppervlakte van de site: 182.515m²).

De inname betreft het strikte minimum om de nodige werken voor de aanleg van de tramtunnel voor de A12 Sneltram, die in het project mee vervat zit, te kunnen uitvoeren. De noodzakelijke ruimte om na realisatie het beheer en onderhoud te kunnen doorvoeren van deze tunnel is ook in deze inname inbegrepen. De omvang / lengte van deze tramtunnel is een gevolg van de hellingspercentages die gehanteerd worden om de toegangshelling te realiseren. Ten slotte is er eveneens een deel van de inname nodig om de afwatering van het hemelwater van de A12 te verzorgen. Het hemelwater wordt hierbij verzameld om dan vervolgens via een doorsteek onder de A12 af te wateren naar de Westrodebeek. Dit systeem vormt eveneens de start van de Westrodebeek.

Dit leidt tot de noodzaak van de onteigening van deze inneming 37.

Technical drawing of a road intersection. A yellow highlighted area with a black star border is shown. Inside the area is a circle with the number 38. The area is labeled with dimensions and a table of values.

Dimensions and labels:

- B 196 H
- 142
- 141
- 140
- B 196
- 141
- 142
- 143
- 144
- 145
- 146
- 147
- 148
- 149
- 150
- 151
- 152
- 153
- 154
- 155
- 156
- 157
- 158
- 159
- 160
- 161
- 162
- 163
- 164
- 165
- 166
- 167
- 168
- 169
- 170
- 171
- 172
- 173
- 174
- 175
- 176
- 177
- 178
- 179
- 180
- 181
- 182
- 183
- 184
- 185
- 186
- 187
- 188
- 189
- 190
- 191
- 192
- 193
- 194
- 195
- 196
- 197
- 198
- 199
- 200
- 201
- 202
- 203
- 204
- 205
- 206
- 207
- 208
- 209
- 210
- 211
- 212
- 213
- 214
- 215
- 216
- 217
- 218
- 219
- 220
- 221
- 222
- 223
- 224
- 225
- 226
- 227
- 228
- 229
- 230
- 231
- 232
- 233
- 234
- 235
- 236
- 237
- 238
- 239
- 240
- 241
- 242
- 243
- 244
- 245
- 246
- 247
- 248
- 249
- 250
- 251
- 252
- 253
- 254
- 255
- 256
- 257
- 258
- 259
- 260
- 261
- 262
- 263
- 264
- 265
- 266
- 267
- 268
- 269
- 270
- 271
- 272
- 273
- 274
- 275
- 276
- 277
- 278
- 279
- 280
- 281
- 282
- 283
- 284
- 285
- 286
- 287
- 288
- 289
- 290
- 291
- 292
- 293
- 294
- 295
- 296
- 297
- 298
- 299
- 300
- 301
- 302
- 303
- 304
- 305
- 306
- 307
- 308
- 309
- 310
- 311
- 312
- 313
- 314
- 315
- 316
- 317
- 318
- 319
- 320
- 321
- 322
- 323
- 324
- 325
- 326
- 327
- 328
- 329
- 330
- 331
- 332
- 333
- 334
- 335
- 336
- 337
- 338
- 339
- 340
- 341
- 342
- 343
- 344
- 345
- 346
- 347
- 348
- 349
- 350
- 351
- 352
- 353
- 354
- 355
- 356
- 357
- 358
- 359
- 360
- 361
- 362
- 363
- 364
- 365
- 366
- 367
- 368
- 369
- 370
- 371
- 372
- 373
- 374
- 375
- 376
- 377
- 378
- 379
- 380
- 381
- 382
- 383
- 384
- 385
- 386
- 387
- 388
- 389
- 390
- 391
- 392
- 393
- 394
- 395
- 396
- 397
- 398
- 399
- 400
- 401
- 402
- 403
- 404
- 405
- 406
- 407
- 408
- 409
- 410
- 411
- 412
- 413
- 414
- 415
- 416
- 417
- 418
- 419
- 420
- 421
- 422
- 423
- 424
- 425
- 426
- 427
- 428
- 429
- 430
- 431
- 432
- 433
- 434
- 435
- 436
- 437
- 438
- 439
- 440
- 441
- 442
- 443
- 444
- 445
- 446
- 447
- 448
- 449
- 450
- 451
- 452
- 453
- 454
- 455
- 456
- 457
- 458
- 459
- 460
- 461
- 462
- 463
- 464
- 465
- 466
- 467
- 468
- 469
- 470
- 471
- 472
- 473
- 474
- 475
- 476
- 477
- 478
- 479
- 480
- 481
- 482
- 483
- 484
- 485
- 486
- 487
- 488
- 489
- 490
- 491
- 492
- 493
- 494
- 495
- 496
- 497
- 498
- 499
- 500
- 501
- 502
- 503
- 504
- 505
- 506
- 507
- 508
- 509
- 510
- 511
- 512
- 513
- 514
- 515
- 516
- 517
- 518
- 519
- 520
- 521
- 522
- 523
- 524
- 525
- 526
- 527
- 528
- 529
- 530
- 531
- 532
- 533
- 534
- 535
- 536
- 537
- 538
- 539
- 540
- 541
- 542
- 543
- 544
- 545
- 546
- 547
- 548
- 549
- 550
- 551
- 552
- 553
- 554
- 555
- 556
- 557
- 558
- 559
- 560
- 561
- 562
- 563
- 564
- 565
- 566
- 567
- 568
- 569
- 570
- 571
- 572
- 573
- 574
- 575
- 576
- 577
- 578
- 579
- 580

De gracht - oftewel de huidige oorsprong van de Westrodebeek - moet verplaatst worden buiten het gabarit van de ingraving van de weg (A12). Deze gracht moet buiten dit gabarit aangelegd te worden door de ondergrondse constructies die nodig zijn voor de realisatie van de verdieping van de A12. Naast deze gracht dient er echter eveneens een beheerszone te bestaan zodat de beheerder van de waterloop (de Provincie Vlaams-Brabant) na de werken zijn beheerstaken kan uitvoeren. Deze beheerszone dient over de hele lengte van de gracht / waterloop aanwezig te zijn.

2. REALISATIETERMIJN EN REALISATIEVOORWAARDEN VOOR DE UITVOERING VAN DE WERKEN EN BEHEERSMODALITEITEN VAN HET OPENBAAR DOMEIN

Ter informatie en ten indicatieven wordt de onderstaande informatie meegegeven:

Globaal gezien worden op indicatieve wijze volgende realisatietermijnen vooropgesteld.

pagina 32 van 34

De werkzaamheden zullen 3 kalenderjaren duren, maar deze termijn is sterk afhankelijk van de kwaliteit van de ondergrond en de weersomstandigheden.

Gelet op de onteigeningen die noodzakelijk zijn voor de realisatie van dit project, is de exacte startdatum voor de werken nog niet gekend.

De start van de werkzaamheden wordt beoogd vanaf het voorjaar 2025. Het einde van de werkzaamheden wordt beoogd voorjaar 2028. Aan de overschrijding van deze termijn kan geen enkel rechtsgevolg verbonden worden.

Voor de realisatie van de werken wordt in volgende indicatieve fasering voorzien:

- Indienen aanvraag omgevingsvergunning: voorjaar 2024.
- PPS-procedure: voorjaar 2023 - voorjaar 2024.
- Sluiten overeenkomst overheidsopdracht werken: voorjaar 2024.
- Start uitvoering werken: voorjaar 2026.
- Voorziene einde uitvoering werken: najaar 2028

2.2. REALISATIEVOORWAARDEN VOOR DE WERKEN

De werken dienen te worden uitgevoerd zoals omschreven in deze projectnota en samen te lezen documenten.

2.3. BEHEERSMODALITEITEN VAN HET OPENBAAR DOMEIN

De verworven onroerende goederen zullen na onteigening opgenomen worden in het openbaar domein van het Agentschap Wegen en Verkeer. Het Agentschap zal na uitvoering van de werken instaan voor het beheer van de infrastructuur.

3. PROJECTPLAN

Het ontwerpplan wordt bijgevoegd als bijlage.

4. BIJLAGEN

Volgende bijlagen worden aan deze projectnota toegevoegd:

Bijlage 1 : Ontwerpplan deel 1

Bijlage 2 : Ontwerpplan deel 2

Opgemaakt door ir. Cédric Vaast

Getekend door: VAAST CÉDRIC
Getekend op: 2025-06-23 16:45:51 +02:00
Reden: Ik keur dit document goed

Vaast Cédric



Vlaamse
overheid

Projectmanager

Gezien om gevoegd te worden bij het definitief onteigeningsbesluit van

Signed by: Annick De Ridder (Signature)
Signed at: 2025-07-07 15:59:08 +02:00
Reason: I approve this document

De Ridder Annick



Vlaamse
overheid

Annick De Ridder

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport