

Naam project: Doortocht Brugge – Vernieuwing Steenbruggebrug

1) Korte omschrijving van het project (concept, structuur en doelstellingen)

De huidige brug dateert uit 1960. In 2011 zijn dringende herstellingswerken uitgevoerd aan de brugconstructie.

De huidige Steenbruggebrug is een beweegbare hefbrug gelegen in de gewestweg N50, dit is de verbindingsweg tussen Brugge en Oostkamp. De brug bestaat uit twee rijstroken voor wegverkeer met aan weerszijden een fiets- en voetpad. De huidige brug werd quasi loodrecht op het kanaal ingeplant, waardoor destijds aan beide zijden van de brug een belangrijke knik in de N50 diende aangebracht te worden. Dit is nadelig voor een vlotte verkeersdoorstroming. De kruispunten op de N50 met de aansluitende wegen in de onmiddellijke nabijheid van de brug, vormen een bijkomend knelpunt. Het cumulatief effect van deze knelpunten maken van Steenbrugge één van de belangrijkste mobiliteitsknelpunten van de zuidelijke rand van Brugge.

Voor het scheepvaartverkeer vormt de huidige Steenbruggebrug ook een bottleneck. De doorvaartbreedte van de brug is beperkt en de landhoofden zijn niet evenwijdig met de as van de waterweg, waardoor schepen een moeilijk manoeuvre dienen uit te voeren. Dit is het gevolg van het gabariet van het kanaal dat slechts schepen tot 600 ton voorziet. In gesloten toestand is de doorvaarthoogte uiterst beperkt, waardoor de brug dient geopend te worden voor elke scheepsdoorvaart. In geopende toestand is de doorvaarthoogte over een bepaalde breedte van de waterweg niet ongelimiteerd, waardoor beperkingen dienen gesteld te worden naar containervaart. De opening van de brug, die gemiddeld vijf minuten duurt, heeft telkens een omvangrijke verkeersopstopping tot gevolg.

Gezien de grote levensduur van de nieuwe constructie of brug, moeten niet enkel de huidige knelpunten worden opgelost, maar dient eveneens rekening te worden gehouden met de toekomstvisie voor het scheepvaartverkeer op het kanaal Gent-Oostende. In kader van de ontsluiting van de kusthavens via de binnenwateren wordt een opwaardering van het bestaande kanaal tot klasse Va voorzien, met prioriteit op het deel voor de doortocht Brugge. Het kanaal Gent – Brugge – Oostende vormt op heden de binnenvaartontsluiting voor de havens van Zeebrugge en Oostende naar het achterland. Dit kanaal is voor een gedeelte genormaliseerd op 2000 ton (klasse Va), voor een gedeelte op 1350 ton en voor een gedeelte nog volgens het gabariet op 300 ton. Het is de bedoeling om in eerste instantie het kanaal ter hoogte van de doortocht Brugge t.e.m. de Brug te Steenbrugge op te waarden tot 2000 ton of scheepvaartklasse Va. De aanpassingswerken ter hoogte van Steenbrugge vormen een eerste stap voor de opwaardering van het kanaal.

De studiefase voor de brug te Steenbrugge is opgenomen binnen het studiebestek doortocht Brugge en ving aan op 2 september 2014. Voorlopig kunnen volgende projectdoelstellingen worden geformuleerd:

Hoofddoelstellingen:

- 1) De vernieuwing van de brug te Steenbrugge, die omwille van ouderdom en slijtage dringend moet worden vervangen;
- 2) Het wegwerken van de knelpunten voor het wegverkeer t.h.v. de kruising van de N50 met het kanaal Gent-Oostende;
- 3) Het wegwerken van de knelpunten voor het scheepvaartverkeer op het kanaal Gent-Oostende t.h.v. de kruising van de N50;
- 4) Het oplossen van de knelpunten voor weg- en scheepvaartverkeer op geïntegreerde wijze aanpakken, rekening houden met een opwaardering van het kanaal tot scheepvaartklasse Va.

Nevendoelstellingen:

- 1) Bijzondere aandacht voor het fiets- en voetgangersverkeer;
- 2) Bijzondere aandacht voor de ruimtelijke impact van het project op de omgeving.

De uit te voeren werkzaamheden zijn:

- De bouw van een nieuwe brug te Steenbrugge met aansluitende wegenis;

Het verbreden van het kanaal onder de brug t.b.v. scheepvaartklasse Va

2) Verantwoording van het project en overwogen alternatieven

Rekening houdend met de huidige en toekomstige intensiteit van het scheepvaartverkeer en wegverkeer, de beschikbare ruimte en hinder bij realisatie, en de kostprijs, dient de kruising van de N50 met het kanaal Gent-Oostende ter hoogte van Steenbrugge, opnieuw door een brugverbinding te worden gerealiseerd.

Op zeer korte termijn start de gedetailleerde studie ten behoeve van de uitwerking van de studie-, vergunnings- en contracteringsfase, alsook van de financieringsmogelijkheden.

Tijdens de uitvoering van de gedetailleerde studie zullen, in samenwerking met de betrokken actoren en adviserende partijen, alle uitgangspunten en randvoorwaarden worden onderzocht en vastgesteld.

De studiefase en bijhorend overleg moeten uitmaken of best geopteerd wordt voor een vaste brug, dan wel een beweegbare brug. Een beweegbare brug kan dan nog gelijkgronds gelegen zijn of half hoog. Een hoge vaste brug zal de doorvaart van containerschepen toelaten met 3 lagen, waarbij een vrije hoogte van 7,00 m vereist is. Een beweegbare brug laat dit ook toe, maar veroorzaakt onderbrekingen voor het wegverkeer die afwezig zijn in geval van een vaste brug. De tussenoplossing, nl. een half hoge beweegbare brug, zal het aantal vereiste brugbewegingen beperken, maar niet uitsluiten. Tezelfdertijd zal ook aandacht moeten uitgaan naar het fiets- en voetgangersverkeer dat op deze plaats druk is en dus bijzondere aandacht verdient.

Bij de verdere uitwerking zal eveneens aandacht worden besteed aan de ruimtelijke impact op de omgeving, alsook aan communicatie o.m. naar de omliggende bewoners toe. Tevens zullen de nodige modellen worden ingezet, zoals een verkeersmodel, teneinde de interactie tussen het weg en scheepvaartverkeer bij de verscheidene alternatieven en varianten te onderzoeken.

3) Stand van zaken/fase van uitvoering/timing van realisatie en financiering

Het totale project wordt begroot op 15 miljoen euro.

Ten behoeve van de eerste stap in de MER-procedure zijn de afgelopen maanden oplossingsrichtingen en –concepten bestudeerd. Deze werden intensief met de belanghebbenden teruggekoppeld via een communicatie- en participatietraject bestaande uit infoavonden en een projectspecifieke website. Daarnaast werden ramingen bepaald, het financieringsluik verder onderzocht (o.a. bepaling van de meerwaarden i.s.m. PMV en de uitvoering van een MKBA), de planning opgesteld en de risicoanalyse geïnitieerd.

4) Indicatieve planning / verdere stappen in het besluitvormingsproces

Aktename van het voorkeursalternatief ten behoeve van de opmaak van het referentieontwerp voor de DBFM en strategische beleidsnota m.b.t. het onderzoek van het financieringsluik en de resultaten van de MKBA: begin 2017 (nog te voorzien en af te stemmen met de vordering van de MER-procedure).

Geïdentificeerde stappen tijdens de initiatiefase:

- Opmaak samenwerkingsovereenkomst met (o.a. met Via-Invest en betrokken actoren);
- Opmaak bestek voorstudie;
- Aanbesteding voorstudie;
- Gunning en aanvatting voorstudie;
- Eventuele MER-dossier ontheffingsdossiers en opmaak vergunningsdossier;
- Onderhandelingsprocedure DBFM
- Selectie consortium DBFM;
- Ontwerpstudie nieuwe brug en aansluitende wegenis;
- Indienen en ontvangen vergunningen;
- Start werken.

Een samenwerkingsovereenkomst met de Stad Brugge, in navolging van het Addendum van het Stadscontract, werd in het eerste kwartaal 2014 gefinaliseerd.