

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 7

van **BART CARON**

datum: 27 september 2017

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Bruggen Schipdonk- en Leopoldkanaal Maldegem - Stand van zaken

In zijn antwoord op schriftelijke vraag nr. 1291 van 15 juni 2016 van collega Bert Maertens of er bij de bouw van een nieuwe brug over de N49 en bij de nieuwe brug voor de parallelweg over het Schipdonk- en Leopoldkanaal rekening gehouden wordt met een mogelijke verbreding van het Schipdonkkanaal, stelde de minister: "Een verbreding van het Schipdonkkanaal is momenteel niet aan de orde. De nieuwe bruggen van de N49 en de parallelweg over het Schipdonk- en Leopoldkanaal worden ontworpen voor de komende 100 jaar. Bij het ontwerp wordt er rekening gehouden met de bepalingen in het gewestplan."

1. Is er geen plan-MER nodig om deze bruggen te realiseren? Wordt momenteel gewerkt met een project-MER? Hoe wordt deze keuze gemotiveerd?
2. Het antwoord van de minister verradt dat rekening wordt gehouden met de mogelijkheid dat het Schipdonkkanaal wordt verbreed en als vaarweg wordt ingezet voor schepen van klasse Va. Dat heeft tot gevolg dat bruggen moeten worden gebouwd met een hoogte van 7 meter, en de aanloop naar die bruggen langer moet zijn.

Is het niet veel logischer deze beslissing nog even uit te stellen tot duidelijk is of de verbinding met de haven van Zeebrugge (voor schepen van klasse Va) wordt gerealiseerd door aanpassingen aan het kanaal Gent-Oostende? Dan valt de noodzaak van een nieuw Schipdonkkanaal weg. In dat laatste geval zou de bruggen over de huidige kanalen niet zo hoog moeten zijn, en daardoor ook veel goedkoper uitvallen.

ANTWOORD

op vraag nr. 7 van 27 september 2017

van **BART CARON**

1. De N49 is een bestaande weg, waarvoor een goedgekeurd MER-streefbeeld bestaat. De bochtaanpassing te Maldegem werd echter in het goedgekeurde streefbeeld niet opgenomen en dus ook niet meegenomen in een MER.

Er wordt een project-MER opgemaakt voor de ombouw van het wegvak Maldegem-Damme, voor het deel van de N49 tussen de Vakebuurtstraat en de Hoornstraat, omdat het tracé van de N49 daar wordt aangepast ten behoeve van het hogere snelheidsregime van de toekomstige weg.

Er wordt bij de ombouw rekening gehouden met o.a. de bepalingen van het vigerende gewestplan.

2. Bij grote investeringsprojecten, zoals de bouw van kunstwerken, dient de overheid een voldoende ver toekomstperspectief voor ogen te houden. Het gaat immers om dure investeringen, waarbij een kortetermijnvisie niet mag worden aangegrepen om een besparing te realiseren die nadien echter mogelijk veel meer kosten (en hinder) zal kunnen teweegbrengen.

De bestaande bruggen in de N49 over het tweelingkanaal zijn in slechte staat. Het is daarom geen optie om de vervanging van die bruggen nog lang uit te stellen. Hierbij wordt rekening gehouden met het huidige gewestplan welk van kracht blijft. De investeringskost voor de noodzakelijke vernieuwing van de bruggen noodzaakt een toekomstgerichte en duurzame visie die zoveel mogelijkheden open houdt, meerwaarden biedt en geen hypotheek legt op andere projecten.

De oplossing met de hogere bruggen betekent inderdaad een meerkost ten opzichte van de oplossing met behoud van de bestaande brughoogte, maar deze meeruitgave is zeker motiveerbaar en aanvaardbaar. Zo worden bij de hogere bruggen en overspanningen de effecten en kansen voor flora en fauna nabij de waterlopen verbeterd, met doorlopende bermen, groenzones en taluds onder de nieuwe bruggen, zodat de barrièrewerking van de huidige bruggen wordt weggewerkt. Daarnaast bieden de nieuwe hogere bruggen ook de mogelijkheid om langs het kanaal volwaardige trekwegen en doorgangen voor landbouwverkeer aan te leggen onder de brug.