

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 844
van **STEFAAN SINTOBIN**
datum: 9 maart 2018

aan **BEN WEYTS**

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

Globaal project Stadsvaart Brugge - Project Dampoortsluis en bijkomende onderzoeken

Op 18 oktober 2013 besliste de Vlaamse Regering om voor de projecten Steenbruggebrug en Dampoortsluis, waarvan de vernieuwing zich opdringt, in het kader van de opwaardering van de Ringvaart rond Brugge, opdracht te geven deze voor te bereiden ter realisatie.

Concreet wil het project Stadsvaart Brugge de doorgang voor het scheepvaart- en wegverkeer tussen Brugge en Oostkamp verbeteren. De huidige vaarweg, sluis en bruggen zijn te krap bemeten en bovendien ook erg verouderd. Daarom wil de Vlaamse overheid een oplossing vinden voor de grootste knelpunten, zoals de Dampoortsluis en de brug van Steenbrugge. Een en ander werd trouwens letterlijk opgenomen in het Vlaams Regeerakkoord 2014-2019.

In november 2014 ging de studie voor het project Stadsvaart Brugge van start, met als doel de knelpunten voor doorvarende schepen weg te werken. Prioritair hierbij is de vervanging of vernieuwing van de Steenbruggebrug en de Dampoortsluis.

Ondertussen werd echter duidelijk dat een integratie van beide projecten in één project slechts een beperkte synergie of schaalvoordelen biedt.

De minister maakt zich al enige tijd sterk dat de hoeveelheid vracht die binnenschepen elk jaar langs de Brugse Ringvaart vervoeren tegen 2035 vijf keer groter zal zijn dan vandaag het geval is, als gevolg van de grote infrastructuurwerken die er in het kader van het project Stadsvaart Brugge zullen worden uitgevoerd.

De maatschappelijke kosten-batenanalyse werd vorig jaar afgerond met daarnaast o.a. een multicriteria-analyse rond de verschillende alternatieven qua locatie via een strategische plan-MER. Inzake de vernieuwing van de Dampoortsluis bleek uit de analyse een voorkeur voor een sluislocatie opwaarts van de huidige sluis. De Stuurgroep Stadsvaart vroeg in juni 2017 echter bijkomend onderzoek naar een aantal knelpunten.

Op 12 oktober 2017 bevestigde de minister in de Commissie voor Openbare Werken en Mobiliteit dat men de twee alternatieven voor de locatie van de nieuwe Dampoortsluis verder wil onderzoeken. Een bijkomend onderzoek zou onder meer over het volgende gaan: de impact van die beide alternatieven op het grondwater; de impact op het erfgoed, inclusief een adviesvraag aan de UNESCO; de impact van het alternatief afwaarts de Krakelebrug op het rioleringsstelsel, op de afwatering van de reien en op de benodigde waterkeringen door de stijging van het kanaalpeil. Daarnaast is er nog de

impact op linkeroever; op de voorgestelde milderende maatregelen op en tegen zoutintrusie vanuit het Boudewijnkanaal, en de opmaak van een gedetailleerde waterbalans voor locatiealternatief afwaarts de Krakelebrug. Men zou in het kader van deze onderzoeken ook nagaan in welke mate het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) Fort Lapin inpasbaar is in de plannen. Het project Brugse Stadsvaart heeft natuurlijk ook betrekking op het element stadsontwikkeling.

Naast het nautische aspect (o.a. de doortocht van Brugge toegankelijk maken voor klasse V-schepen in plaats van de huidige klasse IV-schepen) pleit men in Brugge vanzelfsprekend ook voor het inpassen van de betere bereikbaarheid van de Brugse binnenstad en omgeving in het project Stadsvaart. Hierin kadert natuurlijk de vervanging van de bruggen over de Ringvaart door bv. hoge vaste bruggen die niet open moeten. Tegelijkertijd is het ook duidelijk dat als men voor die klasse V-schepen een vaarwegbreedte van 27,8 meter wil halen er nogal wat knelpunten zijn waar men momenteel nog geen oplossing voor heeft en die ook een impact kunnen hebben op het beschermde stadsgezicht van de Brugse vesten: ter hoogte van de watertoren van de Gentpoortvest, ter hoogte van de afwaartse hoek van de splitsing van de Coupure, in de bocht van de Coupure en de Kruispoortbrug, in de bocht aan de Handelskom ter hoogte van de Pakhuizen en in de afslag naar de Verbindingsluis aan de Zwaaiikom.

1. Werd de scope voor het bijkomend onderzoek of de bijkomende onderzoeken nu al definitief vastgelegd door de stuurgroep (die zich nog niet formeel heeft uitgesproken voor een voorkeurslocatie)? Zo ja, wat is die en werden deze onderzoeken desgevallend gegund? Wat is desgevallend de timing (mocht de scope zijn vastgelegd)?
2. Wat is de stand van zaken rond de vervolgstudie om de impact van de aanpassingswerken aan de Ringvaart in relatie tot de R30 in detail uit te werken?

BEN WEYTS

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

ANTWOORD

op vraag nr. 844 van 9 maart 2018

van **STEFAN SINTOBIN**

1. De scope van het bijkomend onderzoek is nog niet vastgelegd door de stuurgroep. Dit zal evenwel onderwerp zijn van de agenda van de volgende stuurgroepvergadering van einde april die handelt over de opwaardering van de doortocht van Brugge.
2. De genoemde knelpunten zijn nauwkeurig in kaart gebracht. Er worden per knelpunt op conceptueel niveau oplossingsrichtingen geformuleerd en getekend. Deze worden doorgesproken met de projectpartners (stad Brugge, gemeente Oostkamp, Agentschap Wegen en Verkeer, Haven van Zeebrugge, Agentschap Onroerend Erfgoed), en nadien verwerkt in een adviesvraag aan UNESCO met betrekking tot de impact op het erfgoed.