

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1060
van **STEFAAN SINTOBIN**
datum: 8 mei 2018

aan **BEN WEYTS**

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

Steenbruggebrug Brugge - Stand van zaken (2)

Op 17 november 2017 besliste de Vlaamse Regering formeel dat de verouderde Steenbruggebrug in Brugge wordt vervangen door twee bruggen: een vaste, hoge brug voor het wegverkeer en een beweegbare, vlakke brug voor fietsers en voetgangers. Het voorkeursalternatief werd dus formeel beslist. De minister stelde dat men 10,5 miljoen euro zou investeren in een structurele oplossing voor de huidige problemen.

De sterk verouderde Steenbruggebrug is een van de grootste knelpunten voor de mobiliteit tussen Brugge en Oostkamp. Door de beperkte doorvaarbreedte en het feit dat de brug gelegen is vlak bij een moeilijke bocht, is de Steenbruggebrug een flessenhals voor de scheepvaart op het kanaal Gent-Oostende. De ophaalbrug ligt bovendien pal op de belangrijke verbindingsweg tussen Brugge en Oostkamp: het wegverkeer moet bij elke doorvaart stilgelegd worden. Bovendien zijn de kruispunten met aansluitende wegen complex en onveilig.

Er werd door de Vlaamse Regering dus gekozen voor een oplossing die de doorstroming fors verbetert voor het verkeer op de weg én het verkeer op de waterweg. De bestaande Steenbruggebrug met gemengd verkeer zal plaatsmaken voor twee nieuwe bruggen. In de zone vanaf de huidige brug tot 200 meter ten noorden komt een vaste, hoge brug voor het autoverkeer. Het autoverkeer zal dus niet meer moeten stoppen voor het scheepvaartverkeer. In de zone vanaf 200 meter ten noorden tot 200 meter ten zuiden van de bestaande brug komt een vlakke, beweegbare fiets- en voetgangersbrug. De keuze voor dit scenario kwam er na een grondige multicriteria-analyse, waarin alle mogelijke aspecten van de verschillende opties zorgvuldig afgewogen werden.

Op 17 november 2017 werd gesteld dat de waterwegbeheerder De Vlaamse Waterweg nv het voorkeursalternatief nu verder zou uitwerken. Hierbij zou de tweede fase van het project-MER worden uitgewerkt. Het definitieve ontwerp zou volgens het persbericht van de minister medio 2019 klaar zijn. Daarna zouden de vergunningen worden aangevraagd en een aannemer worden aangesteld.

In de pers van 8 mei 2018 (Het Laatste Nieuws) verscheen plotseling berichtgeving waarbij De Vlaamse Waterweg nv stelde dat eerst nog "een aantal studies uitsluitend moeten geven over locatie, hellingsgraad en inrichting van de brug". De timing zou zijn aangepast. Pas in 2021 zou effectief kunnen worden gestart met de werken die volgens het persartikel liefst zes jaar zouden duren, waarbij de ingebruikname dus pas in 2027 zou zijn. Op mijn schriftelijke vraag nr. 2 van 25 september 2017 werd qua timing

trouwens geantwoord: "Conform het antwoord op vraag nr. 1492 van 19 juni 2017 van mevrouw Mercedes Van Volcem wordt de start van de werken voorzien in 2019. De omgevingsvergunning wordt in 2018 aangevraagd."

1. Wat behelzen de nieuwe studies die momenteel lopen? Wat is hier al dan niet het verband met de tweede fase van het project-MER?
2. Klopt de berichtgeving dat de concrete aanvang van de werken pas voor 2021 zou zijn en dat deze werken vermoedelijk zes jaar in beslag zullen nemen? Met andere woorden, klopt het dat de timing dus wordt aangepast?

BEN WEYTS

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

ANTWOORD

op vraag nr. 1060 van 8 mei 2018

van **STEFAN SINTOBIN**

1. De verdere uitwerking van het voorkeursalternatief is lopende. Momenteel wordt conform het mobiliteitsdecreet en in samenwerking met de leden van de intergemeentelijke begeleidingscommissie een startnota uitgewerkt. Verschillende oplossingsrichtingen binnen het voorkeursalternatief worden daarbij afgewogen. Hierna volgt de opmaak van een projectnota met het eigenlijke ontwerp van de nieuwe bruggen. Deze studies leveren ook input voor de verdere opmaak van het project-MER. In de tweede fase van het project-MER worden de bruggen en de bochtafsnijding, inclusief de uitvoeringsfase, op hun milieueffecten beoordeeld.
2. De huidige planning situeert de aanbesteding van de werken in 2020 en aansluitend de start van de werken in 2021. De werken zullen, afhankelijk van het definitieve ontwerp en de uitvoeringsmethodes, 2 tot 3 jaar duren.