

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 83

van **BERT MAERTENS**

datum: 12 oktober 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Leopold- en Schipdonkkanaal - Vervanging Leestjesbruggen

Op de grens van Maldegem en Damme bevinden zich de Leestjesbruggen over het Leopold- en Schipdonkkanaal. Er zijn plannen om die bruggen, in het kader van de omvorming van de N49 tot snelweg, te vervangen. De bruggen zouden daarbij ook verhoogd worden.

1. Kan de minister de precieze beweegreden achter het verhogen van de bruggen nader duiden?
2. Kan de minister al een indicatieve timing geven voor het verhogen en vervangen van de bruggen?



**Vlaams
Parlement**

ANTWOORD

op vraag nr. 83 van 12 oktober 2023

van **BERT MAERTENS**

1. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) werkt al geruime tijd aan de omvorming van de N49 tot een volwaardige autosnelweg A11. Daarvoor baseert het AWV zich op de bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Streefbeeld N49. Daaruit volgt dat de richtsnelheid op de A11 120 km per uur is en dat rechtstreekse aansluitingen van het onderliggende wegennet uitgesloten zijn. Concreet houdt dat in dat de bestaande, al dan niet met verkeerslichten geregelde kruispunten tussen het onderliggende wegennet en de N49/A11 verdwijnen. Op die wijze vormt de A11 een barrière voor het kruisende verkeer. Dat wordt opgelost door op weloverwogen plaatsen conflictvrije kruisingen te voorzien in de vorm van tunnels, bruggen en verkeerswisselaars.

Daarom moeten ook in de omgeving van het Leopold- en Schipdonkkanaal maatregelen genomen worden om alle vormen van verkeer op conflictvrije wijze van de ene naar de andere zijde van de N49 te laten rijden. Gelet op het agrarisch karakter van de omgeving moet ook zwaar en traag landbouwverkeer de N49 conflictvrij kunnen kruisen. In de huidige omstandigheden kan landbouwverkeer de N49 niet kruisen onder de bestaande bruggen, waardoor, als de bruggen niet worden verhoogd, het sluiten van de kruispunten op de N49 voor een niet-werkbare omrijfactor voor landbouwverkeer zou zorgen. Ook onderhoudsvoertuigen van De Vlaamse Waterweg (DVW) kunnen de bestaande bruggen niet kruisen, waardoor ook dat onderhoud met een grote omrijfactor geconfronteerd zou worden.

Bij het ontwerp van de nieuwe bruggen werd daarom o.a. rekening gehouden met volgende belangrijke randvoorwaarden:

- De vrije hoogte onder de bruggen moet vergroot worden, zodat landbouwverkeer en onderhoudsvoertuigen onder de bruggen door van de Langeweg naar Leopoldsvaart Oost en Polderken kunnen rijden.
- De vrije hoogte moet vergroot worden, zodat onderhoudsvoertuigen op de middendijk tussen beide kanalen onder de bruggen door kunnen rijden.
- De vrije hoogte onder de bruggen moet vergroot worden, zodat landbouwverkeer en onderhoudsvoertuigen onder de bruggen door van de Brieversweg naar Zoetendale (en zo van en naar de nieuwe parallelweg) kunnen rijden.

Verder is de fietssnelweg F311 langs het jaagpad niet conform het Vademecum fietsvoorzieningen ter hoogte van de bestaande bruggen. Fietzers moeten daar vandaag gebruikmaken van een te smalle passerelleconstructie met een oncomfortabel alignement. Dat leidt tot een bijkomende randvoorwaarde, die ervoor zorgt dat de vrije hoogte onder de bruggen vergroot wordt, zodat het gabarit van fietssnelweg F311 (Schipdonkvaart-Zuid en Rokalseidestraat) onder de bruggen door het jaagpad kan volgen.

Bijkomend aan al het voorgaande zijn de bestaande bruggen destijds niet ontworpen voor het hedendaagse uitzonderlijk vervoer van zowel civiele als militaire transporten (defensie en NAVO), waardoor de desbetreffende konvooien momenteel ver moeten

omrijden door een aantal woonkernen. Met de bouw van de nieuwe bruggen wordt ook deze missing link weggewerkt.

Tot slot hebben deze kanalen een belangrijke ecologische waarde. Zo zijn ze een belangrijke corridor voor een aantal zeldzame diersoorten, waaronder een aantal bijzondere vleermuissoorten en zwaluwsoorten. De verhoging van de bruggen zorgt ervoor dat deze dieren ongestoord kunnen migreren en dat de barrièrewerking van de N49 wordt verkleind.

Al het voorgaande leidt tot een vrij gabarit onder de bruggen van 4,60 m op beide jaagpaden en 4 m op de middenberm. Dat impliceert inderdaad dat de bruggen ca. 3,5 m hoger zullen zijn dan de huidige bruggen. Als gevolg van de aangehaalde randvoorwaarden ontstaat inderdaad een nieuwe gabarit boven het wateroppervlak van de kanalen. Het Seine-Scheldeproject was echter niet determinerend voor het ontwerp en de hoogte van de nieuwe bruggen. Het project van de N49/A11 is op geen enkele manier gelinkt aan het al dan niet verbreden en/of bevaarbaar maken van het Schipdonkkanaal. Recente ontwikkelingen waarbij de reservatiestroken worden opgeheven, hebben dan ook geen invloed op het brugontwerp. De vele aangehaalde randvoorwaarden leiden steeds tot hetzelfde ontwerp.

2. De procedure voor de omgevingsvergunningsaanvraag is lopende. Op vrijdag 6 oktober 2023 ontving het AWV een positief advies van de Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie (GOVC). De uiterste datum voor het afleveren van de vergunning is 6 december 2023. Het AWV wenst de werken aan te besteden in februari/maart 2024, rekening houdend met de deadlines die door Europa worden opgelegd. De werken moeten van start gaan in de zomer van 2024. Uiterlijk op 30 juni 2026 moeten de werken voltooid zijn.