

PROJECTNOTA – VERNIEUWING VAN DE STEENBRUGGEBRUG

Inhoud

1	Projectbeschrijving	3
1.1	Aanleiding en probleemstelling	3
1.2	Oplossing - historiek	6
1.2.1	Inventarisatie, analyse en procedurele screening (2014-2015)	6
1.2.2	Ontwerpoplossingen en nautische studie (2014-2016)	6
1.2.3	Project-MER Steenbruggebrug Fase I (2015-2016)	9
1.2.4	Raming, multicriteria-analyse en strategische beleidsnota (2016-2017)	12
1.2.5	Startnota Steenbruggebrug (2018-2019)	13
1.2.6	Projectnota en project-MER fase II (2019-2020)	14
1.2.7	Definitief ontwerp, uitvoeringsontwerp en omgevingsvergunning (2020-heden)	16
1.3	Beschrijving project en projectonderdelen	17
1.3.1	Aanpassing kanaalbocht + verbreden en verdiepen kanaal	18
1.3.2	Steenbruggebrug en aanliggende kruispunten	19
1.3.3	Beweegbare voetgangers- en fietsersbrug	22
1.3.4	Omgevings- en rioleringsaanleg	24
1.4	Doelstelling van algemeen nut van de onteigening en de onteigening als middel – Noodzaak van de onteigening	25
1.4.1	Doelstelling van algemeen nut – realisatie van Seine-Scheldeproject én een verbetering voor het scheepvaartverkeer	25
1.4.2	Onteigening als middel	26
1.4.3	Noodzaak voor wat betreft het voorwerp van de onteigening	27
2	Projectplan	28
3	Realisatietermijnen, realisatievoorwaarden en beheersmodaliteiten	29
3.1	Vooraf	29
3.2	Realisatietermijnen	29
3.3	Realisatievoorwaarden	30
3.4	Beheersmodaliteiten	30

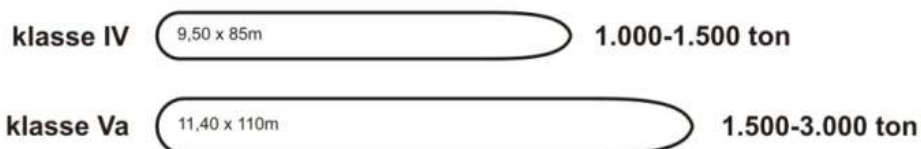
1 Projectbeschrijving

1.1 Aanleiding en probleemstelling

Seine-Schelde in Vlaanderen is een grootscheeps binnenvaartproject van De Vlaamse Waterweg nv, met steun van de Europese Unie. Het project wil van de binnenvaart een volwaardig alternatief voor goederenvervoer op de weg maken. Hierbij wordt gestreefd naar minder wegverkeer, meer veiligheid en een schoner milieu.

De zeehavens van Brugge en Oostende spelen een belangrijke rol in de logistieke ketens die welvaart creëren voor Vlaanderen. Het is dan ook van groot belang de concurrentiekracht van deze havens naar de toekomst toe te garanderen. Onontbeerlijk hierin is een goede ontsluiting van het hinterland. Deze moet aangepast zijn aan de huidige en toekomstige noden. Het Kanaal Gent-Oostende sluit de kusthavens aan op het binnenvaartnet en vormt aldus een belangrijke schakel in het TEN-T, het Trans-Europees Netwerk voor Transport. Echter, onder meer de doortocht te Brugge en de kleine afmetingen van het Kanaal Gent-Oostende ter hoogte van Beernem maken dat de capaciteit van dit kanaal ruim onvoldoende is om van een performante binnenvaartontsluiting te kunnen spreken. Een gevolg hiervan is dat in de modale verdeling van deze kusthavens, het aandeel van de binnenvaart verwaarloosbaar is (< 1%). Dit heeft op zijn beurt invloed op de goederenstromen die in de kusthavens worden afgehandeld. Daarom stelt het Seine-Scheldeproject de opwaardering van het Kanaal Gent-Oostende tot CEMT-klasse Va voorop, waar nu schepen tot CEMT-klasse IV gebruik maken van het kanaal (zie Figuur 1). Dit gaat gepaard met een gewenste vrije hoogte van minimaal 7 meter (+ opstuwingsreserve).

- Klasse IV: 85m x 9,5m diepgang: 3m (geladen)
- Klasse Va: 110m x 11,4m diepgang: 3,5m (geladen) en 1,8m (ongeladen). Een diepgang van 3,5m komt overeen met een waterdiepte van ca. 4,5m.



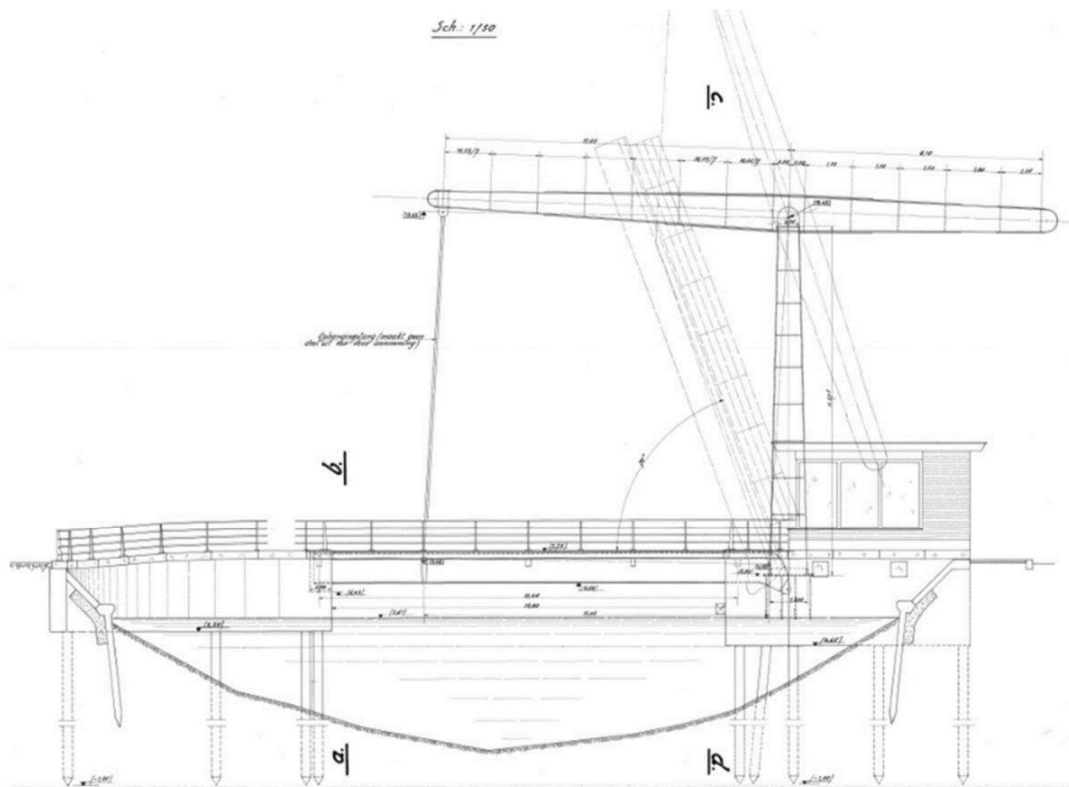
Figuur 1: Schaalvergelijking tussen een schip klasse IV en klasse Va. De bijhorende tonnages hangen af van het soort vracht (containers dan wel bulk)

De bestaande Steenbruggebrug (zie Figuur 2) vormt een belangrijk knelpunt voor het scheepvaart- en wegverkeer. De doorvaartbreedte ter hoogte van de brug is beperkt waardoor schepen een moeilijk manoeuvre dienen uit te voeren.



Figuur 2: Projectomgeving van de Steenbruggebrug. Centraal de bestaande kanaalbocht en kruisend de N50 over de bestaande Steenbruggebrug

Bovendien kan de brug slechts 70 graden geopend worden waardoor de noodzakelijke minimale vrije hoogte van 7 meter (+ opstuwingsreserve) niet gehaald wordt (zie Figuur 3).



Figuur 3: Bestaande Steenbruggebrug (zijaanzicht)

De brug dateert bovendien van 1960 en heeft het einde van haar nuttige levensduur bereikt. Stroomafwaarts van de brug ligt een scherpe bocht in het kanaal die doorvaart voor grote schepen bemoeilijkt (CEMT-klasse IV) of belet (CEMT-klasse Va). Bovendien is het kanaal onvoldoende breed en diep om een doorvaart voor CEMT-klasse Va schepen toe te laten.

De brug is onderdeel van de N50, een belangrijke invalsweg naar Brugge, en kruist het kanaal quasi loodrecht waardoor hier een dubbele knik in de weg ontstaat. De brug moet ook voor elke scheepspassage geopend worden waardoor het wegverkeer stilstaat. Daarnaast vormen de kruispunten op de N50 met de aansluitende wegen in de onmiddellijke nabijheid van de brug een bijkomende hinder voor een vlotte doorstroming van het verkeer. Het cumulatieve effect van deze elementen maakt dat de Steenbruggebrug één van de belangrijkste mobiliteitsknelpunten van de zuidelijke rand van Brugge vormt.

De brug en de naastliggende kanaalbocht vormen dus een knelpunt voor zowel het weg- als het scheepvaartverkeer.

1.2 Oplossing - historiek

De Vlaamse Waterweg nv startte het onderzoek naar de vernieuwing van de Steenbruggebrug binnen de ruimere studie van de 'Doortocht Brugge' op in het najaar van 2014. Doel van dit onderzoek was een aantal alternatieve ontwerpoplossingen voor de vernieuwing van de brug op te maken en ten opzichte van elkaar af te wegen om uiteindelijk een voorkeursalternatief te kunnen bepalen dat verder uitgewerkt kon worden. Hiervoor werd met de omwonenden een participatief traject opgezet waarbij De Vlaamse Waterweg nv nauw samenwerkte met onder andere de Stad Brugge, de gemeente Oostkamp en het Agentschap Wegen en Verkeer West-Vlaanderen. In wat volgt worden de achtereenvolgende stappen beschreven die sinds 2014 doorlopen zijn om tot de gekozen oplossing voor de vernieuwing van de Steenbruggebrug te komen.

1.2.1 Inventarisatie, analyse en procedurele screening (2014-2015)

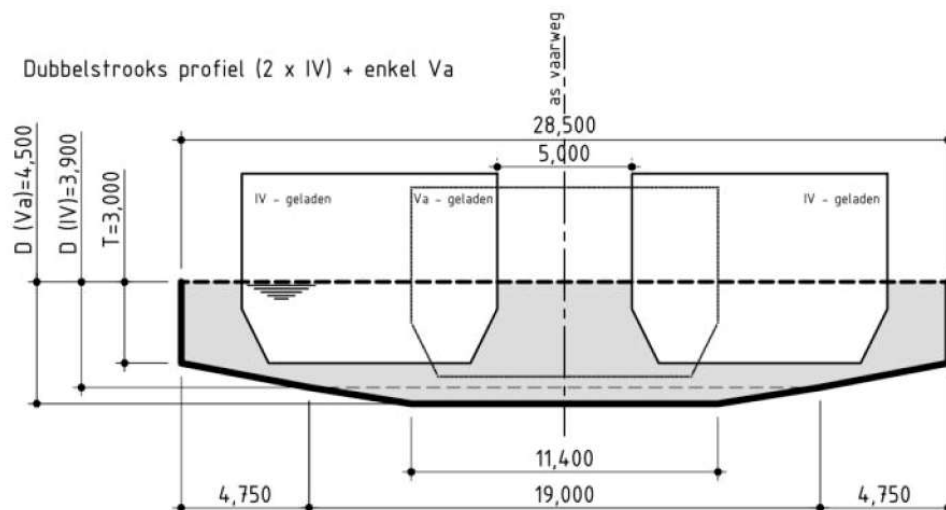
Het onderzoek vatte aan met een inventarisatie van de juridische en planningscontext, een analyse van de ruimtelijke context en een overzicht van de standpunten van de verschillende actoren verkregen uit bilateraal overleg. In de analyse van de ruimtelijke context wordt dieper ingegaan op het landschap, de historische ontwikkeling en het erfgoed, de stedelijke ontwikkeling in het studiegebied en de mobiliteit (zowel wegverkeer als verkeer op het water). Vervolgens werd in een zogenaamd 'screeningsrapport' de noodzaak tot een bestemmingswijziging afgetoetst, alsook de noodzaak van de project-m.e.r.- en plan-m.e.r.-plicht. Op basis van deze procedurele screening werd voor de vernieuwing van de Steenbruggebrug beslist om een project-MER in twee fasen uit te voeren (een planfase en een projectfase) en dat het project Steenbruggebrug ook de bochtaanpassing stroomafwaarts van de brug omvat. Aangezien er voor het project geen bestemmingswijziging nodig is, diende hiervoor geen plan-MER te worden opgemaakt.

1.2.2 Ontwerpoplossingen en nautische studie (2014-2016)

Parallel met de inventarisatie, analyse en procedurele screening werden verschillende alternatieve ontwerpoplossingen verkend en vervolgens verder onderzocht. Vertrekkend van nautische ontwerpeisen en randvoorwaarden vanuit de omgeving werd een afwegingskader bepaald waarbinnen deze alternatieven beoordeeld konden worden. Er werden in deze fase zowel alternatieven voor de vernieuwing van de brug als voor de bochtaanpassing verkend en uitgewerkt, zowel in tekst als in plannen en snedes.

De alternatieven voor de vernieuwing van de brug verschilden zowel op vlak van brugtype (vlakke, halfhoge of hoge brug en ook een tunnelalternatief) als op vlak van locatie. Voor elk alternatief werd ook een manipuleerbare presentatiemaquette opgemaakt die gebruikt werd in infomarkten die met de bevolking werden gehouden. Uit deze infomarkten volgde er een extra kruisingsalternatief voor de vernieuwing van de brug (zie hierna: project-MER). Elk alternatief werd in het rapport getoetst aan de doelstellingen van het project (doelstellingen zoals vooropgesteld in het Seine-Scheldeproject én lokale doelstellingen, zoals een verbetering voor het wegverkeer), aangevuld met een eerste screening van de uitvoerbaarheid en financiële aspecten.

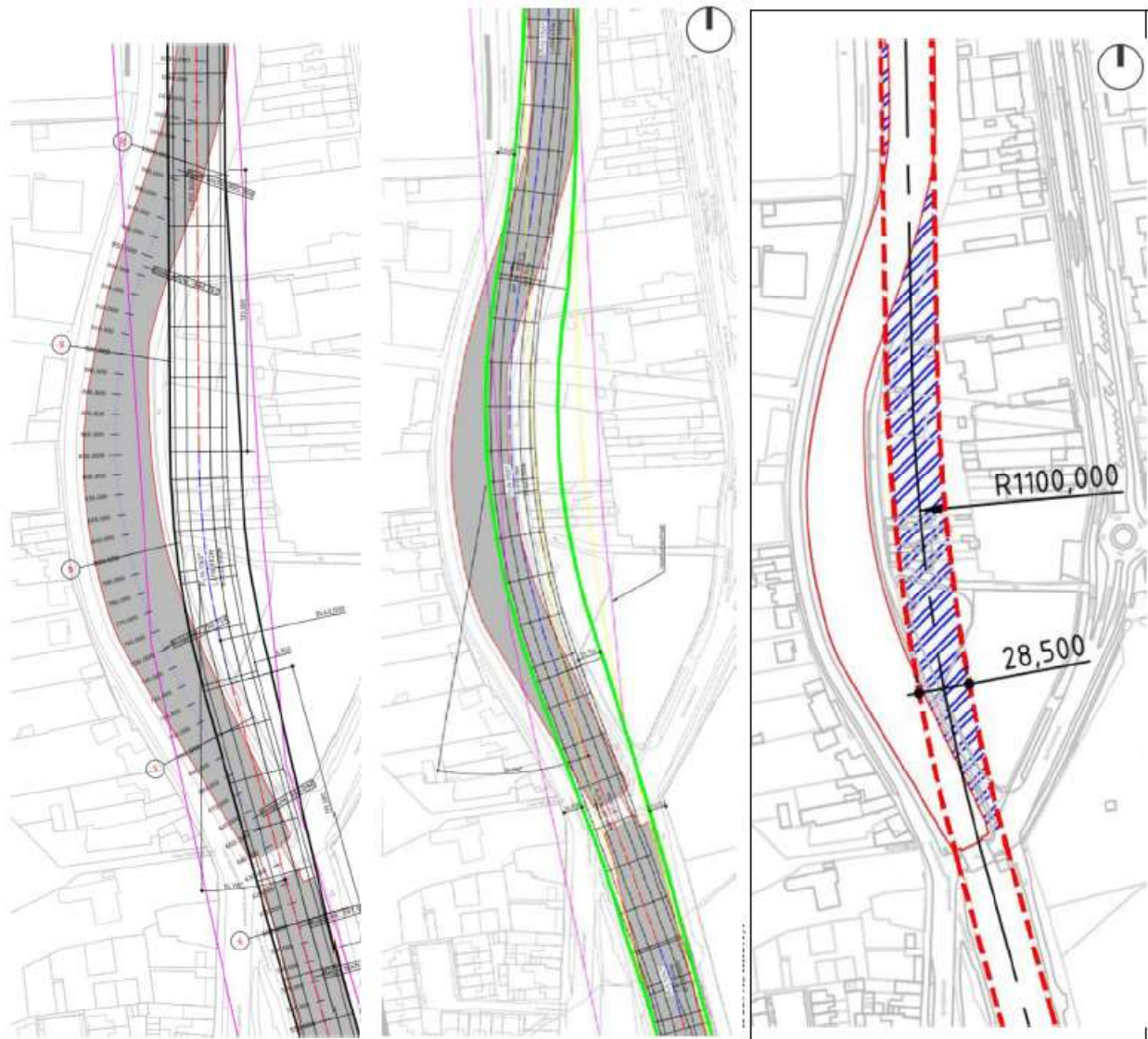
Vertrekkend vanuit de nautische ontwerpeisen (bevaarbaarheid voor schepen van CEMT-klasse Va) en vanuit de ruimtelijke randvoorwaarden werd in de nautische studie het zogenaamd 'dubbelstrooks profiel' van 28,50 meter breed als basisprofiel voor de doortocht van het kanaal in Brugge vastgelegd. Dit profiel maakt de enkelstrookspassage van schepen van CEMT-klasse Va mogelijk en biedt een kruisingsmogelijkheid voor twee schepen van CEMT-klasse IV in geladen toestand en wordt als minimum beschouwd voor de toekomstige vaarweg (zie Figuur 4). Bredere profielen die uitgaan van kruisingsmogelijkheden voor twee schepen van CEMT-klasse Va werden niet verder beschouwd omdat dit een te grote ruimtelijke impact op de omgeving zou betekenen.



Figuur 4: Theoretisch vaarwegprofiel volgens het dubbelstrooks profiel klasse IV

Voor de bochtanpassing werden verschillende alternatieven getoetst op hun bevaarbaarheid aan de hand van vaarsimulaties in het Waterbouwkundig Laboratorium. Op basis van deze simulaties werd de voorkeursoplossing voor de bochtanpassing bepaald: rekening houdend met de vereiste bochtstralen, concludeerde de nautische studie dat de bochtrechttrekking voorzien diende te worden met één flauwe bocht (straal 1.100 meter). Andere mogelijkheden voor de bochtanpassing werden

in de nautische studie onderzocht (zie Figuur 5), maar niet weerhouden als redelijke alternatieven. Het betreft alternatieven die eveneens uitgaan van een (andere) enkele bocht (straal 440 meter) en alternatieven die uitgaan van een driedubbele bocht: Een kortere bochtstraal van 440 meter is nautisch ongunstiger en leidt tot een gelijkaardig ruimtebeslag als de bochtstraal van 1.100 meter. Een driedubbele bocht is nautisch nog minder te verkiezen en leidt eveneens tot grote ruimte-inname. Vandaar dat deze alternatieven als 'niet redelijk' werden beoordeeld.



Figuur 5: In de nautische studie onderzochte alternatieven voor de bochtaanpassing. Links: 1 bocht met straal 440 meter (niet redelijk), midden: 3 opeenvolgende bochten (niet redelijk), rechts: 1 bocht met straal 1100 meter (weerhouden) (bron: Doortocht Brugge - Nautische studie (september 2016))

1.2.3 Project-MER Steenbruggebrug Fase I (2015-2016)

Het project-MER fase I beoordeelt alle ‘redelijke’ alternatieven op hun milieueffecten. De eerste fase van het project-MER (zie 1.2.1) omvat een kennisgevingsnota (september 2015), een ontwerp-MER (oktober 2016) en een definitief MER (december 2016). Het MER bevat ook een toets aan de Kaderrichtlijn Water. De kennisgevingsnota werd in het najaar van 2015 openbaar ter inzage gelegd voor de bevolking en voor de verschillende adviesinstanties. In die periode werden opnieuw infomarkten gehouden voor de bevolking, onder meer met behulp van de maquettes die eerder werden opgemaakt. Vervolgens vaardigde de dienst MER richtlijnen uit over de te evalueren alternatieven en over de beoordelingsmethodiek. Ook het ontwerp-MER werd aan een adviesronde onderworpen in het najaar van 2016. Op basis van deze adviesronde werd het project-MER fase I bekrachtigd in maart 2017 door de (toenmalige) Dienst MER.

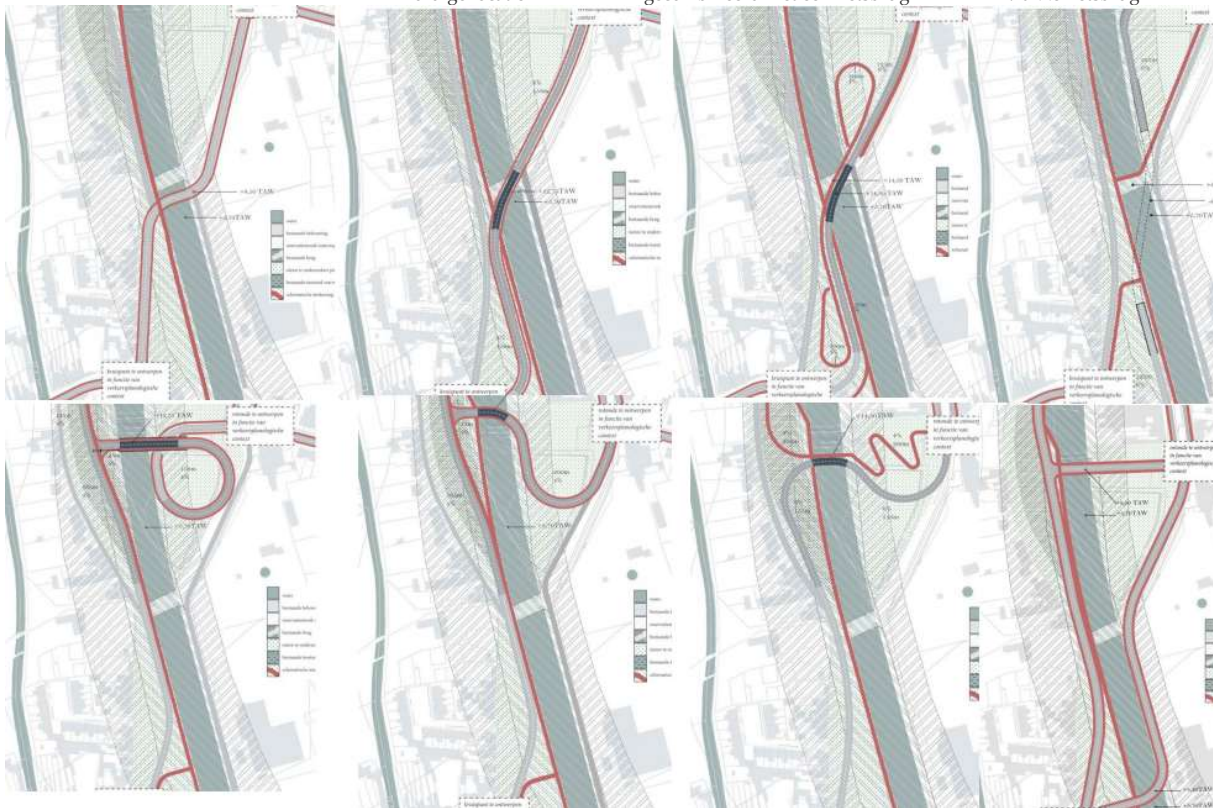
De kennisgevingsnota bevat een overzicht van de MER-procedure, een situering van het project, de probleemstelling (knelpunten), de projectdoelstelling en het programma van eisen om daarna in te gaan op de projectbeschrijving. Voorts wordt een overzicht gegeven van de relevante juridische en beleidsmatige context en van de geplande ontwikkelingen in het studiegebied. De kennisgevingsnota focust verder op de voorgestelde methodiek voor de beoordeling van de milieueffecten. Er wordt ook een overzicht gegeven van de overleg- en participatiereacties (onder meer uit de infomarkten met de bevolking) en hoe hiermee wordt omgegaan in het project-MER. Uiteindelijk werden 8 ‘redelijke’ kruisingsalternatieven (zie Figuur 6) voor de vernieuwing van de brug geselecteerd voor de milieubeoordeling, gaande van een tunnel over een vlakke, halfhoge tot hoge brug op verschillende locaties. Eén alternatief werd geformuleerd op basis van de reacties van de bevolking op de infomarkt (met name een combinatie van twee alternerende vlakke bruggen).

Alternatief 1: vlakke beweegbare brug op huidige locatie

Alternatief 2: halfhoge beweegbare brug met flauwe helling op de huidige locatie

Alternatief 3: hoge vaste brug met steile helling op de huidige locatie, gecombineerd met een fietsbrug

Alternatief 4: tunnel, met steile helling op huidige locatie, met vlakke fietsbrug



Alternatief 5: halfhoge beweegbare brug met flauwe helling, ten noorden van huidige locatie

Alternatief 6: hoge vaste brug, met flauwe helling, ten noorden van huidige locatie

Alternatief 7: hoge vaste brug, met steile helling, ten noorden van de huidige locatie, gecombineerd met een fietsbrug

Alternatief 8: combinatie van twee vlakke alternerende beweegbare bruggen, 1 ten noorden en 1 ten zuiden van de huidige locatie

Figuur 6: Redelijke alternatieven voor de vernieuwing van de Steenbruggebrug, conceptuele weergave (bron: Project-MER Steenbruggebrug Fase I (december 2016))

Het voorkeursalternatief voor de vaarweg uit de nautische studie (met name het alternatief met een flauwe bocht met straal van 1.100 meter) werd in het project-MER vertaald naar vier 'redelijke' inrichtingsalternatieven die aan de milieubeoordeling werden onderworpen (zie Figuur 7).



Figuur 7: Redelijke alternatieven voor de bochtaanpassing, conceptuele weergave. De vier redelijke inrichtingsalternatieven vertrekken allemaal van de vaarweg zoals bepaald in de nautische studie. Boven de alternatieven 'Vaarweg aanleggen, rest dempen' – zonder en met passeerstrook, onder de alternatieven 'Vaarweg aanleggen met behoud van bestaande verbreding' – zonder en met behoud van een middeneilandje (of brugpijler) (bron: Project-MER Steenbruggebrug Fase I (december 2016))

In het project-MER fase I wordt besloten dat alle onderzochte kruisings- en bochtalternatieven, behalve de oplossingen met een vlakke brug, een positieve bijdrage bieden aan de doelstellingen van het project, met name het verbeteren voor de scheepvaart en het wegverkeer. Een hoge vaste brug

biedt volgens de conclusies van het project-MER fase I echter de beste garantie op een aanvaardbare verkeersdoorstroming en is bovendien het enige alternatief dat aan de doelstelling beantwoordt in een (toekomstige) situatie waarbij het kanaal voor CEMT-klasse Va wordt opgewaardeerd en de N50 (Baron Ruzettelaan) de toegang blijft tot de stad. Voorts wordt in dit project-MER fase I aanbevolen om een hoge brug te combineren met een vlakke voetgangers- en fietsersbrug. Ten slotte wordt in het project-MER fase I geconcludeerd dat de milieueffecten van de verschillende bochtalternatieven weinig bepalend/onderscheidend zijn, maar dat er nautisch nadelen zijn aan een middeneiland of een brugpijler midden in de vaarweg (gebaseerd op de nautische simulaties door het Waterbouwkundig Laboratorium).

1.2.4 Raming, multicriteria-analyse en strategische beleidsnota (2016-2017)

Vervolgens werden de acht kruisingsalternatieven op een objectiverende manier ten opzichte van elkaar afgewogen in een multicriteria-analyse (hierna MCA genoemd). In deze analyse werd rekening gehouden met volgende aspecten:

1. Investerings- en onderhoudskost (op basis van een globale raming);
2. Risico-analyse (bouwrisk en minder hinder)
3. Milieuaspecten (op basis van de milieubeoordeling uit het project-MER fase I: onderscheidende criteria zijn fauna/flora, geluid- en luchtklimaat, archeologie, visuele aspecten, ruimte-inname, mobiliteitsaspecten: verbetering voor weg- en scheepvaartverkeer,...)
4. Interferentie met de globale opwaardering van het Kanaal Gent-Oostende

Het gewicht dat aan elk criterium wordt toegewezen, werd in samenspraak met de betrokken beleidsactoren vastgelegd.

De output van de MCA bestaat uit een overzicht van alle scores van de 8 kruisingsalternatieven op de verschillende criteria, een overzicht van de gewichten die aan elk van de criteria werden toegekend en de daaruit volgende rangorde tussen de alternatieven. Een gevoeligheidsanalyse maakt de betrouwbaarheid en robuustheid van de resultaten inzichtelijk. Uit de MCA bleek dat vooral de kruisingstypes de onderscheidende factor blijken, eerder dan de locatie van de nieuwe kruising. De hoge vaste bruggen komen in de MCA naar voor als duidelijk voorkeursalternatief: ten opzichte van de hoge vaste bruggen bleken de lage en middelhoge bruggen en ook de tunnel minder goed te scoren

op het vlak van doorstroming op de N50. Globaal genomen scoren de hoge vaste bruggen ook beter op alle overige criteria (risico's, kosten, overige milieuaspecten).

Medio 2017 werd een strategische beleidsnota opgemaakt die alle inzichten uit het voorgaande onderzoek bundelde, als ondersteuning van een besluitvorming door de Vlaamse Regering over de Steenbruggebrug. In deze nota wordt de vaste hoge brug als voorkeursalternatief naar voor geschoven, in combinatie met een vlakke fiets- en voetgangersbrug. Voor de bochtaanpassing bleven verschillende opties open, maar werd aanbevolen om minstens in een passeermogelijkheid voor schepen te voorzien, en werden oplossingen met brugpijlers of eilanden in het water niet wenselijk geacht omwille van de nautische nadelen. Op 17 november 2017 bevestigde Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken Ben Weyts in een ministeriële mededeling aan de Vlaamse Regering dat de Steenbruggebrug vervangen zou worden door een vaste, hoge brug voor het wegverkeer en een beweegbare, vlakke brug voor fietsers en voetgangers. Ook werd verduidelijkt dat de omwonenden verder betrokken zouden worden bij de uitwerking van het ontwerp voor de brug via infomarkten.

1.2.5 Startnota Steenbruggebrug (2018-2019)

Gezien de Steenbruggebrug onderdeel is van de gewestweg N50, diende volgens het toenmalige mobiliteitsdecreet (en het huidige decreet Basisbereikbaarheid) de procedure van de start- en projectnota gevolgd te worden om het voorkeursalternatief voor de Steenbruggebrug verder uit te werken tot een voorontwerp. De procedure werd opgevolgd door de intergemeentelijke begeleidingscommissie (iGBC) waar de stad Brugge, de gemeente Oostkamp en het Agentschap Wegen en Verkeer als vaste leden in zetelen (naast de provincie West-Vlaanderen, De Lijn en departement Mobiliteit en Openbare Werken (beleid)). De startnota werd in het voorjaar van 2019 goedgekeurd door de iGBC. In de startnota werden onder meer het profiel en de locatie van zowel de hoge wegbrug als de beweegbare voetgangers- en fietsersbrug bepaald en werd de specifieke inrichting van de kruispunten van de N50 met de Sint-Michielsestraat en Meulestee vastgelegd (bijvoorbeeld het vervangen van de rotonde ter hoogte van Meulestee door een lichtengeregeld kruispunt).

De kruisingsalternatieven voor de hoge brug die in de MCA werden weerhouden (kruisingsalternatief 3, 6 en 7, zie Figuur 6), werden verder uitgewerkt tot verschillende inrichtingsalternatieven, de inrichtings- en locatiealternatieven voor de beweegbare voetgangers- en fietsersbrug werden verder uitgewerkt en ten opzichte van elkaar afgewogen en voor de kruispunten werden verschillende

inrichtingsalternatieven ten opzichte van elkaar afgewogen op hun ruimtelijke en mobiliteitsaspecten. Om het aantal en de lengte van de afslagstroken te bepalen, werd onder meer gebruik gemaakt van verkeersmodellerings.

In dit proces werden een aantal nadelen bij kruisingsalternatieven 6 en 7 geïdentificeerd die bij de MCA nog niet tot uiting waren gekomen (benodigde breedte van de brug, aspecten met betrekking tot verkeersveiligheid, snelheidsregime). Als gevolg hiervan werd het ontwerp voor de hoge brug verder uitgewerkt op basis van kruisingsalternatief 3 (een zo recht mogelijke brug zo dicht mogelijk bij de huidige locatie). De wegbreedte (rij- en afslagstroken) van de hoge brug werd met het oog op een goede ruimtelijke inpassing en het garanderen van een vlotte overstekbaarheid zo beperkt mogelijk gehouden, weliswaar rekening houdend met het drukke wegverkeer in deze omgeving. In het wegprofiel werd wel een afzonderlijke busbaan voorzien zodat het openbaar vervoer op deze belangrijke as zo vlot en comfortabel mogelijk kan worden georganiseerd.

De voorkeurslocatie van de beweegbare voetgangers- en fietsersbrug werd in de startnota bepaald in het verlengde van Meulestee (rechteroever).

Voor de bochtaanpassing wordt in de door de iGBC goedgekeurde startnota gekozen voor een oplossing met gedeeltelijke damping van het huidige wateroppervlak, in functie van het zo klein mogelijk houden van de overspanning voor de beweegbare fietsersbrug. Waar mogelijk wordt dit gecombineerd met een natuurvriendelijke zachte oever. Ten noorden van de fietsersbrug werd een passeerstrook voor de scheepvaart voorzien, zodat toekomstige schepen van CEMT-klasse Va hier kunnen kruisen.

1.2.6 Projectnota en project-MER fase II (2019-2020)

De projectnota vormde de tweede en laatste fase van de procedure start- en projectnota (in het kader van het decreet basisbereikbaarheid). In deze fase werd het voorkeursalternatief uit de startnota verder uitgewerkt en verfijnd tot een definitief gedetailleerd voorontwerp in plannen en snedes.

Volgende onderzoeksvragen werden in de projectnota uitgeklaard:

- De precieze uitwerking van de aanloophellingen van de brug, rekening houdend met het comfort voor de fietser en de ruimtelijke impact van flauwere hellingen;

- De nuttige breedte van de fietsersbrug;
- De concrete invulling van de omgevingsaanleg;
- De gedetailleerde kruispuntconfiguratie, inpassing openbaarvervoershales, oversteekplaatsen,... en de verkeerslichtenregeling;
- Verdere architecturale en stabiliteitstechnische uitwerking van de bruggen;
- Uitvoeringsaspecten van de bochtaanpassing en oeverafwerking;
- ...



Figuur 9: Voorontwerp, zoals opgenomen in de Projectnota (oktober 2019)

Parallel aan de projectnota werd ook het project-MER fase II uitgewerkt, zodat het voorontwerp in het project-MER op haar milieueffecten kon worden beoordeeld en hieruit iteratief aanbevelingen uit het MER-onderzoek meegenomen konden worden in het voorontwerp. Specifieke aandachtspunten voor het project-MER waren de eventuele inpassing van geluidsschermen op de hoge brug (dit werd niet nodig noch wenselijk geacht), de ruimtelijke inpassing en effecten op de omwonenden en de hinder tijdens de werken.

De projectnota werd door de intergemeentelijke projectstuurgroep goedgekeurd op 13 november 2019. Het project-MER fase I en fase II werd goedgekeurd door het Team Milieueffectrapportage van Departement Omgeving op 30 april 2020.

1.2.7 Definitief ontwerp, uitvoeringsontwerp en omgevingsvergunning (2020-heden)

Op basis van uitgebreid technisch onderzoek (onder meer sonderingen, CTE-onderzoek, milieuhygiënisch onderzoek,...) werd het definitief ontwerp (DO) opgemaakt; waarbij de omgevingsaanleg (park, paaiplaats, parkeerruimtes), het rioleringsontwerp, wegenisontwerp en het ontwerp van de beide bruggen en de verticale oeververdedigingen verder verfijnd en technisch uitgewerkt werden. In deze fase werd het ontwerp van de hoge brug nog enigszins aangepast. Er werd onder meer een voertuigkering toegevoegd die een zekere toename van de totale breedte van de brug met zich mee bracht.

Na goedkeuring van dit definitief ontwerp door de projectpartners (2021) werd het uitvoeringsontwerp (UO) opgemaakt waarbij alle infrastructuur en hun funderingen werden berekend en uitgewerkt. Dit uitvoeringsontwerp werd afgerond in het voorjaar van 2022.

Vervolgens werd het dossier voor de omgevingsvergunningsaanvraag opgemaakt.

Op basis van verdere afstemming met actoren werden nog enkele optimalisaties aan het ontwerp toegevoegd via een wijzigingsverzoek na het indienen van de aanvraag tot omgevingsvergunning, zoals de dimensies en ligging van bufferbekkens, lengte en aard van de afslagstroken aan de kruispunten, de verkeerslichtenregeling en de aansluiting tussen het kruispunt N50 x Sint-Michielsestraat met de fietssnelweg langs het kanaal.

De omgevingsvergunning werd verkregen op 14/07/2023.

Er werden 4 beroepen tegen deze vergunning ingediend. De vergunning werd door de Raad voor Vergunningsbetwistingen vernietigd op 12/06/2025. Op 22/12/2025 werd een nieuw wijzigingsverzoek bij de omgevingsvergunningsaanvraag ingediend, dat enkele wijzigingen bevat om een antwoord te bieden op de ontvangen beroepen.

Momenteel (april 2026) is de procedure voor de omgevingsvergunningsaanvraag lopende.

1.3 Beschrijving project en projectonderdelen

Het project voor de vernieuwing van de Steenbruggebrug zoals dit in de hiervoor beschreven stappen tot stand kwam, omhelst volgende aspecten: de bouw van een vaste, hoge brug voor het wegverkeer, een aanpassing van de kanaalbocht en de bouw van een beweegbare brug voor fietsers en voetgangers. Het project biedt aanzienlijke voordelen voor de omgeving, de mobiliteit en de natuur:

- De doelstellingen van het Seine-Scheldeproject worden gerealiseerd (bevaarbaarheid voor schepen van CEMT-klasse Va);
- Een vlottere doorstroming voor het wegverkeer over de hoge brug; continuïteit voor het wegverkeer, volledige bedrijfszekerheid, lagere exploitatie- en beheerskosten;
- Een afzonderlijke, lage brug voor fietsers en voetgangers; comfortabel en veilig kruisen van het kanaal, versterking van functionele en recreatieve fietsassen;
- Een kwalitatieve omgevingsaanleg met een buurtpark, buurtparking en een paaiplaats voor waterfauna.



Figuur 10: Visualisatie van het project in de omgeving

Om tegemoet te komen aan de projectdoelstellingen voor scheepvaartverkeer, wegverkeer, zachte weggebruikers en omwonenden, zijn er 4 belangrijke projectonderdelen te onderscheiden. Zij worden hieronder kort toegelicht.

1.3.1 Aanpassing kanaalbocht + verbreden en verdiepen kanaal

Vertrekkend vanuit de nautische ontwerpeisen (bevaarbaarheid voor schepen van CEMT-klasse Va) en vanuit de randvoorwaarden vanuit de omgeving werd in de nautische studie het zogenaamd 'dubbelstrooksprofiel' van 28,50 meter breed als basisprofiel voor de doortocht van het kanaal in Brugge vastgelegd (zie 1.2.2).

De bochtrechtthekking stroomafwaarts Steenbruggebrug gaat daarom ook uit van dit vaarwegprofiel van 28,50 meter breed. Rekening houdend met de vereiste bochtstralen, wordt de bochtrechtthekking

voorzien met één flauwe bocht (straal 1.100 meter, zie Figuur 3). Ook de verbreding stroomopwaarts Steenbruggebrug binnen de projectzone, en de bij deze opwaardering horende verdieping van de vaarweg met 1,00 meter, gaat uit van het theoretisch minimale benodigde vaarwegprofiel van 28,50 meter breed.

Daarnaast is op basis van het hiervoor geschetste studietraject (zie onder meer startnota) gekozen om het bestaande kanaal deels te dempen en hierop meerwaarde te creëren voor de omgeving en kanaalfauna- en flora. Er wordt hierbij in een passeerstrook voorzien afwaarts van de nieuwe brug.

Naast de insnijding op rechteroever dient dus ook de linkeroever vernieuwd te worden. Dit gebeurt door verticale oeeververdedigingen met grondankers.

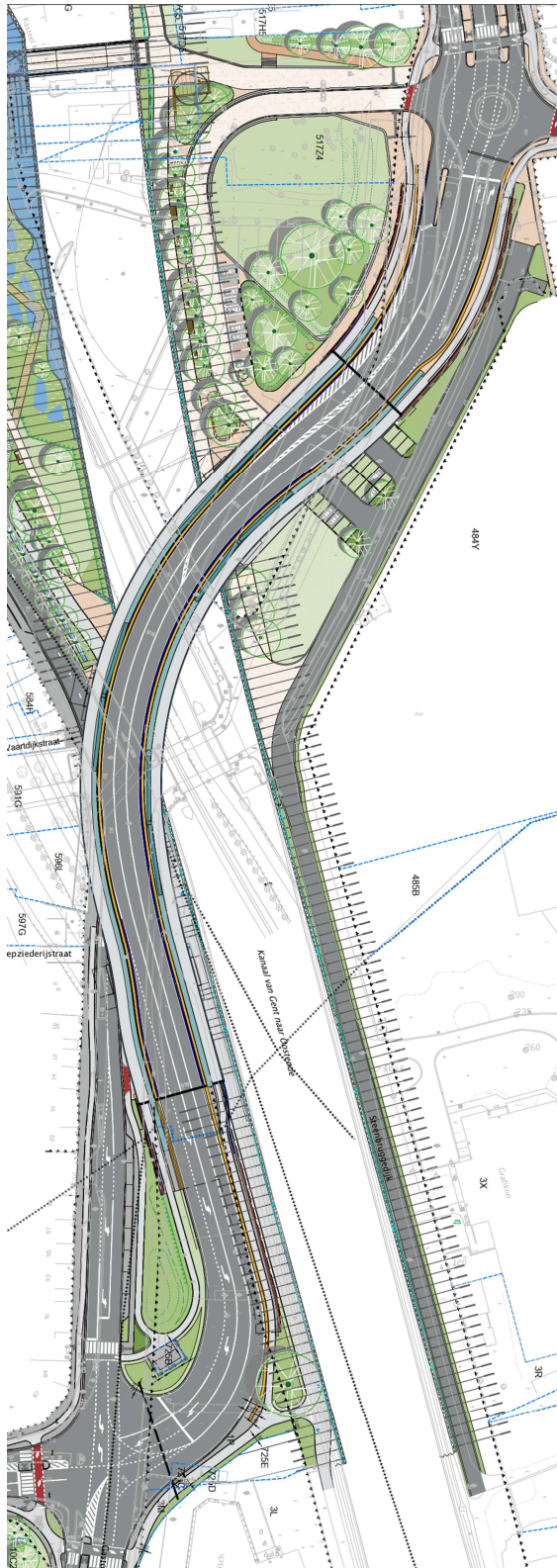
1.3.2 Steenbruggebrug en aanliggende kruispunten

De nieuwe Steenbruggebrug (hoge brug) maakt de rechtstreekse verbinding tussen de kruispunten Meulestee en Sint-Michielsestraat (zie Figuur 11). Niet enkel gemotoriseerd verkeer, maar ook fietsers kunnen deze brug gebruiken om het kanaal te kruisen.

De nieuwe Steenbruggebrug wordt een vaste brug met een minimale vrije hoogte van 7,30 meter (7 meter + opstuwingsreserve van 30 centimeter). Zowel qua hoogte als breedte voldoet de brug aan de doelstellingen die vooropgesteld worden in het Seine-Scheldeproject (doorvaart voor schepen van CEMT-klasse Va).

Rekening houdend met het STOP-principe zoals beschreven in het toenmalige Mobiliteitsdecreet, en de toenmalige selectie van de N50 als secundaire weg type III, waarbij voor deze wegcategorie de verbindingsfunctie van het openbaar vervoer en het fietsverkeer primeert op het bovenlokale niveau, gaat voldoende aandacht uit naar het openbaar vervoer in het projectgebied. Bij het verkeerstechnisch onderzoek (start- en projectnota) werd vastgesteld dat een vrije busbaan op de nieuwe Steenbruggebrug de doorstroming voor het openbaar vervoer aanzienlijk kon verbeteren. Door deze centraal te plaatsen kan deze alternerend gebruikt worden voor bussen die van en naar Brugge rijden, en kan de ruimte-impact en de breedte van de brug beperkt worden.

De aanloophellingen worden aangelegd met een stijgingspercentage van ongeveer 7 %, dit om de ruimtelijke impact van deze hellingen en de impact ervan op de omgeving zo klein mogelijk te houden.



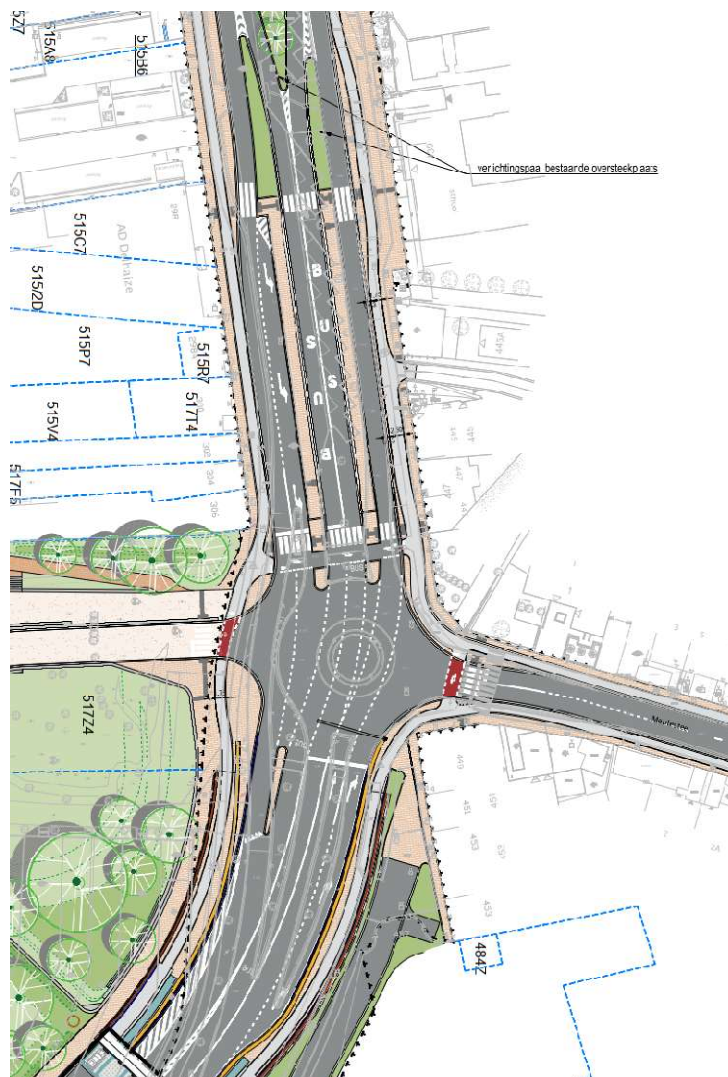
Figuur 11: Links: Bovenaanzicht van de brug. In het zuiden het kruispunt N50 x Sint-Michielsestraat, in het noorden het kruispunt N50 x Meulestee. Rechts: visualisatie van de hoge brug

De kruispunten van de N50 met de Sint-Michielsestraat (zie Figuur 12) en met Meulestee (zie Figuur 13) worden uitgerust met verkeerslichten. Fietzers komende van de N50 (Oostkamp) richting noord kunnen vanop het kruispunt N50 x Sint-Michielsestraat de doorsteek maken naar het fietspad (fietssnelweg) langs het kanaal.

De inrichting van de kruispunten is gericht op een zo optimale doorstroming van het gemotoriseerd verkeer op de N50.



Figuur 12: Het kruispunt van de N50 met de Sint-Michielsestraat



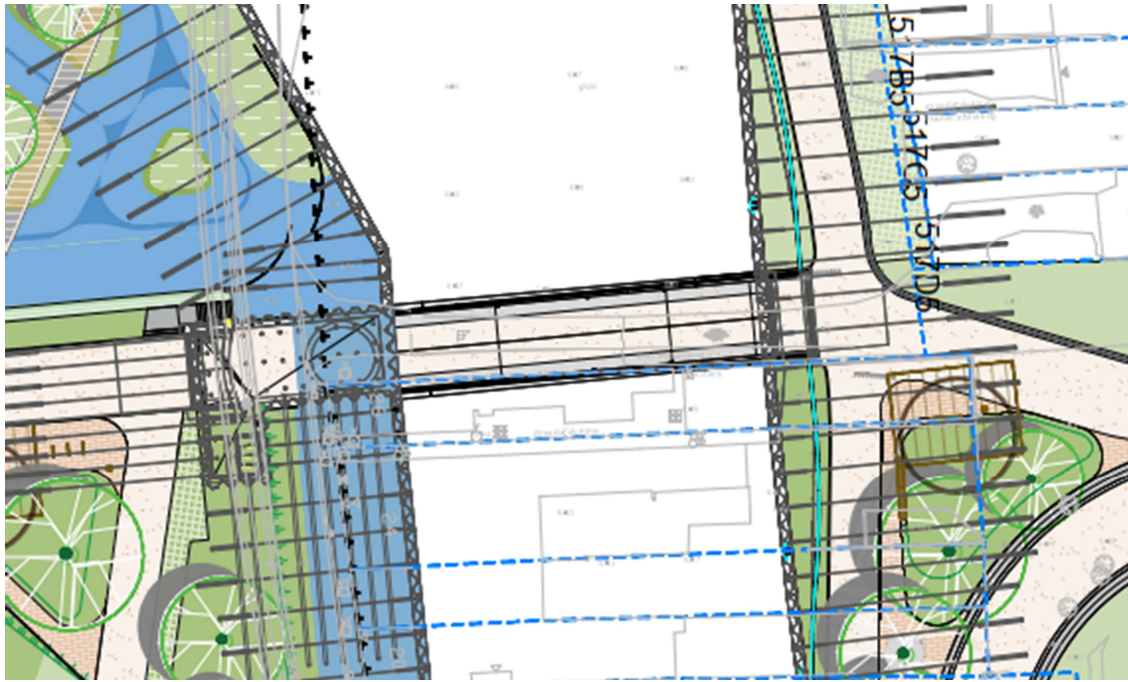
Figuur 13: Het kruispunt van de N50 met Meulestee

1.3.3 Beweegbare voetgangers- en fietsersbrug

De beweegbare gelijkgrondse voetgangers- en fietsersbrug (zie Figuur 14) wordt voorzien ten noorden van de nieuwe vaste hoge brug, in het verlengde van het kruispunt van de N50 met Meulestee.

De brug zorgt ook voor een verknoping van de fietssnelweg op linkeroever met het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF), de zogenaamde 'Groene Gordelroute' via de brug richting N50 (Baron Ruzettelaan/Kortrijkstraat).

De brug heeft een breedte van 6 meter tussen de leuningen (4 meter nuttige breedte).



Figuur 14: Boven: de beweegbare voetgangers- en fietsersbrug op plan; Onder: visualisatie met zicht op de openstaande beweegbare brug (rechts op de voorgrond)

1.3.4 Omgevings- en rioleringsaanleg

De omgevingsaanleg van de ruime omgeving van de beide bruggen en de bochtaanpassing worden opgenomen binnen het project. Tegelijk wordt ook de riolering in het project opgenomen.

Op de linkeroever betreft het:

- Heraanleg van de Kortrijkstraat/Gaston Roelandtsstraat (inclusief riolering) in aanloop naar het kruispunt met de Sint-Michielsestraat, weliswaar binnen het huidige gabarit. Er wordt onder meer in twee nieuwe bushaltes voorzien.
- Heraanleg van de Sint-Michielsestraat (inclusief riolering) over een beperkte lengte in de aanloop naar het kruispunt met de N50, binnen het huidige gabarit.
- Heraanleg van de Vaartdijkstraat (inclusief riolering). De straat zelf blijft ongeveer binnen hetzelfde gabarit als vandaag. Enkel de fietssnelweg wordt met een wadi met bomenrij van de rijweg gescheiden zodat deze op veilige afstand van de rijweg wordt aangelegd. De fietssnelweg krijgt een voldoende comfortabele nuttige breedte van 4 meter. In het zuiden wordt de Vaartdijkstraat doorgetrokken tot aan het kruispunt van de N50 met de Sint-Michielsestraat. Aan de kanaalzijde is ter hoogte van het landhoofd onder de brug ook ruimte voor een bijkomende buurtparking met een 16-tal parkeerplaatsen.
- Tussen fietssnelweg en kanaal wordt in de gedempte zone een paaiplaats aangelegd ten noorden van de beweegbare brug. Het ontwerp gaat uit van het creëren van zoveel mogelijk ondiepe oeverzones. Alle waterzones zijn minstens 1 meter diep en in sommige bredere deelzones tot iets meer dan 1,5 meter diep. De paaiplaats en de vaarweg worden door verticale oeververdedigingen (onder het wateroppervlak) gescheiden en in het zuiden vormt een schanskorvenwand (aantrekkelijk voor vogels) de grens met de zone rond de fietsersbrug. Zowel in het noorden als het zuiden van de paaiplaats is een toegang/uitgang voor de vissen. Dit ontwerp werd in samenspraak met het Agentschap voor Natuur en Bos uitgewerkt.
- Ten zuiden van de fietsersbrug wordt de gedempte zone gevormd tot publiek buurtpark. Ook in dit deel is een natte zone voorzien om de beleving voor de parkgebruikers te maximaliseren. Het buurtpark wordt ingericht als groene verblijfsruimte met zitmogelijkheden en een wandelpad.
- In de zuidwestelijke oksel van het kruispunt N50 x Sint-Michielsestraat wordt een zone ingericht voor waterbuffering. Een tweede buffer bevindt zich in de zone tussen Vaartdijkstraat en het landhoofd van de hoge brug.

Op de rechteroever betreft het:

- Heraanleg van de Baron Ruzettelaan (inclusief riolering) in de aanloop naar het kruispunt met Meulestee, weliswaar binnen het huidige gabarit. Bijzondere aandacht wordt geschonken aan een verkeersveilige inrichting van de schoolomgeving. Nabij het kruispunt worden bushaltes voorzien.
- Heraanleg van Meulestee (inclusief riolering) over een beperkte lengte in de aanloop naar het kruispunt met de N50, binnen het huidige gabarit.
- De beschikbare ruimte op de rechteroever wordt kleiner door de bochtrecthttrekking in het kanaal. De ruimte wordt heringericht als parkzone met buurtparking en krijgt ook een voldoende grote waterbuffer. Langs het water is een kade voorzien met zitgelegenheid tussen de populierenrij. Tussen het kruispunt N50 x Meulestee en de fietsbrug wordt een brede zone voorzien, exclusief voor voetgangers en fietsers.
- Een lokale ontsluitingsweg die aantakt om het kruispunt N50 x Meulestee vormt daarnaast de toegang tot de buurtparking en moet ook de toegankelijkheid van de zone rond het 'Domein van Steenbrugge' (assistentiewoningen) en enkele private woningen / handelszaken in de zuidoostelijke oksel van het kruispunt Meulestee verzekeren. Op de buurtparking op rechteroever worden circa 65 parkeerplaatsen voorzien.

1.4 Doelstelling van algemeen nut van de onteigening en de onteigening als middel – Noodzaak van de onteigening

1.4.1 Doelstelling van algemeen nut – realisatie van Seine-Scheldeproject én een verbetering voor het scheepvaartverkeer

Over het algemeen nut van de onteigening kan weinig twijfel bestaan. De modernisering van het Kanaal Gent-Oostende en de doortocht te Brugge kadert immers in het Europees Seine-Scheldeproject en is ontegensprekelijk een project van algemeen nut.

In lijn met de globaal beoogde opwaardering van de vaarweg tussen Brugge en Gent, vertaalt het Seine-Scheldeproject zich specifiek voor de omgeving van de Steenbruggebrug in volgende noodzakelijk te realiseren doelstellingen:

- (1) herbouw van de Steenbruggebrug met een minimale vrije hoogte van 7,30 meter (7 meter + opstuwingsreserve van 30 centimeter) in functie van containervaart op 3 lagen;

- (2) verbreding en rechtekking van de vaarweg, momenteel enkel geschikt voor klasse IV-vaart (laadvermogen tot 1.350 ton), teneinde scheepvaart in één richting mogelijk te maken voor klasse Va-schepen (laadvermogen tot 3.500 ton). Verder dienen ontmoetingen tussen 2 geladen klasse IV-schepen mogelijk te worden gemaakt;
- (3) de bij deze opwaardering horende verdieping van de vaarweg met 1,00 meter (van een waterdiepte van 3,50 meter naar een waterdiepte van 4,50 meter);

Het betreft aldus telkens infrastructuurwerken die kaderen binnen de waterwegeninfrastructuur waarbij het zelfs in het algemeen belang is dat De Vlaamse Waterweg nv deze ook zelf ontwikkelt in functie van de realisatie van haar maatschappelijk doel zoals gedefinieerd in het Decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht. Daarnaast kaderen deze werken ook in de realisatie van de strategische en operationele doelen, zoals vastgelegd in het ondernemingsplan 2026 en de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2024-2029 van de minister, meer bepaald in de operationele doelstelling 'Binnenvaart als duurzame schakel in het goederenvervoer' opgenomen als OD 4.2 in het ondernemingsplan 2026 en als OD 6.3 in de beleidsnota van de minister. Met de onteigening wordt aldus ontegensprekelijk de noodzakelijke realisatie van een doelstelling van algemeen nut mogelijk gemaakt.

1.4.2 Onteigening als middel

Het onteigeningsdoel kan verder ook enkel maar worden bereikt middels onteigening. Er bestaat redelijkerwijze geen alternatief voor het gebruik van de onteigeningsdwang.

Binnen het projectgebied moeten verschillende onroerende goederen noodzakelijk worden verworven om de realisatie van het Seine-Scheldeproject en een verbetering voor het scheepvaartverkeer mogelijk te maken.

Op het onteigeningsplan D3_100_087_ONT_01 opgemaakt op 2 februari 2026 en in het voorlopig onteigeningsbesluit wordt aangeduid welke onroerende goederen noodzakelijk dienen verworven te worden om het project te kunnen realiseren. De te onteigenen onroerende goederen zijn nodig in functie van de rechtekking, verbreding en verdieping van het kanaal (door middel van ondergronds

verankerde verticale oeververdedigingen) en in functie van de bouw van de nieuwe Steenbruggebrug, waarbij de volgende projectonderdelen onlosmakelijk verbonden zijn met deze ingrepen maar waarvoor niet onteigend dient te worden:

- Bouw van aanloophelling en toegangshellingen naar de nieuwe brug over het Kanaal Gent-Oostende;
- Bouw van een beweegbare brug voor voetgangers en fietsers over het kanaal;
- Aanleg aansluitend openbaar domein inclusief wegenis en riolering.

Om de projectdoelstellingen te kunnen realiseren is de gedwongen verwerving van de op het onteigeningsplan aangeduide goederen noodzakelijk. Zonder de verwerving van deze onroerende goederen kunnen deze projectdoelstellingen niet gerealiseerd worden.

De noodzaak van de onteigening als middel staat onbetwistbaar vast.

1.4.3 Noodzaak voor wat betreft het voorwerp van de onteigening

Ook staat het ontegensprekelijk vast dat uitsluitend de op het onteigeningsplan D3_100_087_ONT_01 aangeduide onroerende goederen wel degelijk moeten worden onteigend en geen andere onroerende goederen.

In verschillende studies (waaronder een nautische ontwerpstudie, project-MER, MCA, start- en projectnota, zie hiervoor) werden verschillende alternatieven uitgewerkt en bleek de weerhouden oplossing als meest positief naar voren te komen om de ontwerpdoelstellingen te kunnen realiseren. In deze studies werd onder meer de positie van de nieuwe verticale oeververdedigingen in functie van de nodige bochtaanpassing, en anderzijds de keuze voor het type nieuwe brug onderzocht. Een belangrijke randvoorwaarde hierbij was zoals eerder gesteld het voldoen aan de doelstellingen zoals vooropgesteld in het Seine-Scheldeproject.

De op het onteigeningsplan D3_100_087_ONT_01 aangeduide onroerende goederen dienen noodzakelijk verworven te worden om de realisatie van de finaal weerhouden uitvoeringsvariant mogelijk te maken.

De onteigeningsnoodzaak staat ook wat betreft het voorwerp van de onteigening ontegensprekelijk vast.

2 Projectplan

Zie plan in bijlage bij deze nota

- Projectplan D3_100_748_SEIN_STE_STV_AF_WE001_IN_TEK_GPL_002 opgesteld op 12 februari 2026

3 Realisatietermijnen, realisatievoorwaarden en beheersmodaliteiten

3.1 Vooraf

Overeenkomstig artikel 24 §4 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 worden alle weg-, spoorweg-, haven- en waterweginfrastructuur en de daarmee onlosmakelijk samenhangende ingrepen uitgesloten van het recht om een verzoek tot zelfrealisatie in te dienen. Het is in het algemeen belang dat de overheid deze zelf ontwikkelt zodat de vermelding van realisatietermijnen, -voorwaarden en beheersmodaliteiten voornamelijk van belang zijn voor De Vlaamse Waterweg nv als onteigenende overheid.

Niettegenstaande het voorgaande zullen in wat volgt de wijze waarop en de termijn waarbinnen de doelstelling van algemeen nut gerealiseerd en in voorkomend geval in stand moet gehouden worden kort worden toegelicht.

3.2 Realisatietermijnen

De uitvoering van het project 'Vernieuwing van de Steenbruggebrug' bestaat uit twee fasen. Een eerste fase van de werken (hierna: "Fase 1") omvat de projectonderdelen die kunnen uitgevoerd worden met minimale hinder voor de omgeving en mobiliteit. Het gaat hier meer bepaald om de bouw van de beweegbare brug voor voetgangers en fietsers en deel van de bochtaanpassing in het Kanaal Gent-Oostende. In een tweede fase (hierna: Fase 2") wordt de bestaande Steenbruggebrug afgebroken en wordt op dezelfde locatie een nieuwe en vaste hoge wegbrug over het Kanaal Gent-Oostende geconstrueerd. Hierbij worden de twee kruispunten aan het begin van beide aanloophellingen van de nieuwe wegbrug heringericht, alsook de aantakken de wegenis. Tevens begrepen in Fase 2 is het verder aanpassen van de resterende zone van de kanaalbocht middels oeverwerken en omvangrijk droog en nat grondverzet. Daarnaast dient ook de omgeving te worden aangelegd met onder andere de aanleg van een publiek park, verschillende publieke parkeerzones, de herinrichting van wegenis en riolering, fietsinfrastructuur en een paaiplaats.

De omgevingsvergunning voor het project voor de 'Vernieuwing van de Steenbruggebrug' werd aangevraagd op 01/12/2022 voor het volledige projectgebied, Fase 1 + Fase 2. De vergunning werd verleend bij besluit van de Vlaamse minister bevoegd voor Omgeving van 14 juli 2023. Er werden

uiteindelijk 4 verzoekschriften tot schorsing en/of nietigverklaring tegen dit Ministerieel besluit ontvangen via de Raad voor Vergunningsbetwistingen. De vergunning werd door de Raad vernietigd in één van de 4 beroepen op 12/06/2025. Op 22/12/2025 werd een wijzigingsverzoek ingediend binnen de huidige omgevingsvergunningsaanvraag, dat enkele wijzigingen bevat om onder andere een antwoord te bieden op de ontvangen beroepen. Een nieuwe vergunning is ten vroegste te verwachten tegen zomer 2026.

De uitvoering van het project voor de 'Vernieuwing van de Steenbruggebrug' werd opgesplitst in 2 overheidsopdrachten met elk hun eigen uitvoeringsfase. Globaal gezien worden op indicatieve wijze volgende realisatietermijnen vooropgesteld:

- 1) Overheidsopdracht 1 'Fase 1':
 - a. Start van de werken: Volgens huidige inzichten vermoedelijk en ten vroegste begin 2027
 - b. Vermoedelijke duur van de werken: 1 jaar
- 2) Overheidsopdracht 2 'Fase 2':
 - a. Start van de werken: Volgens huidige inzichten vermoedelijk en ten vroegste begin 2028
 - b. Vermoedelijke duur van de werken: 3 jaar

De individuele planning van de diverse projectonderdelen zal bepaald worden in overleg met de conform de regels van de overheidsopdrachten aangestelde aannemers en is op heden nog onbekend.

3.3 Realisatievoorwaarden

Er zal in grote mate gewerkt worden volgens de voorwaarden en kwaliteitseisen die opgelegd worden in de toepasselijke Standaardbestekken. Eventuele bijkomende specifieke (kwaliteits-)voorwaarden zullen opgenomen worden in het bijzonder bestek voor de werken.

3.4 Beheersmodaliteiten

De verworven onroerende goederen zullen na onteigening opgenomen worden in het patrimonium van De Vlaamse Waterweg nv. Hierbij zullen vanzelfsprekend de structurele onderhoudstaken aan de hoge brug, de oevers en de beweegbare fietsbrug door De Vlaamse Waterweg nv opgenomen worden.