

Ter ingeleide

- Deze nota is als opvolging te beschouwen op het dossier dat in 2015 werd ingediend door Infrabel voor de afbraak van de historische Waggelwaterbrug
- Deze nota poogt daarom de verkregen inzichten samen te vatten en is te lezen met de bibliotheek die aangereikt zal worden
- Deze nota is ook relatief omstandig daar dit ook gebruikt (d.w.z. ingekanteld) kan worden in een nieuwe omgevingsvergunningaanvraag
- Om een eventuele toekomstige toets naar beginselen behoorlijk bestuur te doorstaan werd in extenso gemotiveerd door o.m. een reconstructie te maken van het procesverloop

Inhoudsopgave

1	Doelstellingen – Voorwerp van de aanvraag	2
1.1	Wegwerken van een actueel nautisch knelpunt	2
1.2	Afbraak van een in onbruik geraakte spoorbrug	6
1.2.1	Onderzoek herbestemming (1) haalbaarheidsonderzoek.....	7
1.2.2	Onderzoek herbestemming (2) netwerkanalyse	8
1.2.3	Addendum : onderzoek (randvoorwaarden) spoorfietsroute.....	9
1.2.4	Onderzoek herbestemming (2) dialoog met de Dienst Monumentenzorg	10
1.3	Realisatie van een voetgangerspasserelle – Visie op de landhoofden	11
1.3.1	Visievorming 1° FR30 en 2° Wijkmobiliteitsplan Christus-Koning	11
1.3.2	Detailuitwerking Unieke Verantwoordingsnota Houtkaai	12
1.3.3	Stand van zaken UVN Houtkaai	16
1.4	Slotreflectie inzake de middenpijler – inzake de motivatie van de sloop brug	17
2	Bibliotheek	19
2.1	Reconstructie beslissingen vanuit het stadsbestuur	19
2.2	Studie Arcadis – Haalbaarheidsonderzoek & Netwerkanalyse.....	19
2.3	Unieke VerantwoordingsNota Houtkaai en bijlages (incl. plannenset)	19

1 Doelstellingen – Voorwerp van de aanvraag

Het dossier kende initieel twee doelstellingen nl. het wegwerken van een actueel nautisch knelpunt en de afbraak van een in onbruik geraakte spoorbrug (dit omwille van 1° een slechte staat en 2° overlast naar trillingen en geluid, waarbij ook 3° een nieuwe alternatieve spoorbrug naastliggend én met een grotere doorvaarhoogte beschikbaar werd). Na de initiële aanvraag tot sloop (2015) werd een omstandig onderzoekstraject doorlopen waarbij vanuit o.m. een haalbaarheidsstudie een derde doelstelling werd gedefinieerd namelijk een visie op de herbestemming van de (zuidelijke) bruggenhoofd vanuit een visievorming op de Houtkaai en in bijzonder het herstel van een historische passerelle.

1.1 Wegwerken van een actueel nautisch knelpunt

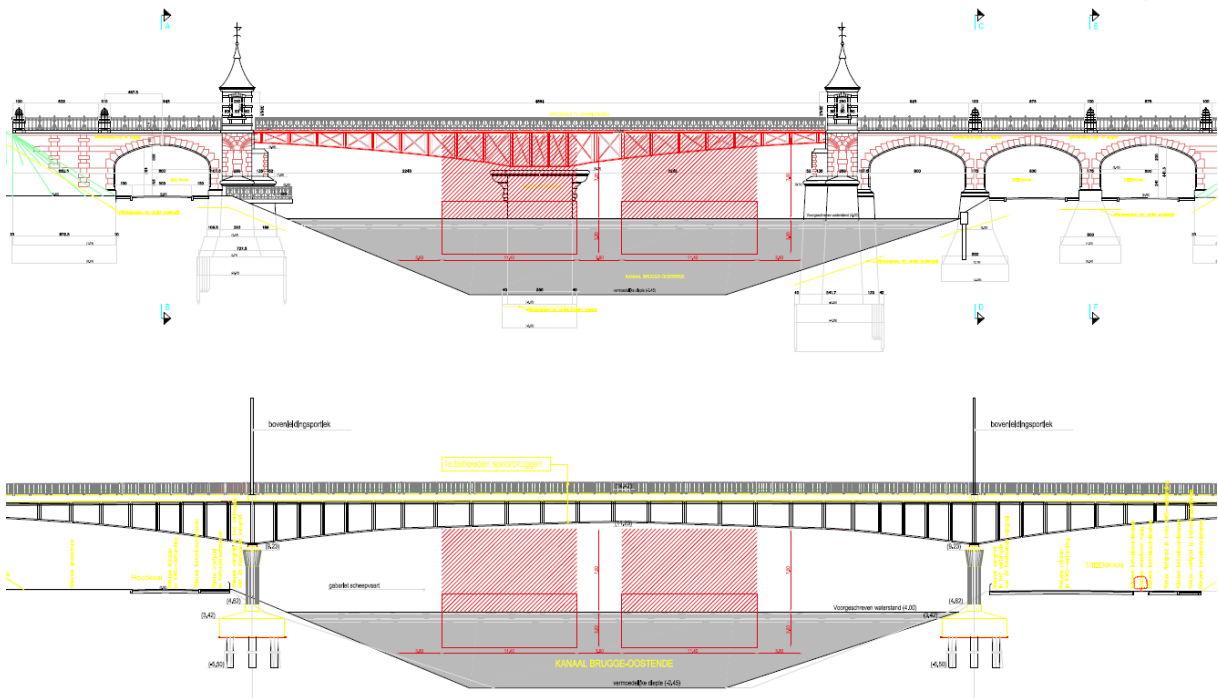
Bij de initiële vraag werden door diverse adviesverlenende instanties nog vraagtekens gesteld bij het nautisch knelpunt dat als één van de argumenten voor de afbraak van de spoorwegbrug werd gesteld.

Ondertussen werd dit bijkomend geduid door De Vlaamse Waterweg. We citeren ter ingeleide uit een verslag van een overleg tussen DVW en Arcadis (22 04 2016)

- *Laatste barrière op het tracé van Gent naar Oostende, andere knelpunten werden reeds in het verleden weggewerkt.*
- *De middenpijler en de beperkte doorvaarhoogte van 5,5m vormen een belemmering voor het kruisen van de schepen.*
- *Aanpassing brug in functie van dubbelstrooks profiel voor scheepvaart met klasse Va-schepen (11,4 m breed, 110 m lang, 3 m diepgang en 7 m vrije hoogte) voor de aanvoer van grote ondeelbare stukken, zoals de onderdelen van windmolens, aangetrokken door de haven van Oostende.*

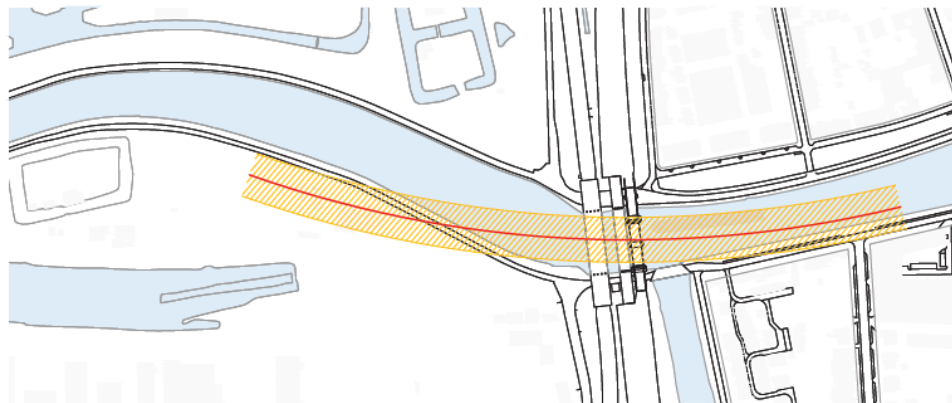
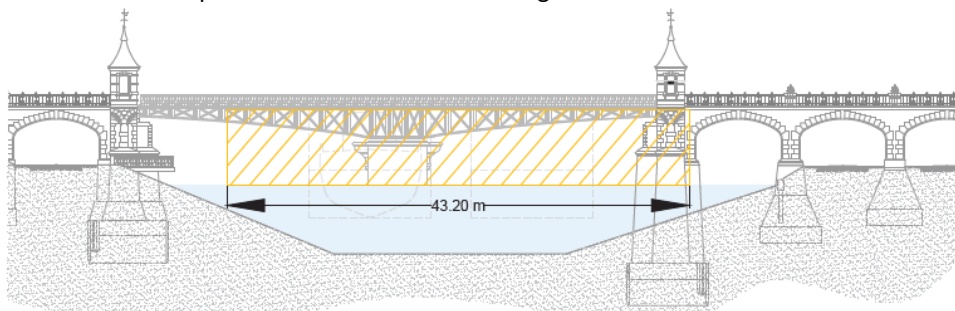


- *Volgens dit profiel is het voldoende om het brugdek aan te passen zodat het vaarvenster voldoende hoogte heeft.*
- *De nieuwe spoorwegbrug voldoet aan de voorwaarden van het voorgestelde dubbelstrooksprofiel.*

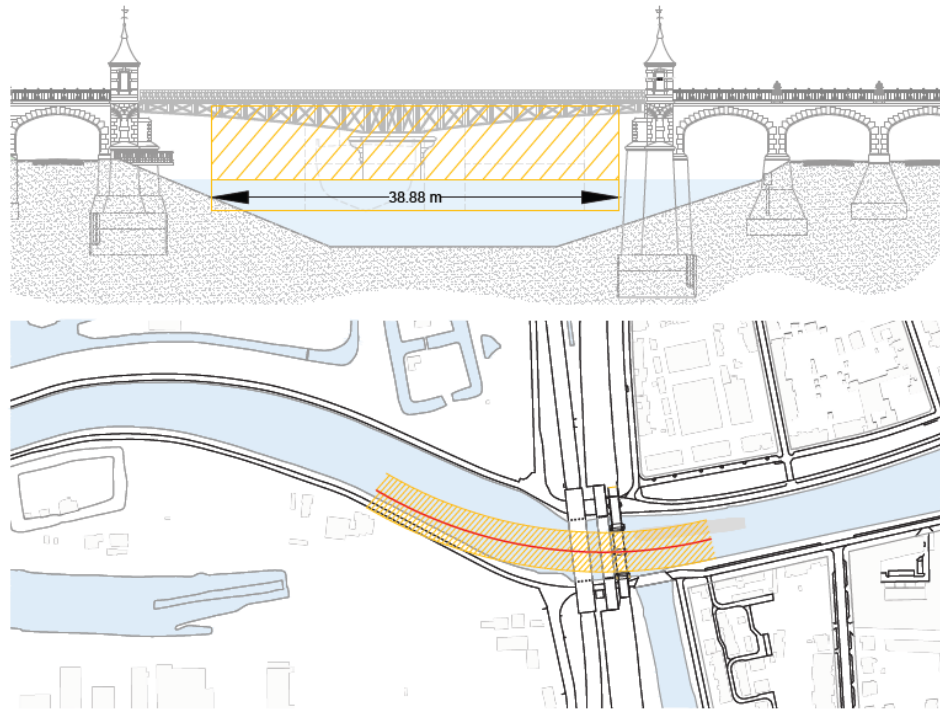


Aanvullend, kan ter onderbouwing volgende figuren meegegeven worden die het knelpunt zichtbaarder / tastbaarder maken :

- **Ter motivatie van de afbraak van de pijler** (op basis van een expert judgement door een nautisch expert van Arcadis)
 - Uitgangspunt is de ambitie – uitgaand van de huidige waterwegcategorisatie (zie kaartje hoger) – om een minimale bevaarbaarheid van het kanaal Oostende – Brugge voor klasse Va-schepen (11m40 breed, 110m lang, 3m diepgang en 7m vrije hoogte) na te streven
 - dit maakt naar bochtstraal een gewenste bochtstraal à 10 maal de lengte van het schip waarbij de breedte vaarvenster 43m20 bedraagt, dit rekening houdend met een dubbelstrooks profiel én dit inclusief windtoeslag



- naar minimale bochtstraal is 4 maal de breedte van het schip te hanteren met een minimale breedte van het vaarvenster à 38m88



- **ter motivatie van de afbraak van de brug**
 - we verwijzen naar de projectie van het vaarvenster (rood) in een hogere figuur waaruit blijkt dat de huidige brug niet beantwoordt aan het gewenste vaarvenster voor type Va-schepen
 - ter visualisatie van het knelpunt werd op 18 02 2021 de doortocht van het schip Viking Karve geobserveerd, het schip is een tanker met een lengte van 81,2 m x breedte van 10,2 m
 - niet enkel het smalle vaarvenster (vorig) valt op



- ook en bovenal de weinige of quasi zelfs afwezige speling naar doorvaarhoogte



- frappant was dat de stuurcabine verlaagd was bij deze doortocht, getuige ook een tweede observatie aan de Scheepsdalebrug waar de stuurcabine in de normale positie gebracht was (foto rechts, en links detail passage Waggelwaterbrug)



- Opgemerkt is wel te worden dat voor dit specifieke nautisch knelpunt ook een oplossing gevonden zou kunnen worden in het ophogen van de brug, dit werd onderzocht in de haalbaarheidsstudie.

Wat het knelpunt naar de beschikbare hoogte betreft kunnen we aanvullend een insteek van De Vlaamse Waterweg (mail dd 29 02 2024, aangereikt in aanloop naar de bespreking op de GR) citeren:

*Waar lading zoals containers nog met economisch verlies in verschillende lager geladen schepen vervoerd kan worden, is dit **helemaal onmogelijk voor ondeelbare stukken en project cargo**. Voorbeelden hiervan zijn transport van onderdelen voor windmolens uit Hoboken en Roermond, of in Oostende te behandelen biersilo's uit Menen, **beiden projecten die op de brughoogte van de Oude Spoorbrug Waggelwater afgesprongen zijn**.*

*De hoogte op het traject wordt op dit ogenblik immers beperkt door de Oude Spoorbrug Waggelwater met een toegelaten hoogte van 5,20 meter (vrije hoogte 5,50 meter). Deze hoogte is voldoende voor schepen geladen met 2 lagen containers, maar **voor schepen met 3 lagen containers is minimaal 7,00 meter vrije hoogte nodig**.*

*Na de Oude Spoorbrug Waggelwater is in orde van hoogte de **eerstvolgende brug de Voetgangersbrug Stalhille, met een toegelaten hoogte van 7,10 meter**, hoog genoeg om 3 lagen containers toe te laten. Deze opwaardering door de gedeeltelijke afbraak van de Oude Waggelwaterbrug laat **trafiek tussen de Haven van Oostende en Port of Bruges Antwerp toe met Klasse Va schepen geladen tot 7,10 meter hoog toe**, maar eveneens **trafiek vanuit North Sea Port en het achterland richting de Haven van Oostende met (kleine) Klasse IV schepen geladen tot net geen 7 meter hoog**.*



Aansluitend stipte De Vlaamse Waterweg nog een ander veiligheidsrisico aan als verwees ze naar de raakvlakken met het klimaatbeleid (dat Brugge via haar Klimaatplan ook reeds expliciet onderschreef)

*Het Kanaal Gent – Oostende, vak Brugge – Oostende is een vaarweg op de bovengrens van een krap tot normaal profiel (3 tot 4 maal de breedte van het maatgevende schip). Iedere engte, iedere **beperking tot een enkelstrooksprofiel betekent minstens oponthoud en een verhoogd risico tot aanvaringen**. Met uitzondering van de beweegbare bruggen op het traject (waar kruisend verkeer sowieso niet toegelaten is), zijn alle bruggen op maat van het kanaal gebouwd, en zorgen ze niet voor extra hinder of gevaar. De Oude Spoorbrug Waggelwater is hier een uitzondering op.*

*Het wegnemen van de middenpijler zou betekenen dat ook het vaarvenster onder de voor de overblijvende Waggelwaterbruggen (Waggelwaterbrug - N339 en Nieuwe Spoorbrug Waggelwater) in overeenstemming met de Richtlijnen Vaarwegen is. **De locatie is dan voor de huidige scheepvaart niet langer een knelpunt op in betrekking tot het profiel** geldig op het Kanaal Gent – Oostende, vak Brugge – Oostende.*

*Er zijn niet alleen voor de trafiek op zich voordelen aan de gedeeltelijke afbraak van de Oude Spoorbrug Waggelwater verbonden. Een verbetering van de vaarcondities met daardoor een verhoging van de verscheepte tonnen over het water, heeft **ontegensprekelijk invloed niet enkel op de scheepvaart veiligheid, maar ook op het nastreven van de klimaatdoelstellingen, en het afbouwen van zwaar transport over de weg**. Maar terwijl het genereren van meer transport over het water, zeker voor Brugge, lijkt te leiden tot een verzwaring van de problematiek van de bruggen en hun spertijden, heeft de gedeeltelijke afbraak van de Oude Spoorbrug Waggelwater juist als positief effect dat er **minder schepen gebruikt kunnen worden om dezelfde tonnages te verschepen** (dit vooral wanneer het gaat over het verschepen van containers, wat door beide havens als belangrijk geacht wordt).*

1.2 Afbraak van een in onbruik geraakte spoorbrug

Een tweede doelstelling was de afbraak van de spoorbrug. Sinds 2010 is de brug niet meer in gebruik voor Infrabel dankzij de realisatie van een nieuwe brug naast de historische brug. Gelet op het in onbruik zijnde van de brug én gelet op de veiligheidsrisico's die de brug thans vormt wenst Infrabel deze brug uit haar actief beheersprogramma te halen en alzo de brug te slopen. Ondergeschikt kan opgemerkt worden dat recent (winter 2022 – 2023) ook vastgesteld werd dat brugaanhorigheden als de ruimte voor het voormalige draaimechanisme als slaapruijme gebruikt worden voor daklozen.

Weliswaar is 1° de brug reeds gedurende een ruime halve eeuw geïmmobiliseerd door de aanbouw van een nieuwe spoorwegbrug alsook en in bijzonder de aanleg van de wegbrug voor de Waggelwaterstraat en 2° is de brug niet als beschermd erfgoedobject erkent, wel is deze vastgesteld als bouwkundig erfgoed gevat in de Inventaris (2009), dit maakt dat in 2015 bij een initiële sloopaanvraag de gemeentelijke omgevingsambtenaar volgend ongunstig advies uitbracht :

Ongunstig voor de sloop van de Waggelwaterbrug gelet op

- De ontwikkelingen in de directe omgeving. De brug kan mogelijk een nieuwe bestemming krijgen, voornamelijk voor voetgangers en fietsverkeer.

- Het ongunstig advies van DME: de erfgoedwaarde van de brug is te groot om over te gaan tot sloop.

- Het advies van de Mobiliteitscel: de brug kan nog een functie vervullen in het kader van een fiets/voetgangersverbinding over het kanaal. Deze piste dient verder te worden onderzocht.

Er dienen nieuwe gesprekken te worden opgestart tussen Infrabel, Stad Brugge, Onroerend Erfgoed en Waterwegen en Zeekanal. Hierbij dient een mogelijke herbestemming te worden besproken.

Voorstel aan het college:

Het verslag van de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar bijtreden en het dossier met een ongunstig advies overmaken aan Ruimte Vlaanderen.

Meegeven dat er nieuwe gesprekken moeten worden opgestart tussen de verschillende betrokken partijen in het kader van een mogelijke herbestemming van de spoorwegbrug

Niet alleen trok Infrabel de aanvraag in, ook werd een dialoog geïnitieerd om een mogelijke herbestemming te onderzoeken. De afspraak werd gemaakt dat het stadsbestuur een haalbaarheidsonderzoek zou initiëren wat in concreto vertaald werd in een studieopdracht die gegund werd aan Arcadis.

1.2.1 Onderzoek herbestemming (1) haalbaarheidsonderzoek

We verwijzen naar de integrale studie in bijlage. Hieronder volgt een beknopte samenvatting.

Er werden via ontwerp onderzoek diverse scenario's gedestilleerd :

- De verwijdering van het brugdek
- De verwijdering van de integraal brug
- De realisatie van een nieuwe brug
- De renovatie van de brug (in casu de landhoofden) met weliswaar een verwijdering van het brugdek
- Het behoud en de renovatie van de brug
- De renovatie en de ophoging van de volledige brug boven de bestaande landhoofden (met 2 variantes)
- De renovatie van de landhoofden en een nieuw verhoogd fietsersdek

Merk op : ook naar de aantakking van een te herbestemmen brug op de bestaande wegenis met o.m. de noodzaak tot inrichting van hellingbanen e.d.m. werd ontwerp onderzoek verricht én dit voor zowel de zijde Houtkaai als de zijde Steenkaai.

Deze werden vervolgens vanuit diverse invalshoeken (erfgoed, mobiliteit, vaarvenster, kostprijs) geëvalueerd. Door het studie bureau werd geconcludeerd dat

Scenario 5 scoort het best. Op gebied van erfgoed, kostprijs en mobiliteit scoort dit scenario goed. De doorvaarhoogte wordt echter niet aangepast zodat klasse Va schepen niet kunnen passeren.

Scenario's 1, 2 en 4 zijn financieel interessant maar hebben op gebied van mobiliteit weinig voordeel. Het brugdek wordt immers afgebroken waardoor de brug gedeeltelijk verdwijnt en er geen fietsverbinding wordt gerealiseerd.

Scenario 3 is duur en scoort op gebied van erfgoedwaarde slecht. De volledige brug wordt immers afgebroken.

Bij scenario 6a wordt de brug opgehoogd maar blijft de doorvaarhoogte aan één zijde van de pijler onvoldoende.

Scenario 7b gaat uit van een grote investering om voldoende doorvaarhoogte te creëren. Daarbij wordt de erfgoedwaarde door de ophoging en het vervangen het brugdek aangetast.

	ERFGOEDWAARDE	MOBILITEIT	VAARVENSTER	KOSTPRIJS	TOTAAL
scenario 1 verwijdering brugdek	- verwijdering brugdek, behoud landhoofden, geen restauratie	-- geen fietsverbinding	++ voldoende doorvaarhoogte, geen middenpijler	++ 131.890 €	+
scenario 2 verwijdering brug	-- volledige verwijdering	-- geen fietsverbinding	++ voldoende doorvaarhoogte, geen middenpijler	++ 649.770 €	0
scenario 3 nieuwe brug	-- volledige verwijdering	++ nieuwe fietsverbinding	++ voldoende doorvaarhoogte, geen middenpijler	- 7.049.460 €	+
scenario 4 verwijdering brugdek, restauratie landhoofden	- verwijdering brugdek, behoud en restauratie landhoofden	-- geen fietsverbinding	++ voldoende doorvaarhoogte, geen middenpijler	++ 1.606.880 €	+
scenario 5 volledig behoud brug, omvorming tot fietsbrug	++ volledig behoud en restauratie brug	++ nieuwe fietsverbinding	-- onvoldoende doorvaarhoogte, behoud middenpijler	+ 4.968.260 €	+++
scenario 6a/b ophoging brug	+ onjuiste verhoudingen landhoofd door ophoging met 2,25m	++ nieuwe fietsverbinding	-- onvoldoende doorvaarhoogte, behoud middenpijler	-- 7.878.915 €	-
scenario 7b ophogen landhoofden en plat brugdek	- vervanging brugdek, onjuiste verhoudingen landhoofd door ophoging	++ nieuwe fietsverbinding	++ voldoende doorvaarhoogte, geen middenpijler	-- 7.886.296 €	+

De conclusie van het rapport werd echter niet onderschreven door alle partners. Zo herhaalde De Vlaamse Waterweg haar standpunt dat het actuele nautische knelpunt te remediëren is. Er werd daarom afgesproken dat een netwerkanalyse zou uitgevoerd worden teneinde de potentiële verkeersplanologische en also ook deze potentieel bijkomende maatschappelijke baten van een herbestemming in kaart te brengen. Deze opdracht werd als addendum aan de opdracht ook gegund aan Arcadis in 2019. We citeren uit het collegestandpunt (artikel 3) als ingenomen dd 25 10 2019 :

De studie moet aantonen of deze brug als fiets- en voetgangersbrug een bijzondere meerwaarde heeft en van groot belang zal zijn. Daarbij moet in het bijzonder rekening worden gehouden met de nieuwe fietsersbrug die gerealiseerd werd naast de N31-A11.

De studie moet tevens duidelijk maken wanneer schepen klasse VA op dit kanaal zullen varen, gelet op de langzame vorderingen in het dossier stadsvaart.

Het College van Burgemeester en Schepenen zal na voorlegging van de studie een principiële stelling innemen of er voor dergelijk project tussen de 4 en de 8 miljoen euro beschikbaar kan gemaakt worden.

1.2.2 Onderzoek herbestemming (2) netwerkanalyse

We verwijzen naar de integrale studie in bijlage.

We citeren uit de conclusie :

Op macroschaal kan de Spoorwegroute een mooie aanvulling zijn op het reeds bestaande net. Een belangrijke vaststelling is dat de Waggelwaterbrug zonder een Spoorfietsroute parallel met het spoor op deze schaal geen meerwaarde is in het Brugse fietsnetwerk.

De analyse op mesoschaal toont dat de omvorming van de Waggelwaterbrug tot fiets- en voetgangersbrug een belangrijke rol kan spelen in het functioneren van het bestaande netwerk. Vooral voor de verplaatsing tussen het station en AZ Sint-Jan is de Waggelwaterbrug de laatste missing link. In tegenstelling tot de macroschaal hangt de betekenis van de Waggelwaterbrug niet af van de realisatie van de Spoorwegfietsroute parallel aan het spoor.

Net als op de macroschaal, is deze Spoorfietsroute ook op mesoschaal eerder ‘nice to have’ als aanvulling op het bestaande fietsnetwerk.

Op de microschaal is de eventuele omvorming van de oude spoorwegbrug naar fiets- en voetgangersbrug een waardevolle aanvulling op het reeds bestaande netwerk. We zien in de route over de Waggelwaterbrug sterke positieve punten naar het meer conflictvrij, veiliger en aangenamer gebruik.

Door de dienst Mobiliteit werd op basis van het rapport geconcludeerd dat een herbestemming van de brug voor fietsers en voetgangers dan ook eerder als een “nice to have” dan als een “must have” bestempeld kan worden. Dit ligt ook in het verlengde van de Visienota FR30 – de Brugse Stadsfietsroute die zowel vanuit een analyse van het verkeersmodel (en alzo de potenties van zo’n soortgelijk traject) als – daarop voortbouwend – vanuit de roadmap FR30 een herbestemming niet weerhield als actie om het Brugse fietsnetwerk te versterken.

Het college volgde de dienst Mobiliteit (quote collegebesluit 2020_CBS_01542) :

De meerwaarde van de Waggelwaterbrug kan bijgevolg niet enkel vanuit mobiliteitsoogpunt geëvalueerd worden.

De netwerkanalyse en de haalbaarheidsstudie, waarbij criteria inzake o.m. erfgoed – scheepvaart – budget in de spreekwoordelijke weegschaal liggen, wijzen uit dat dé oplossing nog niet gevonden is. Het onderzoek reikt – zo concluderen het stadsbestuur en De Vlaamse Waterweg op het bilateraal overleg dd. 08 06 2020 – wel elementen aan die de kiem dragen van een win-win.

De analogie kan gemaakt worden met de Pont des Trouis (Doornik) waar i.k.v. Seine-Schelde een aanpassing plaatsvond met respect voor de erfgoedkwaliteiten. Het stadsbestuur staat niet weigerachtig tegen een pragmatische benadering waarbij gezocht wordt naar een nautische oplossing met respect voor de meest waardevolle erfgoedcomponenten. Een (recreatief) medegebruik kan een extra toegevoegde waarde betekenen. Het stadsbestuur stemt in op de vraag van De Vlaamse Waterweg om deze oefening te trekken waarbij ook een budgettaire doorvertaling kan gebeuren.

1.2.3 Addendum : onderzoek (randvoorwaarden) spoorfietsroute

Weliswaar niet in detail uitgewerkt, aan te stippen is dat bij een alsnog weerhouden van de herbestemming van de brug ook naast de (dure) hellingbanen – zie netwerkanalyse – de “spoorfietsroute” een noodzaak zal zijn. Uit de dialoog met Infrabel zijn wel randvoorwaarden af te leiden vanuit hun standaard voorwaarden voor de aanleg van fietspaden langs het spoor (quote verslag van een overleg tussen Arcadis en Infrabel dd 08 04 2016):

- *Het fietspad (incl. afsluiting) bevindt zich op minstens 4,5 m van de dichtste spoorstaaf en op minstens 1,50 m van elke vaste installatie van Infrabel (bovenleidingspaal, keten, kabelsleuven, trekputten, ...). Indien het fietspad aangelegd wordt in ophoging/ afgraving zijn voorgaande maten geldend voor de voet/kruin of de voorzijde van de grondkerende constructie van het talud.*
- *De afwatering van het fietspad mag niet naar het spoor toe gaan.*
- *Tussen het fietspad en het spoorwegdomein moet een materiële afscheiding gerealiseerd worden, hetzij een open gracht, hetzij een draadafsluiting van minstens 1,50 m hoogte.*
- *Het fietspad moet toegankelijk zijn voor lichte autovoertuigen en onderhoudstuigen van de NMBS-groep, alsook voor de nooddiensten. Infrabel is bereid om af te wijken van deze bepaling voor een te realiseren fietsbrug op voorwaarde dat de toegang voor autovoertuigen op de brug ook materiaal onmogelijk is gemaakt.*

- *Indien het fietspad (deels) op Infrabelterrein aangelegd wordt, zal hiervoor een bezettingscontract opgesteld worden door Infrabel en moet een bijdrage aangerekend worden. Voor de start van de werken moet de zone vrijgemaakt worden van kabels en leidingen van de NMBS-groep, dit op kosten van de aanvrager.*
- *Bij aanleg van het fietspad en bij later onderhoud moet de aanvrager de nodige maatregelen nemen met betrekking tot de instandhouding van de spoorweginfrastructuur en de veiligheid van het spoorverkeer. Bomen die te dicht bij het fietspad staan of een bedreiging vormen voor de veiligheid van het treinverkeer worden door de aanvrager gesnoeid of omgehakt. Het onderhoud en rein houden van het fietspad, inclusief de aangelegen gronden die openbaar toegankelijk zijn, is de verantwoordelijkheid van de bezetter. De bezetter is verantwoordelijk voor de afwerking en onderhoud van bermen, grachten en begroeiing, ook naar de zijde van de aangelanden toe, op een afstand van minstens 4,5 m vanaf de boordsteen/grens van het fietspad, tenzij daarvan in de bezettingsovereenkomst wordt afgeweken, zolang het bezettingscontract loopt Wanneer het fietspad langsheen een talud (spoor in ophoging) voorzien wordt staat de bezetter in voor het onderhoud van het talud tot aan de afsluiting. (De afsluiting vormt de afscheiding tussen het openbaar toegankelijk domein en het spoordomein. Alle restgronden van Infrabel tussen het fietspad en de aangelanden worden in bezetting genomen en moeten onderhouden door de aanvrager . De aanvrager staat eveneens in voor het verwijderen van het zwerfvuil.*

Het is triviaal dat dergelijke eisen ook een budgettaire impact zal hebben wat de kosten-baten-overweging vanuit een verkeerskundig perspectief nog negatiever doet uitslaan. Ook dit element droeg bij aan hogere reflectie vanuit dienst mobiliteit én het college.

1.2.4 Onderzoek herbesteding (2) dialoog met de Dienst Monumentenzorg

Gedurende de diverse stappen werd ook de dienst Monumentenzorg (Cluster Omgeving, stadsbestuur Brugge) nauw betrokken waar er ook een consensus groeide voor een afbraak van de eigenlijke brug.

Zo gaf op 29 november 2016 de dienst aan Arcadis een reflectie naar een mogelijks compromis (quote Haalbaarheidsstudie) :

Compromis: opgeven en verwijderen van de draaibare, metalen brug mits behoud en restauratie van beide landhoofden, wachthuisjes, balustrades en de pijler in het water. De dienst Monumentenzorg geeft aan dat ook in dat geval de middenpijler moet behouden blijven. Het verkeer op het water is dermate beperkt dat de vraag voor het slopen van de pijler overdreven is. Dit compromis dient gepaard te gaan met een zinvolle herbesteding tot bv. fietsers- en voetgangersbrug

Op basis van de netwerkanalyse (zie vorig) bleek echter dat dergelijke herbesteding niet te weerhouden was en bracht de dienst op 23 06 2020 een nieuw advies waarbij naast een reflectie naar het voortraject ook vooruitgeblikt werd vanuit de kennisname op het niet-weerhouden als zachte verbinding en derhalve het niet-weerhouden van het behoud van de metalen brug :

[...] De maximale toegeving die de Dienst Monumentenzorg wenst te doen is het geheel of gedeeltelijk opofferen (=verwijderen) van de metalen draaibrug. Gelet op de grote kwaliteit en de detaillering van de metalen draaibrug is het verlies nog steeds erg groot en betreurenswaardig. De overige delen (brughoofden, pijler, bedieningsgebouwtjes,...) zijn voor de Dienst Monumentenzorg absoluut te behouden/restaureren, inclusief alle originele elementen (leuningen, schrijnwerk,...). Op die manier kan de vrije doorgangshoogte vergroot worden. De Dienst Monumentenzorg wenst niet in te gaan op de vraag tot het verwijderen van de pijler. De Dienst Monumentenzorg wenst nogmaals te herhalen dat deze toegeving enkel mogelijk is in het geval van een duidelijke toekomstvisie en herbesteding van de resterende delen van de brug.

Voor meer info verwijzen we naar de dossierstukken in bijlage.

1.3 Realisatie van een voetgangerspasserelle – Visie op de landhoofden

Vanuit de diverse onderzoeken en gesprekken groeit kortom in 2020 een consensus tussen de diverse gesprekspartners waarbij de metalen brug verwijderd zou kunnen worden doch waarbij vanuit een erfgoed-reflex wél een herbestemming – een visie op de landhoofden als noodzakelijk werd bestempeld. Een *window of opportunity* diende zich aan door een synergie met de Visienota FR30 én het wijkmobiliteitsplan Christus-Koning dat parallel getrokken wordt door de dienst Mobiliteit en waaruit een synergie mobiliteit – erfgoed blijkt.

1.3.1 Visievorming 1° FR30 en 2° Wijkmobiliteitsplan Christus-Koning

Op **macro-niveau** wordt vanuit het Europese Horizon 2020 project ‘Handshake’ een nieuwe visie op het bovenlokale fietsnetwerk geponeerd. Onder het motto *“less speed more city”* wordt vanuit o.m. ontwerpend onderzoek die zich buigt over de vraag hoe fietssnelwegen te integreren zijn in het Brugse stedelijke weefsel en dit voortbouwend op een analyse van het verkeersmodel Brugge de FR30 – de Brugse Stadsfietsroute uitgevoerd. Als segmenten worden zowel de Houtkaai als de Maria Van Bourgondiëlaan geselecteerd wat maakt dat het kruispunt tussen deze twee straten een knooppunt wordt binnen de FR30 waarbij bovenal ook de Waggelwaterbruggen aangeduid worden als overgangszone tussen de F30 (fietssnelweg Brugge – Oostende) en de FR30.

De studie poneert ook reeds een visie op de Houtkaai (quote publicatie) :

Aan de noordrand van het stadscentrum ligt de Houtkaai, een rustige straat die verbeterd kan worden door meer ruimte te maken voor wandelen en fietsen. Door gemotoriseerd verkeer terug te dringen, het bestaande fietspad om te vormen tot een bredere promenade en de rijbaan om te vormen tot een fietsstraat, zou de Houtkaai niet alleen een aangenamere straat kunnen worden, maar zou ook het streven van het stadsbestuur naar minder snelheid en meer stedelijke kwaliteiten zichtbaar worden.



Op **meso-niveau** wordt in 2019 – 2020 ook de basis gelegd aan een wijkmobiliteitsplan voor Christus-Koning waarbij vanuit meldingen van sluipverkeer een herkomst/bestemmingsonderzoek aanleiding geeft op een bijkomende analyse en alzo visievorming op de Houtkaai.

We citeren het collegebesluit 2020_CBS_01694

Vanuit een reflectie op het verkeersonderzoek en in bijzonder het herkomst-bestemmingsonderzoek dat aangaf dat er sprake is van doorgaand verkeer dat - omwille van een routing doorheen woonstraten en een schoolomgeving - als ongewenst bestempeld kan worden, worden volgende acties weerhouden :

- *ter hoogte van de Waggelwaterbruggen zal het fietspad (fietsnelweg) doorgetrokken worden tot voorbij het kruispunt Waggelwaterstraat, dit noodzaakt tot het brengen van het gemotoriseerd verkeer op 1 rijvak wat een alternerend rijden (lichtegengereld) noodzaakt wat als een zachte filter zal werken die de bereikbaarheid van de woonwijk garandeert maar die terzelfdertijd sterk ontradend zal werken voor sluipverkeer - de dienst Mobiliteit zal i.k.v. het studiebestek "Fietsfonds" nadere uitwerking geven aan dit concept (cfr. dossier GR_2020_00105) en koppelt hierover terug naar het college*
- *ter hoogte van de Scheepsdalebrug zal, ook omwille van de slechte zichtbaarheid van fietsers (omwille van brugconstructie) door autobestuurders (en aldus omwille van de verkeersveiligheid, een harde knip gerealiseerd worden voor het gemotoriseerd verkeer - de dienst Mobiliteit zal i.s.m. de lokale politie, Cluster Openbaar Domein, De Vlaamse Waterweg en AWV een draaiboek uitwerken om deze knip in te voeren.*

1.3.2 Detailuitwerking Unieke Verantwoordingsnota Houtkaai

In opvolging van deze dubbele zienswijze schrijft het college vervolgens een studiebestek uit over de Houtkaai. Het studiebureau Vectris, dat ook betrokken was bij de studie FR30, rijft deze opdracht binnen. We citeren uit de gunningsbeslissing

Het college gunt het studiebestek Fietsfonds perceel 5 'Houtkaai' aan studiebureau Vectris cvba [...] Bijkomend wordt aan het studiebureau opgedragen om ook het scenario 'filter zonder verkeerslichten' te onderzoeken.

In de marge, anticipatief op een beslissing ten gronde en ten bewijze van het engagement van het stadsbestuur voor een structurele verankering van een toekomstvisie, kan bij dit besluit ook artikel 2 geciteerd worden :

Het college stemt principieel in met de vraag vanuit De Vlaamse Waterweg tot overname beheer van de wegwegenis Houtkaai (tussen kruispunt Waggelwaterstraat en kruispunt Scheepsdalelaan - exclusief kruispuntvlakken want behorend tot AWV; ook de aanhorigheden aan de waterloop worden uitgesloten en blijven onder beheer De Vlaamse Waterweg). De Cluster Openbaar Domein volgt dit op.

De studie wordt vervolgens op 25 05 2021 goedgekeurd in het college waarbij ook een visie op de Waggelwaterbrug(gen) wordt afgeklopt. We citeren uit het collegebesluit 2021_CBS_00852 die als een synopsis van de Unieke VerantwoordingsNota beschouwd kan worden:

- *als ruimtelijk concepten werd o.m. volgend geponeerd:*
 - o *de site als ruimtelijke knoop tussen de wijk Christus-Koning en het Waggelwaterbos (die de potentie heeft om samen met het Visartpark de tweede groene long van de wijk te worden).*
 - o *de historische brug als monument - beeldrager en als rustpunt en zelfs balkon op het Kanaal.*
- *als verkeerskundig concept werd o.m. vertrokken vanuit de vaststelling dat de Houtkaai ter hoogte van de Waggelwaterbruggen te kenmerken is als:*
 - o *de overgang tussen de fietsnelweg F30 en de stadsfietsroute FR30.*
 - o *de overgang naar bebouwde kom.*

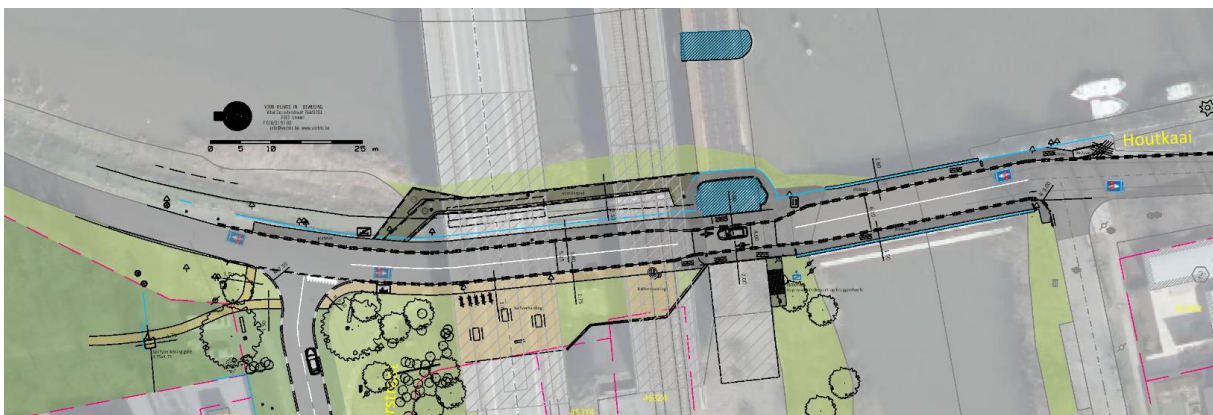
Op de vraag vanuit het college of een verkeerslicht is te voorzien als filter kwam vanuit beide analyse een negatieve beoordeling:

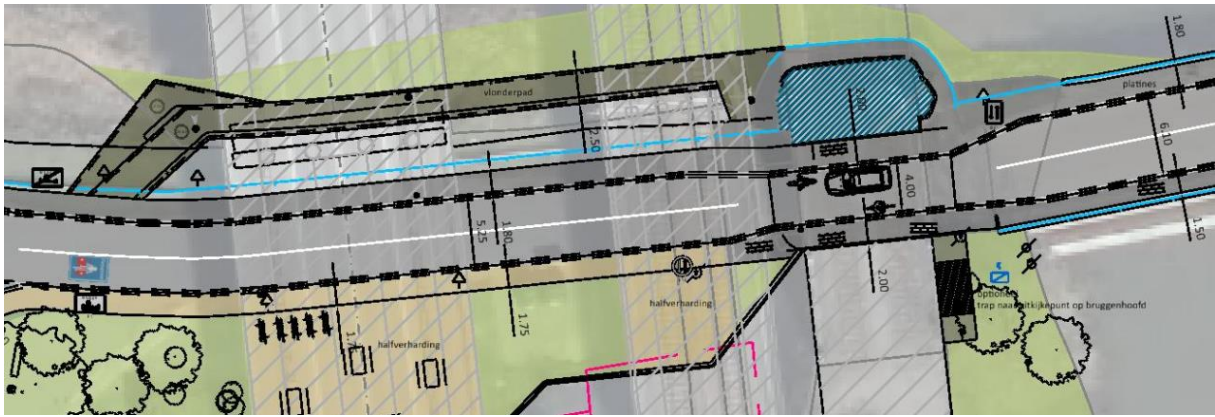
- ruimtelijk zou een VRI immers de plek als verkeersruimte vorm gegeven worden en zou kortom de genius locus (spoorbrug, relatie met het water en het bos, ...) teniet gedaan worden.
- verkeerskundig is een VRI niet te motiveren daar uit zowel een detailanalyse van het Herkomst/Bestemming-onderzoek als uit een sneeuwobservatie te verdedigen is dat een klassieke voorrangregeling te hanteren is (waarbij er een beperkte en aldus verdedigbare kans op kruisend verkeer is), i.f.v. de bescherming van de woonwijk wordt de rijrichting in voorrang stad/wijkuitwaarts gesitueerd.

Vanuit deze analyse werd [...] een concept uitgewerkt met volgende bouwstenen:

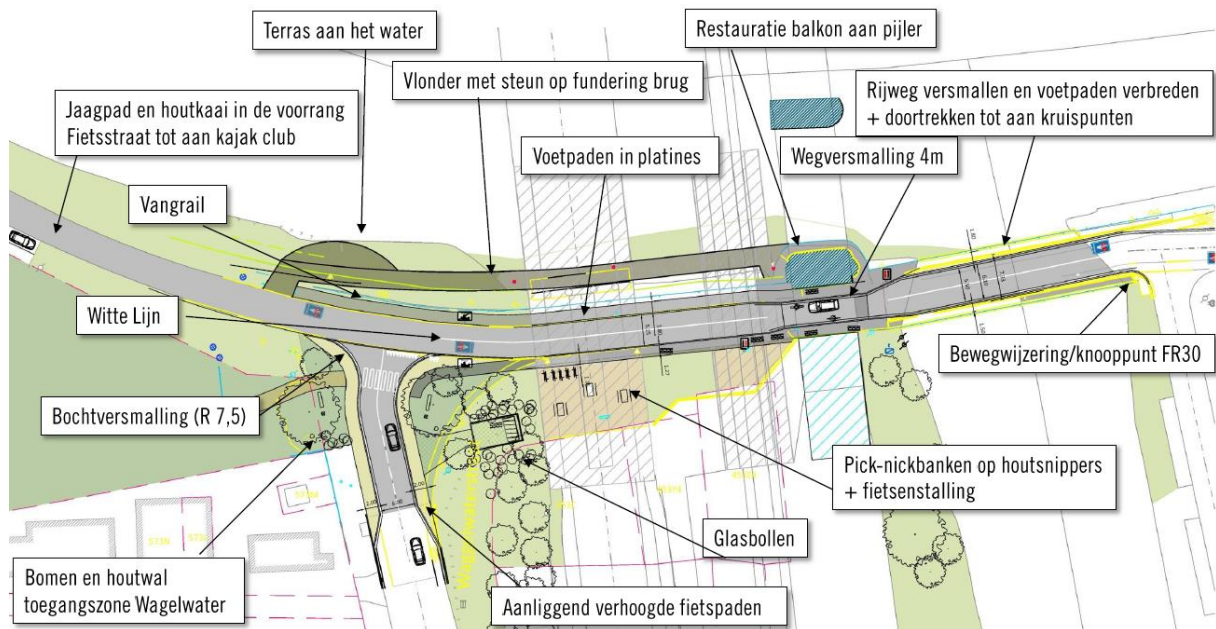
- t.h.v. de historische spooronderdoorgang wordt de rijweg symmetrisch versmald tot 4m.
- de voetgangers worden uit de versmalling gebracht door een herstel van de historische passerelle onder de spoorwegbrug, deze is als vlonderpad door te trekken tot voorbij het kruispunt met de Kleine Waggelwaterstraat, hierdoor ontstaat ook een balkon op het Kanaal.
- de Houtkaai krijgt het statuut als fietsstraat (cfr visie FR30) waarbij deze fietsstraat door te trekken is tot voorbij het kruispunt met de Kleine Waggelwaterstraat waardoor de fietsas F30/FR30 wordt benadrukt.
- het kruispunt met de kleine Waggelwaterstraat wordt ingesnoerd, waarbij de fietsstraat Houtkaai in de voorrang wordt gebracht als waarbij in het ontwerp van het ingesnoerde kruispunt ook een toegankelijke toegangspoort op het Waggelwaterbos is uit te werken (i.s.m. ANB).
- de kleine Waggelwaterstraat wordt ook gedownscaled vanaf het tankstation, zodat de Houtkaai en bij uitbreiding de woonwijk Christus-Koning zich aankondigt, dit wordt vergezeld van een snelheidsreductie tot 50 km/u.
- flankerend worden de glasbollen, die thans staan langsheen de Houtkaai, verplaatst naar de kleine Waggelwaterstraat, dit schept kansen om onder de 'nieuwe' Waggelwaterbruggen (N31 en spoorlijn) een rustzone voor fietsers te realiseren.

Gevisualiseerd in een overzichtsplan (boven) met zoom op het segment t.h.v. de bruggen (onder) :





Wordt ingezoomd op de projectonderdelen (quote PPT getoond tijdens een werkgroep) :



Of hoe kortom het bruggenhoofd een opwaardering krijgt :

- verkeerskundig en ruimtelijk als poort op de wijk Christus-Koning
- verkeerskundig fungeert de onderdoorgang bovendien als filter voor het gemotoriseerd verkeer
- toeristisch-recreatief wordt de passerelle rondom het landhoofd (thans deels ingestort) in ere hersteld en zal deze fungeren als
 - o een voetgangersverbinding – voortlopend in een vlonderpad – tussen de woonwijk en het Wagelwaterbos
 - o een balkon met zicht op de ringvaart enerzijds als anderzijds op de aanvang van het historische kanaal Brugge – Oostende (vandaar dat ook onder de Wagelstraat-brug een zone voor pic-nic en fietsenstallingen wordt voorzien zodat dit ook een nieuwe stop voor fietsers kan worden)



In de UVN werd ook een visie uitgewerkt op de vlonder, deze kan immers (buiten de eigenlijke vaarweg) in de oeverzone gesitueerd worden :

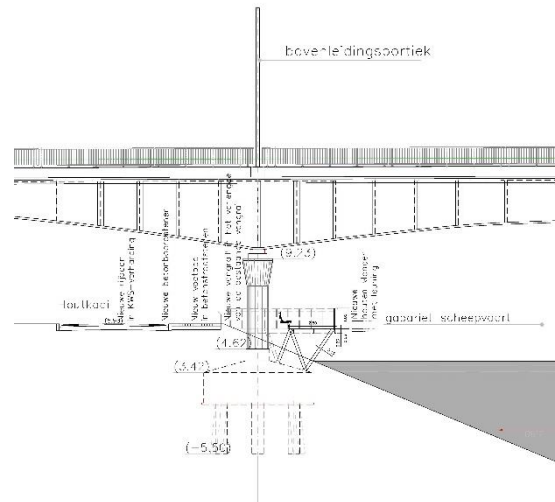


Waarbij volgend als referentiebeeld voor het vlonderpad (foto uit Mechelen) werd geponeerd :



Waarbij vanuit het Studiebureau volgend concept werd aangereikt voor de realisatie van deze vlonder

traditionele vlonder



Volledigheidshalve kan ook gewezen worden op de afgeklopte visievorming inzake de Houtkaai

De studie bevestigt kortom de visievorming uit de FR30 Stadsfietsroute welke voorstelt (omwille van in bijzonder de ondermaatsheid van het huidige fietspad alsook omwille van de conflicten fietser-fietser & fietser-voetganger) om de Houtkaai in te richten als fietsstraat. Hierdoor kan het bestaande fietspad getransformeerd worden in een voetpad wat een versterking van de Vestenroute (wandelaars, joggers, ea) zal betekenen. Het stadsbestuur geeft dan ook haar goedkeuring aan de selectie van de Houtstraat als fietsstraat.

1.3.3 Stand van zaken UVN Houtkaai

Voorliggende aanvraag behelst niet de realisatie van de visievorming op de eigenlijke Houtkaai i.c. de rijweg en het aanpalende voetpad, wél de realisatie van de vlonder die aantakt op de restaureren passerelle omheen het westelijke landhoofd.



In de tweede helft van 2022 werden immers reeds volgende acties uitgevoerd door het stadsbestuur Brugge :

- de transformatie van de Houtkaai tot fietsstraat (waarbij het fietspad getransformeerd werd in een voetpad)
- het doortrekken van de voetpadzone onder de bruggen tot aan de toegang tot het Waggelwaterbrug, hierbij zal de voetpadzone onder de historische Waggelwaterbrug ook fungeren als
 - zachte filter, immers zo wordt een versmalling van de rijbaan gecreëerd waarbij wijkuitwaarts verkeer in de voorrang zit (foto september 2022, werk nog in uitvoering)



- fysieke afscherming van de rijbaan tot de wand van de spooronderdoorgang en in bijzonder de lagere boog
- het insnoeren van het kruispuntvlak Waggelwaterstraat x Houtkaai wat als poorteffect in nadering van de woonwijk Christus-Koning bestempeld kan worden.

In de zomer 2023 werd vervolgens i.k.v. een PCV-dossier dat het stadsbestuur initieerde bij het Agentschap Wegen en Verkeer de knip van de Houtkaai aan de Scheepsdalaan definitief ingericht door een aanpassing van de fietsers- en voetgangersoversteek. Dit was ook het sluitstuk van de integrale omvorming van de Houtkaai tot fietsstraat zoals ook bevat in de Visienota FR30 'de Brugse Stadsfietsroute'.

1.4 Slotreflectie inzake de middenpijler – inzake de motivatie van de sloop brug

Zoals blijkt uit de reconstructie werd tijdens het onderzoeksproces geen visie ontwikkeld op een behoud van de middenpijler. Zo is deze geen essentieel onderdeel van de passerelle die in de UVN Houtkaai naar voor geschoven werd. Er werd kortom geen visievorming naar herbestemming ontwikkeld.

Bovendien blijven Infrabel en in bijzonder De Vlaamse Waterweg hun standpunt herhalen om omwille van nautische knelpunten (zoals hoger omstandig geduid) deze middenpijler te verwijderen. Dit werd ook bevestigd op o.m. het bilateraal overleg tussen het stadsbestuur en De Vlaamse Waterweg op 28 juni 2022, quote :

DVW heeft op 4 juli een overleg met Infrabel over deze en andere spoorbruggen. Het belang van het verwijderen van de brug en middenpijler werd bij een recent overleg met de haven Oostende bevestigd. Een synopsis van dit overleg zal bevat worden in de pre-ambule van de SWO die DVW opmaakt ter motivatie van het wegwerken van dit pijnpunt en die aan het stadsbestuur overgemaakt zal worden.

Inzake die referentie naar de haven Oostende werd op het overleg (doch niet bevat in het verslag) o.m. gewezen naar de ambitie van de haven om verdere groei in de blauwe cluster na te streven. Zo wordt het platform van REBO (Renewable Energy Base Ostend) versterkt waardoor meer traffic van windturbines wordt verwacht. Of hoe de ambitie leeft om ook windturbine-onderdelen over de binnenvaart naar locaties in het ruimere hinterland te transporteren.

Bij de opmaak van het ontwerp-gemeenteraadsbesluit werd dan ook nogmaals in overleg getreden met de dienst Monumentenzorg en Erfgoed van het stadsbestuur Brugge. Hierbij werd ook instemming bereikt om ook de sloop van de middenpijler te vatten in het dossier. De motivatie is tweërlei. Primo het gegeven dat bij afbraak van het brugdek (waarover reeds consensus gerezen was) de middenpijler geen nut meer heeft en dat er kortom geen motivatie te vinden is vanuit de nieuwe context voor die pijler. Secundo het gegeven dat het omstandige onderzoek bewijst vanuit de geest van de Richtlijn "Beoordelen van sloopaanvragen van gebouwen opgenomen in de vastgestelde Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed" (15 02 2018, Agentschap Onroerend Erfgoed) een sloop van brugdek en pijler te motiveren is.

Wordt ingezoomd op een toets aan de Richtlijn

- de erfgoedwaarden werden benoemd: weliswaar zijn deze nog aanwezig, er is sprake van een zeker verlies van erfgoedwaarden door 1° de fixatie van de beweegbare brug en 2° de degradatie van de brug, in bijzonder na de buiten gebruikstelling door Infrabel
- dé aanleiding voor de sloop zijn de nautische knelpunten (toets aan klasse IV-schip), zowel de situering in een bocht – de beperkte breedte en bochtstraal van het vaarvenster als de te lage doorvaarhoogte
- tevens als afweging ten opzichte van andere belangen alsook als economische overweging is bovendien te wijzen op het omstandige haalbaarheidsonderzoek waaruit de hoge kostprijs en de beperkte maatschappelijke meerwaarde naar herbestemming bleek.

Het is wel wenselijk – zo werd bepleit (overleg 26 02 2024) – om de erfgoedwaarden voorafgaand en tijdens de sloop te documenteren. Hiervoor kan teruggevallen worden op o.m. het omstandige archiefonderzoek waarop de haalbaarheidsstudie Arcadis zich baseerde.

2 Bibliotheek

2.1 Reconstructie beslissingen vanuit het stadsbestuur

- Collegebeslissing dd 08 01 2018
2017_CBS_04349 - B-punt - Mobiliteit - opstarten haalbaarheidsstudie herbestemming Waggelwaterbrug
- Collegebeslissing dd 12 11 2018
2018_CBS_04663 - B-punt - Mobiliteit - gunning haalbaarheidsstudie Waggelwaterbrug
De overheidsopdracht wordt gegund aan Arcadis Belgium nv
- Collegebeslissing dd 25 10 2019
2019_CBS_05038 - B-punt - Mobiliteit - netwerkanalyse Waggelwaterbrug.
- Gemeenteraadsbeslissing dd 28 04 2020
2020_GR_00105 - Mobiliteit - studiebestek Fietsfonds-dossiers – goedkeuring
Perceel 5, omschrijving, quote “het doortrekken van het fietspad langsheen het Kanaal - de realisatie van een filter op de Houtkaai.”
- Collegebeslissing dd 11 05 2020 over het wijkmobiliteitsplan
2020_CBS_01694 - B-punt - Mobiliteit - wijkmobiliteitsplan Christus-Koning
- Collegebeslissing dd 07 09 2020 over de gunning van het perceel 5 Houtkaai
2020_CBS_03435 - B-punt - Mobiliteit - studiebestek Fietsfonds-dossiers - gunning perceel 5 Houtkaai
- Collegebeslissing dd 09 11 2020 over de Visienota FR30 – de Brugse Stadsfietsroute
2020_CBS_02688 - B-punt - Mobiliteit - FR30 - stadsfietsroute - goedkeuring concept
- Collegebeslissing dd 13 07 2020
2020_CBS_01542 - B-punt - Mobiliteit – Waggelwaterbrug
- Collegebeslissing d 25 05 2021
2021_CBS_00852 - B-punt - Mobiliteit - Houtkaai: visievorming op 1° x Waggelwaterbruggen,
2° x Scheepsdalelaan en 3° fietsstraat-inrichting

2.2 Studie Arcadis – Haalbaarheidsonderzoek & Netwerkanalyse

2.3 Unieke VerantwoordingsNota Houtkaai en bijlages (incl. plannenset)