



2023_CBS_10788 Bouwen van een nieuwe fiets- en voetgangersbrug over de Schelde te Gentbrugge – Ontwerpplannen - Goedkeuring

Beslissing: Goedgekeurd in besloten vergadering van 16 november 2023

Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:

Filip Watteeuw, schepen; Sofie Bracke, schepen-voorzitter
Tine Heyse, schepen; Astrid De Bruycker, schepen; Sami Souguir, schepen; Bram Van Braeckevelt, schepen; Isabelle Heyndrickx, schepen; Hafsa El-Bazioui, schepen; Evita Willaert, schepen; Rudy Coddens, schepen
Liesbet Vertriest, waarnemend adjunct-algemeendirecteur

Bevoegd: Filip Watteeuw

Juridisch kader

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

- Het Decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017, artikel 56, §3, 1°

De beslissing wordt genomen op grond van:

- Het Decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017, artikel 2.

Motivering

In het kader van het proces “Heraanleg wegen” is voorzien dat, na het voeren van overleg met de diverse diensten, aan de hand waarvan het voorontwerp en ontwerp worden opgemaakt, de plannen voor goedkeuring voorgelegd worden aan het bestuur. Op die manier kunnen, na goedkeuring, bepaalde stappen vervroegd genomen worden, zoals het opstarten van de aanvraag tot omgevingsvergunning, verspreiding van de plannen naar nutsmaatschappijen, eerste coördinatievergadering ter voorbereiding van de uitvoering, de terugkoppeling naar bewoners, ...

Oorsprong van het dossier:

In het kader van de meerwaardeprojecten voor de Scheldemeander is een fietsers- en voetgangersbrug voorzien over de Schelde die de ontbrekende verbinding vormt in de BFF-route tussen Gentbrugge en Sint-Amandsberg. Dit project wordt getrokken door De Vlaamse Waterweg, en Stad Gent treedt op als medefinancier.

Data IKZ-vergaderingen

04/02/2021: bespreking adviesvraag

03/02/2022: bespreking concept

09/06/2022: bespreking voorontwerp

Staat van de wegenis volgens WIS

Het jaagpad op de noordelijke oever van de Schelde (kant Sint-Amandsberg) en de aansluiting met de Nijverheidskaai heeft kwaliteit B.

Het jaagpad op de zuidelijke oever van de Schelde (kant Gentbrugge) heeft kwaliteit C1/C2.

Consultatie van de bevolking

Er heeft geen specifieke toelichting aan de bevolking plaatsgevonden.

Beschrijving uit te voeren werken

De brug maakt een loodrechte verbinding tussen de jaagpaden op beide zijden van de oevers, en is gesitueerd ongeveer 30m ten westen van de Scheldelaan kant Sint-Amandsberg, of ongeveer 180m ten oosten van de Jules Van Biesbroeckstraat kant Gentbrugge.

In functie van toekomstige baggerwerken op de Schelde is een vrij vaarvenster van 4.50m hoog en 8m breed noodzakelijk onder de brug, ten opzichte van een toekomstige laagwaterstand van +4mTAW. Dit geeft voor de bovenzijde van de brug een afgewerkt niveau van +9.00mTAW. Om de aansluiting op de jaagpaden (niveau +7.50mTAW) te realiseren, krijgt de brug buiten het vaarvenster een helling van 4%, om ter hoogte van de aansluiting met de jaagpaden uit te komen op +8.00mTAW. Lokaal worden de dijken opgehoogd over 25m met een helling van 2% om het resterende hoogteverschil van +7.50mTAW naar +8.00mTAW te overwinnen.

Aan de zijde van de Nijverheidskaai wordt de bestaande (steile) helling mee opgenomen in deze aanpassingen van het jaagpad, met een helling van 2,9% over 40m en 2% over 10m als resultaat. Deze aanpassingen van het lengteprofiel van de jaagpaden kunnen worden opgevangen door de helling van de taluds langs weerszijden steiler te maken. De voet van het talud kan hierbij behouden blijven, zodat er geen interferentie is met private percelen (kant Sint-Amandsberg) of het RUP Groen (kant Gentbrugge).

Voor het jaagpad kant Gentbrugge blijft de breedte van 3m behouden, behalve aan de aansluiting met de brug. Hier wordt een geleidelijke verbreding (richting Schelde) tot 6.0m toegepast, om een minimale bochtstraal van 10m voor de afdraaiende fietser te kunnen garanderen.

Het jaagpad kant Sint-Amandsberg maakt deel uit van de fietssnelweg F403. Om de kruising met de BFF-verbinding zo vlot mogelijk te laten verlopen wordt het jaagpad tussen de Nijverheidskaai en de Scheldelaan verbreed tot 4.50m. Aan de aansluiting met de brug (richting Schelde) en aan de aansluiting met de Scheldelaan (weg van de Schelde) wordt een verbreding tot 7.50m toegepast, om alle uitwisselingsbewegingen van fietsers vlot te kunnen laten verlopen.

Beide jaagpaden worden aangelegd in asfalt.

De brug zelf heeft een nuttige breedte van 4.52m tussen de borstweringen, en een totale breedte van 4.85m. De brugconstructie is opgevat als integraalbrug, die uitloopt tot de buitenste rand van het jaagpad. Dit betekent dat er geen oplegtoestellen of voegen in het brugdek voorkomen, maar wel beperkte voegen dwars op de jaagpaden die bewegingen van het brugdek volgens de as van de brug moeten toelaten.

De pijlers zijn vast verbonden met het brugdek, en zijn zeer slank om de vervormingen ten gevolge van temperatuur te kunnen volgen.

De landhoofden zijn opgevat als holle kamers op grote putfunderingen, enerzijds om inspectie

van het brugdek toe te laten, anderzijds om het dek zo te kunnen funderen dat de onderbouw de vervormingen ten gevolge van temperatuur kan volgen.

Het rijoppervlak van de brug is voorzien in opgeruwd beton (gezandstraald), dat ook uitloopt in de aansluiting op de jaagpaden.

De borstweringen van de brug zijn opgebouwd uit RVS-stijlen, met een houten handgreep. Ze hebben een hoogte van 1.20m.

Langs weerszijden van de brug is een maatregel nodig om de aanwezigheid van zwaar verkeer op de brug te verhinderen. Hiervoor wordt een vast obstakel voorzien, centraal geplaatst op het brugdek om de vrije breedte lokaal te beperken tot 2.15m. Onderhoudsvoertuigen kunnen zo de brug wel nog betreden.

Gezien de brug gelegen is in een GroenKlimaatAs, en de oevers van de Schelde biologisch waardevol tot zeer waardevol zijn, dient eventuele verlichting rekening te houden met minimale hinder voor fauna en flora. De aansluitingen van de brug met de jaagpaden zijn potentiële zones van conflicten door de vele verweven bewegingen. In het kader van de veiligheid is het aangewezen deze kruispunten uit te lichten.

Bovenstaande elementen worden gecombineerd tot het voorzien van een verlichtingselement aan weerszijden van de brug, dat enkel de kruispunten uitlicht en een vast obstakel vormt om zwaar verkeer op de brug te voorkomen.

Om bijkomend de hinder te beperken, wordt een dimregime vooropgesteld voor de verlichting.

Raming

De raming voor de werken is als volgt:

- Uitvoering van de brug: € 1.560.000
- Aanpassing van de fietssnelweg F403: € 103.150

Parkeerbalans

De bouw van de brug heeft geen impact op de parkeerbalans.

Verhardingsbalans

Het project heeft volgende verhardingsbalans tot gevolg:

	Bestaande toestand	Ontworpen toestand
Verhard	596 m ²	628 m ²
Brug		299 m ²

Toelichting van het afwateringsconcept

De jaagpaden waartussen de brug verbinding maakt wateren af via infiltratie in de naastgelegen groenzones en taluds.

De brug zelf heeft een dakprofiel. Er is aan weerszijden geen opstand of goot voorzien, zodat het water vrij van de brug kan aflopen. Om vervuiling van de onderzijde van de brug te vermijden, is een druiprand voorzien.

Toelichting van het grondverzet

Ter hoogte van de aansluiting met de brug moeten de jaagpaden 0.5m boven het niveau van de bestaande jaagpaden komen (van +7.50mTAW tot +8.00mTAW). De jaagpaden krijgen toeleidend een helling van 2%, en dienen dus 25 m voor en na de brug opgehoogd te worden.

Aan de aansluiting van het jaagpad op de Nijverheidskaai wordt de bestaande (steile) helling opgenomen in het toeleidend gedeelte, met een helling van 2,9% over 40m en 2% over 10m als resultaat. De dijk is hiervoor te herprofilieren (gedeeltelijk ophogen, gedeeltelijk afgraven).

Voor de brug zelf moeten ter hoogte van de pijlers en de landhoofden bouwputten gecreëerd worden. Voor de landhoofden is een uitgraving nodig in de dijken tot +5.20mTAW. Voor de pijlers in de waterloop dient een werkplatform te worden gecreëerd op niveau +0mTAW. Voor de fundering wordt gebruik gemaakt van valse putten, zowel voor de landhoofden als de pijlers. Deze zetten aan op niveau -6mTAW.

Na goedkeuring door het college van burgemeester en schepenen zal de omgevingsvergunningsaanvraag door de projectleider worden ingediend op het omgevingsloket namens de stad Gent, conform het subdelegatiebesluit van 30 maart 2017.

Adviezen

Deze beslissing wordt genomen rekening houdend met volgende adviezen:

Dienst Milieu en Klimaat - gunstig advies
Het advies wordt gevolgd.

Het project werd door de dienst Milieu en Klimaat reeds geadviseerd op één of meerdere IKZ-vergaderingen. We verwijzen naar de verslagen van de IKZ-vergaderingen. Het aanvraagdossier is conform deze besprekingen. Er zijn geen opmerkingen vanuit de Dienst Milieu en Klimaat.

Dienst Stadsarcheologie - gunstig advies
Het advies wordt gevolgd.

- In conclusie kan gesteld worden dat voor dit project met voorliggende oppervlakte van 628 m², GEEN archeologienota moet opgemaakt worden.

- Gezien de mogelijke archeologie-gevoelige locatie van de bruggenhoofden, is het van belang de wettelijk verplichte melding van eventuele archeologische toevalsvondsten in acht te nemen (<https://www.onroenderfgoed.be/ik-wil-een-toevalsvondst-melden>).

Bovenstaand aandachtspunt wordt meegenomen in de verdere uitwerking van het dossier.

Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning - gunstig advies
Het advies wordt gevolgd, inclusief de gestelde voorwaarden:

Er wordt voorgesteld om de leuning in RVS uit te voeren. Dit is een materiaal dat niet geselecteerd werd in IPOD III. Indien mogelijk liefst gebruik maken van andere materialen of het RVS schilderen in het stadskleur cfr advies IKZ 03/02/2022.

Lichtmasten combineren met de functie van paaltje lijkt niet zo ideaal. Plaatjes worden frequent verplaatst als ze storend zijn voor fietsers. Met dit ontwerpvoorstel zal het moeilijk zijn om achteraf het paaltje te verplaatsen of te vervangen door een meer fietsvriendelijk exemplaar.

Vademecum vergevingsgezinde wegen (VVW) deel kwetsbare weggebruikers. Paaltjes dienen opvallend en bots vriendelijk te zijn (vvw figuur 9). In welk kleur zal de lichtmast geschilderd worden? Het gedeelte tussen de leuning van een fietsbrug dient objectvrij te zijn (vvw figuur 14). De twee masten worden dus best iets verder van de brug voorzien.

Volgende schuwafstanden zijn van toepassing volgens het vademecum fietsvoorzieningen: 50 cm tot vaste obstakels zoals verlichtingspalen en 30 cm voor een paal. We verliezen hier dus 40 cm in een bocht door paaltje en lichtmast te combineren. Het lijkt wenselijk om na te gaan of de twee lichtmasten niet naast het fietspad kunnen geplaatst worden.

Het dossier wordt gunstig geadviseerd.

Bovenstaand aandachtspunt met betrekking tot de leuning in RVS zal worden meegenomen in de verdere technische uitwerking van het dossier. Bovenstaand aandachtspunt met betrekking tot de lichtmast wordt verder onderzocht in het kader van de verlichting algemeen (zie ook preadvies Groendienst). Sowieso is de bevestiging van de lichtmast zo dat deze vervangen kan worden door een fietsvriendelijker exemplaar, indien dit nodig zou blijken.

Brandweer - gunstig advies
Het advies wordt gevolgd.

De brandweer heeft geen bezwaar tegen de aanleg van een fietsbrug over de Scheldemeander Noord (Fietsbrug Paul De Ryckstraat) mits

- de ambulancevoertuigen het jaagpad aan beide zijden van de Schelde kunnen blijven op- en afrijden

- de brug fysiek niet toegankelijk is voor de zware brandweervrachtwagens

Het ontwerp voldoet aan de vermelde voorwaarden.

Dienst Monumentenzorg - gunstig advies
Het advies wordt gevolgd.

Binnen het projectgebied van de fietsersbrug bevindt zich geen erfgoed met juridisch statuut (geen beschermd monumenten, geen beschermd stads- of dorpsgezichten, geen beschermd cultuurhistorisch landschap, geen beschermd archeologische zone, geen bouwkundig erfgoed opgenomen op de vastgestelde inventaris). Daarom is er vanuit de discipline monumentenzorg geen bezwaar tegen het voorliggend ontwerp.

Groendienst - gunstig advies
Het advies wordt gevolgd, inclusief de gestelde randvoorwaarden:

Brug-ontwerp

- De technische uitwerking van de brug moet zorgen voor minimale impact op oever, talud, binnen- en buitendijkse vegetatie
 1. de oppervlakte oever die bedekt wordt door de brug moet zo minimaal mogelijk zijn, dus via rechte aansluiting zoals nu in de concepten is voorzien.
Het ontwerp voldoet aan bovenstaande voorwaarde.
 2. de bruggen moeten landen op de bestaande (trek)weg en er mag slechts minimaal bijkomende verharding worden gerealiseerd zowel voor realisatie brughoofden als aantakking op wegenis.
Het ontwerp voldoet aan bovenstaande voorwaarde.
 3. Indien niet absoluut noodzakelijk wensen we geen dijkophogingen i.f.v. verminderen hellingsgraad brug. Indien toch noodzakelijk willen we eerst technische uitwerkingen ontvangen vooraleer we de verschillende scenario's kunnen evalueren. Een eventuele dijkophoging moet gepaard gaan met natuurtechnische inrichting van de taluds.
De dijkophoging is noodzakelijk om de helling op de brug te beperken tot 4%, de maximale hellingsgraad overeenkomstig het fietsvademeccum.
De natuurtechnische inrichting van de taluds zal worden opgenomen in de verdere technische uitwerking van het dossier (concreet: bovenste 20cm van de werfzone afgraven en apart stockeren voor herbruik als afdekgrond na de werken, deze wordt niet ingezaaid)
- De noordelijke zijde van de Schelde vormt de functionele fietsverbinding; de zuidelijke zijde van de Schelde vormt de zacht recreatieve fiets- en wandelverbinding gericht op beleving. Graag visueel onderscheid tussen beiden via ontwerp.
Het ontwerp voldoet aan bovenstaande voorwaarde.
- Het type brug moet ook vertaalbaar zijn naar de andere brug die mogelijks in de toekomst zal worden aangelegd t.h.v. de Rietgracht (Gentbrugse Meersen)
Het ontwerp voldoet aan bovenstaande voorwaarde.

Verlichting

- Er komen twee grote palen in het midden van de brughoofden. Naast het feit dat deze palen esthetisch verre van ideaal zijn gepositioneerd, zal er door de hoogte van 4 m onnodig veel lichtverspreiding plaatsgrijpen. O.i. zijn er andere manieren om zwaar verkeer van de brug te houden. We zijn er ons van bewust dat 4 m hoogte al een afwijking is t.o.v. de standaardhoogte van 5 tot 6 m, maar langs groenklimaat en naast RUP groen is dit nog steeds erg hoog.
- Indien verlichting een vereiste is omwille van de veiligheid van fietsers en voetgangers, dan zijn alternatieven toch verder te onderzoeken, zoals bijv. in de reling van de brug en in elk geval enkel het brugdek te beschijnen.
- Verlichting op de brug moet absoluut vleermuisvriendelijk zijn. Door de Groendienst werd volgend richtinggevend kader uitgewerkt.

Bij groenklimaatassen die een waterloop als drager hebben (GKA 4 De Bovenschelde) moeten immers bijkomende voorzorgsmaatregelen genomen worden omdat dit belangrijke foerageergebieden voor vleermuizen zijn:

1. Als er één zijde moet verlicht worden omwille van een primaire fietsroute, moet absoluut vermeden worden de andere zijde ook te verlichten.
2. Beschijning van het wateroppervlak moet absoluut vermeden worden.
3. Fiets- en wandelbruggen over de waterloop worden niet verlicht. Indien een fiets- en wandelbrug over een waterloop dient verlicht te worden (primaire fietsroute), gebeurt dit het best in de reling van de brug (met minimale lichtverstrooiing) i.p.v. met een verlichtingspaal (grotere lichtverstrooiing)

DVW zal, naar analogie met de brug over de Tijarm te Zwijnaarde, aan INBO advies vragen met betrekking tot concept verlichting voor deze brug om nefaste gevolgen op fauna maximaal te beperken.

Bermen en ecologie

- Bermen waar geen graafwerken plaatsvinden moeten integraal gevrijwaard worden. Hiermee moet rekening gehouden worden tijdens de werfinrichting, bij stockage van grond en bij rijbewegingen. Uitgegraven grond mag niet in de bermen worden opslagen. Er zal in de verdere technische uitwerking van het dossier een werfinrichtingsplan worden opgemaakt en aan de Groendienst voorgelegd ter bespreking.
- Om de zaadbank van de bermen te behouden: de bovenste 10-15cm afgraven en apart stockeren. Nadien ook als laatste laag terug opleggen zonder in te zaaien. Dit zal worden opgenomen in de verdere technische uitwerking van het dossier.
- Idem voor de rietmatten. Die kunnen uitgesneden worden en tijdelijk dwars op de Schelde worden geplaatst om nadien terug te leggen (buiten getij, anders risico dat ze wegspoelen)
Dit zal worden opgenomen in de verdere technische uitwerking van het dossier. In het bestek zal worden opgelegd dat dit gebeurt door een (onder)aannemer die referenties van gelijkaardige werken kan voorleggen.
- De berm rechts van het pad wordt de zone waar nutsleidingen in liggen. Dit zijn waardevolle bermen. Indien hier nutsleidingen in komen te liggen, zal elke herstelling een verstoring betekenen. Als gevolg daarvan zal wordt de waarde en het potentieel van de berm ernstig gehypothekeerd. Nutsleidingen zijn dus best onder de verharding aan te leggen.
De nutsleidingen worden enkel binnen de werfzone verlegd. Voorbeeld verlegging Fluxysleiding (oranje lijn):



- Voor werken die impact hebben op de loop van de geul dient contact opgenomen te worden met INBO om de impact ervan op de vorming van slikken en schorren te beperken.
Dit zal worden opgenomen in de verdere technische uitwerking van het dossier, en kan gecombineerd worden met de vraag in verband met de verlichting.
- Er dient onderzocht te worden waar en op welke manier natuurinclusieve maatregelen genomen kunnen worden in het ontwerpprogramma voor deze brug: bv. mogelijkheden voor zwaluwen, eventueel ter hoogte van de brughoofden hulpmiddelen om fauna rond de landhoofden te laten passeren, ...
Onder de brug is een onverharde zone aanwezig tussen landhoofd en waterlijn voor passage van fauna.
Andere maatregelen zullen bekeken worden bij de verdere technische uitwerking van het dossier.

Mobiliteitsbedrijf - gunstig advies
Het advies wordt gevolgd.

Bijgevoegde bijlage(n):

- Plannen
- Wis-plan
- Foto's

Beslissing

Beslist het volgende:

Artikel 1:

Keurt goed de bij dit besluit gevoegde ontwerpplannen met betrekking tot het bouwen van een nieuwe fiets- en voetgangersbrug over de Schelde te Gentbrugge, zodat de omgevingsvergunning kan worden aangevraagd.

2023_CBS_10788 - Bouwen van een nieuwe fiets- en voetgangersbrug over de Schelde te Gentbrugge – Ontwerpplannen

