

Haven- en Regio-ontsluiting Noord-West-Vlaanderen

Visie nav. RESOC-congres in Oud Sint-Jan 9 juni 2008

Maandag vindt een congres plaats dat stil wil staan bij de Brugse zeehaven als internationaal transport- en distributieknooppunt en zijn vele genererende goederenstromen vanuit zee en vanop het land. De huidige verkeersinfrastructuur (zee, water, spoor, weg, Brugge-n) is ontoereikend om de groeiende verkeersstromen op te vangen. Als Milieu- Natuur-en Bosbeweging willen wij constructief helpen meedenken door enkele van onze standpunten te verwoorden. Wij vertrekken zoals steeds vanuit de gedachtes ' grenzen aan de groei ', duurzame ontwikkeling, flankerende intelligente maatregelen en de noodzaak om inbreidende en kwalitatieve oplossingen uit te dokteren in combinatie met samenwerkingsakkoorden tussen de havens. **We focussen op 5 thema's : zee, water, spoor, weg, Brugge-n.** Het spreekt voor zich dat enkel de gigantische broodnodige investeringen in de verschillende vervoers-modi onze kuststeden, onze zeehavens en de Brugse regio op een veilige en efficiënte manier duurzaam kunnen ontsluiten. Duurzame mobiliteit is een globaal verhaal waarin alles aan alles gelinkt is... Ondertussen schieten de actiegroepen als paddestoelen uit de grond. De overheden – weg uit de geheime kamers - doen er best aan om ook met hen de dialoog niet te verwaarlozen. Wij deden voorstellen voor een participatie renaissance. Misschien moet er wel een minister komen voor communicatie & goed nabuurschap? De ombudsvrouwen en –mannen van deze wereld zullen ons betoog minstens beamen. Meer details op www.ggf.be

A. ZEE : KUSTDUWVAART

In 2006 kreeg Minister Kris Peeters nog een pluim voor zijn visionaire beslissing om de Kusthavens Zeebrugge en Oostende via de kustvaart te ontsluiten. Wij hopen alvast, samen met vele anderen, dat de Europese Unie deze economisch-ecologisch belangrijke ontsluiting verder stimuleert! Wij pleiten al jaren voor een goed gebruik van dit vervoersmiddel, het is immers op economisch en ecologisch vlak het beste vervoersmiddel voor zowel de Zeehaven van Oostende als voor Zeebrugge, om op die manier het Schelde-Rijn bekken te bereiken via Vlissingen. Tevens is het een aanvullend en haalbaar alternatief voor de Brugse ringvaart die teveel beperkingen inhoudt en voor het verbrede Schipdonkkanaal dat niet gewenst is wegens de landschappelijke- en toeristische doodsteek. Met de groei van de terminals in de Zeebrugse voorhaven, met een gigantische toename van containers als gevolg, is het stimuleren van de kustduwvaart dan ook een evidentie.

B. WATER : DUURZAME KANALEN

B.1.STEENBRUGGE

In de MAIS-studie rond de ontsluiting van Zeebrugge kwam alleszins tot uiting dat de verbreding van het Kanaal Gent-Brugge-Oostende grote gevolgen heeft, sociaal en ecologisch en dat het economisch op langere termijn ook niet voldoet.

Anderzijds is de Steenbrugge-brug gelegen aan een bocht van het kanaal Gent-Brugge een knelpunt voor velen. Wat het tevens voor de grotere toegelaten scheepstypes, geladen met containers, bijzonder moeilijk maakt om door de smalle brugopening te passeren. Een vervanging van deze brug, kaderend in een verdere maar beperkte optimalisatie van het kanaal Gent-Brugge is dan ook aangewezen. Bij een nieuwe brug moet uiteraard het kanaal minimaal worden aangepast om een veilige doorvaart te kunnen waarborgen. Dit is perfect mogelijk volgens het gewestplan, waar nog altijd een reservatiezone voor de kalibrering van het kanaal is voorzien.

Eerder werd er van uitgegaan door het beleid dat de mensen in de omgeving minder graag een vaste brug met toch aanzienlijke opritten zouden hebben. Uit buurt- en gebruikerssignalen valt nu echter op te maken dat men dit toch verkiest boven een beweegbare brug, die voortdurend open staat, met files van wachtende auto's tot gevolg, die o.a. met hun uitlaatgassen fijn stof de omgeving verpest-

en. Een vaste brug spaart bovendien bedieningspersoneel uit. In concreto pleitte de Hanzestad-coalitie in 2006 voor een hafthoge vaste brug die enkel nog open moet voor zeer grote hooggeladen containerschepen. Maar een hoge vaste esthetische brug wordt zeker ook niet uitgesloten indien technisch haalbaar. Overheid, talm niet langer!!! Al langer dan 2002 kan u over de brug komen!

De huidige 2000 ton-kruisings-plaatsen die reeds zijn aangelegd tussen Brugge en Beernbrug - eventueel nog met een verdieping door slibbaggering - moeten volstaan om grotere schepen tot 1350 à 2000 ton door te laten, zonder het hele kanaal over de volledige breedte op 2000 ton te moeten brengen. Wat ons betreft mag er hoogstens nog één kruisingsplaats en/of wachtdok bijkomen, nl. stroomopwaarts en stroomafwaarts de nieuw aan te leggen Steenbruggebrug (dit kan nu nog moeilijk op de Vaartdijkstraat wegens onsluitingsplannen verkeer, maar kan op de tegenoverliggende oever. Met een beetje fantasie hoeft dit zelfs niet ten koste te gaan van de bewoners van de Baron Ruzettelaan). Het zal niet op die paar minuutjes komen dat de grotere schepen op tegenliggers moeten wachten in de kruisingsplaatsen tussen Brugge en Beernem... Trouwens, wanneer de kustduwvaart op kruissnelheid operationeel is, zal de containervaart via het kanaal Gent-Brugge vermoedelijk afnemen.

Rekening houdend met verkeersremmende ingrepen als asverschuivingen - die tegenwoordig overal aangelegd worden bij het aanleggen van nieuwe bruggen - , kunnen die nieuwe verkeersinzichten (vlotte doorstroming aan matige snelheid bij ronde punten) nieuwe mogelijkheden scheppen bij het ontwerp van de nieuwe Steenbruggebrug. Men zou kunnen afstappen van een betonnen mastodont en een lichter ogende "esthetisch verantwoorde" hang of spanbrug bouwen die nieuwe mogelijkheden qua ruimtegebruik opent . Een "mooi" ogende brug verhoogt de landschappelijke waarde en kan fungeren als "poort op Brugge".

B.2. NEEN AAN VERBREDING & INDUSTRIALISERING VAN HET SCHIPDONKKANAAL

De Vlaamse regering pompt elk jaar miljarden in de uitbaggering van de Schelde, laat ons daarom de Schelde maar gebruiken, gecombineerd met de bestaande kanalen, die met kleine aanpassingen zoals de Dampoortsluis, de (half)hoge brug aan Steenbrugge, en mogelijke nachtvaart een heel belangrijke troef zijn. Wij steunen www.tgrootgedelf.be en de mensen van BBL/WMF www.bblv.be in de klankbordgroep van het Seine Schelde West Project.

B.3. GEEN OPEN GETIJDENDOK : VISARTSLUIS BLIJFT

Wij willen de Vlaamse regering waarschuwen voor een tweede Doel-scenario, indien de MBZ-plannen voor de verwijdering van de Visartsluis gerealiseerd worden. Op die manier zou immers een open getijdenhaven ontstaan, waarbij toekomstige bedreigingen voor natuur, landbouw en leefbaarheid niet uit te sluiten zijn.

C. SPOOR

Wij doen een oproep om de uitbreiding van de spoorcapaciteit tussen Zeebrugge en het hinterland verder met de nodige spoed en moed te realiseren gezien de groei van onze kusthavens en het gebrek aan maximale capaciteit in de andere vervoersmodi. Hiervoor is o.a. de investering in de "bocht van ter Doest" een must. Even zo moet er onteigend worden voor het 3e en 4e spoor naar Brugge en het 3e spoor naar Zeebrugge. Het spreekt voor zich dat de gedupeerde natuur en getroffen bewoners maximaal dienen gecompenseerd te worden en een correcte en hoffelijke communicatie verdienen.

D. WEG

We vragen de overheden om de optimalisatie-investeringen in de expreswegen N31, N49 en de AX de komende jaren effectief te realiseren en dit op een manier die maximaal de open ruimte spaart en de nodige nevenwegen voor traag verkeer voorziet.

E. BRUGGE-n BOUWEN

E.0. Benen-werk & wetenschappelijk onderzoek naar alternatieven

Natuurlijk moeten we waar mogelijk op auto-dieet gaan en teruggrijpen naar het juiste spoor en de benen-wagen (voeten-werk) door te fietsen en te stappen. En te Lijnen met bus, tram en light-rail...De Fietsersbond heeft een interessant voorstel voor een fiets- en wandeltunnel-doorsteek onder het stationsplein naar het Zand. Wellicht komt dat ook tegemoet aan de mensen van MOH-neen die dan geen mega-parking onder oud-Sint-Jan moeten vrezen. Bezoekers aan de site oud Sint-Jan kunnen dan best van aan de stationsparking de benenwagen nemen.

Het idee van de "milieuvriendelijke" watertram, het ondergronds aanleggen van meer (fiets- en voetgangers) tunnels en andere duurzame alternatieven verdienen een volwaardig onderzoek!!

E.1. First things first

First things first; als het over de ontsluiting van Brugge gaat, dan leek het de afgelopen jaren soms alsof alles afhing van de (gedeeltelijke) verbreding van de Vaardijkstraat, de Zuidelijke Ontsluiting (ondertussen in light versie). Niets is minder waar. De verdere aanpak van de Expresweg N31 blijft een absolute noodzaak. We vragen dan ook een dringende verdere uitvoering van wat reeds goedgekeurd, bestudeerd, geraamd en getimed was. Onverwijld zouden we zo zeggen, moet dit nu uitgevoerd worden en dit op het volledige tracé. Een vertraging kan zowel voor de leefbaarheid van de inwoners langs de N31, als voor de handelaars en bedrijven in gans Brugge, voor de verkeersveiligheid en voor de tewerkstelling in de haven van Zeebrugge niet langer. We steunen hierin de verenigde samenwerking van het Bloemendaelecomité, Groenvzw, Werkgroep Expressweg Veiliger, de Fietsersbond, de verantwoordelijken van de Lisseweegse school de Lisblomme en de mensen uit de basisgemeenschappen. En plant veel bosgroen en struiken langs de N31 als fijnstofwerend geluidsscherm.

E.2. De verwaarloosde toestand van de binnenhaven op Sint-Pieters

Een financiële inbreidingsinjectie om de haven daar nieuw leven in te blazen door aantrekking van de dienstensector, in combinatie met nieuwe woonmogelijkheden zou daar op zijn plaats zijn (zie Londense Docklands, maar dan kleinschaliger). Zie HRS-voorstel Brugse Docklands on line op <http://users.pandora.be/a150254> Natuurlijk dienen we bij nieuwe kantorenbouw ook na te denken wat we gaan doen met de vrijkomende leegstaande gebouwen.

E.3. Potenties stationsomgevingen in nieuw Masterplan Neutelings bis

De busstelplaats op de terreinen van Bombardier, vlakbij het NMBS-station zien we graag zo vlug mogelijk gerealiseerd. Brugge heeft 2 NMBS-stations. Aldaar hoofdkwartieren-torens plannen is veel duurzamer ipv. de auto-mobiliteit op de N31 nog extra te belasten in een landschappelijk verfoeilijk project in de zuidelijke open chartreuse groene gordel. Wij steunen Groen vzw <http://users.pandora.be/a150254> in hun klacht bij de raad van state en www.wittepion.be in hun zoektocht voor een leefbaar Loppem/Oostkamp/Sint-Michiels zonder stadion-shoppingproject. De recente plan-Mer kiest voor de industriesites aan de blauwe toren (spie en Blankenbergse steenweg west) om blauwzwart & groenzwart te huisvesten. Al lijkt het huidige Jan Breydelstadion ook nog voetbalmogelijkheden te bieden. De groene gordel is alleszins de slechtste locatie. Maar in alle geval, met de komst van B-park lijkt één winkelcentrum voldoende voor de regio. Tenzij men andere handelszaken in binnenstad, deelgemeentes en omliggende dorpen wil laten leeglopen...?

E.4. Verbreden van de Boeveriepoort-tunnel-flessenhals

En verschillende veilige fiets-en wandel-doorsteken onder de spoorweg, een fietspadenbeleid

en -netwerk voor de verschillende Brugse deelgemeentes en de omliggende dorpen, het verbeteren van de verkeers-infrastructuur dichtbij en veraf, ...en dit in overleg met de belangengroepen en de gebruikers. Meer mobiliteit is ook meer verspreiding van afval. Ook de zwerfafvalbestrijding moet zich uitbreiden over de ganse regio, en zich niet enkel beperken tot de toeristische trekpleisters.

E.5. Bottle-neck Steenbrugge

De omgeving van de Brug van Steenbrugge wordt steeds meer een bottle-neck. De brugvernieuwing is reeds principieel aangekaart door de vorige Vlaamse regering. De broodnodige investeringen moeten nu gebeuren zodat een nieuwe betere functionelere brug mogelijk is tegen 2009.

E.6. Goed nabuurschap: Geen 2-vaksbaan door Lappersfort. Vaartdijk als veilige trage fietsweg & plaatselijke weg langs het kanaal.

Op <http://www.nieuwsblad.be/Article/Detail.aspx?ArticleID=VP1QGF7V> (SP.a wil geen E50) was recent nieuw protest tegen de 2-vaksbaan te lezen. Ook het gemeentebestuur van Oostkamp sloot zich aan en is allerminst gelukkig met het project. Het zou dat ook laten weten aan het Vlaamse Gewest. Wij sluiten ons hierbij aan en bieden een variant van ons C-plan (online www.ggf.be bovenaan bij april 2007) aan. **Een eerbaar compromis is: laat het binnenkomende vrachtverkeer voor Ten Briele langs de Spoorwegstraat (Sint-Michiels) binnenrijden en het uitgaande vrachtverkeer langs de Vaartdijkstraat buitenrijden (Oostkamp).** De Vaartdijkstraat hoeft dan geen tweevaksbaan-sluipweg te worden door het Lappersfortdomein. Een upgrading richting Oostkamp volstaat. In het Lappersfortdomein kan men dan een veilig fietspad leggen; dat veilig doorloopt tot aan de stationsomgeving (via terreinen Bombardier). Nu missen wij een totaalplan voor de buurt en de missing link en knelpunt blijft een betere brug aan Steenbrugge. De overheid zet die elk jaar wat verder op de Griekse kalenders...Het huidige overheidsplan getuigt niet van goed bestuur, maar enkel van geldverspilling. Op een weinig transparante manier worden de problemen afgeschoven op de burgers en burgeressen van Oostkamp en Assebroek. **Goed nabuurschap houdt de Paolatunnel open en wentelt niet alles af op de burens.** Het mag dan al een goede zaak zijn om aan de firma Slabinck het oude containerpark te verkopen en een nieuw aan te leggen, ertegenover op terreinen van Bombardier. De buurt van Assebroek verdient dringend ook een eigen containerpark. Zo vermijd je nutteloos auto-verkeer ver van huis.

De Vaartdijkstraat is vanaf Steenbrugge een veilige trage weg langs kanaal. Deze weg kan het zachte, verkeersveilige fietsalternatief worden om Brugge uit te komen naar Oostkamp. Het niet-plaatselijk verkeer moet volledig gebannen worden langs het Lappersfort. De toegang van en naar het werk van de werknemers voor Ten Briele via Steenbrugge (enkele richting) en via Ring (heen en terug) moet gegarandeerd worden. Anderzijds dient over de ganse strook (van ring tot brug van Steenbrugge, met fietspad door Lappersfortdomein) een veilig fietspad gegarandeerd te worden.

Het betwiste voorstel van de stad om naast de Vaartdijkstraat een stuk Lappersfortdomein te gebruiken voor een 7 meter brede weg voor het vrachtvervoer van Bombardier (een leugen om bestwil) is waanzin en een verdoken halve zuidelijke ontsluiting Oostkamp, Assebroek, St. Michiels. Leg je langs/door een stiltegebied en ontstressingsbos een drukke sluiptweg in potentie? Bombardier heeft geen nieuwe weg nodig, er zijn daar al twee straten en ze mogen en kunnen die gebruiken; de éne om binnen te komen en de andere om buiten te gaan. Als Suez-Fabricom Gti daar niet kapt is er ook geen extra-behoefte aan een 2-vaksbaan en zo blijft bos bos.

E.7. Het zou de Zeebrugse havengemeenschap & de Resoc sieren...

Indien ze mee helpen zoeken naar een duurzame grondenruil tussen Suez-Fabricom Gti en de overheden in de moeder der zonevreemde bossen. Om zo het Lappersfortindustrieterrein 'bos' te laten als vredes- en poëziebos. Wie weet is er wel een lapje van 3,5 ha vrij aan de blauwe toren of op leegstaande terreinen in het kader van de afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge. Visart achterna kan een ganse politieke klasse gaan voor het rechtzetten van een collectieve vergissing.

Peter Theunynck, voorzitter Groene Gordel Front in Brugge en Ommeland (GGF) & woordvoerder Lappersfort Poets Society, 0486/737220 & Luc Vanneste, secretaris GGF in Hanzestadcoalitie voor een duurzame & dierbare stad, 050/390957, www.ggf.be Lappersfortmuseum www.regiobrugge.be