

Groene Gordel Front in Brugge en Ommeland, Groen vzw, Jeugdbond voor Natuur en Milieu en Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen

PERSBERICHT Brugge 8 mei 2006

Haven- en Regio-ontsluiting Noord-West-Vlaanderen

Visie van enkele regionale Milieu- en Natuurbewegingen nav. congres in Oud Sint-Jan

Vandaag 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- en Natuurbewegingen willen wij constructief helpen meedenken door enkele van onze standpunten te verwoorden. Wij vertrekken zoals steeds vanuit de gedachte ' grenzen aan de groei ', duurzame ontwikkeling 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. Het is al tottentreure toe duizend keer gezegd en herhaald. Maar de overheden moeten een maximale duurzame mobiliteits-inhaalbeweging maken met de flankerende maatregelen die ze al decennia aankondigen. Duurzame mobiliteit als een globaal verhaal...

A. ZEE : KUSTDUWVAART

Onlangs kreeg Minister Kris Peeters 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 niet in de weg staat! 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 Noorderkanaal dat op vandaag en middellange termijn onbetaalbaar is en niet gewenst wegens de landschappelijke doodsteek. Met de komst van de APM terminal 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 sloopstypes, 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 gebruikers- signalen valt nu echter op te maken dat men dit toch zou verkiezen boven een beweegbare brug, die voortdurend open staat, met files van wachtende auto's tot gevolg, die o.a. met hun uitlaatgassen de omgeving verpesten. Een vaste brug spaart bovendien bedieningspersoneel uit. In concreto pleit de Hanzestad-coalitie voor een haflhoge 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.

Een jaar of 8 geleden werd al eens de bochtafsnijding ter hoogte van het Lapperfort tegen gehouden en toen werd ook een tegenvoorstel gedaan om de bochtafsnijding (kruisingsplaats) te situeren aan de rechteroever stroomafwaarts de brug ipv een stuk van het Lappersfort op te offeren.

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 moet niet ten koste gaan van de Vaardijkstraat als trage weg, maar van de tegenoverliggende oever. 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 "estetisch 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. GEEN NOORDERKANAAL

Minister-President Leterme gaf er al een informeel njet voor, kostprijs 1, 2 of meer miljard EURO (kruispunt op N31 met Astridlaan en witte molenstraat kosten 18 miljoen EURO). 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 nachтваart een heel belangrijke troef zijn.

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 : ENTEREN !!!

Wij doen vandaag ook een oproep aan Federaal Minister Landuyt en NMBS bestuurder Jannie Haek en de Ministers Letermé en Peeters en gedeputeerde De Fauw 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_{KD1} en getroffen bewoners maximaal dienen gecompenseerd te worden en een correcte en hoffelijke communicatie verdienen.

D. WEG : INSLEUVEN en AANPASSEN!

We vragen aan de Vlaamse Ministers Peeters en Van Brempt om de optimalisatie-investeringen in de expreswegen N31, N49 en de AX de komende jaren effectief te realiseren. De open sleuf voor de N31 dient tevens voor 2010 gerealiseerd te zijn. Het belangrijkste deel van de AX is de verbinding van de Zeebrugse achterhaven met de N49, richting Antwerpen. Dit kan voor het grootste gedeelte gerealiseerd worden door aanpassing van de bestaande weg naar Westkapelle, met een aansluiting op de N49 - die maximaal de open ruimte spaart en de nodige nevenwegen voor het traag verkeer voorziet - .

E. BRUGGE-n BOUWEN

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 Vaartdijkstraat, de Zuidelijke Ontsluiting (ondertussen in light versie). Niets is minder waar. De aanpak van de Expresweg N31 blijft een absolute noodzaak. We vragen dan ook een dringende uitvoering van wat reeds goedgekeurd, bestudeerd, geraamd en getimed was. Onverwijld zouden we zo zeggen, moet dit nu uitgevoerd worden. Een vertraging kan zowel voor de leefbaarheid van de inwoners van Sint-Michiels en Sint-Andries, als voor de handelaars en bedrijven in gans Brugge, voor de verkeersveiligheid en voor de tewerkstelling in de haven van Zeebrugge niet langer. Natuurlijk moeten Bruggelingen en andere bezoekers waar mogelijk op auto-dieet gaan en teruggrijpen op het juiste spoor naar de benenwagen (voeten-werk) door te fietsen en te stappen. En te Lijnen met bus en light-rail...

E.2. Bottle-neck Steenbrugge

De omgeving van de Brug van Steenbrugge wordt steeds meer een bottle-neck. De brugvernieuwing is reeds principieel besproken en aangekaart door de vorige Vlaamse regering. Het broodnodige studiewerk moet nu gebeuren zodat een nieuwe functionelere brug mogelijk is tegen

2008. Verschuivingen in het verkeer vanaf het rondpunt Steenbrugge, via de brug over het kanaal tot aan het kruispunt Oostkamp/Sint-Michiels zijn wellicht aangewezen. Studiewerk inzake verkeersafhandeling is ook hier nodig. Ook de aangelegde randparking biedt extra ruimte voor een structurele aanpassing.

E.3. De Vaartdijkstraat als veilige trage weg langs het kanaal (& mogelijke dienstweg voor vrachtwagens Bombardier)

De Vaartdijkstraat als veilige trage weg. Deze weg moet het zachte, verkeersveilige fietsalternatief worden om Brugge in en uit te komen vanuit en naar Oostkamp. De recente beslissingen ten voordele van het parkbos Lappersfort zijn een duidelijke steun voor deze optie. Het niet plaatselijk verkeer moet volledig gebannen worden langs het Lappersfort. De toegang van en naar het werk van de werknemers van Bombardier via de ring moet gegarandeerd worden. Eens hier voorbij dienen intelligente paaltjes of een bareel autoverkeer tegen te houden van af Ten Briele, in de richting van Steenbrugge. Anderzijds dient over de ganse strook (van ring tot brug van Steenbrugge) een veilig fietspad gegarandeerd te worden. Een mobiliteitsstudie en overleg moeten uitmaken hoe het utilitaire verkeer, zeg maar het plaatselijke werkverkeer van Ten Briele en Bombardier, ideaal ontsloten worden. Het voorstel van de stad om naast de Vaartdijkstraat de reserveringsstrook gedeeltelijk te gebruiken voor een 7 meter brede weg voor het vrachtvervoer van Bombardier is waanzin en een verdoken halve zuidelijke ontsluiting Oostkamp, Assebroek, St. Michiels. Leg je langs/door een stiltegebied en ontstressingsbos een drukke sluipweg in potentie ? Bombardier heeft geen weg nodig, er is al een straat (zie B-plan on line op www.ggf.be) en ze mogen en kunnen die gebruiken.

E.4. Potenties stationsomgevingen in nieuw Masterplan Neutelings bis

Aldaar een hoofdkwartieren-toren plannen ipv. de auto-mobiliteit op de N31 nog extra te belasten in een landschappelijk verfoeielijk project.

E.5. 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, het verbeteren van de verkeers-infrastructuur dichtbij en veraf, ...en dit in overleg met de belangengroepen en de gebruikers.

E.6. Wetenschappelijk onderzoek naar alternatieven

Het idee van de "milieuvriendelijke" watertram en het ondergronds aanleggen van meer tunnels verdient een volwaardig onderzoek!!

E.7. De verwaarloosde toestand van de binnenhaven op Sint-Pieters

Een financiële injectie 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). De industriële en bewoningsinbreiding die daar kan gebeuren zou een deel van de druk wegnemen, die de open ruimte in de Brugse Groene Gordel momenteel ondervindt. Zie HRS-voorstel Brugse Docklands on line op <http://users.pandora.be/a150254>

E.8. Het zou de Zeebrugse havengemeenschap sieren

Indien ze mee helpt zoeken naar een duurzame gronden-ruil overheden & Fabricom groep om zo het Lappersfort 'bos' te laten als vredes- en stadsbos. Er is een B-plan on line op www.ggf.be