

JNM afdeling Brugge

Peterseliestraat 100
8000 Brugge



Brugge, 25 oktober 2007

Aan het College van Burgemeester en Schepenen
Stadhuis, Burg 12, 8000 Brugge

Bezwaarschrift betreffende uitbreiding van de Vaardijkstraat

1. Inleiding

Wij met de Jeugdbond voor Natuur en Milieu (JNM) afdeling Brugge, hebben de projectnota voor de Vaardijkstraat doorgenomen, hierbij zijn enkele vragen gerezen.

Sta ons toe eerst even de situatie te overlopen. De Vaardijkstraat is een uitgebouwd jaagpad langs het kanaal Gent-Brugge dat de verbinding vormt tussen de Brugse ring ter hoogte van het station en de brug van Steenbrugge. Het loopt gedeeltelijk langs het Zuidervaartje, Bombardier, het parkgebied Lappersfort, een kleine woonkern ter hoogte van Steenbrugge en heeft aansluiting op het bedrijventerrein ten Briele en la Brugeoise. Net ten noorden van het kanaal is er de Baron Ruzettelaan die voornamelijk verantwoordelijk is voor de ontsluiting van de Brugse ring richting Oostkamp. Meer naar het zuiden zijn er de sporen en de 'wissel'-infrastructuur van de lijnen Brugge-Gent en Brugge-Kortrijk. Hierlangs bevindt zich nog de spoorwegstraat, gelegen langs de woonkern van Sint Michiels.

De stationsomgeving wordt binnenkort geheroriënteerd, waardoor de industriële ontsluiting van het bedrijventerrein ten Briele en la Brugeoise, in bijzonder Bombardier, blijkbaar niet langer meer via de ring kan. In het vervolg moet in de andere richting, via de Spoorwegstraat in Sint-Michiels of via de N50 vanuit Steenbrugge gebeuren.

Verkeer/dag	Vrachtwagens	Personenwagens
Bombardier	123	581 (830 arbeiders)
Containerpark	30	283
Fabricom (toekomst)	(92)	(400-500 werknemers)

Momenteel zijn er avondpiekmomenten langs de Vaardijkstraat waarbij 692 pae/u gemeten wordt, waarvan 52 vrachtwagens. Op korte termijn voorziet men een stijging tot 850 pae/u, waaronder 54 vrachtwagens en op middellange termijn (5 jaar) 1070 pae/u waaronder 92 vrachtwagens.

De Vaardijkstraat fungeert ook als belangrijke fietsverbinding tussen Oostkamp, Steenbrugge en in minder mate Assebroek naar het station en de binnenstad.

In de projectnota wordt de aanleg van een tweevaksbaan voorgesteld, net ten zuiden van de Vaardijkstraat naast de eerste populierenrij en loopt van de brug van Steenbrugge tot aan ten Briele. Deze straat heeft dan als bedoeling om het verkeer via Steenbrugge naar de N50 te geleiden en zo de stationsomgeving en de woonwijk langs de Spoorwegstraat in Sint-Michiels te ontlasten. Om te voorkomen dat de Vaardijkstraat parallelweg wordt voor de Baron Ruzettelaan, wordt deze verbroken ter hoogte van de parking van Bombardier. Het zal dus niet langer mogelijk zijn om met de wagen van Steenbrugge en ten Briele naar het station te rijden via de Vaardijkstraat. De Vaardijkstraat zal dus (in eerste instantie) enkel gericht zijn op de ontsluiting van het gebied zelf.

2. Bezwaren

Noodzaak van de verdere uitbouw

We hebben begrip voor de keuze om het wegverkeer richting N50 te ontsluiten. Al is het ons niet duidelijk waarom geen beperkte hoeveelheid vrachtverkeer via de ring het gebied kan blijven verlaten. Ook voor de ontsluiting van de nieuwe busstelselplaats van de Lijn moeten er immers uitrij-mogelijkheden via de ring

blijvend voorzien worden. Volgens de NMBS is er blijkbaar geen reden om toekomstig recht van doorgang over hun terreinen te weigeren (dit was het antwoord op een vraag gesteld door Groen vzw).

Voor de geplande groei van het verkeer in het gebied, lijkt ons niet voldoende bewezen. Deze vooropgestelde toename van het verkeer berust namelijk op een aantal verkeerde veronderstellingen:

1. De veronderstelling dat alle bijkomende industrieel verkeer over weg moet gebeuren. Vreemd dat er geen sprake is van transportmogelijkheden via spoor of over het water en dat voor een gebied dat gevangen zit tussen het kanaal Gent-Brugge en de spoorlijn Brugge-Gent en Brugge- Kortrijk. Er is reeds een aftakking van de sporen tot in het gebied, biedt deze geen enkele mogelijkheid?
2. De veronderstelling dat de Fabricom-groep een vestiging zal kunnen uitbouwen in ten Briele. Iets wat op zijn minst onzeker te noemen is gezien de commotie rond het gebied waar het bedrijf zijn gronden heeft. Het feitelijke bos 'het Lappersfort' is sinds 5 jaar het symbool voor zonevreemde bossen en het protest tegen mogelijke kap leeft nog vollop. Voor de eigenaar Fabricom maakt het uiteindelijk ook niet zoveel uit waar het zijn vestiging optrekt. Dit kan een verschil maken van 92 vrachtbewegingen en vervoer voor 450 à 500 werknemers per dag.
3. De veronderstelling dat werknemers in de toekomst voornamelijk met de wagen zullen blijven komen. Een aantal aspecten doen ons dit laatste volledig in vraag stellen. De laatste jaren is het wegverkeer inderdaad alleen maar toegenomen, dit doordat steeds meer mensen de financiële vrijheid verkregen om zich per wagen te bewegen én de wagen maatschappelijk symbool geworden is voor vrijheid. De huidige ontwikkelingen op vlak van gezondheid, milieu, mobiliteit, gezinseconomie en het beleid, doen echter vermoeden dat de groei van de mobiliteit momenteel zijn maximum heeft bereikt en dat een neerwaartse trend verwacht mag worden. Graag overlopen we nog even deze ontwikkelingen zodat toekomstige tendensen beter kunnen worden ingeschat.
 - Ten eerste is de fysieke en geestelijke gezondheid van de Vlaamse bevolking ondermaats, gebrek aan beweging en geestelijke ontspanning is hier één van de grote oorzaken. Dagelijks fietsverkeer is hier de meest voor de hand liggende oplossing die heel toegankelijk is en geen extra engagement van de burger vraagt (in tegenstelling tot sportclubs bijvoorbeeld). Het geraas van autoverkeer veroorzaakt rusteloosheid, spanningen en onveiligheidsgevoel, allemaal elementen die de geestelijke gezondheid in de weg staan.
 - Autoverkeer heeft een grote invloed op ons klimaat wat zich uit in klimaatsverandering en andere vormen van de luchtverontreiniging. Deze laatste is terug direct gerelateerd aan het gezondheidsaspect.
 - De huidige verkeerssituatie zit in de knoop, plaatselijk kan dit (tijdelijk) opgelost worden door dure infrastructuurwerken maar in het algemeen blijft de verkeersdoorstroming een groot probleem. Files kosten de bevolking tijd, de economie geld en het milieu draagkracht.
 - Autogebruik (brandstof, aanschaf, onderhoud en verzekering) is duur en neemt een grote hap uit het gezinsbudget. Het is te verwachten dat de bevolking in de toekomst steeds meer zal zoeken naar oplossingen om hierop te besparen. Ook in de bedrijfswereld mogen we op dit vlak besparingen verwachten.
 - De huidige problemen op vlak van mobiliteit en infrastructuur, gezondheidszorg en milieuzorg kost het beleid en de diverse overheden heel veel aandacht en handenvol overheidsmiddelen. De overheden zijn koortsachtig op zoek naar oplossingen om deze kostenposten binnen de perken te houden.

Deze fundamentele problemen kunnen stuk voor stuk worden opgelost door een meer rationeel wagenbruik waarbij meer wordt gekozen voor de fiets, openbaar vervoer of carpooling. Door zijn ligging vlakbij het station, is het gebied perfect bereikbaar met het openbaar vervoer. Voor korte verplaatsingen is de fiets heel geschikt. Afstanden tot 10 km zijn binnen het half uur overbrugbaar, wat betekent dat elke werknemer uit het Brugse of de zuid-oostelijke randgemeenten makkelijk met de fiets tot bij de betreffende bedrijven in ten Briele en La Brugeoise kunnen komen. Fietsgebruik heeft bovendien op de gehele gezondheid een weldadige invloed. Nu reeds zit het fietsgebruik sterk in de lift. De keuze van de burger voor alternatieve vervoersmiddelen zal logischerwijs spontaan meer en meer groeien. Een tendens die ook vanuit het beleid steeds meer ondersteund wordt en het autogebruik daarentegen verder aan banden zal worden gelegd. Het lijkt ons dan ook belachelijk zonder gedegen motivatie te stellen dat de verkeersdruk zal stijgen tot 1070 pae/u en 92 vrachtbewegingen per dag. En op basis van dit visioen een tweevaksbaan aan te leggen met een kostenplaatje van € 2 860 256. Wij vermoeden dat deze middelen elders beter geïnvesteerd kunnen worden. Wij als jeugd hebben het recht om met de nodige nuchterheid de toekomst tegemoet te zien.

Parkomgeving

De tweevaksbaan wordt aangelegd langs het Lappersfortbos, een mooi ontwikkeld parkbos met aansluitende hooilanden langs het kanaal. Zo dicht gelegen bij het hart van Brugge, is dit een enorme troef die momenteel nog niet ten volle benut wordt. Sinds de beheer aan het Agentschap voor Natuur en Bos werd overgedragen, zijn er tal van mogelijkheden om het bos recreatief te ontwikkelen als rustgebied voor de inwoners.

De aanleg van een tweevaksweg in het hooiland, zal de eenheid van het gebied sterk aantasten. Bovendien zal de verkeersstroom die deze tweevaksweg genereert, de fragiele rust die het gebied uitstraalt verstoren en zo de recreatieve potentie hypotekeren.

2.3 Bufferwerking

Het verkeer op de Baron Ruzettelaan, de Brugse ring, de N50 richting Oostkamp, de Heidelbergstraat en het spoor zorgen ervoor dat het grensgebied Assebroek, Sint-Michel en Steenbrugge een erg onrustig karakter heeft. Om de levenskwaliteit en leefbaarheid van de bestaande bewoning langs de Baron Ruzettelaan, de Vaartdijkstraat, Steenbrugge en het omliggende gebied niet verder te schaden is het essentieel dat de bestaande rust maximaal beschermd wordt. Elementen zoals het kanaal, de Vaartdijk en het Lappersfort stralen rust uit en zijn essentieel om de drukte van de omgeving zoveel mogelijk te bufferen.

De aanleg van een tweevaksbaan neemt deze bufferende functie weg en versterkt dit onrustige karakter. Zo wordt de leefbaarheid van het omliggende gebied tot nul herleidt.

3. Besluit

Een tweevaksweg is er niet nodig: het is ons niet duidelijk waarom geen vrachtverkeer van Bombardier via de ring het gebied kan verlaten en de verwachte verkeerstoename in het gebied is niet gegrond. Er wordt immers geen rekening gehouden met andere transportmogelijkheden voor vrachtvervoer, de toekomstige ontwikkelingen op vlak van personenvervoer en er wordt vanuit gegaan de Fabricom zich kan vestigen in het gebied.

Bovendien zal de aanleg van een tweevaksweg het rustige karakter van het Lappersfortbos schaden en toekomstige recreatieve ontwikkeling hypotekeren. Als laatste wordt door de aanleg ook het bufferend vermogen van het gebied voor de omliggende verkeersdrukte vernietigd. Hierdoor wordt de leefbaarheid van Steenbrugge en de Baron Ruzettelaan verder aangetast.

Wij hopen dat er grondig bezonnen wordt over deze aanleg, zodat wij Brugse jeugd morgen niet moeten afrekenen met de fouten van vandaag.

Voor JNM Brugge

Peter De Grande

Eninkstraat 23
8210 Loppem
050 82 53 91
degrande_peter@yahoo.fr