

Vaardijkstraat misschien verbreed voor bouw van nieuwe beurshal ?

***De zeven-koppige draak van de zuidelijke ontsluiting is weer wakker gekust...Nu bestaat de Vaardijkstraat uit 3 delen. Twee-vaksbaan door Lappersfortbos en stuk doodlopend met paaltjes tegen de ring. Straks 4 delen ? Liever niet [www.poeziebos.be](http://www.poeziebos.be)***

[http://www.focus-wtv.be/nieuws/algemeen/vaardijkstraat-wordt-verbreed-voor-bouw-van-nieuwe-beurshal-in-brugge/article-4000524467035.htm?nb-handled=true&utm\\_source=Newsletter-10/02/2014&utm\\_campaign=Newsletter-Site-FocusWtv-NL-nl](http://www.focus-wtv.be/nieuws/algemeen/vaardijkstraat-wordt-verbreed-voor-bouw-van-nieuwe-beurshal-in-brugge/article-4000524467035.htm?nb-handled=true&utm_source=Newsletter-10/02/2014&utm_campaign=Newsletter-Site-FocusWtv-NL-nl)



BRUGGEN BOUWEN : antwoord politieke partijen Brugge zuidelijke ontsluiting & SSWP herfst 2012

Vraag : Wat is uw visie op : mogelijke zuidelijke ontsluiting & betere brug Steenbrugge & SSWP ? U leest antwoorden 5 partijen en onze visie januari 2012.

### **CD & V**

- zuidelijke ontsluiting & betere brug Steenbrugge

De Brugse CD&V pleit voor de herinrichting van de Vaart dijkstraat tot de ring én een herinrichting van het kruispunt van de Vaardijkstraat met de ring om zo het zuidelijk verkeer beter te kanaliseren.

Er is ook een dringende beslissing nodig over de vervanging van de brug van Steenbrugge door een totaal nieuwe brug.

- SSWP

De slechte verbindingen met het binnenland zijn de achillespees van de haven van Zeebrugge, die met zijn 300 bedrijven en 28.000 (directe en indirecte) werknemers veruit de grootste motor voor werkgelegenheid is in de hele regio.

Als alternatief voor de goederentrafiek over spoor en vooral over de weg pleit CD&V Brugge voor de verbreding van het Schipdonkkanaal. De estuaire vaart biedt maar

een heel gedeeltelijke oplossing (voor een beperkt deel van de trafiek) en is bovendien alleen rendabel door subsidies. De verbreding van het Schipdonkkanaal is de enige haalbare manier om de haven van Zeebrugge voor grotere binnenschepen (1.200 tot 4.000 ton, het grootste segment van de binnenvaart) te laten aansluiten op het Europese hoofdwaterwegennet.

In afwachting dat die verbreding er komt, zal de binnenvaart noodgedwongen gebruik blijven maken van de Brugse ringvaart, met alle negatieve gevolgen voor het verkeer. Daarom pleit CD&V voor een modernisering van de Dampoortsluizen en de verbindingssluis tussen het Boudewijnkanaal en de Ringvaart zodat er ook grotere schepen kunnen passeren met minimale hinder voor de weggebruikers.

En voor de fietsers en voetgangers moet er een halfhoge brug over de Ringlaan en de Ringvaart komen ter hoogte van de Coupure, zodat de fietsers uit Sint-Kruis en Assebroek niet langer last hebben van openstaande bruggen. Rekening houdende met de erkenning van Brugge als werelderfgoed moet het ontwerp van deze brug voorwerp uitmaken van een internationale architectuurwedstrijd.

## **Groen**

Voor Groen is de vervanging van de brug van Steenbrugge supernoodzakelijk en na de expresweg één van de dringendste investeringen die op de rails moet gezet worden. Wij kiezen daarbij voor een duurzame oplossing met een vaste brug met aparte stroken voor de fiets, het openbaar vervoer en het wegverkeer. Dergelijke brug zal de belangrijkste flessenhals voor de zuidelijke ontsluiting van Brugge oplossen en de dagelijkse fileproblematiek in Steenbrugge verhelpen. Daarmee is ook de druk op de Vaartdijkstraat opgelost. Deze kan zijn huidige rol blijven spelen, dus een lokale ontsluiting naar het bedrijventerrein Ten Briele, maar geen doorgaande autoverbinding naar de stadsring. Op het laatste, autoluwe deel van de Vaartdijkstraat zien wij op termijn een heraanleg van de dijk langs de jachthaven met aandacht voor fietsers, wandelaars en zachte recreatie rond de jachthaven.

De oplossing voor Steenbrugge wordt door sommige partijen gekoppeld aan Seine-Schelde-West. Dit is kiezersbedrog om niet te moeten investeren. Ook inzake SSW is Groen duidelijk: een nieuw binnenvaartkanaal doorheen de Damse polders kan perfect vermeden worden door verdere stimulansen van de estuaire vaart, die nu al elke dag opnieuw bewijst dat het werkbaar is. De middelen die nodig zijn voor SSW kunnen beter gebruikt worden om de andere Brugse knelpunten op te lossen. Een daarvan is de Dampoortsluis die volgens ons kan vervangen worden door een nieuwe sluis net voorbij de Krakelebrug.

De vervanging van de brug van Steenbrugge is een taak voor de Vlaamse Overheid. Wij willen dit via het bestuursakkoord als sleutelproject op het vlak van mobiliteit naar voor schuiven. De stad Brugge moet dit dossier absoluut op de agenda van de hogere overheden plaatsen en meehelpen aan het uitwerken van een duurzame oplossing met een vaste brug.

Ook inzake de binnenvaart is de Vlaamse overheid bevoegd. Voor ons moet het bestuursakkoord voorzien dat Brugge vanaf nu zal aandringen op structurele investeringen in de bestaande ringvaart tussen Steenbrugge en Scheepsdale. De voorbereiding van deze maatregelen moet op korte termijn starten. Brugge zal zijn openlijke steun aan het SSW-project inhouden aangezien dit enkel leidt tot uitstel voor de noodzakelijke verbeteringen in de ringvaart.

## **NVA**

Wat betreft de zuidelijke ontsluiting van Brugge hebben we inderdaad in onze folder meegegeven dat wij er sterk voorstander van zijn om de huidige situatie aan te pakken. Hoofdelementen daarbij zijn voor ons de uitbouw van het openbaar vervoer door de aanleg van een LightRail-verbinding langs de Vaardijkstraat. Dit in combinatie met een doorgedreven gebruik van randparking aan de brug van Steenbrugge zou een grote verbetering opleveren.

De Vaardijkstraat blijft dus een fiets- en wandelweg mét toevoeging van de LightRail-bedding. Het autoverkeer zou beperkt blijven tot aan Ten Briele en de parking van Bombardier voor woon-werk-verkeer en een verbreding van de baan is niet aan de orde.

Het tweede baanvak op de Baron Ruzettelaan, dat nu ingericht is als buslaan, kan dan opnieuw opengesteld worden voor het gewone verkeer.

Daarnaast pleiten wij ervoor om de brug van Steenbrugge te vervangen door een vaste hoge brug wat eveneens het verkeer naar Oostkamp toe veel vlotter zal doen verlopen.

## **Open VLD**

Open Vld is voor een zuidelijke ontsluiting, wel dienen er veilige en voldoende grote fietspaden voorzien worden. Aansluiting op de ring kan ter hoogte van de overdekte parking. Randvoorwaarden kunnen opgelegd worden indien nodig.

Iedereen is er zich van bewust dat de brug van Steenbrugge aan vervanging toe is. Dit past ook in het geheel van de zuidelijke ontsluiting. Of dit nu een snelle ophaalbrug, of halfhoge brug moet worden moet het voorwerp van een studie uitmaken. Wel dient rekening te worden gehouden voor het voorgaande (brug en zuidelijke ontsluiting) met de leefkwaliteit en woonontwikkelingen in de buurt. (wonen aan water)

De ontsluiting van de haven over (binnen) water is zeer belangrijk voor de toekomst en verdere ontwikkeling van onze haven. Alle pistes dienen onderzocht te worden over wat nu de beste en meest efficiënte modi is voor deze ontsluiting. De bal ligt andermaal in het kamp van de Vlaamse regering met name minister Crevits die hier een beslissing in moet nemen.

Ook het nieuwe gegeven dat het project in Frankrijk wegens de financiële crisis gestopt wordt, is een belangrijk gegeven in kader van het Seine schelde west project.

## **SP.a**

sp.a wil niet wachten op een ontsluiting van Zeebrugge om de stokoude bruggen rondom onze stad te vernieuwen. Welke optie ook voor de haven wordt gekozen, de ontsluiting zal steeds een werk van vele jaren zijn. Wij gaan er niet mee akkoord de oude bruggen verder op te lappen tot ze helemaal in mekaar zakken. Een vaste brug van Steenbrugge moet een prioriteit zijn, maar er zijn nog andere locaties die moeten worden aangepakt zoals de bruggen en de oude sluis in het Dampoortkwartier. Bruggen vernieuwen kan wel degelijk een verschil maken. De minder jonge Brugge-

lingen herinneren zich nog hoe vroeger de bruggen manueel werden opgedraaid en hoe lang men toen moest wachten. Het kan dus altijd beter en sneller.

Volgens sp.a moet dringend een grondige studie worden uitgevoerd over de verkeerssituatie aan de voorkant van het station waar een grote hoeveelheid voetgangers, fietsers, autobussen en personenwagens elkaar moeten kruisen. Cruciaal daarbij is dat een ontdubbeling kan gebeuren van het doorgaand verkeer en het verkeer dat het station zelf heeft als bestemming. Het is niet omdat een oplossing niet voor de hand ligt, dat er geen moet komen.

sp.a bevestigt de visie dat de Bevrijdingslaan dé toegangsweg naar Brugge moet worden. Hiertoe dienen niet alleen alle geplande infrastructuurwerken te gebeuren, maar dienen ook afspraken te worden gemaakt met de gps-operatoren. Dat moet zorgen voor de ontlasting van onder meer de Koning Albert I-laan in Sint-Michiels en de Baron Ruzettelaan in Assebroek. Het is wel belangrijk dat maatregelen worden genomen om de omliggende wijken van de Bevrijdingslaan te beschermen.

sp.a vindt dat de Vaartdijkstraat tussen Sint-Michiels en het station in zijn huidige vorm niet weer kan worden opengesteld voor doorgaand autoverkeer. Dat zou de veiligheid van de fietsers opnieuw in het gedrang brengen. Sp.a vindt wel dat het debat over een bijkomende ontsluiting vanuit Sint-Michiels naar de stationsbuurt (door middel van een verbreding van de Vaartdijkstraat of door een nieuwe ontsluiting ter hoogte van Ten Briele) moet afhangen van enerzijds de oplossing die wordt gekozen om het verkeer aan de voorkant van het station vlot te trekken en anderzijds de keuze die op Vlaams niveau wordt genomen voor de brug van Steenbrugge. In elk geval mag een oplossing de veiligheid van de fietsers niet in het gedrang brengen en mag ze geen nieuw aanzuigefect van auto's creëren die zich massaal dwars door de woonstraten een weg banen naar deze ontsluiting. De rol van de Bevrijdingslaan, als toegangspoort voor mensen die van buiten Brugge komen, mag niet in het gedrang komen. Een eventuele bijkomende ontsluiting moet op maat van de plaatselijke bevolking van Assebroek en Sint-Michiels worden gemaakt. Wij willen dat de plaatselijke bevolking van meetaf aan bij projecten wordt betrokken via inspraakvergaderingen en overleg, niet enkel op het einde van de rit waarbij een volledig afgewerkt project "ter informatie" aan de mensen wordt voorgelegd.

<http://www.deverenigdeverenigingen.be/themas/item/581-participatiewijzer-brugge-met-antwoorden-politieke-partijen?cat=27>

<http://www.deverenigdeverenigingen.be/themas/item/487-participatiewijzer-voor-brugge-2013>

## Autovrije Vaartdijk moet NU fietsdijk blijven. Verdere zuidelijke ontsluiting pas op de agenda in 2013 !

**OPROEP AAN DE MEERDERHEID TOT GOED BESTUUR & GEZONDE AUTOMOBILITEIT : eerst de vorige plannen afwerken en uitvoeren.**

In het Nieuwsblad lezen we over de zoveelste poging om de oude plannen van de volledige zuidelijke ontsluiting weer op te graven. Aangezien wij voor

gezonde (auto)mobiliteit & goed bestuur zijn is onze beknopte reactie 4-voudig. Hieronder lees je een uitgebreidere reactie.

1) Goed bestuur is niet snel een gevoelig dossier vlug vlug ( nog voor de gemeenteraadsverkiezingen ) door de strot van de burgers duwen. Goed bestuur is de technische studie ( relatief ! ) meenemen naar de coalitiebesprekingen voor Brugge 2013. Daar kan het democratisch gelegitimeerd worden. Nu niet. Nu is het achterbakse geheimkamerpolitiek. Het zou jammer zijn dat afscheidnemend burgemeester Moenaert halsstarrig en koppig de annalen van Brugge moet ingaan als de man die kost wat kost zijn wil oplegde zonder overleg, dialoog en participatie. In een delicaat en gevoelig dossier met een ruime (bos)achterban kan je beter sportief blijven.

2) Goed bestuur is eerst de gemaakte plannen uitvoeren en daarna zien we wel. Nu vlug beslissen is onzorgvuldig bestuur aangezien de verkeersdruk met de reeds genomen maatregelen ( éénmaal uitgevoerd en afgewerkt ) zal minderen.

3) Goed bestuur is eerst de knelpunten aanpakken en volledig uitvoeren. Zolang de knelpunten ( brug Steenbrugge, de stationsachterkant, expressweg ) niet aangepakt en afgewerkt zijn is het dweilen met de kraan open.

4) Goed bestuur is een gegeven woord niet breken. Geen compromissen voorstellen die men dan toch weer ondergraaft. Een woord breekt men niet. Moeten we dat leren van onze lokale politici: een gegeven woord is er géén waard. Tevens heeft de stad Brugge indertijd een convenant ondertekend met de Vlaamse overheid waarin ze expliciet kiest om de straat niét noordelijk te verbreden. Die belofte moest ze maken in ruil voor de toelating om het ander stuk van de Vaartdijkstraat, tussen Ten Briele en de brug van Steenbrugge, wél te verbreden.

Luc Vanneste [www.poeziebos.be](http://www.poeziebos.be)

Meer info & uitgebreide reactie :

<http://www.nieuwsblad.be/article/detail.aspx?articleid=V83LEL29>

<http://www.nieuwsblad.be/article/detail.aspx?articleid=V83LEKVB>

<http://www.facebook.com/profile.php?id=100003135786146&sk=wall>

Wij zijn een verdere Brugse zuidelijke ontsluiting niet genegen. De Expresweg en de Bevrijdingslaan moeten de hoofdinvalswegen naar Brugge blijven.

Wat de ontlasting van de economische as van de Baron Ruzettelaan betreft: die belangrijke stap is genomen met de verbreding van de Vaartdijkstraat tussen Ten Briele en de brug van Steenbrugge door het door velen gekoesterde en geliefde Lappersfortbos. Dat was gekoppeld aan de beslissing om het stuk tussen Ten Briele en de Ring dan niét te verbreden. Alles is technisch mogelijk maar ten koste van wat ?

Gelukkig voert [http://www.klimaatakkoord.be/index.php?option=com\\_klimaatakkoord](http://www.klimaatakkoord.be/index.php?option=com_klimaatakkoord) actie voor " weer auto's minder ". Zou men op deze winterdag niet veel beter zijn oor te luisteren leggen bij de Fietzersbond en vzw Groen ? Brugge is al goed ontsloten. Laten we gewoon alles beter optimaliseren ipv. blindelings nieuwe snelwegen naar Oostkamp te trekken.

We moeten grondig en in de openbaarheid evalueren, maar dan na uitvoering van eerdere plannen. Dus nu is eerst iets anders aan de orde. De overheid moet eerst al haar andere mobiliteitsplannen uitvoeren en dus eerst bruggen bouwen.

De betere brug aan Steenbrugge liever gisteren dan morgen ! De Boeveriestationsbalkonrotonde. Wanneer mogen we ze plechtig inwandelen ? Fietsers- en voetgangersbruggen of onderdoor-gangen aparte doorsteken onder de spoorwegtallud aan de stationsachterkant voor de studenten die de Spoorwegstraat moeten oversteken. Flankerende maatregelen versneld uitvoeren. Auto-minderen, een verdere insleuving van de Expressweg, de estuaire vaart, het derde en vierde spoor naar Zeebrugge, Brugge fietsstad,.... Het zijn maatregelen waar blijvend veel geld en personeel op ingezet dient te worden. In de toekomst, en zeker met <http://www.krispeetersfilm.be/> de opwarmende aarde, kan enkel het duurzame verkeer nog groeien.

Misschien moet stad Brugge plannen schrappen ? Misschien moet 'park de Groene Poort' de zuurstoflong blijven die alle studenten en inwoners verwelkomt bij het verlaten van het station richting Sint-Michiels ? Misschien moet er daar ook geen beursgebouw komen dat nog meer verkeer aanzuigt ? Misschien is het tijd om aan het klimaat en de zuurstof te denken ? Bos doet leven ! Stop de onttovering van Brugge...

Luc Vanneste [www.poeziebos.be](http://www.poeziebos.be)

ps. leve de fietsersbond ! Patrick & Mercedes : zit eens samen met hen en ons !  
Patrick & Mercedes, praat met ons !!

<http://www.deverenigdeverenigingen.be/themas/item/487>