

DE ONTSLUITING VAN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE

D. Franco,
Wetenschappelijk medewerker WES

J. Hemschoote
Hoofd Dienst Ruimtelijke Ordening en Milieu GOM-West-Vlaanderen

De ontwikkeling van de haven van Zeebrugge gaat gepaard met steeds drukker verkeer. Zo wordt men gekonfronteerd met de problematische doortochten van Lissewege en van de Brugse agglomeratie door het vrachtverkeer en met de dreigende overbezetting van de spoorlijnen tussen Zeebrugge en Gent. Voor wat de binnenvaart betreft, stelt men vast dat een volwaardige ontsluiting ontbreekt. Deze vervoerswijze, als schakel binnen de transportketen, is voor de Zeebrugse trafiek overigens ondervertegenwoordigd, althans in vergelijking met de modale verdeling van het voor- en natransport van andere moderne havens.

MBZ-trafiekprognoses tonen aan dat tegen het jaar 2000 een overslag van 50 miljoen ton wordt voorzien, hetgeen een stijging met ruim 60% betekent tegenover het jaar 1991. Met betrekking tot de containertrafiek in het bijzonder verwacht men tegen de eeuwwisseling een overslag van 1.000.000 TEU (1991: 300.000). De recente komst van de rederij Cast en de geplande realisatie van de Vlaanderen-terminal zijn ter zake belangrijke elementen.

Het ligt dan ook voor de hand dat men met de bestaande verbindingen te land, te water en per spoor dreigt terecht te komen in een onhoudbare situatie. Verbeterde aansluitingen op het auto-, water-, en spoorwegennet dringen zich derhalve op. De optimalisering van de landwaartse verbindingen tussen de haven en haar achterland maakt immers integraal deel uit van de globaliteit van een haveninfrastructuur en bepaalt op haar beurt mee het toekomstig trafiekverloop.

Daarom wordt hierna de aandacht niet uitsluitend gericht op de weginfrastructuur, maar worden het spoor en de binnenvaart beschouwd als volwaardige alternatieve vervoerswijzen. Als dusdanig kunnen zij immers terdege een

bijdrage leveren tot een verminderde belasting op het milieu. Dit geldt met name zowel voor wat betreft de verkeersveiligheid als voor aspecten zoals ruimte- en energiegebruik en de emissie van allerhande schadelijke stoffen. Een en ander kadert dus volledig binnen de akties van overheidswege tot stimulering van het gebruik van de binnenvaart, het spoorverkeer en het gekombineerd vervoer (weg-spoor; weg-binnenvaart).

Aansluiting op het autowegennet

Thans verloopt de aansluiting van Zeebrugge op het autowegennet voor de zuidelijke richting via de expresweg Zeebrugge-Oostkamp (N31); ter hoogte van de verkeerswisselaar te Oostkamp sluit deze weg aan op de A10 (Brussel-Oostende) en de A17 (Brugge-Kortrijk). De expresweg loopt doorheen de Brugse agglomeratie en door de dorpskom van Lissewege. Beide doortochten zijn op het vlak van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid problematisch. Voor de oostelijke richting wordt Zeebrugge ontsloten, zij het op een eerder gebrekkige manier, via de tot autoweg om te bouwen expresweg Knokke-Antwerpen (N49).

meer op de relatie Kanaaltunnel - haven van Rotterdam. Deze relatie zal via West-Vlaanderen verlopen (via de E17 Gent-Kortrijk-Rijsel, de E40 Gent-Jabbeke-Veurne-Duinkerke en de expresweg N49 Antwerpen-Zelzate-Knokke) en zal aan belang winnen door de realisatie van de Vaste Oeververbinding Westerschelde (gepland ter hoogte van Terneuzen).

In het najaar van 1990 werden door de Administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer de eerste voorstellen geformuleerd voor een verbetering van de aansluiting van Zeebrugge op het autowegennet (figuur 1). Hierbij werden drie sekties onderscheiden:

vanaf de A10 (omgeving Jabbeke) tot de Blauwe Toren (nabij Zuienkerke);
vanaf de Blauwe Toren tot de expresweg Knokke-Antwerpen (N49);
vanaf de Blauwe Toren tot Zeebrugge.

a) Voor de sektie vanaf de A10 tot de Blauwe Toren werden drie varianten voorgesteld. Een eerste variatie (tracé 1a) voorziet een volwaardige verkeerswisselaar A10/A18 te Jabbeke, vanwaaruit via een wijde bocht ten noorden van de Meetkerkse Moeren de Blauwe Toren wordt bereikt. Op die manier komt er niet alleen een vloeiende lijn tussen Calais, Zeebrugge en Rotterdam tot

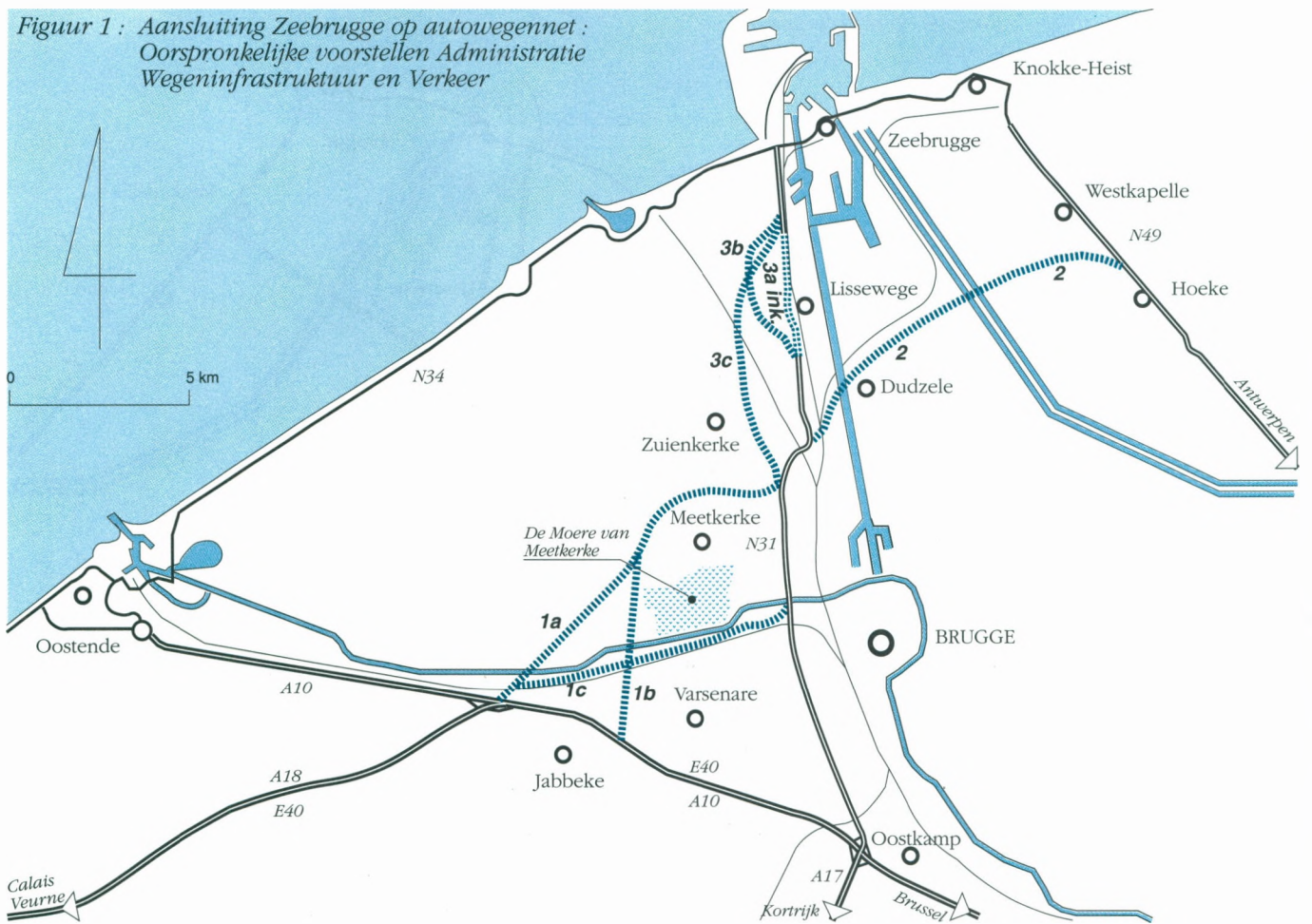
De verkeersontsluiting van Zeebrugge moet dringend herdacht en opgelost worden.

De noodzaak om de bestaande verkeersontsluiting te verbeteren, wordt steeds sterker aanvoeld, mede door de groeiende activiteit van de Zeebrugse haven. Een oplossing ter zake dient niet alleen de ontsluiting veiliger en vlotter te laten plaatsvinden door het ontlasten van huidige knelpunten, maar dient tevens geplaatst in een ruimere kontekst: het tot stand komen van een integratie in het internationaal wegennet, onder

stand, tevens zou een einde komen aan het isolement van Oostende en de Oostendse haven, te wijten aan het niet volwaardig karakter van de huidige verkeerswisselaar A10/A18.

Tracé 1b maakt dezelfde wijde bocht ten noorden van de Meetkerkse Moeren, doch vertrekt, zoals trouwens voorzien op het Gewestplan Brugge-Oostkust, vanaf een plaats tussen Jabbeke en Varsenare.

Figuur 1 : Aansluiting Zeebrugge op autowegenet : Oorspronkelijke voorstellen Administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer



De derde variante (tracé 1c) vertrekt vanaf de verkeerswisselaar A10/A18 te Jabbeke en loopt verder langs de zuidelijke oever van het kanaal Oostende-Brugge tot het Waggelwater. Nabij de expresweg Oostkamp-Zeebrugge (N31) wordt een zuidwaartse bocht gemaakt naar het huidige kruispunt van de expresweg met de Bevrijdingslaan/Hoefijzerlaan, vanaf waar de expresweg wordt gevolgd tot de Blauwe Toren.

b) Met betrekking tot de sectie vanaf de Blauwe Toren tot de expresweg Knokke-Antwerpen (N49) werd de aanleg voorgesteld van een weg die via het zuiden van het havengebied en een hoekafsnijding ten zuiden van Westkapelle de N49 bereikt ter hoogte van Hoeke (tracé 2).

c) Voor wat de sectie vanaf de Blauwe Toren tot Zeebrugge betreft, werden drie varianten voorgesteld: inkokering van de bestaande weg door Lissewege (tracé 3a) en de aanleg van een kleine of grote westelijke ring om Lissewege (tracés 3b en 3c).

Talrijk waren de reacties van diverse betrokken instanties naar aanleiding van deze voorstellen. Zij waren vooral

gesteund op argumenten inzake behoud van landschap, landbouw en natuurwaarden en kwamen los onder de vorm van alternatieve tracés. Ook de Administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer formuleerde zelf een alternatief.

Met het oog op het vinden van een gemeenschappelijk standpunt inzake de verkeersontsluiting van de haven van Zeebrugge, nam de GOM-West-Vlaanderen het initiatief om diverse betrokken instanties te consulteren en samen te brengen: de Administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer, het Provinciebestuur van West-Vlaanderen, de Stad Brugge en het Havenbestuur Brugge-Zeebrugge. Er ontstond een consensus omtrent een tracé, weergegeven op figuur 2. Dit tracé houdt rekening met de voor- en nadelen van de diverse mogelijkheden en kent eveneens een prioriteitenorde toe aan de onderscheiden secties.

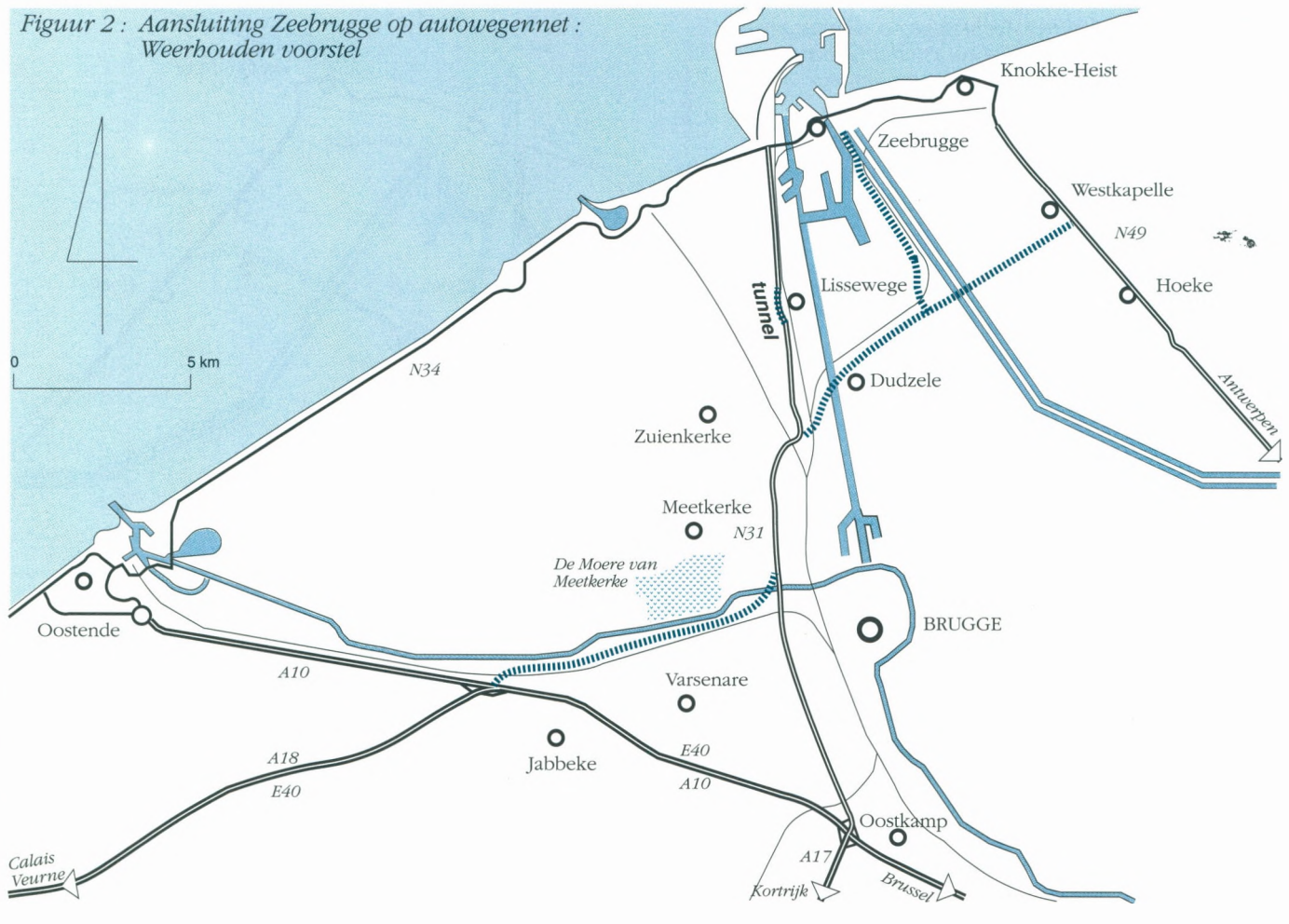
a) eerste prioriteit: de aanleg van de zuidelijke havenrandweg tussen de Blauwe Toren en het Afleidingskanaal van de Leie. Het tracé van deze weg volgt tracé 2, zoals oorspronkelijk voorgesteld door de Administratie Wegeninfrastruk-

tuur en Verkeer. Ter hoogte van het Afleidingskanaal van de Leie sluit deze weg aan op de prioritair te voltooien oostelijke havenrandweg.

b) tweede prioriteit: de verbinding van de zuidelijke havenrandweg met de N49 Knokke-Antwerpen te Westkapelle. Hier zal, noordelijk en/of zuidelijk van de bestaande weg Dudzele-Westkapelle, een nieuwe weg worden aangelegd die te Westkapelle aansluit op de N49. Van de hoekafsnijding in de richting van Hoeke wordt afstand genomen. Er wordt van uitgegaan dat de N49 tot autoweg (A11) wordt omgebouwd.

c) derde prioriteit: de verbinding van de A10 met de Blauwe Toren en de doortocht van Lissewege. Vooreerst wordt geopteerd voor het huidige knooppunt A10/A18 te Jabbeke als aanknopingspunt. Dit knooppunt dient uitgebreid tot een volwaardige verkeerswisselaar, waardoor ook de ontsluiting van Oostende kan worden verbeterd. Voor de verbinding van deze verkeerswisselaar met de Blauwe Toren wordt de voorkeur gegeven aan een tracé ten zuiden van het kanaal Oostende-Brugge. Argumenten inzake het behoud van

Figuur 2 : Aansluiting Zeebrugge op autowegennet : Weerhouden voorstel



landbouw, landschap en natuurwaarden wegen hierbij zwaarder dan verkeers-technische argumenten (een meer vloeiende lijn bij een tracé ten noorden van Meetkerke). Tenslotte wordt het niet langer verantwoord geacht een westelijke omleiding om Lissewege of een inkokering aldaar van de N31 te voorzien. De voor- en achterhaven zullen immers in grote mate ontsloten worden via de oostelijke en zuidelijke havenrandweg, leidend naar zowel de A10 als naar de N49 (eerste en tweede prioriteit). Ter hoogte van Lissewege kan in de Zeebruggelaan (het verlengde van de De Maerelaan) worden volstaan met een (korte) tunnel.

De aldus tot stand te brengen verbinding tussen de A10/A18 te Jabbeke en de N49 te Westkapelle betekent in feite een oostwaartse verlenging van de huidige A18 Jabbeke-Veurne. Door deze verlenging ontstaat (mits de doortrekking Veurne-Franse grens) een parallelweg langs de hele kustlijn. Het bestaan van deze weg laat toe een funktieverlaging door te voeren op de huidige Koninklijke Baan. De Koninklijke Baan fungeert thans tegelijk als lokale weg

(plaatselijk verkeer) en als regionale weg (doorgaand verkeer). Mede met de bedoeling de badplaatsen veiliger en aantrekkelijker te maken is het aangewezen het doorgaand verkeer te verwijzen naar de (verlengde) A18. Dit zou toelaten bepaalde secties van de Koninklijke Baan te versmallen of zelfs op te heffen; de vrijgekomen ruimte kan op bepaalde plaatsen terug evolueren tot en geïntegreerd worden in het duinenlandschap. Dergelijk proces kan als een 'verduining' bestempeld worden.

Aansluiting op het waterwegennet

Thans gebeurt de ontsluiting van Zeebrugge via het Boudewijnkanaal (Brugge-Zeebrugge) en het kanaal Gent-Brugge. De aanpassing van dit laatste kanaal, waardoor het toegankelijk wordt voor grotere schepen, is reeds gedeeltelijk uitgevoerd. De doortocht van Brugge, waar slechts een aanpassing mogelijk is tot 1.000 ton, is echter problematisch. Naast dit beperkte gabariet komt de binnenvaart er immers ook steevast en in toenemende mate in konflikt met het wegverkeer op de toe-

gangswegen tot de Brugse binnenstad.

Sinds geruime tijd wordt daarom gepleit om de ontsluiting van Zeebrugge via de binnenvaart te laten gebeuren door de aanpassing voor duwvaart van het Afleidingskanaal van de Leie (Schipdonkkanaal) tussen Merendree en Zeebrugge. Te Merendree staat dit kanaal in verbinding met de sectie Gent-Merendree van het kanaal Gent-Brugge; Het gabariet van deze sectie werd reeds op 2.000 ton gebracht. Het ligt voor de hand dat de sectie Merendree-Brugge van het moderniseringsprogramma voor het kanaal Gent-Brugge zou worden teruggebracht tot wat hoogstnodig is in verband met de waterbeheersing en de vlotte scheepvaart, in afwachting van de realisatie van het projekt Zeebrugge-Merendree.

Het tot stand komen van het kanaal Zeebrugge-Merendree heeft het voordeel tegelijk Zeebrugge volwaardig te ontsluiten en in aanzienlijke mate de waterbeheersingsproblemen van het Gentse (en in de huidige omstandigheden ook van het Brugse) op te lossen. Het Afleidingskanaal van de Leie kan in zijn huidige hoedanigheid immers



H. Maertens, Brugge

niet meer in voldoende mate de vlotte en rechtstreekse afvoer van het Leiewater naar zee verzorgen. Een en ander betekent dat de steden Gent en Brugge in geval van een samenloop van omstandigheden (hoge neerslag, storm op zee en noordwestenwind) door overstromingsgevaar worden bedreigd.

Tenslotte zou de realisatie van het kanaal Zeebrugge-Merendree uiteraard ook bijdragen tot de ontlasting van het wegennet.

Aansluiting op het spoorwegennet

De haven van Zeebrugge sluit te Dudzele aan op het Belgisch spoorwegennet. Via de lijn Dudzele-Brugge kan men vervolgens terecht op de lijn Brugge-Gent of desgevallend op de (gedeeltelijk nog niet-geëlektrificeerde) lijn Brugge-Lichterfelde-Deinze-Gent. De genoemde lijnen zijn alle voorzien van 2 sporen.

Gezien ondermeer het spoorweggebonden karakter van een toenemende hoeveelheid trafiek, groeit de noodzaak tot aanpassing van de spoorweginfrastructuur. Onderscheid dient hierbij gemaakt tussen wat voor de korte en de lange termijn wordt voorgesteld.

Voor de korte termijn lijkt de enige afdoende en haalbare oplossing erin te bestaan de capaciteit te verhogen door

het aanleggen van bijkomende sporen op of naast bestaande beddingen. Dit is voorzien in het investeringsprogramma 1991-2000 van de NMBS.

In de veronderstelling dat overgegaan wordt tot de spoedige elektrifikatie van de sectie Lichterfelde-Deinze, lijkt dergelijk scenario voor wat betreft de spoorwegontsluiting van Zeebrugge aanvaardbaar. Via Lichterfelde-Deinze wordt immers voor het goederenvervoer een valabele uitwijkmogelijkheid geboden om vanuit Brugge Gent te bereiken.

De doortocht van Brugge zal bij de uitvoering van deze werken uiteraard het knelpunt zijn. Omzichtig zal daarom dienen te worden omgegaan met aspecten als het woonklimaat, de beschikbare ruimte, enz.

Voor de lange termijn lijkt een alternatief voor de doortocht van het goederenverkeer door Brugge onafwendbaar. Een mogelijke oplossing voor de aansluiting van de haven van Zeebrugge op het spoorwegennet lijkt dan de aanleg van een spoorwegbedding langs de oever van het geplande kanaal Zeebrugge-Merendree waarover eerder is gehandeld. Konkrete plannen hieromtrent zijn nog onbestaande.

Besluit

Konkluderend kan worden gesteld dat de drie behandelde vervoerswijzen (het wegvervoer, de binnenvaart en het spoorvervoer) in toenemende mate worden geconfronteerd met problemen ten gevolge van de gebrekkige en in bepaalde gevallen congesterende ontsluiting van de haven van Zeebrugge.

Met deze bijdrage werd gepoogd voor de verschillende vervoersmodi de huidige knelpunten en lacunes in de infrastructuur te lokaliseren en hiervoor valabele oplossingen te suggereren.

In het belang van de verkeersleefbaarheid en de vlotte doorstroming van de goederen van en naar de haven van Zeebrugge dient daarom dringend werk gemaakt van een herdachte verkeerstechnische omkadering. Rekening houdend met onder meer de gunstige trafiekontwikkeling lijken de voorgestelde aanpassingen van de wegen-, binnenvaart- en spoorinfrastructuur hierbij onontbeerlijk.