

Ontsluiting van West-Vlaanderen via de weg

ir. Hubert Decramer • afdelingshoofd Agentschap Wegen en Verkeer, afdeling West-Vlaanderen

Lieven Van Eenoo • mobiliteitscoördinator afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid West-Vlaanderen, Departement Mobiliteit en Openbare Werken

ir. Jozef Vanhoutte • ingenieur Agentschap Wegen en Verkeer, afdeling West-Vlaanderen



Twee gebeurtenissen die voor de ontsluiting van Noord-West-Vlaanderen van groot belang zijn, trokken recent heel wat aandacht. Ten eerste was er de ondertekening van het stadscontract tussen de Vlaamse Regering en de stad Brugge rond de ondertunneling van de expresweg N31 Brugge-Zeebrugge en de verbetering van de binnenvaartontsluiting van de haven. Daarnaast werd ook het tracé van de nieuwe autosnelweg AX van de Blauwe Toren tot Westkapelle voorgesteld. Ook in de Westhoek werd met de plannen voor de heraanleg van de verbinding tussen Veurne en Ieper recent aandacht geschonken aan de ontsluiting.

Verbinding tussen haven en achterland

Met de aanleg van de AX en de ondertunneling van de bestaande kruispunten op de N31, krijgt een belangrijk aspect van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) concreet gestalte: de tweevoudige verbinding van de haven met het achterland. De N31 verbindt de haven met de E40 en de E403, en de N49 (die later de A11 zal heten) verbindt Zeebrugge met Antwerpen en de E17. Beide takken raken elkaar ten noorden van Brugge, ter hoogte van het kruispunt "Blauwe Toren". De verbinding AX - A11 krijgt in het RSV het statuut van hoofdweg of autosnelweg, de N31 omwille van zijn belangrijke rol voor het stedelijke verkeer dat van primaire weg I.

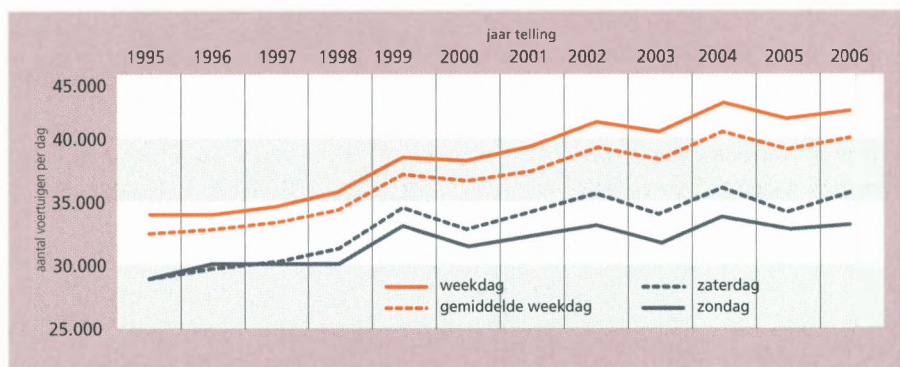
Over de ontsluiting via het water, die al in diverse studies onder de loep werd genomen, is nog geen definitief akkoord gevallen. Het stadscontract bepaalt echter dat een vorig jaar opgestarte nieuwe haalbaarheidsstudie dit voorjaar moet zijn afgerond, zodat de Vlaamse Regering tegen de zomer van 2008 een beslissing kan nemen en definitief een keuze kan maken tussen de drie eerder naar voor gebrachte opties: kustvaart, de uitbouw van het bestaande kanaal Gent - Brugge of de aanleg van een nieuw kanaal langs Damme en Maldegem.

Omvangrijke werkzaamheden

De ondertunneling van de kruispunten op de N31 komt niets te vroeg. Ondanks het opstellen van een globaal verkeerskundig concept, een stedenbouwkundig concept en een milieueffectrapportering, bleven structurele aanpassingen reeds te lang uit, zodat de kruispunten op deze weg tot de gevaarlijkste van de provincie behoorden. Temeer omdat de verkeersdruk op de N31 de jongste jaren fors toenam. Dat had verschillende oorzaken: de sterke ontwikkeling van de haven, met daarbij de specialisatie in containervervoer, en andere ruimtelijke ontwikkelingen in de Brugse regio. Sinds 1995 is het aantal voertuigen op de N31 met een kwart toegenomen - met 42.000 voertuigen per dag is het na de autosnelwegen de drukst bereden weg - terwijl de haventrafiek zowat met een derde steeg (zie grafieken 1 en 2).

Grafiek 1

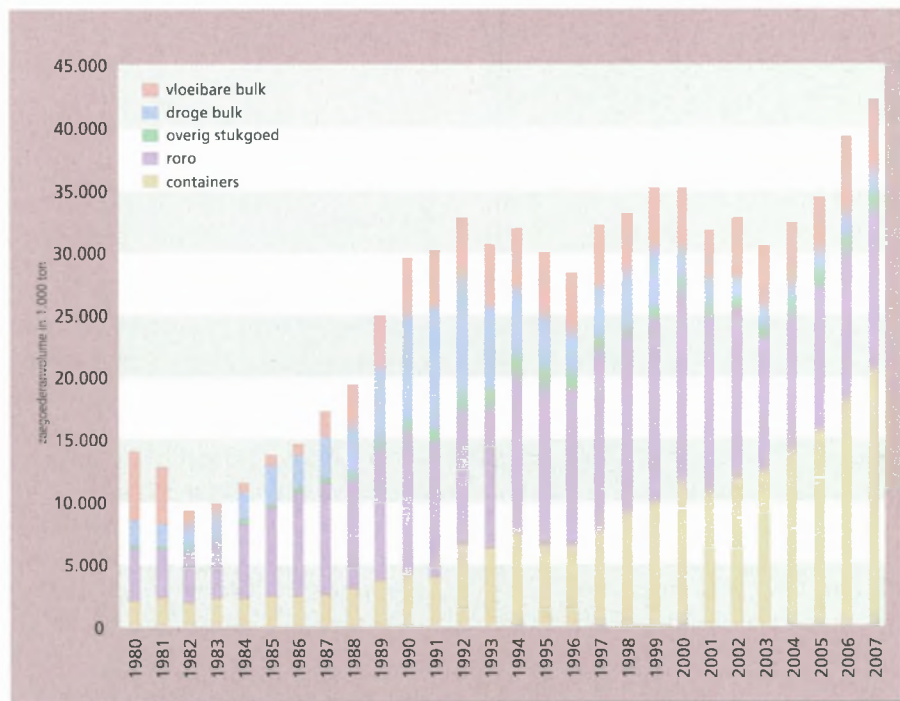
Evolutie van het autoverkeer op de N31 te Sint-Michiels



Bron: Agentschap Wegen en Verkeer, rapport verkeerstellingen in Vlaanderen

Grafiek 2

Zeegoederenvolume in de haven van Zeebrugge, periode 1980-2007



Bron: <http://www.vlaamsezeehavens.be>; Aangevuld voor 2007: persbericht MBZ

Het project "wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen" bood dan ook vanaf 2003 een belangrijke kans om voor diverse kruispunten de eerder voorbereide structurele aanpassing verder uit te werken.

Een en ander vertaalt zich vandaag in omvangrijke werken aan het kruispunt N31/Astridlaan waar de tunnel voor doorgaand verkeer einde maart 2008 voor het verkeer opgesteld wordt. Het kruispunt met de

Witte Molenstraat wordt definitief afgesloten voor overstekend autoverkeer. Een nieuwe fiets- en voetgangerstunnel garandeert de verbinding naar het centrum van de deelgemeente Sint-Michiels. Later dit jaar start de bouw van een fietsers- en voetgangersbrug aan de Tillegemdreef, jarenlang een ongeregelde, maar riskante verbinding tussen Sint-Michiels en het provinciaal domein Tillegembos. De drie projecten samen kosten ongeveer 20 miljoen euro.

Het stadscontract gaat op dit elan verder. Voor de kruispunten aan de Charreusweg en de Koning Albert I-laan wordt thans een ongelijkvloerse oplossing uitgewerkt. Na de uitvoering van die werken zal het doorgaand verkeer vanaf de afrit Brugge op de E40 tot aan het penitentiair complex te Sint-Andries, of bijna 5 km ver, niet meer gehinderd worden door verkeerslichten. Tussen de E40 en de toekomstige aansluiting op de AX aan de Blauwe Toren blijven er enkel nog verkeerslichten op de kruispunten Legeweg en Bevrijdingslaan staan, maar blijkens het stadscontract is het de bedoeling om ook die kruispunten op termijn af te bouwen.

Het Agentschap Wegen en Verkeer laat intussen ook een ruimtelijk streefbeeld opstellen voor de directe toegangswegen tot de haven vanaf de AX, met name de noordelijke tak van de N31 met de doortocht van Lissewege, de oostelijke havenrandweg en de verbinding tussen beide via een doortrekking van de Isabellalaan ten zuiden van de Zeebrugse stationswijk. Dit moet lokaal de Kustlaan ontlasten van het havengebonden verkeer. De doortocht van de stationswijk wordt nu gekenmerkt door een mix van havengebonden vrachtverkeer en toeristisch lokaal en bovenlokaal autoverkeer, en is daardoor zowat het drukste stuk van de Koninklijke Baan.

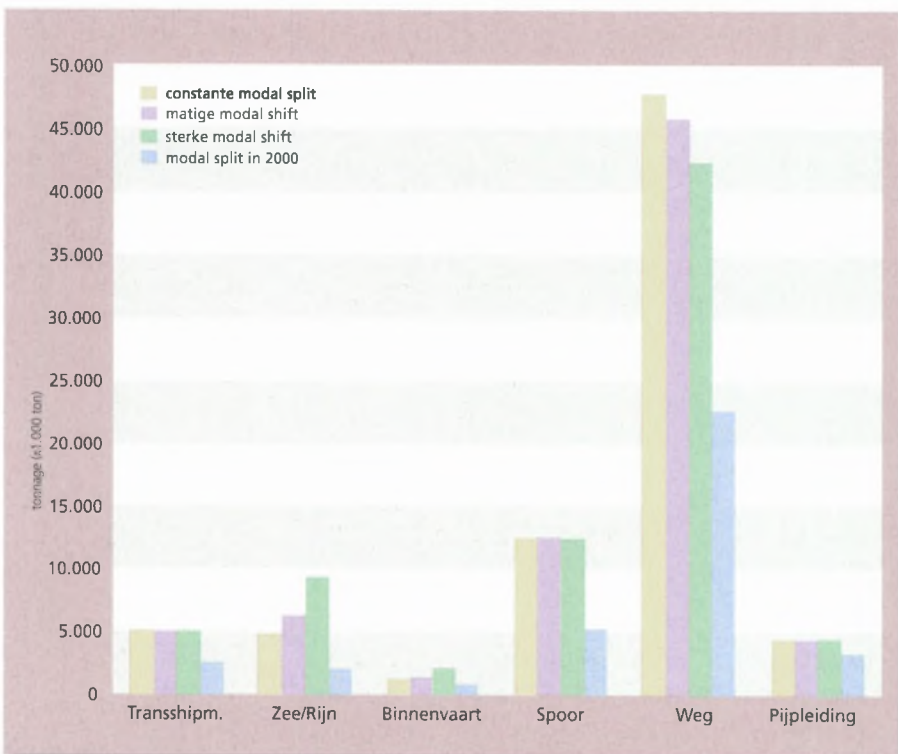
Specialisatie van de haven doet wegvervoer fors toenemen

De groei van de haventrafiek (zie grafiek 2) heeft vooral te maken met de specialisatie. Vooral de rorotrafiek en vanaf de jaren 90 ook het containervervoer kenden een grote expansie. Beide trafieken samen zorgden in 1980 voor 40% van de haventrafiek, in 2006 al voor 80% daarvan. De rest bestaat hoofdzakelijk uit vloeibare bulk (aardgas). De droge bulk is sinds eind jaren 1990 sterk gedaald, terwijl het overig stukgoed steeds een eerder beperkt aandeel had.

Tabel 1 geeft voor het jaar 2005 de benaderende hoeveelheid vervoerde goederen per categorie en per transportmodus. De aard van de trafieken maakt meteen duidelijk dat het wegvervoer zo belangrijk

Grafiek 3

Te verwachten goederenstroom in 2020 volgens midden/status-quo-groeiscenario



Bron: strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge – eindrapport ontsluiting – groep planning – maart 2003

is voor de ontsluiting van de haven. Met uitzondering van de aanvoer van auto's via het spoor, wordt de rorotrafiek bijna volledig via de weg opgevangen. Daarenboven wordt 53% van alle containers per vrachtwagen vervoerd. In totaal is het wegvervoer goed voor 66% van de totale haventrafiek. Hiermee draagt ze zeker bij tot de groeiende druk op het wegennetwerk in de regio Brugge.

De algemene verwachting is dat deze groei de komende jaren sterk zal doorzetten. In het kader van het strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge werden diverse ontwikkelingsscenario's uitgewerkt, gekoppeld aan een restrictieve of een expansieve groei van de haven en een mindere of meerdere verschuiving van de transportmodi richting duurzame modi (spoor en water). In elk van die scenario's genereert de groei van de haven een serieuze toename van het wegverkeer. Het midden/status-quo-scenario gaat uit van een globale groei tot ongeveer 75 miljoen ton in 2020. Bij een constante modal split betekent dit

25 miljoen ton die extra via de weg vervoerd moet worden. Maar zelfs indien een belangrijke wijziging van de modal split gerealiseerd zou kunnen worden, betekent dit nog een toename met 20 miljoen ton wegtrafiek, ofwel bijna een verdubbeling ten opzichte van 2000. Dit wordt aangetoond in tabel 2 en grafiek 3. Om die modal shift te realiseren, zouden het spoor, de zee/Rijnvaart en de klassieke binnenvaart samen 23 miljoen ton trafiek moeten opvangen, meer dan driemaal zoveel als in 2000. In het meest expansieve scenario en zonder wijziging aan de huidige modal split, moet zelfs tot 61 miljoen ton over het wegennet aan- en afgevoerd worden. Dit zou dagelijks meer dan 3.600 vrachtwagens¹ extra vergen.

Ook niet-havengebonden verkeer neemt toe

Hoewel uit ander onderzoek is gebleken dat het grootste aandeel van het (vracht)verkeer op de N31 niet havengerelateerd is en hoewel ook de geplande ruimtelijke ontwikkelingen op de as Charreus – Blauwe Toren (KHBO, retailpark,

Tabel 1
Vervoerde ton per modus, 2005

1.000 ton	Transshipment*	Zee/Rijn**	Binnenvaart	Spoor	Weg	Pijpleiding	Totaal
Roro	60	26	0	256	11.435	0	11.777
Containers	2.207	0	194	4.904	8.299	0	15.604
Stukgoed	2	0	176	2	831	0	1.011
Vloeibare bulk	956	946	8	0	591	1.979	4.480
Vaste bulk	0	0	121	22	1.576	0	1.719
Totaal	3.225	972	499	5.184	22.732	1.979	34.591
	(9%)	(3%)	(1%)	(15%)	(66%)	(6%)	(100%)

* overslag van zeeschip naar zeeschip

** transport met een specifiek type van schepen die zowel op zee als op grotere binnenvaartwaterwegen kunnen varen

Bron: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen nv, jaarverslag 2005

Tabel 2
Te verwachten goederenstroom in 2020, volgens midden/status-quoscenario bij grote wijziging modal split

1.000 ton	Transshipment	Zee/Rijn	Binnen-vaart	Spoor	Weg	Pijpleiding	Totaal
Roro	206	0	0	1.323	30.171	0	31.700
Containers	2.956	9.147	155	10.140	7.703	0	30.100
Stukgoed	0	0	416	543	641	0	1.600
Vloeibare bulk	1.792	0	122	0	668	4.218	6.800
Vaste bulk	0	0	1.199	218	3.083	0	4.500
Totaal	4.954	9.147	1.891	12.224	42.266	4.218	74.700
Aandeel	6,63%	12,24%	2,53%	16,36%	56,58%	5,65%	100%

Bron: strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge – eindrapport ontsluiting – groep planning – maart 2003

bedrijventerrein De Spie,...) op zichzelf al voor een toename van het autoverkeer op de N31 zullen zorgen, blijft de weg een belangrijke hinterlandverbinding voor de haven. De ombouw van de doortocht Sint-Michiels/Sint-Andries is dan ook geen overbodige investering. Hierdoor kan de capaciteit van de weg op termijn uitgebreid worden van 2.400 tot 3.600 voertuigen. Die bijkomende capaciteit zou, indien ze enkel de haven ten goede zou komen, een verviervoudiging van het vrachtverkeer mogelijk maken.

Aangezien verwacht wordt dat ook het niet-havenverkeer de komende jaren verder zal groeien, is het zowel voor Brugge als voor de haven zinvol en noodzakelijk om voor de wegontsluiting van de haven niet enkel op de N31 te mikken.

Nog meer ontsluitingsmogelijkheden

De aanleg van de AX moet in die optiek bekeken worden: door de verbinding N31 – Ronsestraat – N49 als hoofdweg uit te bouwen, wordt de haven van Brugge-Zeebrugge aangetakt op de toekomstige A11

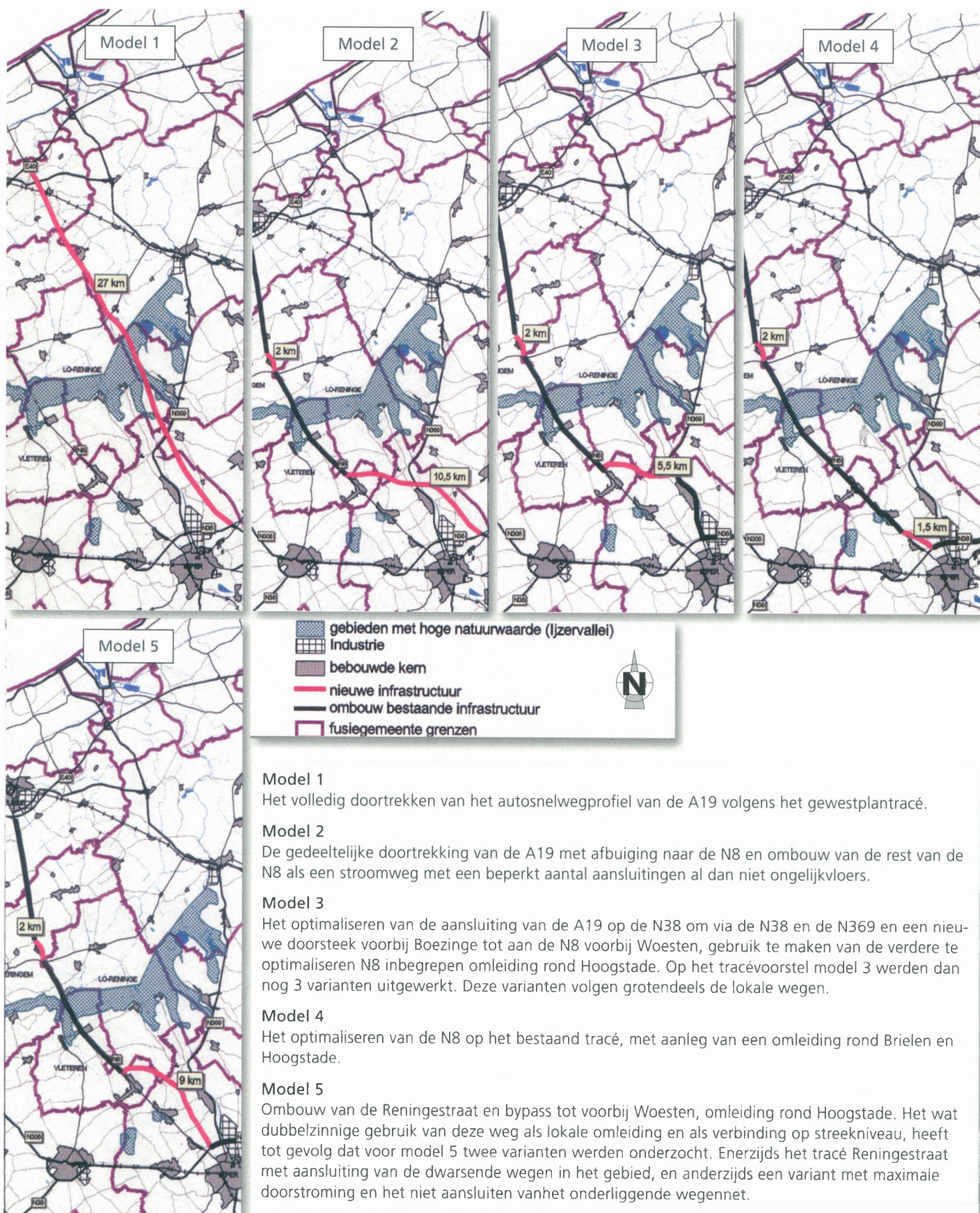
die als verbindingsweg op Vlaams en internationaal niveau zal functioneren. Deze weg beschikt nu al over een voldoende reservecapaciteit en door de ombouw tot autosnelweg wordt die nog uitgebreid. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om een groot aandeel van het havenverkeer op te vangen. Een vlotte en verkeersveilige aansluiting van de haven op de N49/A11 is dan wel noodzakelijk. Dit wordt gerealiseerd door de aanleg van de AX als hoofdweg. De doelstelling hierbij is om de verhouding tussen het verkeer op de N49 en de N31 te wijzigen van de huidige 1/3 - 2/3 tot een 50/50-verdeling. Op die manier kan de bestaande en verwachte restcapaciteit van de N49/A11² ten volle benut worden voor de ontsluiting van de haven. Het alternatief voor de AX is niet in eerste instantie het spoor of de binnenvaart, zoals hoger aangetoond, maar bijkomende investeringen in de relatie N31 - E40, bijvoorbeeld door een capaciteitsverhoging op de N31 te Brugge. Dergelijke ingreep zou echter automatisch radicaler en ingrijpender zijn dan de huidige plannen die er nog in slagen het evenwicht te bewaren tussen de

functie op Vlaams niveau en de eerder regionale functie van de weg.

Cruciale vragen

Voor de AX zijn de grote lijnen intussen uitgezet. Vele kleinere, maar even belangrijke vragen blijven voorlopig nog open. Een daarvan overtreft zelfs de AX en heeft betrekking op het hele havengebied: hoe garanderen we de toegankelijkheid voor woon-werkverkeer zonder de verkeersveiligheid, de onderlinge lokale relaties en de leefbaarheid te belasten van de dorpen die van oudsher in de polders ten noorden van Brugge gelegen zijn? En hoe verknopen we de netwerken en deelgebieden die elkaar als bij toeval op één en dezelfde plaats lijken te vinden: vlakbij de Herdersbrug, de enige plek tussen Brugge en Zeebrugge waar oost en west met elkaar verbonden zijn? Maar ook: hoe zorgen we er tegelijk voor dat de haven duurzaam toegankelijk wordt voor zij die er werken? Cruciale vragen die de komende maanden een antwoord moeten kunnen krijgen.

Vijf voorstellen voor de verbinding Ieper-Veurne



Verbinding Ieper-Veurne

Ook in de Westhoek wordt de ontsluitingsproblematiek aangepakt. Eind 2003 is op initiatief van de toenmalige minister voor Mobiliteit en Openbare werken een studie opgestart rond de verbinding Ieper - Veurne. Een tijdelijk consortium van studie bureaus onderzocht mogelijke oplossingen voor de problemen op de wegverbinding tussen Ieper en Veurne en had de opdracht om de alternatieven tegen elkaar af te wegen.

Midden 2005 stelde de studie voor dat het zogenaamde **model 3**, de combinatie van de bestaande N369, een nieuw aan te leggen wegvak tussen N369 ten noorden van Boezinge en de N8 en een heraanleg van de bestaande N8 de beste oplossing zou zijn.

Later werd als alternatief nog het zogenaamde **model 5** voorgesteld volgens min

of meer hetzelfde traject, maar met de aansluiting van de nieuw aan te leggen weg op de N38 en niet op de N369 ten noorden van Boezinge. Om te voldoen aan de eisen van de milieueffectrapportage was ook voor dit alternatief een vergelijkende analyse nodig. In samenspraak met de toenmalige cel MER werd hiervoor een aanvullende studie opgestart. Deze werd opgevat als een inhoudelijke bijstelling van het voorgaande rapport.

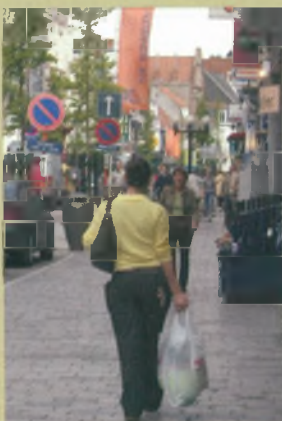
Bijkomende analyses rond onder meer lucht- en geluidsemissies resulteerden in december 2006 in een evaluatierapport. Op basis daarvan en van een "Onderzoeksrapport ontwerp onderzoek 3 en 5", heeft de Vlaamse Regering rond de verbinding Ieper-Veurne op 23 maart 2007 onder voorbehoud van de resultaten van de MER-procedure beslist om een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan op te maken en een ontwerp op te maken voor de start van

de infrastructuurwerken. De bevolking van de omringende gemeenten kon daarop reageren en die reacties zijn op 4 juli 2007 besproken. Begin februari van dit jaar is dan een studie bureau aangesteld dat de opmerkingen en inspraakreacties zal evalueren en het plan-MER verder zal afwerken zodat die ter goedkeuring aan de Cel MER kan worden voorgelegd.

Na de goedkeuring van het plan-MER kan de procedure voor het opmaken van het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) worden opgestart waarna het tracé van de nieuwe verbinding tussen Ieper en Veurne definitief kan worden vastgelegd. ■

¹ 38 miljoen ton bijkomende trafiek; laadvermogen van 29 ton per vrachtwagen; verdeeld over 365 dagen.

² De capaciteit van de N49 zal in de toekomst nog gevoelig uitbreiden door de geplande ombouw tot de auto-snelweg A11. Deze ombouw zal de N49 ook aantrekkelijker maken als verbinding naar de havens van Gent en Antwerpen en richting Nederland en Duitsland.



Naar een uitgebalanceerd winkelapparaat in uw stad of gemeente:

- › WES voert **objectiverende analyses** uit van de **aanbodzijde** (inventarisatie, ruimtelijke analyses, bevraging bij winkeliers, ...) en **vraagzijde** (koopstromenonderzoeken, passantenbevragingen, ...)
- › Met onderbouwde **visievorming** en opmaak van een commercieel-strategisch **actieplan** voor de detailhandel
- › Met **advisering op maat** inzake concrete acties op het vlak van winkelaanbod (branchering), leegstand, openbaar domein, bereikbaarheid en parkeren, promotie, ...

Vrijblijvend meer info:

WES vzw
Baron Ruzettelaan 33
8310 Assebroek-Brugge
T +32 50 36 71 36
F +32 50 36 31 86
www.wes.be
hans.desmyttere@wes.be

