

# Nieuwsblad.be

## '1,5 miljard voor verkeer rond Brugge' - 19/05/2010

**BRUGGE** - Hoe moet het verder met het verkeer in en rond Brugge, nu de wegen steeds meer dichtslibben en het verkeer steeds vaker stilstaat? 'De komende tien jaar staan 1,5 miljard investeringen gepland voor vlotter verkeer in en rond de stad', zegt minister Hilde Crevits (CD&V). Tom Le Bacq

Geen grotere bekommernis voor de Bruggeling dan het verkeer in zijn stad. Uit het onderzoek van *Het Nieuwsblad* bij 900 inwoners naar aanleiding van onze reeks *Wie krijgt de Brugse sjerp?* blijkt dat het verkeer en de mobiliteit rond Brugge hét belangrijkste thema zijn voor de komende jaren in de stad, nog vóór betaalbaar wonen en werkgelegenheid in de streek.

'Brugge is een stad die altijd vooruitstrevend heeft gedacht op het vlak van mobiliteit', zegt minister van Openbare Werken Hilde Crevits (CD&V). 'Er zijn moedige beslissingen genomen in het verleden, en die moeten we nu uitvoeren: de verkeersknoop rond de haven moet worden opgelost, op de Expresweg N31 en de N49 is nog veel werk, en ook de A11 (*de nieuwe verbindingsweg tussen de N31 aan de Blauwe Toren in Brugge en de N49 in Westkapelle, red.*) moet nog worden aangelegd. Maar er zijn ook grote uitdagingen op het vlak van water en openbaar vervoer.'



### **In Antwerpen is een plan opgesteld voor een vlotter verkeer rond de stad. Kostprijs: 5 miljard euro. Hoe zit het met Brugge?**

*Crevits*: 'Je moet die 5 miljard voor Antwerpen niet zo zwart-wit zien. In dat bedrag zit bijvoorbeeld zelfs geld voor de ombouw van de ring rond Gent, het gaat dus om een veel ruimer gebied.'

'In Brugge staat ook heel wat op stapel. In de N31 investeren we op vier jaar tijd 50 miljoen euro en dan houden we nog geen rekening met het veilig maken van de doortocht door Lissewege. De nieuwe stelplaats van De Lijn aan het station kost 21 miljoen euro. Het plein aan de voorkant van het station wordt herbekeken, dat kost 4,5 miljoen. Er komen twintig gewone en vier extra hybride bussen bij voor Brugge, ook dat kost een paar miljoen. Het station van Brugge zelf is samen voor 120 miljoen heraanlegd, al is daar natuurlijk ook een flink stuk privé-geld bij. Het derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge kosten 385 miljoen euro. En dan heb je nog de A11, de nieuwe sluis voor de haven van Zeebrugge die 500 miljoen zal kosten, de vervanging van de Scheepsdalebrug en ga zo maar door. Als je echt alle projecten samentelt, kom ik aan 1,5 miljard euro.'

'Dat zijn enorme bedragen, die de stad Brugge niet zelf moet betalen. Soms denk ik dat we daar hier in

de regio niet trots genoeg op zijn. Het is gigantisch wat we doen in Brugge. Dat zorgt inderdaad voor hinder, maar het resultaat zal er mogen zijn.'

## **Werk van lange adem**

### **Gaan de werken wel snel genoeg?**

'Aan de Expresweg N31 is de laatste vier jaar constant gewerkt. Ik denk niet dat we nóg sneller kunnen. In het najaar beginnen de werkzaamheden om de kruispunten van de Expresweg met de Legeweg en de Koning Albert I-laan heraan te leggen. Dat kost meer dan 30miljoen euro. Voor het kruispunt met de Chartreuseweg wachten we op hoe het loopt met de bouw van het nieuwe stadion voor Club en Cercle. We laten het verkeerscentrum in kaart brengen hoe we dat op een ideale manier ontsluiten. Dan pas kunnen we beslissen. Die hele Expresweg is een werk van lange adem, maar je kunt de N31 niet twee jaar dichtgooien en alle kruispunten tegelijk aanpakken. Dus doen we voort, kruispunt per kruispunt.'

### **Hoe zit het met de A11, die het verkeer van en naar de haven al veel vlotter zou doen verlopen?**

'Het milieurapport over die weg is af. Het traject ligt ook definitief vast. Nu wordt er een referentie-ontwerp gemaakt. Dat moet klaar zijn tegen halverwege juni. We laten een privéconsortium de A11 bouwen, Vlaanderen zal dertig jaar lang een vergoeding betalen om de weg te mogen gebruiken. In 2012 moet die bouw kunnen beginnen. De kostprijs wordt geraamd op 344miljoen euro. Er zal tussen de twee en drie jaar aan worden gebouwd.'

## **Openbaar vervoer**

### **Over de grote bussen van De Lijn in Brugge is ook veel te doen, want ze rijden de kasseiwegen kapot in de binnenstad.**

'De Lijn werkt aan een groen vervoersplan en brengt de ideale mobiliteit en openbaar vervoer in kaart. Met zo'n stadsmodel kun je dan zien hoe het openbaar vervoer het best op de maat van een stad wordt gesneden. Ik wil de ambitie ondersteunen om van Brugge een fijnstofvrije stad te maken. Kleine en hybride bussen kunnen daarin een flinke bijdrage leveren.'

### **Voor de langere termijn maakten enkele baggerbedrijven het plan 'Vlaamse Baaien' op, daarin zagen we onder meer kunstmatige eilanden verrijzen voor onze kust. Is zo'n plan realistisch?**

'Het is alleszins een schitterend dossier. Het is iets ambitieus, van Vlaamse bedrijven die wereldtop zijn in wat ze doen. We zitten daar al geregeld over samen, onder meer over het idee om groene energie te halen uit de golfslag in de Noordzee. Er staan tal van interessante dingen in dat plan, van zeekering tot natuurbehoud tot recreatie. Ik wil dat niet laten rusten. Het biedt ons de kans om van de Vlaamse kust de meest innoverende kustlijn van de hele wereld te maken.'

, Tom Le Bacq