

**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 1016  
van **RENAAT LANDUYT**  
datum: 25 april 2018

---

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

---

*Omvorming N49 tot autosnelweg - Op- en afrit Damme*

Onlangs dienden enkele inwoners uit Damme een petitie in met de vraag hun dorpen beter te ontsluiten door het aanleggen van een op- en afrittencomplex, ofwel langs de A11, die ondertussen is afgewerkt, ofwel langs de N49, die wordt omgevormd tot een autosnelweg. Zo stelt men bijvoorbeeld voor om in een op- en afrit te voorzien aan Den Hoorn bij de omvorming van de N49 tussen Knokke en Antwerpen. Nu kunnen Dammenaars nog de expresweg op in Lapscheure, Den Hoorn en Hoeke, maar uit de plannen van de omvorming tot autosnelweg van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) blijkt dat er geen enkele op- en afrit zal overblijven op het Damse grondgebied.

Op de vraag van het stadsbestuur van Damme naar de mogelijkheid van een afrit ter hoogte van Damme reageerde AWV alvast negatief.

1. Is de minister van oordeel dat de voor- en nadelen van een eigen oprit voor Damme langs de N49 eerst grondig moeten worden onderzocht?
2. Wat zijn de redenen voor het niet voorzien in een op- en afrit ter hoogte van Damme bij de omvorming van de N49?
3. Wat zijn de gevolgen van de huidige plannen voor het recreatief fietsen langs de Damse Vaart tussen Brugge en Sluis? Zal de kruising met de voorziene ventweg in Hoeke niet voor conflicten zorgen tussen het drukke gemotoriseerde verkeer en de zwakke weggebruikers?

**ANTWOORD**

op vraag nr. 1016 van 25 april 2018

van **RENAAT LANDUYT**

---

1-2. Er is al in vorige regeerperiodes een uitgebreide afweging gebeurd voor het al dan niet voorzien van een oprit voor Damme.

De principes voor ombouw van de N49 tot autoweg werden vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en nog meer specifiek in de streefbeeldstudie voor de N49.

Het RSV bepaalt heel duidelijk een aantal vuistregels voor het inplannen van op- en afrittencomplexen. De gewenste tussenafstand wordt daarbij op minimum 10km genomen. Op die wijze wordt op een autoweg een vlotte doorstroming bekomen en wordt het verkeer niet te pas en te onpas gehinderd door in- en uitvoegende wagens. Ook in het streefbeeld, waar de stad Damme van nabij werd bij betrokken, heeft men die vuistregels in het achterhoofd gehouden. Voorgaande maakt dat men er voor de ombouw van de N49 tot volwaardige autoweg op het grondgebied van Oost- en West-Vlaanderen voor heeft gekozen om een op- en afrittencomplex te voorzien in Maldegem en verderop richting kust ter hoogte van de knoop met de A11. Damme wordt na de realisatie via een goed uitgerust onderliggend wegennet, met deze twee complexen verbonden.

3. De vlotte en veilige doorgang van het recreatief fietsverkeer langs de Damse Vaart is een belangrijke randvoorwaarde, die uitvoerig werd besproken tijdens het voortraject van de ventweg te Hoeke. Er is naar aanleiding van de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC) gekozen voor een gelijkvloerse kruising met de optie om, na evaluatie, verkeerslichten te plaatsen op het kruispunt voor de beveiliging van de fietsers en met bevoordeling van de fietsers op het jaagpad in de lichtenregeling.