

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1447
van **MATTHIAS DIEPENDAELE**
datum: 6 juli 2015

aan **BEN WEYTS**

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

N8 Brakel - Aanleg fietspaden

De gemeente Brakel en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) wensen een fietspad aan te leggen langs de N8 tot aan de grens met Horebeke. Het project situeert zich tussen het kruispunt N8-N48-N493 en de gemeentegrens met Horebeke. De gemeente Brakel en het Vlaamse Gewest realiseren dit samen via de module 13.

De lokale overheid zorgt daarbij voor het ontwerp en de aanleg en/of de verbetering van de fietspaden en het gewest betaalt 80% of 100% van de reële kostprijs van de nieuwe fietspaden, afhankelijk van de finaliteit. De startnota van dit dossier zou reeds behandeld en goedgekeurd zijn op de Provinciale Auditcommissie van 18 augustus 2003. De projectnota werd voorwaardelijk conform verklaard op 19 december 2011, waarop vervolgens een aangepast plan conform werd verklaard op 19 maart 2012.

1. Kan de minister het project nader duiden wat betreft opzet en doelstellingen? Welke stappen werden in het projectproces tot nu toe doorlopen?
2. Welke concrete werkzaamheden zijn aan de orde?
3. Welke processen moeten in het kader van deze werkzaamheden nog worden doorlopen? Welke ruwe tijdschema's worden daarbij gehanteerd?
4. Wat is de (geraamde) kostprijs van de geplande werkzaamheden? Hoe zal de verdeelsleutel zijn tussen de lokale overheid en het gewest?
5. In het kader van de werkzaamheden zouden ook een aantal grondverwervingen moeten gebeuren.
 - a) Wat is de stand van zaken van de onteigeningsplannen?
 - b) Heeft de minister al zicht op het totale aantal dossiers?
 - c) Hoeveel bedraagt de geraamde kostprijs voor alle grondinnames?
 - d) Hoeveel percelen werden eventueel reeds verworven, en aan welke kostprijs?
 - e) Wat is de timing met het oog op de afronding van de grondinnames?
6. Verwijzend naar mijn schriftelijke vraag nr. 1231 van 27 mei 2015 betreffende de heraanleg van de N8 in Oudenaarde, blijkt dat er in de nabije toekomst een studie opgestart wordt waarin de aanleg van veilige fietspaden tussen Leupegem en Horebeke op de N8 bekeken wordt.

Hoe zullen de toekomstige werkzaamheden in het kader van de aanleg van fietspaden op de N8 op grondgebied Oudenaarde-Horebeke-Brakel optimaal op elkaar worden afgestemd?

ANTWOORD

op vraag nr. 1447 van 6 juli 2015

van **MATTHIAS DIEPENDAELE**

1. De verbinding kadert in een algemene visie op het fietsroutenetwerk en vormt een belangrijke verbinding tussen de dorpskernen van Brakel, Zegelsem, Horebeke en Oudenaarde. De route maakt deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Doel van dit project is dan ook de aanleg van fietsvoorzieningen op deze route opdat zij de functie als bovenlokale fietsroute kan vervullen.
De start- en de projectnota werden goedgekeurd in, respectievelijk, 2003 en 2012.
Een volgende stap in het projectproces is de opmaak van een samenwerkingsovereenkomst tussen alle medefinanciers (gemeente Brakel, het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de rioleringspartners).

2. In het algemeen is ervoor gekozen om aan weerszijden een enkelrichtingsfietspad aan te leggen. In de gebieden waar een snelheid van 70 km/u geldt, worden vrijliggende fietspaden voorzien van 1m75 breed en een groenstrook met een breedte van 1m gescheiden van de rijbaan. Binnen de bebouwde kom worden verhoogd aanliggende fietspaden voorzien met een breedte van 1m75.
Gezien de beschikbare breedte en de belangrijke verkeersfunctie worden in het gebied met een snelheid van 50km/u vrijliggende enkelrichtingsfietspaden voorzien. Ter hoogte van de parkeerstroken wordt het fietspad achter de parkeerstrook gebracht. Er wordt een veiligheidsstrook voorzien tussen het fietspad en de parkeerstrook. Door het aanbrengen van deze schrikstrook bestaan er geen conflicten met openslaande portieren en worden fietsers niet gehinderd door parkeermanoeuvres. Binnen de bebouwde kom wordt aan weerszijden een voetpad voorzien met een minimale breedte van 1m50. Dit voorziet een obstakelvrije ruimte van 1m.

Binnen het project zitten ook belangrijke rioleringswerken vervat.

3. Een eerste volgende stap is het opmaken van de samenwerkingsovereenkomst tussen alle medefinanciers (Brakel, AWV, rioleringspartners). Aquafin wordt trekker van dit dossier. De samenwerkingsovereenkomst kan in 2016 gesloten worden.
Een volgende stap is het technisch ontwerp van de wegenis en de rioleringen, waarna duidelijk zal worden waar onteigeningen nodig zijn. Deze kunnen vervolgens gestart worden. Eens het ontwerp gekend is kunnen tevens de nodige vergunningen aangevraagd worden en kunnen de werken aanbesteed worden.
Bij de opmaak van de samenwerkingsovereenkomst zullen afspraken gemaakt over het vervolgtraject en de nodige budgetten die de verschillende partners moeten voorzien.
4. Voor het project werd er in 2003 een module 13 ondertekend, waarbij € 1.709.402,19 ten laste van het Vlaamse Gewest werd vastgelegd. Het subsidiepercentage voor de aanleg van de fietspaden volgens deze overeenkomst bedraagt 80%.
De huidige raming voor de aanleg van de fietspaden bedraagt € 4.440.975,00, wat betekent dat het oorspronkelijk vastgelegde bedrag ontoereikend is en er, bij uitvoering, een verhoging van het budget dient voorzien te worden.

5. De onteigeningsplannen moeten nog opgemaakt worden. Er kan bijgevolg nog geen uitspraak gedaan worden over het aantal dossiers, de geraamde kostprijs en de timing van de grondinnames.
6. Het dossier te Oudenaarde dient nog opgestart te worden. Het is dan ook voorlopig nog voorbarig om voor beide dossiers uitspraken te doen over de afstemming van de werken. Sowieso wordt de precieze timing, fasering en afstemming van werken vooraf besproken met de lokale besturen en politiezones.