

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 886
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 24 februari 2017

aan **BEN WEYTS**

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

Kanaal Gent-Brugge - Fietspad

Het fietspad langs het kanaal Gent-Brugge is één van de mooiste en meest gebruikte lange-afstandsroutes in de provincies Oost- en West-Vlaanderen. Zowel toeristen, recreanten als fietsers in hun woon-werkverkeer maken hiervan gebruik. Inwoners wonende in één van de gemeenten langs het kanaal fietsen er dagelijks naar Brugge, Gent of een andere locatie om te gaan werken. Door de provincie Oost-Vlaanderen wordt het fietspad langs het kanaal Gent-Brugge dan ook terecht aangeduid als hoofdroute.

In het fietsbeleidsplan van de Vlaamse overheid is het creëren van meer samenhang in het fietsbeleid één van de focuspunten. Vandaag wordt het fietsbeleid immers gekenmerkt door grote versnippering. Heel wat overheden en organisaties doen waardevolle inspanningen voor de fiets, maar los van elkaar en in verspreide slagorde. Met als resultaat missing links of fietspaden die abrupt ophouden bij een gemeente- of provinciegrens. De Vlaamse overheid wordt de brugfiguur tussen alle partners. Een andere belangrijke doelstelling is om inzake fietsinfrastructuur meer te investeren in netwerken voor woon-werkverkeer.

Ter hoogte van de bedrijventerreinen Woestijne en Lakeland in Aalter realiseert de Vlaamse overheid een nieuwe brug over het kanaal. Het lijkt logisch om bij dit project ook voldoende aandacht te besteden aan de fietser. Twee doelstellingen zijn daarbij cruciaal:

In eerste instantie is het cruciaal dat werknemers veilig en vlot de beide (Woestijne en Lakeland) industrieterreinen kunnen bereiken. Door Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) en de gemeente werd echter geopteerd om een brug enkel te gebruiken voor gemotoriseerd vervoer. Concreet betekent dit dat fietsers de brug niet mogen gebruiken en een langer traject moeten afleggen dan gemotoriseerd vervoer. In de omgeving werd een tiental jaar geleden ook al een voetveer uit gebruik genomen zodat fietsers een aantal kilometer moeten rondrijden om de andere zijde van het kanaal te bereiken.

Daarbij komt dat de brug leidt tot een aantasting van de fietsverbinding langs het kanaal Gent-Brugge. Door de aanleg van de brug wordt het bestaande fietspad langs het kanaal afgesloten. Het gevolg is dat fietsers, zowel recreanten als functionele fietsers, nu door het industrieterrein moeten rijden. Voor de fietsknooppunten wordt het traject tussen 87 en 94 (2,9 km) geschrapt en vervangen door het traject 87, 91, 92, 95, 94 (4,9 km). Voor de functionele fietser is er momenteel zelfs geen alternatief aangeduid.

Omdat deze praktijk ingaat tegen heel wat beleidsdoelstellingen van de minister, stel ik graag de volgende vragen.

1. Waarom werd bij de realisatie van de brug niet in mogelijkheden voor fietsers voorzien in functie van de uitbouw van een goede bereikbaarheid van beide industrieterreinen voor werknemers met de fiets?
2. Waarom werd bij de realisatie van de brug geen rekening gehouden met de afbakening van het fietspad langs het kanaal Gent-Brugge als hoofdroute?
3. Zijn er initiatieven gepland om de onderbreking van het fietspad langs het kanaal Gent-Brugge te compenseren door een alternatief aan te bieden dat veilig en niet verder is? Zo ja, welke en wat is de timing en het budget daarvan?
4. Was er voorafgaand aan de aanleg van de brug overleg tussen de Vlaamse overheid en de provincie over de afsluiting van het fietspad langs het kanaal Gent-Brugge door de realisatie van de brug over het kanaal? Heeft de provincie hiermee ingestemd?
5. Welke beleidsmaatregelen zal de minister nemen om te voorkomen dat Vlaamse administraties maar ook andere overheden maatregelen nemen die haaks staan op het beleid uitgetekend in het fietsbeleidsplan van de Vlaamse overheid?

ANTWOORD

op vraag nr. 886 van 24 februari 2017

van **BJÖRN RZOSKA**

1. Omwille van veiligheidsoverwegingen werd ervoor geopteerd om niet te voorzien in fietsinfrastructuur bij de realisatie van de brug. Door een rechtstreekse aansluiting van de brug op het hoofdwegennet wordt evenwel aan- en afrijdend vrachtverkeer uit de kern van Aalter-Brug geweerd. Fietsers en voetgangers kunnen het bedrijventerrein bereiken via de verkeersluwe dreven (Woestijnedreef, Watermolenstraat).
2. Het jaagpad voor fietsers en voetgangers is afgesloten ter hoogte van het bedrijventerrein Woestijne om de toekomstige laad- en losactiviteiten op het watergebonden bedrijventerrein op een veilige manier mogelijk te maken. Om die reden wordt geen onderdoorgang onder de brug voorzien. Tevens werd dit deel van de buurtweg al sinds begin 2011 afgeschaft na een beslissing van de Bestendige Deputatie. Tot voor kort was de doorgang fysiek nog mogelijk, maar door de komst van de brug is de doorgang nu definitief afgesloten.
3. Voor fietsers is er reeds een bestaande alternatieve route via het pad 'Woestijne'. Ook de bestaande fietsroutes werden langs deze weg omgeleid. Deze verbinding loopt langsheen de industriezone, het Woestijnegoed en de aanpalende groene buffer, en is voor het grootste deel enkel toegankelijk voor de zwakke weggebruiker (fietsers en voetgangers). Via Oostmolen-Noord, de Gottebeekstraat en de Kerselaarstraat, komt men terug terecht op het jaagpad langs het kanaal in Bellem (Vaart Noord). Deze alternatieve route is inderdaad langer dan de route langsheen het kanaal. De geplande laad- en losactiviteiten langsheen het kanaal zijn echter, op het vlak van veiligheid, niet compatibel met doorgaand fietsverkeer.
4. Er werd inderdaad overleg gepleegd met de provincie Oost-Vlaanderen rond de afsluiting van het fietspad langsheen het kanaal Gent-Brugge ter hoogte van het industrieterrein Woestijne. De provincie heeft zich akkoord verklaard met deze ingreep. Terzake kan worden verwezen naar het besluit van de Bestendige Deputatie van 13 januari 2011 voor de gedeeltelijke afschaffing van buurtweg nr. 14 en de hiervoor door haar gebruikte argumentatie.
5. De maatregelen worden genomen in het kader van de veiligheid. Daar waar watergebonden overslagactiviteiten niet verenigbaar zijn met gebruik van het jaagpad door o.a. fietsers, worden deze gebruikers rond het bedrijventerrein heen omgeleid. Dit oplossingsprincipe wordt ook op andere locaties toegepast en vormde het resultaat van overleg tussen de partners die zijn betrokken bij de investeringen in het fietsbeleid.

De verschillende maatregelen, het weren van fietsers op de nieuwe brug en het afsluiten van het jaagpad, hebben natuurlijk een belangrijke impact op het fietsverkeer, lokaal omdat fietsers moeten omrijden om zich tussen beide bedrijventerreinen te verplaatsen, en bovenlokaal omdat het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk (BFF) moet worden verlegd. Omdat de besluitvorming in dit dossier niet eenvoudig was, zal ik zelf een initiatief nemen om met de verschillende partners te overlopen welke concrete knelpunten voor fietsers zich nog

stellen en of er oplossingen kunnen worden gevonden om de effecten van de getroffen maatregelen voor het fietsverkeer te milderen.