

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 301
van **MIEKE SCHAUVLIEGE**
datum: 2 januari 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Kanaal Gent-Oostende - Fietsinfrastructuur Aalter

Het fietspad langs het kanaal Gent-Brugge is een van de mooiste en meest gebruikte langeafstandsroutes in de provincies Oost- en West-Vlaanderen. Vele toeristen en recreanten gebruiken deze route. Ook voor woon-werkverkeer wordt dit fietspad zeer veel gebruikt. Inwoners uit een 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 meer samenhang in het fietsbeleid creëren een 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 ander belangrijke doelstelling is om meer te investeren in fietsnetwerken voor woon-werkverkeer.

Er zijn een aantal knelpunten op het fietstraject langs het kanaal Gent-Oostende op het grondgebied Aalter.

1. Ter hoogte van de Overleiestraat, zal de provincie Oost-Vlaanderen het fietspad langs het kanaal, dat nu aan de grens tussen West- en Oost-Vlaanderen stopt, doortrekken. Het fietspad wordt beschouwd als een snelle, functionele fietsroute - type fietssnelweg. De uitvoering hiervan is gepland in 2020. De zwakke schakel in deze plannen is de oversteek ter hoogte van de Maria-Aalterseweg en de Overleiestraat. De huidige plannen gaan uit van een oversteek. Een onderdoorgang langs het kanaal zou veel veiliger zijn. De provincie Oost-Vlaanderen heeft hier herhaaldelijk bij de Vlaamse Waterweg op aangedrongen en zelfs aangeboden om de kosten van het realiseren van deze onderdoorgang op zich te nemen. De Vlaamse Waterweg zou dit niet toelaten omwille van de opwaardering van het kanaal Gent-Oostende.
2. Ter hoogte van het bedrijventerreinen Woestijne en Lakeland in Aalter realiseert de Vlaamse Waterweg een nieuwe brug over het kanaal. Door de realisatie van deze brug is de fietsverbinding langs de zuidzijde van het kanaal onderbroken. Dit is nefast voor de bestaande langeafstandsroute tussen Gent en Brugge langs het kanaal. 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). Het is duidelijk dat dit geen volwaardig alternatief is. Voor de functionele fietser is er momenteel zelfs geen alternatief.

3. Er is geen fietsverbinding tussen de zuid- en de noordzijde van het kanaal in de omgeving van Woestijne. Nochtans is het cruciaal dat werknemers veilig en vlot de beide (Woestijne en Lakeland) industrieterreinen kunnen bereiken. Een oversteek per fiets over het kanaal is heel belangrijk als vlotte verbinding tussen (het station van) Aalter en Ussel en omstreken. Door de Vlaamse Waterweg en de gemeente werd echter geopteerd voor een brug enkel 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 omrijden om de andere zijde van het kanaal te bereiken. Er werd al meermaals een nieuwe fietsbrug beloofd.

In haar beleidsnota geeft de minister aan dat ze veel aandacht wil besteden aan het ontwikkelen van een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk. (OD 2.1). Specifiek voor bedrijventerreinen aan gewestwegen wordt geïnvesteerd in vraaggerichte ontsluiting via collectief vervoer en fietsverbindingen. Jaagpaden worden maximaal ingeschakeld in het netwerk van fietssnelwegen. Zo wordt de fiets een belangrijke schakel in de combimobiliteit en in het pakket van toekomstige mobiliteitsdiensten.

De minister geeft in diezelfde beleidsnota aan dat ze wil inzetten op de verdere uitbouw van het waterwegenet (O.D. 3.1). De transportcapaciteit op onze binnenwateren wordt verhoogd, met onder meer de opwaardering van het kanaal Brugge-Gent en de Brugse Ringvaart met een vernieuwing van de Steenbruggebrug en de Dampoortsluis met het oog op schepen tot 2500 ton. Momenteel is het kanaal Gent-Oostende geschikt voor schepen tot 1350 ton. In de brochure opgemaakt voor geïnteresseerde bedrijven, lezen we dat rekening gehouden wordt met een uitbreiding tot 2000 ton.

1. Waaruit bestaat de opwaardering van het kanaal Gent-Oostende? Klopt het dat er voor het kanaal Gent-Oostende een tonnage tot 2500 ton wordt gepland voor het volledige traject? Zo neen, welk maximum tonnage wordt gepland? Welke impact heeft deze tonnageverhoging op de verschillende bruggen tussen Deinze en Brugge? Welke aanpassingen zijn nodig? Wanneer zijn deze aanpassingen gepland?
2. Een conflictvrij fietspad ter hoogte van het kruispunt van de Overleiestraat en Maria-Aalterseweg wordt best via een onderdoorgang gerealiseerd. Dat ligt in de lijn met de beleidsnota van de minister.

Steunt de minister het voortel van de provincie om een onderdoorgang te realiseren, eventueel in afwachting van de geplande opwaardering van het kanaal Gent-Oostende?

3. Wat is de stand van zaken van de bouw van de brug ter hoogte van Woestijne? Waarom liggen de huidige werken stil? Klopt het dat de brug niet is aangepast aan de beoogde tonnage voor het kanaal Gent-Oostende? Op welke tonnages werd de brug gedimensioneerd?
4. Bij de brug aan Woestijne (in aanbouw) is de aanleg van een fietspad niet gepland. Dit betekent concreet dat woon-werkverkeer voor het industrieterrein Woestijne per fiets niet mogelijk is. Nochtans is bij de eerste bouwplannen van de brug wel rekening gehouden met een fietspad aan de brug.

Gezien de intenties van de minister om zoveel mogelijk missing links aan te pakken en woon-werkverkeer per fiets te stimuleren, overweegt ze de beslissing van de vorige bevoegde minister aan te passen en in een veilige fietsverbinding aan de brug te voorzien?

5. Bij de afschaffing van het voetveer, werd een fietsbrug beloofd. De fietsknooppuntenroutes duiden deze fietsbrug aan.

Is de bouw van een fietsbrug ter hoogte van het oude voetveer gepland? Zo ja, wanneer? Zo neen, waarom niet?

6. Momenteel is er nog geen volwaardig alternatief uitgewerkt voor de recreatieve en functionele fietser na de onderbreking van het pad langs het kanaal door de aanleg van de brug.

Zijn er initiatieven gepland om de onderbreking van de fietsverbinding Gent-Brugge volwaardig te compenseren door een alternatief aan te bieden dat niet langer, maar wel aantrekkelijk en veilig is?

ANTWOORD

op vraag nr. 301 van 2 januari 2020

van **MIEKE SCHAUVLIEGE**

1. Conform de beleidsnota wordt voor het kanaal Gent-Brugge (traject Schipdonk-Verbindingssluis) voorzien in een opwaardering naar CEMT-klasse Va, geschikt voor schepen met een laadvermogen tot 2.500 ton (110m x 11,40m x 2,50m).

Het traject Brugge-Oostende bevindt zich reeds op het klasse Va-gabarit en behoeft geen verdere opwaardering.

De verschillende bruggen tussen Schipdonk en Moerbrugge bezitten allemaal een voldoende ruim doorvaartvenster in overeenstemming met het klasse Va-gabarit - met o.m. een minimale vrije hoogte van 7,00m boven het normale waterpeil - en behoeven bij deze opwaardering geen aanpassing.

De Steenbruggebrug wordt vervangen door een vaste, hoge brug en een afzonderlijke brug voor fietsers en voetgangers. Het dossier wordt dit jaar voorbereid voor aanbesteding en omgevingsvergunningsaanvraag. Bij de uitwerking wordt bijzondere aandacht besteed aan de veiligheid en het comfort van fietsers.

2. Er zijn geen plannen om de Knesselarebrug (doorvaarthoogte 7.14m) aan te passen of om een onderdoorgang te voorzien onder de Knesselarebrug aan het kruispunt van de Overleiestraat en de Maria-Aalterse Steenweg.

Uit verkeerstellingen in november 2014 op de Maria-Aalterse Steenweg ter hoogte van de brug bleken er minder dan 700 wagens/dag te rijden. Hierdoor werd er in het gunstig geadviseerde fietsfondsdossier van de Maria Aalterseweg voorgesteld om op de fietssnelweg een stopbord "B5" aan te brengen. De Overleiestraat wordt licht zuidelijk afgebogen om de fietsers meer zicht te geven op het verkeer komende van de Knesselarebrug. Maatregelen voor fietsonderdoorgangen worden op drukkere en verkeersonveiligere locaties voorzien.

3. De werken aan de brug ter hoogte van Woestijne en bijhorende wegenis vorderen. Momenteel worden de brugdekvoegen en de waterdichting van het brugdek geplaatst en de grondwerken van de aanloophellingen aangelegd. De ingebruikname van de brug wordt voorzien medio 2020. De nieuwe brug heeft een vrije doorvaarthoogte van 7 meter. Schepen van 2500 ton met drie lagen containers zullen ongehinderd onder de brug door kunnen varen.

4. Op Woestijnebrug worden geen fietsvoorzieningen gerealiseerd. Er is gestreefd naar een volledige scheiding van het vrachtverkeer en het fietsverkeer. De brug is enkel bedoeld als rechtstreekse interne verbinding voor zwaar vrachtverkeer tussen de bedrijventerreinen Woestijne en Lakeland. De wegenis op het bedrijventerrein Woestijne is hierop afgestemd.

De brug wordt gebouwd om zwaar vrachtverkeer van en naar het industrieterrein op de Middenweg (vroeger Urselweg) te vermijden, in het bijzonder ter hoogte van de basisschool bij Aalterbrug.

Voor de veiligheid van de fietsers is de bestaande dreef doorheen Woestijne, die afgescheiden is van alle andere verkeer en het industrieterrein in oost-west richting kruist, ingericht als fietspad. Deze dreef is ook de toegang voor zwakke weggebruikers naar het congrescentrum Woestijnegoed.

Een veilige oversteek van het kanaal voor fietsers is mogelijk ter hoogte van de Aalterbrug, gelegen op ca. 1,2km van Woestijnebrug.

De enige aansluiting voor vrachtverkeer op het openbare wegennet van het bedrijventerrein Woestijne verloopt via de Woestijnebrug doorheen het bedrijventerrein Lakeland op de zuidkant van het kanaal Gent-Oostende.

Door het aanbrengen van fietspaden op de brug, de aanloophellingen en de aansluitende wegenis zou vrachtverkeer en fietsverkeer samengebracht worden met onveilige situaties als gevolg. De brug wordt net gebouwd om deze veiligheidsrisico's te voorkomen.

5. De gemeente Aalter vraagt een aparte fietsbrug ter hoogte van Oostmolen-Veer, ter compensatie van het verdwijnen van het voetveer vele jaren geleden. Dit is zo opgenomen in het lokale mobiliteitsplan van Aalter. Aalter is hiervoor initiatiefnemer. Er zijn door de gemeente voorlopig nog geen verdere acties ondernomen en er zijn dus ook nog geen afspraken met andere besturen gemaakt hieromtrent. Bijgevolg is er op het meerjarenprogramma van De Vlaamse Waterweg nv (DVW) geen fietsbrug gepland. Vragen voor nieuwe fietsinfrastructuur langs of over het kanaal worden beoordeeld in samenspraak met de bevoegde provinciale dienst voor Mobiliteit, aangezien de prioritering van de fiets-investeringen gebeurt in samenwerking met de provincies.
6. Op de rechteroever van het kanaal (kant Woestijne) is er wel degelijk een omleiding uitgewerkt voor fietsers. Die was sowieso nodig om interferentie tussen fietsverkeer en overslagactiviteiten op Woestijne te vermijden. Ook de inplanting van het landhoofd van de nieuwe brug (aansluitend aan de nog te bouwen kaaimuur van het ROC) maakt het fysisch onmogelijk voor fietsers om door te rijden langs het kanaal.

Op linkeroever wordt het jaagpad, waarop ook fietsers rijden als openbare weg gebruikt. DVW is geen initiatiefnemer in de omleiding van de fietsroute. Dit wordt door de gemeente en de provincie uitgewerkt.