

# Toelichtingsnota rooilijn en verwerving

## 1. Inleiding

Huidig dossier heeft betrekking op de aanleg van een nieuw fietspad te Wondelgem langs de spoorlijn L58 tussen Heinakker en de Ringvaartweg-Wondelgem.

In samenwerking met De Vlaamse Waterweg, de Provincie Oost-Vlaanderen en de gemeente Evergem wenst de stad Gent over te gaan tot de realisatie van een gedeelte van de fietssnelweg F42 Gent – Brugge. Dit omvat de bouw van een fietsers- en voetgangersbrug over de Ringvaart te Wondelgem en kant Gent het toeleidend fietspad richting R4 waar het zal aansluiten op het nog te realiseren knooppunt W9 van het project R4WO, en de aansluiting naar Heinakker.

Het tracé van de fietssnelweg F42 loopt vanaf Gent tot Eeklo parallel met dat van de spoorlijn L58. In het huidige projectgebied is langs de spoorlijn L58 geen openbaar domein beschikbaar voor de aanleg van dit nieuwe fietspad.

Ter verwezenlijking van dit nieuwe fietspad dienen er langs de spoorlijn L58 verwervingen te worden gerealiseerd en dient een nieuwe rooilijn te worden vastgelegd.



Kaart I: Ontwerp



Kaart II: Situeringsplan

## 2. Problematiek en doelstelling

Het vastleggen van de nieuwe rooilijn is cruciaal om het nieuwe fietspad te kunnen realiseren. Het project betreft de aanleg van een fietspad met breedte 4m00 en bijhorende brug over de Ringvaart, evenals de aansluiting op Heinakker met een fietspad met breedte 2m50.

### 2.1 Problematiek

De provincie Oost-Vlaanderen wil op haar grondgebied en in overleg met de overheden van naburige regio's een sluitend netwerk van hoogwaardige fietsverbindingen realiseren. De fietssnelwegen vormen de hoofdroutes van dit netwerk van functionele fietsverbindingen. Deze hoofdroutes van het BFF vormen verbindingen tussen belangrijke steden, gemeenten en andere functionele attractiepolen. De provincie Oost-Vlaanderen tekende dit fietssnelwegennetwerk uit met de bestaande en vroegere lijninfrastructuur als drager.

Fietssnelweg F42 moet op termijn de verbinding vormen tussen Gent, Evergem, Waarschoot, Eeklo, Maldegem en Brugge. Tussen Gent en Eeklo staat de fietssnelweg ingetekend langs spoorlijn L58 Gent-Eeklo. De fietssnelweg F42 is essentieel als veilige en vlotte fietsverbinding tussen Gent en Evergem, als alternatief voor de Evergemsesteenweg.

Binnen het PPS-project 'Ombouwen van de R4 West en Oost tot primaire wegen' van de Vlaamse Regering, prioritair binnen de regeerperiode 2014-2019, wordt een gedeelte van de F42 gerealiseerd. Verschillende kruispunten van de R4 zijn voorrangsgeregeld of lichtengeregeld, aan verschillende knopen is er congestie en regelmatig gebeuren er ongevallen op deze delen van de R4. Per knooppunt wordt een oplossing op maat uitgewerkt om tot een vlottere en veiligere verkeersafwikkeling te komen. De F42 kruist de R4, met name nabij knooppunt W9. Binnen het project W9 staat een vlotte verknoping van tram – bus – fiets – auto als doelstelling voorop. Er werd daarom ook voor de passage van de fietssnelweg F42 een oplossing uitgewerkt door middel van een brug over de R4 en Heinakker. Voorbij Heinakker is echter nog geen vervolgtraject voor fietssnelweg F42 aanwezig.



Kaart III: Overzichtsplan knooppunt W9

## 2.2 Doelstelling

Met huidig dossier wordt een vervolgtraject geboden voor de fietssnelweg F42, voor het gedeelte vanaf Heinakker richting Evergem. Er wordt een fietspad voorzien naast en op dezelfde hoogte als de spoorlijn L58, met ter hoogte van de Ringvaart een nieuwe fietsers- en voetgangersbrug die de verbinding maakt met grondgebied Evergem.

## 3. Feitelijke en juridische toestand

Het nieuwe fietspad zal op grondgebied Gent aansluiten op de nog aan te leggen fietsinfrastructuur van knooppunt W9 van R4WO (in beheer van het Vlaams Gewest), en zal eveneens aantakken op Heinakker (in beheer van de Stad Gent en De Lijn voor de trambedding).

Het nieuwe fietspad loopt langs de bestaande spoorlijn 58, en ligt gedeeltelijk op de gronden van Infrabel. Hiervoor wordt een preciaire bezettingsovereenkomst opgemaakt tussen Infrabel en Stad Gent.

## 4. De voorgestelde wijziging staat ten dienste van het algemeen belang

### 4.1 De doelstellingen van het project beantwoorden aan het bestuursakkoord

In het bestuursakkoord van de Stad Gent 2019-2024 wordt sterk ingezet op veilig en comfortabel fiets- en wandelverkeer. In het hoofdstuk “Veilig en vlot door Gent” is hierover het volgende opgenomen: *De Gentenaar wordt mobieler door een dalende autoafhankelijkheid. Het verbeteren van de duurzame mobiliteitsmogelijkheden in combinatie met het verbeteren van de leefkwaliteit maakt van Gent een levendige, aangename en bereikbare stad.*

*Pg.23: Iedereen stapt. Iedereen is op een bepaald moment voetganger. De voetganger is daarom de maat voor de aanleg van het openbaar domein. Er komt een volwaardig actieplan. We installeren een voetgangersbewegwijzering die afstanden in tijd weergeeft. We stellen een netwerk op van veilige voetgangersroutes doorheen woonwijken en in de deelgemeenten. We verbeteren in alle wijken de voetpaden en zorgen voor kwalitatieve trage wegen. Daartoe werken we op maat van kinderen en van senioren. Het moet mogelijk zijn voor zowel kinderen als senioren om zich veilig en zelfstandig door de wijk te verplaatsen. Het wandelnetwerk is veilig, aantrekkelijk en uitdagend voor een kind en verbindt plaatsen om te spelen. Zo blijft stappen een logische verplaatsingsvorm binnen de wijk. Alle drukke wegen krijgen veilige oversteekpunten. We maken het openbaar domein beter toegankelijk voor rolstoelen en kinderwagens, en bewaken dit principe ook bij werken. Een doordachte inplanting van objecten in het openbaar domein is daarbij cruciaal. Ondanks stevige investeringen in de heraanleg van trottoirs worden bijkomende budgetten voorzien. We experimenteren met slimme verkeerslichtenregeling, bijvoorbeeld sneller groen voor voetgangers als het regent, en ijveren voor conflictvrije kruispunten.*

*Pg.24: We bouwen versneld voort aan het regionale netwerk van fietssnelwegen voor lange afstand, ook in het havengebied, en aan comfortabele invalroutes naar de binnenstad. Dat*

*doen we onder meer door de aanleg van fietsstraten. We bouwen ook verder aan fietsverbindingen naar en tussen de deelgemeenten en tussen randgemeenten en Gent. We creëren bijkomende capaciteit in functie van al bestaande en toekomstige stijgingen. We installeren een fietsersbewegwijzering die duidelijk in elkaar zit en we investeren in fietscomfortmaatregelen. Voor kinderen van 10 jaar moet het mogelijk zijn om veilig alleen door de wijk te fietsen. Elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling en haar omgeving worden gescreend op fietsvriendelijkheid.*

## 4.2 Ook in het Mobiliteitsplan (2015) wordt er sterk ingezet op zachte weggebruikers

### *Hoofdstuk 6.2.2: Verblijfsgebieden*

*Het integraal plan publiek domein (IPOD) van de stad Gent omvat richtlijnen voor het ontwerpen van de publieke ruimte. Het STOP-principe is als uitgangspunt meegenomen voor het bepalen van het profiel. Voor elke straat wordt een voorkeursprofiel geschetst. De restruimte gaat naar de zachte weggebruikers of een groener straatbeeld. Bij heraanleg is ook de keuze van het bestratingsmateriaal van belang, onder meer in functie van geluidshinder.*

### *Hoofdstuk 6.3.2: Integraal Fietsbeleid*

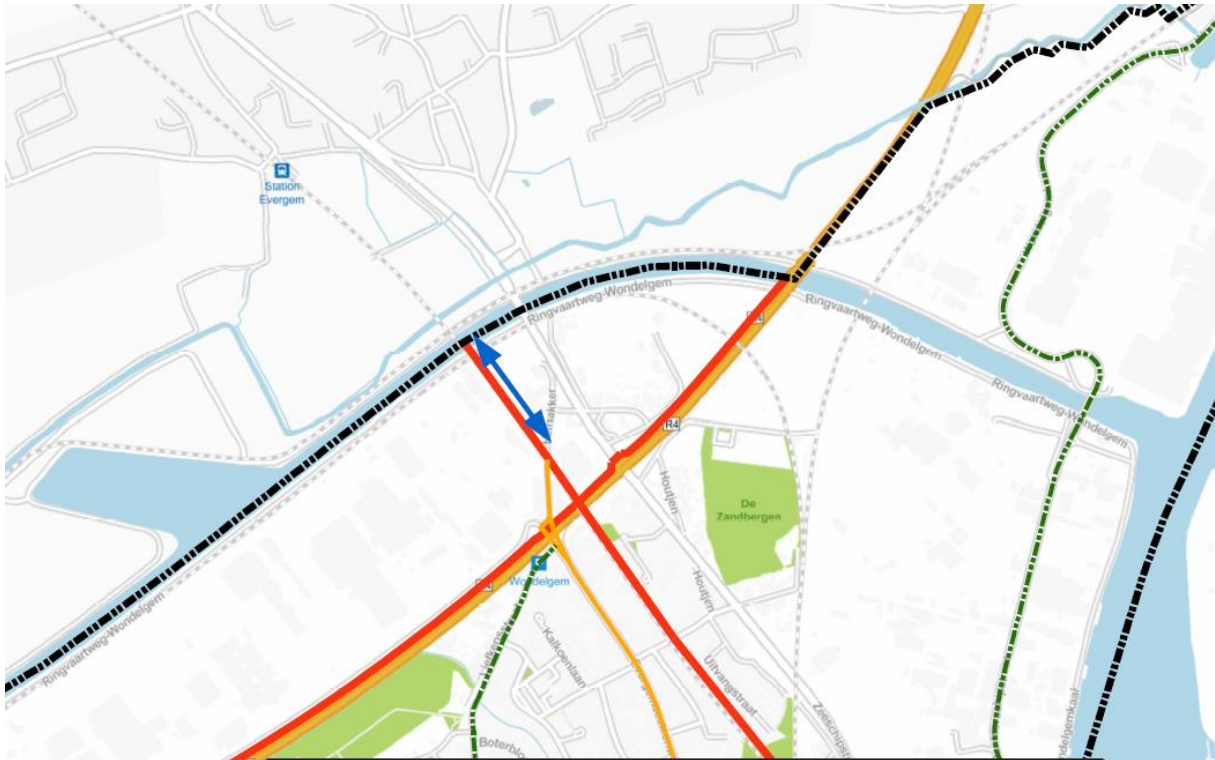
*pg. 93: Fietsers moeten voldoende ruimte krijgen. Gent wil daarmee hun comfort verhogen (bv. brede, afgescheiden fietspaden), hun veiligheid verbeteren (bv. opstelstrook voor fietsers aan verkeerslichten) en een sensibiliserende boodschap geven aan de andere weggebruikers (bv. fietsparkeerplaatsen dicht bij de bestemming inrichten dan autoparkeerplaatsen).*





*Pg. 94: Het stimuleren van fietsen in de binnenstad zit al in de lift, maar de stad wil ook inzetten op het fietsen naar Gent en tussen de deelgemeenten, zowel vanuit de deelgemeenten als vanuit de buurgemeenten, zowel voor werknemers als bezoekers. Hiervoor moeten veilige en continue fietsassen beschikbaar zijn, maar ook kwalitatieve fietsenstallingen, park and bikes en flankerende maatregelen zoals bewegwijzering, communicatie, ... dragen hiertoe bij.*

## 4.3 Het Stadsregionaal Fietsroutenetwerk

Dit nieuwe fietspad langs de spoorlijn L58 tussen de Ringvaart en Heinakker is als lange afstandsfietsroute niet enkel onderdeel van het netwerk van Vlaamse en Provinciale Fietsnelwegen (hier als onderdeel van de F42 Gent-Brugge), maar is ook als stadsregionale fietsverbinding opgenomen in het Stadsregionaal Fietsroutenetwerk Gent.

Dit stadsregionaal fietsroutenetwerk werd, inclusief nota, goedgekeurd door het college van Burgemeester en Schepenen van de Stad Gent. Op de afbeelding hieronder wordt het deeltracé van deze stadsregionale verbinding aangeduid:



Categorie fietsweg	
	Stadsregionale verbindingen
	Primaire stedelijke fietsroute
	Aanvullende stedelijke fietsroute
	Locale fietsroute
	Wondelgem

#### 4.4 Het Vlaamse en provinciale netwerk van Fietsnelwegen

Dit nieuwe fietspad langs de spoorlijn L58 tussen de Ringvaart en Heinaker is op Vlaams niveau geselecteerd als fietsnelweg F42 (M.B. 15/03/2018 houdende de aanwijzing van de fietsnelwegen).

De vijf Vlaamse Provincies werken actief mee aan de uitbouw van een netwerk van Vlaamse fietsnelwegen, zodat fietsers nog vlotter en veiliger op hun bestemming geraken. De fietsnelwegen zijn fietsroutes tussen steden of regionale centra die zo'n 15 à 20 km van elkaar liggen. Ze bieden de mogelijkheid om snel naar school of naar het werk te fietsen en krijgen in die zin vooral een functionele invulling. Maar uiteraard zullen ook recreatieve fietsers deze routes vlot kunnen gebruiken.

#### 4.5 Beleid ten dienste van het Algemeen Belang

Zoals hierboven beschreven wordt de laatste jaren sterk ingezet op de uitbouw van fietsinfrastructuur op alle beleidsniveaus.

Zowel de Vlaamse Regering, de Bestendige Deputatie als het Stadsbestuur zetten dan ook in op alternatieve vervoersmodi en willen zich concreet inspannen om het fietscomfort en de fietsbereikbaarheid te verbeteren. In het woon-werk-verkeer moet de keuze voor de fiets nog evidentier worden en in nieuwe ontwikkelingen wordt de fiets een toetssteen. Er wordt werk gemaakt van de uitbouw van fietssnelwegen en de capaciteit van fietsverbindingen moet omhoog.

### **5. De voorgestelde nieuwe rooilijn doet geen afbreuk aan de doelstelling om de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van de gemeentewegen te vrijwaren en te verbeteren, in het bijzonder om aan de huidige en toekomstige behoeften aan zachte mobiliteit te voldoen**

De structuur, samenhang en toegankelijkheid van de aanliggende gemeentewegen wordt met de realisatie van dit fiets -en wandelpad niet aangetast. Het fiets -en wandelpad biedt zelfs een duidelijke meerwaarde voor het omliggende wegennet gezien het een goed alternatief zal zijn voor vele zachte weggebruikers. Deze dienen nu gebruik te maken van de drukke Evergemsesteenweg, die onvoldoende veilig ingericht is voor (jonge) voetgangers en fietsers. De realisatie van het nieuwe fiets -en wandelpad zal dus ook de weggebruikers van de omliggende wegenis ten goede komen.

In het ontwerp van het fiets -en wandelpad is sterk rekening gehouden met de noden van de zachte weggebruikers. Om voetgangers en fietsers in dubbelrichting op het nieuwe fiets -en wandelpad comfortabel te laten kruisen moet er voldoende breedte worden voorzien. Het vademecum fietsvoorzieningen geeft als aanbevolen breedte voor een fietssnelweg 4m00. Er wordt dan ook een fietspad met breedte van 4m00 voorzien.

De aansluiting van het fietspad met Heinakker wordt zo ingericht, dat er geen gevaarlijke conflictsituatie ontstaat met het kruisen van de tram. Om te vermijden dat fietsers met grote snelheid komende van de helling richting Heinakker de tramsporen kruisen, wordt de oversteek niet in het verlengde van de helling voorzien, maar 15m verder in noordelijke richting. Tussen de helling en de oversteek wordt een stuk dubbelrichtingsfietspad aangelegd, en tussen het fietspad en de trambedding wordt een afscherming door middel van andrieskruisen geplaatst.

### **6. De voorgestelde nieuwe rooilijn kadert in een geïntegreerd beleid van de gemeente dat onder meer gericht is op de uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau**

Wondelgem wordt doorkruist door verschillende fietsroutes op de vier niveaus die zijn opgenomen in het Stadsregionaal Fietsroutenetwerk (SRFN). Elk van deze vier niveaus in het netwerk heeft zijn

specifieke kenmerken. Waar de drie hoogste routes in het netwerk in eerste instantie zijn uitgewerkt voor verbindingen tussen de 5km en 15km of meer, hebben de lokale fietsroutes een vooral ontsluitende functie met een afstand tot 5km. (zie hoofdstuk 4.3: kaartje stadsregionaal fietsroutenetwerk).

Het stadsregionaal fietsroutenetwerk werd, inclusief nota, goedgekeurd door het college van Burgemeester en schepenen. In deze nota wordt er naast het uitgetekende stadsregionaal fietsroutenetwerk ook sterk gewezen op het belang van trage wegen.

## **7. De voorgestelde nieuwe rooilijn kadert in een geïntegreerd beleid van de gemeente dat onder meer gericht is op de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel op recreatief als op functioneel vlak**

Zoals duidelijk aangegeven in hoofdstuk 6 wenst de Stad Gent sterk in te zetten op het optimaliseren en verder uitwerken van een fietsroutenetwerk. De realisatie van het fietspad zal duidelijk een meerwaarde betekenen voor dit fietsroutenetwerk gezien het een vlotte en veilige verbinding tussen Evergem en Gent mogelijk maakt.

## **8. De voorgestelde nieuwe rooilijn staat ten dienste van het algemeen belang**

Het dossier heeft betrekking op de aanleg van een fietssnelweg.

De aanleg van de fietssnelweg tussen Heinakker en de gemeente Evergem zorgt voor een verbetering van de **kwaliteit van de infrastructuur ten voordele van de zwakke weggebruiker** en dit zowel voor fietsers als voetgangers. Huidig dossier streeft in eerste instantie de inrichting van veilige fietspaden na en **stimuleert het gebruik van de fiets** als duurzaam vervoermiddel.

De realisatie van het fietspad zorgt voor een veilig en volwaardig autovrij alternatief voor de drukke Evergemsesteenweg. Het stimuleren van duurzame vervoersalternatieven en het creëren van **veilige fietsinfrastructuur en voetpaden voor zowel functionele als recreatieve verplaatsingen** zijn zaken die elke burger ten goede komen.

De **nefaste impact van autoverkeer op gezondheid en levenskwaliteit** is algemeen bekend; daar waar het gebruik van de fiets juist tot een verbetering van deze aspecten leidt.

**Dit alles belangt het algemeen nut aan.**

## 9. De voorgestelde nieuwe rooilijn is een uitzonderingsmaatregel die afdoende wordt gemotiveerd

Bij de keuze van het tracé van een fietssnelweg staat het comfort van de fietser centraal. Dit betekent een zo rechtlijnig mogelijk tracé met zo weinig mogelijk stoppunten. Dit wordt dan ook vaak gekoppeld aan bestaande lijninfrastructuur zoals spoorwegen en waterlopen. Voor de fietssnelweg F42 werd dit tussen Gent en Eeklo gekoppeld aan de spoorlijn 58. Het lokaal verleggen van de fietssnelweg tussen Heinakker en de gemeente Evergem, weg van spoorlijn 58 en naar bestaand openbaar domein, om zo de nieuwe rooilijn te vermijden, zou dan ook haaks komen te staan op de inrichtingsprincipes van een fietssnelweg.

Om de impact op de private percelen te beperken, wordt de fietssnelweg zo geclusterd mogelijk met de bestaande spoorwegophoging voorzien. Hierbij wordt rekening gehouden met de minimale afstanden die door Infrabel worden opgelegd vanaf het spoor.

Net voor de brug buigt het fietspad daarom af weg van de spoorlijn om op grondgebied Evergem net naast het bestaande Fluxysstation te landen. De beschikbare ruimte tussen de spoorlijn en het Fluxysstation is immers te beperkt om op een comfortabele manier een nieuwe fietssnelweg te integreren, zonder daarbij een brandweg en minimale afstanden in functie van het spoor te hypothekeren.

Zowel ter hoogte van Heinakker als ter hoogte van de Ringvaart dient de fietssnelweg voldoende hoog te liggen om de vereiste vrije hoogte voor tramverkeer (Heinakker) en scheepvaart (Ringvaart) te kunnen garanderen. Gezien de inrichtingsprincipes van fietssnelwegen blijft de fietssnelweg dan ook op hoogte tussen beide bruggen. Om het hoogteverschil tussen de nieuwe fietssnelweg en de naastgelegen percelen te realiseren is om landschappelijke en klimaatrobuuste redenen geopteerd voor een groen talud. Om de helling van dit talud te beperken, wordt dit verstevigd met geogrids zodat een helling 6/4 kan worden aangehouden.

**Zonder bijkomende verwervingen is het niet mogelijk om te voldoen aan de hierboven beschreven inrichtingsprincipes, de noodzakelijke breedtes en de minimale afstanden tot het spoor en het Fluxysstation.**

## 10. De verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen

Bij het ontwerp van het fietspad werd de verkeersveiligheid en de ontsluiting van de aangrenzende percelen duidelijk in acht genomen:

- Er wordt over de volledige lengte van het fietspad langs de spoorlijn 58 een afsluiting met hoogte 1.5m geplaatst tussen fietspad en spoorlijn;
- De taluds langsheen het fietspad hebben een helling van 6/4. De beplanting op deze taluds wordt zo voorzien dat deze voldoet als valbeveiliging;
- De aansluiting met Heinakker wordt zo georganiseerd dat de kruising van de overstekende fietser met de tram op een voldoende veilige manier kan gebeuren;

- De nieuwe rooilijn bevindt zich langs de achterzijde van de percelen, zodat de ontsluiting hiervan steeds mogelijk blijft zoals voorzien in de bestaande toestand.

## **11. De voorgestelde nieuwe rooilijn moet zo nodig beoordeeld worden in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief.**

*De motivatienota moet aangeven of de voorgestelde nieuwe rooilijn grenst aan de gemeentegrens met een andere gemeente en of de betrokken weg een gemeentegrensoverschrijdende verbinding is. Indien de betrokken weg een gemeentegrensoverschrijdende verbinding is, moet de voorgestelde wijziging beoordeeld worden in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief.*

Zoals ook aangehaald in paragraaf 2 van deze nota betreft de nieuwe rooilijn een aanpassing in functie van de aanleg van de provinciale fietssnelweg F42. Meer in het bijzonder kadert de nieuwe rooilijn in de aanleg van dat gedeelte van de F42 dat de verbinding maakt tussen de gemeente Evergem en de stad Gent. Deze verbinding is essentieel als veilige en vlotte fietsverbinding tussen Gent en Evergem, als alternatief voor de drukke Evergemsesteenweg.

## **12. Bij de afweging voor wijziging aan het wegennet wordt rekening gehouden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder daarbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen.**

Gezien het een nieuw te realiseren fiets -en wandelpad betreft kan er niet worden verwezen naar een actuele functie.