

GEMEENTERAADSVERKIEZINGEN 2023

Fietsbeleid, mobiliteit, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit zijn belangrijke thema's bij lokale verkiezingen. Fietsersbond Destelbergen polste aan de hand van enkele vragen naar de visie van de partijen in onze gemeente. Vooruit, CD&V, N-VA, Open Vld en Groen gaven hun standpunten te kennen. Vlaams Belang antwoordde niet specifiek op de vragen.

De Fietsersbond is partijonafhankelijk. De volgorde waarin de verschillende partijen in dit memorandum worden weergegeven, is daarom dezelfde als op de kieslijsten die in Destelbergen/Heusden voor de komende gemeenteraadsverkiezingen zullen worden gehanteerd.

VOORUIT

cd&v

NVA
VOOR VLAANDEREN. VOOR WELVAART

open **vld**

GROEN

De antwoorden zijn een letterlijke weergave van wat de partijen zelf invulden. Er werd met andere woorden geen zin, geen leesteken, geen letter aan de oorspronkelijk tekst gewijzigd, noch werden stukken aan de tekst toegevoegd of eruit weggelaten.

De voorbije legislatuur volgde de Fietsersbond het mobiliteitsbeleid in de gemeente op de voet. We konden vaststellen dat het bestuur (Open VLD en N-VA) verkeersveiligheid niet prioritair behandelde. Heel wat noodzakelijke ingrepen bleven uit, zelfs als die nauwelijks financiële middelen vroegen. Opportuniteiten zoals het mobiliteitsplan Heusden werden tot minimale ingrepen herleid.

Afgezien van de laatste vier maanden verliep de samenwerking met de gemeente voornamelijk stroef, met als dieptepunt een repressieve reactie van het bestuur op onze goedbedoelde verfactie voor veilig verkeer.

De gevolgen van het beleid worden ook objectief gemeten. VRT NWS geeft de fietspaden en fietsveiligheid in Destelbergen amper een 5/10. Uit het gemeenterapport van de Standaard blijkt dat de tevredenheid van de inwoners over fietsveiligheid verslechterde in de voorbije legislatuur.

De scores die de verschillende partijen aan onze stellingen gaven, doen ons hoopvol uitkijken naar een vlottere samenwerking met het komende bestuur en verkeersveiligheid als prioritair thema.

Fietsersbond
Destelbergen



ZWARTE PUNTEN

Onze gemeente kent enkele zwarte punten voor fietsers:

de op- en afritten van de R4 aan de Dendermondesteenweg en aan de Laarnebaan, en het kruispunt Dendermondesteenweg-Reinaertweg.

Wil uw partij de gevaarlijke 'zwarte punten' (fiets)veilig maken?

Een score van 0 tot 5, waarbij 0 staat voor 'nee' en 5 voor 'ja'.

Een score van 1, 2, 3 of 4 kunt u gebruiken om eventuele nuances toe te brengen.

Welke stappen zal uw partij hiervoor ondernemen?

VOORUIT

5/5

Het antwoord van het huidige bestuur is keer op keer: "dat is niet onze verantwoordelijkheid, maar van AWV" of "daar is geen plaats voor", etc. (zie onder)
Voor de belangrijkste punten wil Vooruit krachtadiger optreden ten aanzien van het AWV. In voor bovenlokale wegen is het trouwens toegelaten dat de gemeenten zelf de werken uitvoert of voorschiet, mist toestemming van het AWV.

[...]

Schepen Vercruyssen (Open VLD) zegt: "Ik haal de Aelmeersstraat aan. Daar is geen plaats voor fietspaden. Daar is plaats voor nodig."

[...]

Schepen Vercruyssen (Open VLD) zegt: "Omdat het niet mag. Je kan daar geen uitbreiding van het wegprofiel doen. De instantie Onroerend Erfgoed zegt dat het een beschermd dorpsgezicht is. Ik kan toch moeilijk zeggen ..."

[...]

Schepen Vercruyssen (Open VLD) zegt: "Ik denk dat als we kijken naar het Eenbeekidne, we kunnen zeggen dat we heel veel plaats hebben gemaakt voor de fietser. Als je spreekt over de Reinaertweg... Dat is voor AWV. We zullen eens samen gaan fietsen met de speed peddelen en dan kan u mij eens tonen waar in Heusden nog plaats is voor fietspaden."

[...]

cd&v

5/5

Voor wat betreft de op- en afritten aan de R4 aan de Laarnebaan is er een overeenkomst met het Vlaamse Gewest om er lichten te plaatsen en het kruispunt veiliger in te richten.

Ook voor de andere zwarte punten is een overleg en overeenkomst met Vlaams Gewest nodig. Belangrijk is om dit prioritair op de investeringslijst van de Vlaamse regering te zetten.

NVA VOOR VLAANDEREN. VOOR WELVAART

4/5

Voor de op- en afritten in Destelbergen en Heusden dienen we verder in overleg te gaan met AWV. Voor de Laarnebaan zijn deze gesprekken al opgestart.

kruispunt Reinaertweg/Dendermondesteenweg moet bekeken worden of dit kan door ex-belijning of een andere ingreep.

open vld

4/5 (aangezien wij ook afhankelijk zijn van externe medewerkers, niet altijd evident)

Op-en afrit R4

We blijven aandringen bij AWV om gepaste maatregelen te nemen. Zij zijn immers de wegbeheerder.

Dat deze aanpak loont blijkt uit het feit dat er recentelijk in:

Heusden op de Laarnebaan extra verkeersborden geplaatst werden, waar autobestuurders gewezen wordt op het gevaar voor de aanwezigheid van fietsers.

Dat er nog geen definitieve oplossing werd gevonden voor dit zwart punt valt te verklaren door het feit dat er een schuur onteigend dient te worden.

Destelbergen heeft schilderwerken uitgevoerd op de op-en afrit.

Deze maatregel heeft tot doel bestuurders een beter zicht te geven op het kruisend verkeer dat zich bevindt op de fietspaden.

Oversteekplaats kruispunt Dendermondesteenweg-Reinaertweg

Dit punt wordt meegenomen bij de heraanleg van de Reinaertweg.

Dit kruispunt is voor ons niet het enige aandachtspunt. Ook willen wij een veilige oversteek realiseren aan het kruispunt Damvalleistraat-Reinaertweg. Er is daar immers heel wat fietsverkeer van en naar de Scheldedijk.

Daarenboven willen we ook af van de "moordstrookjes".

GROEN

5/5

Deze zwarte punten vallen onder de bevoegdheid van het AWV, aangezien ze zich op gewestwegen bevinden. We vinden het echter de verantwoordelijkheid van het gemeentebestuur om deze zwarte punten systematisch aan te kaarten bij het AWV en samen met hen naar een veilige oplossing te zoeken.

Om niet over één nacht ijs te gaan en diverse perspectieven in beschouwing te nemen, wordt best ingezet op een participatietraject. Per zwart punt kan een werkgroep worden ingericht waar naast de mobiliteitsexperten van de gemeente en Agentschap Wegen & Verkeer ook geëngageerde buurtbewoners, Fietsersbond en andere betrokken partijen rond de tafel worden uitgenodigd om advies te leveren. Dit verhoogt de lokale draagkracht en geeft indien nodig een sterk signaal van lokale betrokkenheid naar andere bestuursniveaus.

VEILIGE FIETSROUTE

Een veilige fietsroute is maar zo sterk als de zwakste schakel.

Onze gemeente kent verschillende zwakke schakels op de fietsroutes.

Bijvoorbeeld,

- (a) de smalle bruggen over R4 (Wellingstraat, Steenvoordestraat en Magerstraat), waar te vaak te snel wordt gereden.
- (b) De moeilijke oversteekbaarheid op de kruispunten langs de Reinaertweg en Dendermondesteenweg in de wijk Eenbeekeinde.
- (c) Verschillende knelpunten op de oost-west fietsroute van de Herlegemstraat tot de Molenstraat.
- (d) Verschillende woonwijken waar nog doorgaand gemotoriseerd verkeer wordt toegestaan.
- (e) De moordstrookjes langs Reinaertweg en Meersstraat, en
- (f) het geplande dubbelrichtingsfietspad langs de Haenhoutstraat dat de fietsers onvoldoende veiligheid biedt.

Wil uw partij de zwakke schakels op de fietsroutes aanpakken?

Een score van 0 tot 5.

Welke stappen zal uw partij hiervoor ondernemen?

VOORUIT

5/5

Heraanleg reinaerweg krijgt prioriteit. Deze baan snijdt de dorpskern van Destelbergen af van nationaal park Scheldevallei. Naast veiligheidsoverwegingen zijn hier synergieën met ruimtelijke ordening, lokale economie, natuur, etc.

Zie antwoord vorige vraag (Zwarte punten): veel proactiever in overleg gaan met AWV en waar mogelijk de werken voorschieten.

cd&v

5/5

We vragen een versnelde uitvoering van de afgescheiden fietspaden op de Reinaertweg. De onteigeningen en plannen voor de realisatie ervan zijn klaar. De werken zouden pas gepland zijn in 2028. Dat moet vlugger kunnen. Bij de herinrichting of heraanleg van straten moet er in nauw overleg met inwoners, Fietsersbond en andere stakeholders naar een consensus gestreefd worden om de veiligheid van de zwakke weggebruiker maximaal te garanderen.

NVA
VOOR VLAANDEREN. VOOR WELVAART

3/5

Intussen is op diverse plaatsen de max snelheid verlaagd waardoor de situatie voor de fietsers al verbeterd is. De brug van de Magerstraat zal in de mobiliteitsstudie van het project Nederbroeken mee opgenomen. De andere bruggen verdienen ook extra aandacht.

Ook de fietsstroken langs de Reinaertweg en Meersstraat hopen we binnen afzienbare tijd ism AWV te kunnen aanpakken en veiliger voor de fietsers te maken.

Een studie in het begin van de legislatuur heeft al uitgemaakt dat 2 aparte fietspaden in de Haenhoutstraat niet haalbaar is. Het bestaande fietspad zal echter verbreed worden.

open vld

4/5

Uiteraard willen wij de zwakke schakels aanpakken, elke situatie moet afzonderlijk bekeken worden, de Fietsersbond blijft hierin onze partner.

Wij blijven evenwel een landelijke gemeente en zijn niet te vergelijken met stedelijk weefsel.

Een verkeersveilige gemeente waar we ons veilig kunnen verplaatsen in het verkeer is een blijvende uitdaging. Dit zowel voor de automobilist, fietser, voetganger. Wegen, verbindingen, schoolomgevingen en fietsroutes veiliger maken daar deel van uit.

Een veilige fietsverbinding tussen de kernen (Destelbergen, Heusden, Eenbeekeinde) is nodig. Omwille van de gewestwegen op deze routes gaan we in overleg met AWV (Agentschap Wegen en Verkeer) en pakken de pijnpunten aan, we denken hierbij in eerste instantie aan de Tramstraat, Meersstraat/ Reinaertweg en de Dendermondesteenweg.

Tevens willen we laten onderzoeken of er slimme verlichting kan komen op de Scheldedijk om de veiligheid van de fietser te bevorderen.

Tot slotte willen we ook met maatregelen nemen die bereikbaarheid van de huidige en toekomstige attractiepolen verbetert. In eerste instantie denken we aan de Nederbroeksite.

Het fietspad in de Haenhoutstraat - het ontwerp voor de rioleringswerken moet hernomen worden, de breedte van de baan en de mogelijke onteigeningen die ingrepen met zich meebrengen zijn aandachtspunten

GROEN

5/5

Groen betreurt dat er zo'n lange lijst knelpunten kan worden opgemaakt, die eigenlijk niet eens volledig is wanneer de knelpuntenkaart van de Fietsersbond wordt bekeken: Er zal een gestructureerde aanpak nodig zijn om al deze zwakke schakels weg te werken. Bovendien willen we bv. bij (her)aanleg van wegen sowieso dat het Vademecum Fietsvoorzieningen van het AWV als norm wordt gehanteerd voor het ontwerp van de fietsinfrastructuur.

Specifiek voor de voorbeelden in de vraag zien we een aantal mogelijke oplossingen als insteek. Groen draagt participatie echter hoog in het vaandel en wil waar nodig inzetten op een participatietraject om die voorstellen te verfijnen, equivalente alternatieven af te wegen en het nodige draagvlak ervoor te vinden samen met buurtbewoners en andere belanghebbenden.

De toegelaten snelheid verlagen (en inzetten op handhaving van de snelheidsbeperking), wat op korte termijn al kan.

Op korte termijn kunnen kleine ingrepen in de Dendermondesteenweg de situatie verbeteren (bvb het verleggen van een zebrapad, zichtbaarheid van het zebrapad vergroten, aanbrengen van een klein middeneiland zodat de straat in twee keer kan worden overgestoken,...). Voor de lange termijn moeten deze ingrepen nog duidelijker leesbaar worden (bvb door breder voetpad ter hoogte van de zebrapaden, plaatselijke ontharding, ...). Dit vraagt grotere investeringen. De Reinaertweg valt onder de bevoegdheid van Agentschap Wegen & Verkeer, ook de kleine ingrepen zullen in overleg met hen moeten gebeuren (zie vraag 5).

Deze route wordt al door veel fietsers gebruikt, en heeft nog veel meer potentieel. Het doorgaand gemotoriseerd verkeer moet van hier worden afgeleid naar de Dendermondesteenweg, zodat de route alleen doorgaand fiets- en wandelverkeer heeft en auto's met een lokale bestemming (bewoners of bezoekers): bv. door een verkeersfilter ter hoogte van de Chiro in de Kerkkouterrede, of door bepaalde straten eenrichtingsverkeer te maken en/of als fietsstraat in te richten.

De oplossing van 'mobiliteitskamers' is een gekend concept bij mobiliteitsdeskundigen, m.n. wijken waarin enkel auto's rijden die er ook een bestemming hebben. Het weren van doorgaand autoverkeer neemt heel wat verkeersdruk weg, maakt de straten veiliger en aangenamer voor zachte weggebruikers, maakt de straat gezelliger en leefbaarder en verhoogt het wijkgevoel.

Op korte termijn willen we de snelheid laten handhaven met politiecontroles. Op lange termijn is de kwestie uit te klaren met het AWV (zie antwoord 1 Zwarte Punten). Op de Reinaertweg is er door de breedte van de weg heel wat mogelijk. In de Meersstraat wordt het een uitdaging om het helemaal perfect te krijgen, maar tegenover het huidige moordstrookje moet zeker ruimte worden gevonden voor grote verbeteringen.

De bezwaarschriften van Fietsersbond Destelbergen tegen de plannen voor de Haenhoutstraat zijn ons bekend. We volgen de redenering dat de huidige plannen met een dubbelrichtingsfietspad onvoldoende bescherming biedt voor fietsers en voetgangers en betreuren dat het Vademecum Fietsvoorzieningen hier niet werd gehanteerd bij het ontwerp. Het voorstel van ontwerp met enkelrichtingsfietspad langs elke kant van de baan zou heel wat knelpunten oplossen.

QUICK-WINS

Een groot deel van de knelpunten in Destelbergen betreft 'kleine' ongemakken die met een quick-win eenvoudig oplosbaar zijn: paaltjes of hekwerk die het fietsen op trage wegen lastig of onmogelijk maken, oneffenheden in het wegdek met bijhorend valgevaar, begroeiing, verkeerde wegmarkering, verkeerde onderborden, ...

Is uw partij bereid om dergelijke kleine ongemakken aan te pakken?

Een score van 0 tot 5.

Welke specifieke quick-wins wilt u op korte termijn realiseren?

VOORUIT

5/5

Paaltjes helling scheldedijk (Schippershuis) zijn levensgevaarlijk
Hoek stationsstraat, houtstraat
oversteek stapsteenstraat/damvalleistraat naar damvalleipadje
Afslag Doolaegepark/Meersstraat heeft beperkte zichtbaarheid
Afslage Ter Bunder/Meersstraat heeft slechte zichtbaarheid
K+R aan bergenmeers verspert ingang tot de fietsenstalling 😞

cd&v

5/5

We willen de trage wegen in onze gemeente goed onderhouden en waar mogelijk nieuwe verbindingen maken. We willen de nodige budgetten reserveren voor gerichte investeringen in de (her)aanleg en onderhoud van fietsinfrastructuur en voetpaden. De belangrijke wegen naar scholen en hobby's zijn prioritair, zodat deze nog fietsveiliger worden. We willen verder kijken dan de verbindingswegen voor veilig verkeer en hebben daarbij aandacht voor elke wijk. Wij zijn geen voorstander om straten te 'knippen'. Wegen zijn openbaar domein en moeten zo veel mogelijk vrij toegankelijk blijven. We willen werk maken van een eerlijk en doeltreffend snelheidsbeleid. Want een snelheidsbeleid voeren is meer dan een verkeersbord zetten met een snelheidslimiet erop. Destelbergen-centrum heeft nood aan visuele 'poorten' om de snelheid te remmen en een dorpsgevoel te creëren. De weginrichting en het wegbeeld kunnen helpen om de snelheidslimiet af te dwingen. Het mobiliteitsplan in Heusden centrum moet grondig geëvalueerd worden.

NVA
VOOR VLAANDEREN. VOOR WELVAART

5/5

De quick wins vergt permanente aandacht van éénieder en opvolging door onze interne diensten.

open vld

4/5

Tijdens de voorbije legislatuur werden heel wat van dergelijke punten weggewerkt. Op de planning staat nog het verwijderen van een aantal paaltjes in kerkwegels. Zo kan er niet alleen vlotter maar ook veiliger gefietst worden.

In de nabije toekomst willen we aandacht besteden aan de op/afrijdbaarheid van fietspaden. Wanneer deze geen functie hebben moeten deze weggewerkt worden.

Vb. Verhoogd fietspad Admiraalstraat ter hoogte van kruispunt Bijlokestraat Een gelijkaardig aandachtspunt vinden we in de Stationsstraat ter hoogte van de Kleingentstraat.

Een quick-win deze zeker en vast moet bekeken worden is de goot ter hoogte van de paaltjes op de grens tussen de Kerkham en de Koedreef. Deze is immers fietsonvriendelijk.

GROEN

5/5

Het wegwerken van dergelijke kleine ongemakken moet in de dagelijkse werking van de gemeentelijke werkploeg en andere diensten vervat worden – m.a.w. geen knelpuntenlijst maar een todo-list. Als we een specifieke quick-win moeten kiezen, dan gaat die naar het weghalen van de beugels in de Moerenakkerwegel en in de Dorpwegel. Door de beugels kan je met een gewone fiets zeer moeizaam door, laat staan met een buitenmaatse fiets of fietskar. We zien wel toe dat de eigenaars van aangrenzende percelen hier eerst over ingelicht worden.

INTERGEMEENTELIJKE SAMENWERKING

Fietsers stoppen niet aan een gemeentegrens. Heel wat inwoners werken in een buurgemeente of gaan er naar school. Omgekeerd wonen heel wat werknemers in Destelbergen over de gemeentegrenzen.

Is uw partij bereid om samen te werken met naburige gemeenten aan veilig (fiets)verkeer?

Een score van 0 tot 5.

In welk dossier is intergemeentelijke samenwerking volgens u noodzakelijk?

VOORUIT

5/5

Dit is een moeilijke. Ik heb niet de indruk dat Destelbergen totnogtoe een actieve partner was hierin. Ik heb dus heel beperkt zicht op de hangende dossiers.
Fietsbrug naar Gentbrugge ikv bereikbaarheid Gentbrugge, en de weg ernaar toe.
Station Beervelde (binnen context van Dendermondesteenweg vermijden wie de trein wil pakken)

cd&v

5/5

De invoering van de tonnagebeperking in het centrum van Heusden is een belangrijke stap om het zwaar vrachtverkeer uit het centrum te weren. Het is het resultaat van een nauwe samenwerking tussen Destelbergen, Melle, Wetteren en de politiezones Regio Rhode & Schelde en Wetteren-Laarne-Wichelen. Belangrijk is dat dit ook goed opgevolgd en gecontroleerd wordt.

Er moet ook een structureel overleg met het stadsbestuur Gent komen in het kader van de Mobiliteitsstudie woonontwikkelingen Oude Bareel. Tractebel Engie heeft in opdracht van de stad Gent een studie uitgevoerd met allerlei scenario's om het doorgaand verkeer in de buurt te weren. Eén van de scenario's is een knip in de Stationsstraat, waardoor er geen gemotoriseerd verkeer meer mogelijk zou zijn tussen Destelbergen en de Oude Bareel. Zulk scenario heeft verregaande gevolgen voor onze inwoners en vraagt overleg en consensus met de gemeente Destelbergen alvorens men daarover een beslissing kan nemen. We willen een gelijkaardig scenario zoals het wijkmobiliteitsplan Gentbrugge te allen tijde vermijden. Beslissingen van een openbaar bestuur die grote gevolgen hebben op het grondgebied van een andere gemeente vragen eerst overleg en consensus.

NVA
VOOR VLAANDEREN. VOOR WELVAART

4/5

Intussen is op diverse plaatsen de max snelheid verlaagd waardoor de situatie voor de fietsers al verbeterd is. De brug van de Magerstraat zal in de mobiliteitsstudie van het project Nederbroeken mee opgenomen. De andere bruggen verdienen ook extra aandacht.
Ook de fietsstroken langs de Reinaertweg en Meersstraat hopen we binnen afzienbare tijd ism AWV te kunnen aanpakken en veiliger voor de fietsers te maken.
Een studie in het begin van de legislatuur heeft al uitgemaakt dat 2 aparte fietspaden in de Haenhoutstraat niet haalbaar is. Het bestaande fietspad zal echter verbreed worden.

open vld

5/5

Mobiliteit stopt niet aan de grenzen, uiteraard zijn wij bereid om samen te werken.

Meer zelfs, wij vinden het absoluut noodzakelijk als wij verkeersmaatregelen wensen in te voeren die effect hebben op onze naburige gemeenten, dat wij hen betrekken. Dit is ook onze policy en zal ook zo blijven.

Het dossier Wijkmobiliteitsplan Gent is ongezien, een totaal gebrek aan overleg en compromis, wij stellen vast dat andere gemeenten ook in dezelfde positie zitten, ook daar werd hun inbreng totaal genegeerd.

Overleg met de buurgemeenten kan pas succesvol zijn wanneer partijen op een respectvolle manier met elkaar omgaan. Zo zijn we erin geslaagd om een intergemeentelijke vrachtwagenzone af te bakken. Er werd immers een consensus gezocht en gevonden tussen de gemeenten Destelbergen, Wetteren en Melle. Deze modus operandi zal ook toegepast worden in andere dossiers zoals de op-en afrit van de R4 en de verkeersafwikkeling ronde de Nederbroeksite.

Jammer genoeg is dit niet het geval in het dossier rond de brug van Gentbrugge. Naar ons aanvoelen worden de lasten afgeschoven op de buurgemeente. Dit kan niet de bedoeling zijn.

GROEN

5/5

We denken onder meer aan stad Gent voor het dossier Gentbruggebrug en dampoortwijk, ook aan Lochristi in verband met de heraanleg van de Haenhoutstraat, Laarne voor de op- en afrit van de R4 aan de Laarnebaan en Wetteren om het vrachtverkeer in goede banen te leiden.

INTERBESTUURLIJKE SAMENWERKING

Lokale mobiliteit en fietsbeleid zijn niet enkel de verantwoordelijkheid van het gemeentebestuur. Ook Agentschap Wegen en Verkeer, Infrabel en De Vlaamse Waterweg, en private eigenaars beheren wegen in onze gemeente.

Is uw partij bereid om samen te werken met andere administraties?

Een score van 0 tot 5.

Welke stappen wilt u hiervoor ondernemen?

VOORUIT

5/5

Moest ik hier meer dan 5 punten kunnen geven, ik zou het doen.

Het aangezicht van Destelbergen wordt namelijk bepaald door de bovenlokale wegen. Als we fietsmobiliteit willen verbeteren en modern ruimtelijke ordeningsbeleid voeren zijn zij onmisbare partners aan tafel.

zie antwoorden hogerop. Veel proactiever & krachtadiger beleid voeren zal al een goed begin zijn. Ik heb niet de indruk dat de huidige Schepen van mobiliteit doortastend te werk is gegaan.

cd&v

5/5

Een gemeentebestuur kan niet anders dan samenwerken met alle instanties die actief zijn op haar grondgebied. Alleen op die manier kan je zaken realiseren ten bate van de inwoners.

NVA
VOOR VLAANDEREN. VOOR WELVAART

5/5

Voor bepaalde aanpassingen zijn we sowieso verplicht om in overleg te gaan. bvb de fietsoversteekplaats thv Hooistraat. Wij zijn hier zeker voorstander van maar hebben ervaren dat de duurtijd om iets gerealiseerd te krijgen lang kan zijn. Hetgeen we in de toekomst proactiever willen aanpakken.

open **vld**

5/5

Deze samenwerking is er nu al, het loopt soms tergend traag en daar knelt het schoentje. Wij hopen deze samenwerkingen te bestendigen en op een constructieve manier verder te zetten.

Een structureel overleg hoort daarbij.

GROEN

5/5

Met Agentschap Wegen & Verkeer is er een regelmatig terugkerend overleg nodig, zoals ook in eerdere antwoorden (met name op vraag 1) werd aangehaald. We moeten werk maken van een werkgroep/participatietraject per dossier gericht op een snelle voortgang.

Bij Infrabel moeten we erop aandringen om geen extra overwegen te sluiten voordat er een waardig alternatief is voor de actieve weggebruikers (tunnel voor fietsers en voetgangers) zodat de trage wegen in het noorden van Destelbergen vlot toegankelijk blijven. Dat is belangrijk voor de landschapsbeleving van bezoekers en het welzijn van bewoners.

De Scheldedijk is erg populair bij fietsers en voetgangers. Dat is positief, de keerzijde is dat de gezellige drukte soms conflicten met zich meebrengt. Bij de Vlaamse Waterweg gaan we aandringen om de paaltjes te verminderen en hiervoor duidelijke signalisatie aan te brengen.