

Naam	Onderwerp
<b>Stijn De Roo</b>	<p><b>Vraag 6: Planalternatieven GRUP 'Herinrichting Complex E40 Drogen' en toekomst N466 en vrachtroute door Drogen</b></p> <p><b>Toelichting:</b> Op vrijdag 28 oktober 2022 hechtte de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan de startnota van het geïntegreerd planningsproces GRUP 'Herinrichting Complex E40 Drogen'. Het GRUP zoekt een ruimtelijke oplossing voor het bestaande op- en afrittencomplex van de E40 met de N466, dat niet meer voldoet aan de huidige normen en voor de ontsluiting van bedrijventerrein Drogen I.</p> <p>Onder de planalternatieven zijn enkele bijkomende uitgangspunten opgenomen als planalternatief: het inrichtingsprincipe om het verkeer zo laag mogelijk te houden, een tonnagebeperking en het downsizen van de N466. Het zijn geen op zichzelf staande alternatieven, maar principes die kunnen toegepast worden in combinatie met een centraal complex. De Vlaamse Regering wint nu adviezen in van de bevolking en de betrokken gemeenten. Ik had van de schepen graag een antwoord gekregen op volgende vragen.</p> <p><b>Vraag:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) Heeft de schepen kennis genomen van de startnota van het GRUP 'Herinrichting Complex E40 Drogen'? Op welke manier was de schepen betrokken in de voorbereiding ervan?</li><li>2) Hoe staat het stadsbestuur tegenover het inrichtingsprincipe om het verkeer zo laag mogelijk te houden, een tonnagebeperking en het downsizen van de N466?</li><li>3) Wat is de toekomstvisie van de schepen over de N466 en de vrachtroute door Drogen? Welke stappen plant de schepen om deze toekomstvisie verder vorm te geven?</li></ol>

<b>Anneleen Van Bossuyt:</b>	<p><b>Vraag 10: Verkeerssituatie Drogen</b></p> <p><b>Toelichting:</b> /</p> <p><b>Vraag:</b> Onlangs stelde ik u enkele schriftelijke vragen over de verkeersplannen in Drogen, specifiek over de Kloosterstraatbrug en de B402/N466. Aangezien deze thema's vanavond op de agenda staan haal ik de vragen hier graag nog eens aan.</p> <p>Vandaar:</p>
------------------------------	--

	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Klopt het dat de Stad Gent om de verkeersfilter aan de Halewijnstationsstraat gevraagd heeft? Hoe ziet het stadsbestuur dit in relatie tot de lopende GRUPprocedure?</li><li>2. Wat is het antwoord van het stadsbestuur op bezorgdheden van de actiegroepen Leefbaar Drongen en Leefbaar Baarle dat de lokale (auto)circulatie bemoeilijkt wordt door de verkeersfilter? Heeft het stadsbestuur vooraf (of nadien) overleg gepleegd met beide actiegroepen?</li><li>3. Welke uitwerking gebeurde er sinds mijn vraag in december vorig jaar binnen de Vervoersregio Gent m.b.t. categorisering/functie van respectievelijk de B402 en de N466?</li><li>4. Werd de onderzoekswerkgroep over de Pégoudlaan (B402) ondertussen opgestart? Wat zijn tot nog toe de inzichten/resultaten?</li></ol>
--	--

Geachte heer De Roo, Mevrouw Van Bossuyt,

Bedankt voor jullie vragen. Gezien vraag 6 en 10 inhoudelijk over hetzelfde thema gaan behandelen we deze samen. Het is een complexe problematiek met in totaal 7 deelvragen, dus het is een vrij omstandig antwoord.

De Stad Gent was vertegenwoordigd in het planteam van de twee voorafgaande startnota's GRUP 'Booiebos' en GRUP 'Complex E40 Drongen'.

De Vlaamse Regering, (niet stad Gent), besliste om de opmaak van de 2 afzonderlijke GRUP's stop te zetten en grotendeels te integreren in één GRUP 'Herinrichting Complex E40 Drongen'.

De Stad Gent is samen met de andere gemeentes Deinze en Sint-Martens-Latem nauw betrokken via de 'begeleidingsgroep'. Deze begeleidingsgroep is samengesteld uit ambtenaren en schepenen van de lokale besturen en geeft input aan het planteam. We blijven dus sterk betrokken bij de voorbereiding van de verschillende nota's voor de opmaak van dit GRUP.

De uitgangspunten die Mr. De Roo aanhaalt (verkeer zo laag mogelijk houden, tonnagebeperking en downsizen N466) zijn elementen die belangrijk kunnen zijn om de plandoelstellingen te realiseren. De startnota is hiervoor de eerste stap. Nu organiseert Vlaanderen daarover het openbaar onderzoek waar iedereen zijn inzichten kan inbrengen. Daarna moet in de MER-studie onderzocht worden wat de na- en de voordelen van de alternatieven zijn. Het is nl. belangrijk dat effecten op mens, milieu en natuur, impact op verkeerstromen enz. goed worden afgewogen. We zijn deze principes en doelstellingen zeker genegen en zullen in het verdere traject bewaken dat hier voldoende op ingezet kan worden.

Mijn standpunt over de wegencategorisering en de selectie van het vrachtroutenetwerk is reeds aan bod gekomen in deze commissie en is gekend. De stad wenst dat de N466 wordt opgenomen binnen het dragende netwerk, en **niet** in het hoofdwegennet. Binnen het vrachtroutenetwerk wensen we de

N466 niet meer als hoofdvrachtroute te selecteren. We hebben dit doorgegeven aan de vervoersregio en onderbouwd. Dit wordt echter vastgelegd in het lopende Regionaal Mobiliteitsplan Gent en niet binnen dit GRUP. Het is het Vlaamse niveau die beslist, de stad geeft advies. Dus Mr. De Roo, ik nodig u graag uit om dit in Brussel mee te ondersteunen. Alle steun vanuit onze stad is welkom!

Wat betreft de vraag van mevrouw Van Bossuyt over de Kloosterstraatbrug kan ik het volgende meegeven. De brug over de E40 in de Kloosterstraat behoort tot het hoofdwegennet en is in beheer bij het Agentschap Wegen en Verkeer Vlaanderen. Men wil de bruggen over de E40 hoogdringend afbreken en vervangen omdat deze in zeer slechte staat zijn. De stad Gent is hier dus volgend en niet de initiatiefnemer.

De vervanging kan volgens de Vlaamse administratie niet wachten op het GRUP Complex Drongen. Als er iets gebeurt met de Kloosterbrug zou al het zwaar verkeer voor het regionaal bedrijventerrein Booiebos dan door Kloosterstraat, Baarledorp en/of woonomgevingen moeten. Het plan is om de brug te herbouwen op de huidige locatie. Vlaanderen garandeert ons dat de bruggen zo worden ontworpen dat ze maximaal aanpasbaar zijn. Ze garanderen tevens dat deze

werken geen invloed hebben op de beslissing over het lopende planproces voor het Complex Drongen.

Als stad hebben we aangedrongen om de vervanging aan te grijpen om deze bruggen ook veiliger te maken. Booiebos is een regionaal bedrijventerrein. In samenwerking met AWW streven we ernaar om het bovenlokaal en zwaar vrachtvervoer van het bedrijventerrein zoveel mogelijk te scheiden van lokaal verkeer en fietsers. Dit is een vraag die reeds zeer lang leeft in de woon- en schoolomgevingen van de Kloosterstraat en Baarledorp. Voor het lokale fietsverkeer komt er op de brug gescheiden fietsinfrastructuur. Het scheiden van vrachtverkeer met (jonge) fietsers op deze schoolfietsroute is een grote stap vooruit voor de verkeersveiligheid.

De aanpassing was dus een oplossing om lokaal ruimte te creëren om de fietsers veilig naar de nieuwe fietspaden te leiden. Doordat aan de zuidzijde de brug ook enkel verbinding maakt met het bedrijventerrein, werd gekozen om deze brug volwaardig te verbinden met de kortste weg naar de N466/E40. Hierdoor wordt de omliggende school- en woonomgeving maximaal ontzien van sluipverkeer van vrachtwagens.

We kennen en begrijpen de bezorgdheden van de actiegroepen. Zowel de stad als AWW heeft reeds veel overleg

gehad met beide actiegroepen en met andere actoren. Ook de vele contacten met de scholen via onze scholenconsulenten werden meegenomen.

De totaaloplossing ligt in het lopende GRUP-proces waarop we vandaag geen voorafnames kunnen doen. Vlaanderen wenst deze bruggen te herbouwen. Met dit ontwerp anticiperen we om de meest dringende veiligheidsproblemen mee aan te pakken.

De bezorgdheid over de lokale autocirculatie is niet onlogisch. Voor lokaal verkeer zijn er echter voldoende alternatieve lokale wegen in alle richtingen, met beperkte omrijdfactor. Er is tevens een mobiliteitsstudie opgemaakt van de omgeving, in samenwerking met de stad Deinze. De algemene conclusies waren zeer gunstig. De mogelijke risico's op ongewenste verkeerstoenames in de woonwijken zullen we verder opvolgen.

Uw deelvragen over de wegencategorisering heb ik reeds beantwoord.

De werkgroep voor de Pégoudlaan bestaande uit Stad Gent, MOW en AWV kwam samen in de eerste helft van 2022.

Momenteel worden de te verwachten verkeersstromen in kaart gebracht. Er wordt tevens een externe studieopdracht opgestart. Op dit moment is het dus nog te vroeg om inzichten en/of resultaten mee te geven.