



Opschrift

Vergadering van 13 april 2021

Nummer: 2021_MV_00225

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Sara Matthieu: Aanpak verkeersveiligheid in Drongen in het kader van nieuwe projecten

Raadslid(-leden):

Sara Matthieu - Groen

Bevoegd: Filip Watteuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

Op 25 maart ontvingen alle Gentse gemeenteraadsleden een schrijven van het Comité Leefbaar Drongen. Daarin uitte "Leefbaar Drongen" hun bezorgdheid over de "meer en meer bedreigde leefbaarheid in Drongen ten gevolge van allerlei projecten en plannen die op ons afkomen".

Het is inderdaad zo dat een aantal dossiers in Drongen, zoals de plannen voor de herinrichting van de Bostoensite, en de daarbij horende verkeersafwikkeling, voor heel wat onrust zorgen. Zoals gekend wordt Drongen in twee gesneden door de gewestweg Deinsessesteenweg N466, wat weegt op de verkeersleefbaarheid en zorgt voor verkeersonveilige situaties, in het bijzonder aan het rond punt ter hoogte van de Mariakerksesteenweg. Dit punt zou nog zwaarder belast worden dan nu al het geval is, met meer files tot gevolg alsook nog een ongunstigere en onveiligere situatie voor de zwakke weggebruikers en bewoners van Drongen.

De bezorgdheid van Drongen over de impact van de Deinsessesteenweg is niet nieuw, reeds heel wat jaren geleden voerde Leefbaar Drongen, ook toen al met steun van de Groenfractie, actie tegen plannen van de Vlaamse regering om van deze gewestweg zeg maar een tweede Boomsesteenweg te maken, door die in te sleuven zodat het vooral een autostrade voor vrachtwagens en doorgaand verkeer zou worden. Die plannen zijn toen gelukkig omwille van protest niet uitgevoerd. Maar ondertussen is er al die jaren ook niets structureel ondernomen om de Deinsessesteenweg ter hoogte van Drongen centrum verkeersveiliger te maken. Wel zijn er gelukkig ondertussen verkeerslichten gekomen ter hoogte van de Raapstraat.

Daarom deze vraag:

Vraag:

- Is het nu niet de tijd om vanuit het Gentse stadsbestuur radicaal te gaan voor meer verkeersveiligheid en goede oplossingen voor de zwakke weggebruikers in Drongen, net zoals in Gent er tal van ingrepen gebeuren voor fietsers en voetgangers. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de fietstunnel langsheen de Leie onder de Drongensesteenweg, wat gewoonweg het verlengde is van de Deinsteenweg, 1,5 tot 2 km stadinwaarts vanuit Drongen gezien.
- Graag verneem ik van de schepen welke visie hij heeft op de optimale verkeersafwikkeling in Drongen, en meer bepaald de Deinsteenweg (in functie van onder meer de uitbreiding van de Bostoensite), welke mogelijkheden de schepen ziet om de verkeersleefbaarheid voor zwakke weggebruikers en de inwoners van Drongen daar drastisch te verhogen. En of hij dit op korte termijn wil aankaarten bij de bevoegde minister.

Antwoord

Een interessante vraag met een complex antwoord. Ik ken én begrijp de bezorgdheden van de Drongenaars zeer goed. Als stad zitten wij vaak mee rond de tafel, maar zijn ook zeer sterk afhankelijk van de keuzes en prioriteiten van het Vlaams Gewest.

Er zijn verschillende dossiers lopende in deze omgeving, waarbij leefkwaliteit voor de mensen die wonen en werken in Drongen, veiligheid voor zachte weggebruikers en dus ook de oversteekbaarheid van de N466 steeds belangrijke uitgangsprincipes zijn. In de loop van februari stuurde ik, gesteund door de collega schepenen in het CBS, een brief naar minister Peeters om aan te dringen op maatregelen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid n.a.v. de ontwikkelingen rond R4-N466-E40 Baarle-Drongen. Heel concreet vragen we in die brief aan minister Peeters:

1. een veilige verbinding voor traag verkeer (fietsers/wandelaars) naast de brug over R4/Ringvaart tussen Paddelstraat en deelgemeente Drongen op te starten
 2. een ongelijkvloerse kruising voor zwakke weggebruikers over de verbinding R4-N466 (fietsbrug over de R4/Ringvaart) mee te onderzoeken
1. Maatregelen om de leefkwaliteit en oversteekbaarheid te verbeteren van het wegvak N466 tussen Mariakerksesteenweg en Antoon Catriestraat te Drongen mee bekijken

We stellen nl. vast dat voor havenontsluitingen de volledige R4 bekeken en geoptimaliseerd wordt. En dat is zeer goed. Voor de verdere hoofdverbindingen die aansluiten op deze R4 moet echter evenveel aandacht zijn voor de leefkwaliteit in de

buurt van woon- en werkomgevingen. We dringen er dus op aan om eveneens een visie te ontwikkelen op het integrale ontsluitingssysteem R4-N466-E40 met het oog op het leefbaar houden van de leefomgeving van de Drongenaars.

Leefkwaliteit en verkeersveiligheid zijn mijns inziens in deze toekomstige ontwikkelingen dan ook steeds keuzes die bepalend moeten zijn voor de verdere ontwikkelingen:

- In het **Masterplan Bostoensite** wordt een gefaseerde ontwikkeling ingebouwd, waarbij een eerste, beperkte herontwikkeling sterk begrensd wordt door de huidige capaciteitsgrens van de rotonde aan de Koninginnelaan met de N466. Momenteel is het nl. zo dat voor de Vlaamse overheid het bedrijventerrein niet rechtstreeks kan aansluiten op de N466. Deze aansluiting moet voor een goede verkeersafwikkeling via een lokale ontsluiting naar de N466 gebeuren.
- Pas wanneer er een oplossing voor de ontsluiting van het gehele gebied voorhanden is, kan overgegaan worden naar de tweede fase, de verdere herontwikkeling van de Bostoensite. Deze oefening is een samenwerking tussen de Stad Gent en door het Vlaamse Gewest, maar is nog niet opgestart. Ideaal zou zijn dat het bedrijventerrein zo vroeg mogelijk aantakt op de N466.
- Zowel in het **GRUP Booiebos**, ikv de uitbreiding van het regionale bedrijventerrein Drongen I, als in het GRUP 'afrittencomplex E40 Drongen' worden binnen de ruime doelstellingen ook de oversteekbaarheid van de E40 en de N466 opgenomen. Momenteel zijn er concepten uitgetekend die de leefkwaliteit van de dorpskern en schoolomgeving van Baarle Drongen moeten verbeteren. Als lokale overheid geven we mee aan het Vlaams Gewest om ook in te zetten op tijdelijke, flankerende maatregelen om de leefbaarheid en veiligheid te verhogen door de geschetste mobiliteitsproblematieken aan te pakken. We wensen hierbij het lokale, gemotoriseerde verkeer maximaal te scheiden van het economische verkeer van het bedrijventerrein. Momenteel houden we alle mogelijke maatregelen nog open: zoals bijvoorbeeld verkeersfilters, (digitale) vrachtwagensluizen, circulatiewijzigingen en andere maatregelen om deze plandoelstellingen en de leefkwaliteit maximaal te garanderen.
- Ook de **oversteekbaarheid van de R4 voor fietsers** tussen Drongen en Gent dient geoptimaliseerd te worden betreffende fietsveiligheid en -comfort. Doorheen Drongen-centrum loopt de primaire fietsroute over de brug van de N466 Drongensesteenweg doorheen het Park Halfweg. De huidige aansluiting op de N466 en de brug naar Drongen is één van gevaarlijke punten op de dynamische lijst die omwille van verkeersveiligheid dringend aangepakt moeten worden door het Vlaams Gewest. Dit is reeds met de Vlaamse wegbeheerder voorafgaandelijk besproken, maar hier is op Vlaams niveau nog geen concreet budget voor vrijgemaakt.
- De **huidige wegencategorisering** wordt ook herbekeken op Vlaams niveau, met nieuwe categorieën en inrichtingsprincipes. De rol van de verbinding E40 met de R4 via enerzijds de N466 en anderzijds de B402 Pegoudlaan zal hierbinnen grondig bekeken worden, zoals we in het Mobiliteitsplan Gent ook reeds hadden aangekaart als gezamenlijk actiepoint met Vlaanderen.

- Vooral voor de Deinseseesteenweg N466 kan dit zeer belangrijk zijn. Mocht de N466 nl. een lagere categorie krijgen, biedt dit kansen voor een rechtstreekse aansluiting van de Bostoensite op de N 466 en een duidelijk lagere hiërarchie dan de B402 Pegoudlaan. Dat zou ook betekenen dat je ten aanzien van de Bostoensite en de woonwijk een duidelijke scheiding kan maken, via een nieuwe rotonde de verbinding maken naar de R4 en de koninginnelaan iet moet gebruikt worden vanuit de Bostoensite.
- Deze nieuwe wegcategorisering zal binnen het Regionaal Vervoersplan geconcretiseerd worden binnen de Vervoersregio's. Hierbinnen nemen we als Stad ook onze rol op als adviesverlener voor beslissingen op Vlaams niveau, en als beslissingsnemer voor het lokale beleid.
- De **onderdoorgang voor fietsers** onder de Drongenseesteenweg thv de Bunderweg/'studentenLeie' is eveneens van primair belang.
- Ik eindig met een langverwachte uitsmijter, er is al naar verwezen. Bij de heraanleg van de **Antoon Catriestraat** (gewestweg) wordt door het Vlaamse Gewest ingezet op vrijliggende fietspaden, die ter hoogte van de N466 aansluiten met een middenberm en toeleiden tot een veiliger en beter zichtbare oversteekplaats.

Een globale mobiliteitsvisie voor de hele omgeving dringt zich inderdaad op. Een grondige aanpak van de R4 x N466 x E40 is van groot belang om de leefkwaliteit te garanderen ter hoogte van de dorpskern van Drongen, bij verdere ontwikkelingen van de Drongen II Bostoensite, alsook bij het bekomen van een veilige verbinding voor zachte weggebruikers naast de brug R4/Ringvaart.
