



Opschrift

Vergadering van 7 december 2021

Nummer: 2021_MV_00599

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Anneleen Van Bossuyt: Toekomstige mobiliteit The Loop & ruime omgeving

Raadslid(-leden):

Anneleen Van Bossuyt - N-VA

Bevoegd: Filip Watteuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

-

Vraag:

Recent werd een nieuw masterplan voor The Loop voorgesteld. Eén aspect daarin is de omvorming van de Pégoudlaan van een 2x4 profiel naar een 2x2 profiel (met pechstroken) plus nieuwe lokale wegen. Dit voornemen leidt tot bezorgdheid bij de bewoners van o.a. Drongen waar gevreesd wordt dat met name het vrachtverkeer op de N466 – de andere verbinding tussen R4 en E40 – nog zal toe- in plaats van afnemen. In hoofdstuk 5.2 ‘Verkeerscirculatie’ van het masterplan wordt het nieuwe circulatieconcept voor de Pégoudlaan beargumenteerd met verwijzing naar het zich wijzigende mobiliteitsprofiel voor de site (aftoppen pieken, spreiding verkeersbewegingen, bredere modal shift). Tegelijk wordt echter ook gesteld: *Bij verdere uitwerking van de infrastructuur zal aan de hand van de nodige simulaties en capaciteitsberekeningen het systeem verder op punt moeten gesteld worden.* In de pers stelde de schepen dat hij een tunnel onder de Pégoudlaan wil voor o.a. doorgaand vrachtverkeer. In het nieuwe, nog maar pas voorgestelde masterplan is behoudens vergissing echter nergens sprake van een dergelijke tunnel.

Vandaar mijn vragen:

1. Wat is het antwoord van de schepen op de bezorgdheden van de bewoners van Drongen? Dreigt vrachtverkeer niet verschoven te worden van de ene zone naar de andere?
2. Moet ik uit de geciteerde passage begrijpen dat bij de uitwerking van het nieuwe circulatieconcept voor de Pégoudlaan en omgeving (nog) niet werd uitgegaan van simulaties en capaciteitsberekeningen? Als er effectief nog geen

- berekeningen/simulaties zijn: zijn die dan geen conditio sine qua non bij het uittekenen van een nieuw verkeersconcept en tegen wanneer zullen deze beschikbaar zijn? Als er wel al simulaties/berekeningen gemaakt zijn: wat is hiervan dan het resultaat, in het bijzonder wat betreft het vrachtverkeer op de Pégoudlaan en N466?
3. Hoe komt het dat in het nieuwe masterplan nergens melding wordt gemaakt van een tunnel onder de Pégoudlaan? Maakt zo'n tunnel deel uit van de visie van het stadsbestuur voor de site? Werd hierover al overlegd met de Vlaamse minister voor mobiliteit of het Vlaamse Agentschap Wegen en Verkeer en zo ja, wat is het resultaat? Is het niet noodzakelijk dat die tunnel er is voor de Pégoudlaan zelf versmald wordt?

Antwoord

Recent werd een toelichting gegeven aan het College over de opportuniteiten die het consortium binnen de 'Masterclass The Loop' zag, en de richtingen die men verder zou willen onderzoeken in nog op te starten werkgroepen. Dit is dus nog geen beslist beleid. Aangezien het verdere detailonderzoek nog moet opgestart worden, is het op dit moment nog niet mogelijk om hier reeds conclusies uit te trekken.

Eén aspect uit je vraag wil ik graag rechtzetten. In het persartikel is het beeld van "*Pégoudlaan op korte termijn gehalveerd*" enigszins misleidend. Hierdoor is er in Drongen opnieuw heel wat bezorgdheid. Wij ontvangen hiervan ook signalen en delen vanuit dit bestuur hun bekommernis. Daarom zou ik deze verwarring graag rechtzetten: De Pégoudlaan bestaat vandaag uit 2x2 stroken voor doorgaand verkeer. Deze blijven in de voorstellen behouden en dit doorgaand verkeer wordt inderdaad afgeschermd door hoge berm. Achter deze berm, geclusterd bij de ontwikkeling van de bouwvelden, komt de wegeninfrastructuur voor het lokaal of bestemmingsverkeer. Op die manier wordt de Pégoudlaan minder massief en beter geïntegreerd in de ruimtelijke ontwikkelingen van de Pégoudlaan én blijft de doorgaande capaciteit (van 2x2) behouden! Het gaat dus om een ontvlechting.

Wat betreft het mobiliteitsaspect van The Loop en de relatie met de andere verbindingen R4-E40:

1. De **bereikbaarheid van de functies op The Loop zelf** moet in ieder geval multimodaal verlopen, en niet enkel vanuit het autostandpunt. Het is ieders bekommernis dat de site niet vastloopt.
2. Volgend voorjaar zullen een aantal werkgroepen starten om verschillende aspecten uit het voorgestelde plan verder te onderzoeken op hun haalbaarheid. **De toekomst van de Pégoudlaan zal het onderwerp van één van deze onderzoekswerkgroepen worden.** AWW is hier trouwens mee in betrokken, aangezien zij de wegbeheerder zijn. Vlaanderen is bezig met een nieuwe wegencategorisering. De theoretische opbouw is reeds vastgesteld. De indeling van de wegen in deze nieuwe categorisering wordt via de vervoersregio's onderzocht, waarbij alle betrokken gemeentes worden betrokken.

We streven steeds dat de belangrijkste verbinding tussen de E40 en de R4 de B402 **blijft**. De dubbele rol van de Pégoudlaan, zowel op (inter)regionaal niveau en de ontsluiting van The Loop is dus een cruciaal onderdeel van de studie die in het verdere proces zal volgen. Deze verbindende functie is een belangrijke randvoorwaarde, dewelke niet los kan staan van het functioneren van de hele zuidelijke rand van Gent, inclusief de uitwisselingspunten tussen de verschillende wegen categorieën en de verschillende complexen.

Vroeg in het lopende proces van de vernieuwing van de wegcategorisering is deze verbindende functie ook reeds bestendigd. Vlaanderen heeft al een voorlopig indeling van de wegcategorisering van het hoofdwegennet vastgesteld op de Vlaamse Regering. Hierbij is de B402 opgenomen als Vlaamse Hoofdweg, met als rol het verbinden van de Europese Hoofdwegen. De N466 in Drongen **is niet** binnen deze selectie opgenomen. Dit wil zeggen dat deze in eerste instantie niet de functie heeft als drager van doorgaand verkeer. Dit wordt nog verder uitgewerkt binnen de Vervoersregio Gent.

- Sven Taeldeman: Zal de R4(-west) bv. ook (inter)nationaal verkeer te verwerken krijgen?

Het wegvak R4-West > B402 is in het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen (RSV) van 1997 geselecteerd als primaire weg type 1. Dus met functie het verbinden op Vlaams niveau tussen de E40 met de E34. De Europese wegen hebben een verbindende functie op internationaal niveau. De routing van het internationaal (vracht)verkeer is echter steeds een individuele keuze van de weggebruiker, gelet op herkomst en bestemming, doorstroming, comfort, De ombouw van de R4 binnen project R4WO zal mogelijk ook een toename van het verkeer op de R4 West bewerkstelligen. We blijven bewaken dat de effecten van deze projecten niet nadelig mogen zijn op wegen die deze verbindende functies niet hebben.

Het opbouwen van het vrachtrouten netwerk wordt ook binnen deze vervoersregio's besproken en opgemaakt. Ook hiervoor wordt gekeken naar **de Pégoudlaan als primaire drager voor het doorgaande** (en zeker internationaal) verkeer.

- Van Bossuyt: In de pers stelde de schepen dat hij een tunnel onder de Pégoudlaan wil voor o.a. doorgaand vrachtverkeer. In het nieuwe, nog maar pas voorgestelde masterplan is behoudens vergissing echter nergens sprake van een dergelijke tunnel.

Wat betreft de tunnel. Dit is mijn persoonlijke visie. De leefkwaliteit van het nieuwe stadsdeel is eveneens een uitgangspunt dat we willen garanderen. Ter hoogte van The Loop is de verbinding tussen R4 en E40 het kortste (3 keer korter dan de N466 te Drongen). Als we de Pégoudlaan of B402 als primaire verbinding willen zien voor het doorgaand verkeer én tegelijkertijd The Loop kwaliteitsvol willen ontwikkelen moeten we vandaag zeker nadenken over de aanleg tussen hoge groene berm en of een variant met tunnel/overkapping. Dat maakt deel uit van het onderzoek dat binnen de werkgroepen wordt opgestart.

1. Aangezien **The Loop** **beduidend meer zal moeten inzetten op multimodale bereikbaarheid**, zijn er meerdere manieren om de afstand tussen The Loop en het station Gent-Sint-Pieters te overbruggen. Openbaar vervoer is hier een pijler van, maar er zijn er meerdere mogelijk. Ook dit wordt verder uitgewerkt in de nog op te starten werkgroepen.

- Taeldeman: Kan de nieuwe toekomstvisie voor The Loop op de commissie SSW uit de doeken gedaan worden, bv. in aanwezigheid van de intendant? En daaraan gekoppeld hoe de mobiliteitsvisie in het zuiden van de stad (R4/E40, maar ook openbaar vervoer, e.a. modi) daarmee rekening houdt? Dit laat een debat ten gronde toe.

Op dit moment zijn er krijtlijnen en denkrichtingen uitgezet, die in die werkgroepen verder moeten uitgewerkt worden. Pas na die uitwerking kan de echte visie ook toegelicht worden.
