

**Opschrift**

Vergadering van 16 mei 2023

Nummer: 2023\_MV\_00295

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Stijn De Roo: Toekomst van de N466 en de B402

Raadslid(-leden):

Stijn De Roo - CD&V

Bevoegd: Filip Watteeuw

**Omschrijving van de vraag**

**Toelichting:**

De N466 doorkruist op het traject tussen de R4 en de E40 de woonwijken en het centrum van Drongen. De gewestweg is eveneens een vaak gebruikt traject voor fietsers van en naar Drongen. Het downsizen van de N466 is een vraag die al langer leeft bij buurtbewoners en actiegroepen, waarbij de weg niet langer als primaire weg (hoofdweg) wordt aangeduid en niet als hoofdvrachtroute.

Het downsizen is ook één van de planalternatieven dat werd opgenomen in de startnota van het geïntegreerd planningsproces GRUP 'Herinrichting Complex E40 Drongen', dat zoekt naar een ruimtelijke oplossing voor het bestaande op- en afrittencomplex van de E40 met de N466.

Eind april was er witte rook: de Vlaamse administratie en de stad Gent vonden een consensus, waarbij de N466 tussen de R4 en de E40 als 'regionale weg' wordt aangeduid en niet wordt opgenomen in het hoofdvrachtroutenetwerk.

De bevoegde minister liet daarnaast ook weten dat ze een studie zal bestellen om een realistisch toekomstbeeld voor de N466 te creëren, waarbij het wegbeeld wordt aangepast aan dat van een regionale weg met veilige fietspaden, voorzieningen voor openbaar vervoer, voor waterhuishouding en voor groenvoorzieningen.

Deze gewijzigde indeling betekent dat het verkeer tussen de E40 en de R4 prioritair via de Adolphe Pégoudlaan – B402 zal gestuurd worden.

Ik had van de schepen graag een antwoord gekregen op volgende vragen.

**Vraag:**

1. Wordt er een timing afgesproken met de stad Gent voor het opleveren van de aangekondigde studie over de herinrichting van de N466?
2. Het ontwerp-Regionaal Mobiliteitsplan moet nog een procedure doorlopen, waaronder een openbaar onderzoek. Zonder vooruit te willen lopen op dit

- inspraakmoment: heeft de schepen tot dusver ook signalen ontvangen van eventuele tegenstanders van het downsizen van de N466?
3. Wat is het gevolg van de downsizing op het lopende GRUP 'Herinrichting Complex E40 Drogen'?
  4. Op welke manier zal de visie om het verkeer via de verbinding E40-R4 prioritair via B402 te sturen worden verankerd in het regionaal mobiliteitsplan? Op welke termijn denkt de schepen dat het effect voelbaar zal zijn op het terrein?
  5. Wat is de stand van zaken van de onderzoekswerkgroep die de toekomst van de Adolphe Pégoudlaan (B402) onderzoekt binnen het project The Loop? Tot welke resultaten komen zij tot dusver?
  6. Op welke manier zal gezorgd worden voor een afstemming van de verschillende beslissingen en de werven op het terrein?

## **Antwoord**

U stelt beiden heel wat vragen over de toekomst van de N466. Dit is nauw verbonden met de nieuwe indeling van wegen volgens de wegencategorisering.

De Vervoerregioraad Gent heeft in maart (2023) het **ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan (RMP)** voor de vervoerregio Gent goedgekeurd. Hierin wordt de N466 tussen R4 en E40 gecategoriseerd als '**regionale weg**' binnen de nieuwe wegencategorisering. Het ontwerp regionaal mobiliteitsplan is voorgelegd aan Minister Peeters. Dit is nog niet finaal goedgekeurd. Er zal nu een openbaar onderzoek georganiseerd worden.

De indeling als regionale weg is een goede zaak omdat deze weg **niet** langer meer beschouwd wordt als onderdeel van het netwerk van **hoofdwegen**. De weg zal ook niet langer deel uitmaken van **hoofdvrachtroutes**. Dit zorgt ervoor dat we meer rekening kunnen houden met de ligging van deze weg door Drogen, de **leefkwaliteit** voor het dorp, woon- en schoolomgevingen.

Bij bewoners leefde de vraag voor het downsizen van deze weg en meer aandacht voor de leefkwaliteit zeer sterk. Er is bij de betrokken partners intussen consensus over de rol van de N466 in het wegennet. Er is wel nog bezorgdheid over eventuele verkeerseffecten en -verschuivingen bij het doorvoeren van maatregelen voor de herinrichting. Dit is een cruciaal element.

Bij goedkeuring van het regionaal mobiliteitsplan zal de N466 bij een herinrichting ingericht worden conform de **inrichtingsprincipes Regionale wegen**, en niet meer volgens de inrichtingsprincipes van hoofdwegen. Deze inrichtingsprincipes zijn recentelijk door Vlaanderen vastgelegd. Het vertrekt vanuit basisprincipes zoals ontwerpsnelheid van maximum 70 km/u, gelijkgrondse kruispunten en een 1x2 weg, ... Daar wil ik zeer waakzaam voor zijn. Dit mag geen 2x2 worden. Enkel dan kan men ervoor zorgen dat de leefkwaliteit erop vooruit gaat. Daarbij zal men ook nog kijken om het aantal rechtstreekse toegangen en aansluitingen te beperken.

Daarbij kan er **meer ruimte** gezocht worden voor een veilige doortocht, ruimte voor integraal toegankelijke OV-haltes, meer vergroening enz. De administratie start hiervoor

de opmaak van een ‘**streefbeeld**’ voor de N466 op. Er is ons meegedeeld dat de studie wordt opgestart.

Het zou goed zijn, Mr De Roo dat ook vanuit Vlaanderen dit goed wordt opgevolgd.

Bij werken op een gewestweg op Gents grondgebied heeft het Agentschap Wegen en Verkeer steeds nauw overleg met de Stad Gent. Zo worden de inzichten van de Stad Gent, maar ook van Farys omtrent de rioleringen besproken. In de meeste gevallen maken we voor dergelijke projecten eerst een samenwerkingsovereenkomst op aangezien de stad meestal ook een aandeel heeft in de werken op gewestwegen (vaak de voetpaden). De Stad Gent is steeds een actief meewerkende partner binnen het traject en de aanvraag voor de omgevingsvergunning.

Mr. De Roo, u stelt nog een aantal bijkomende vragen over een aantal **gerelateerde planprocessen** voor wegenis in de omgeving.

De Vlaamse overheid heeft het proces voor opmaak van het **GRUP 'Herinrichting Complex E40 Drongen'** opgestart met een nieuwe startnota en publieke raadpleging. Momenteel maakt men de Scopingnota op met alle inspraakreacties en adviezen. Het is momenteel niet mogelijk om de gevolgen van deze nieuwe categorisering in te schatten. De nieuwe wegencategorisering is hier natuurlijk één van de vele belangrijke elementen waarmee men rekening zal houden.

Het verkeer E40-R4 prioritair via **B402 (Pégoudlaan)** sturen is wel degelijk verankerd in het regionaal mobiliteitsplan. Voor doorgaand verkeer tussen de R4 en de E40 zijn de Vlaamse Hoofdwegen B402 Pégoudlaan en B403 Merelbeke geselecteerd. De N466 wordt dus voor regionaal doorgaand verkeer ingezet. De doorstroming op regionale wegen moet daarbij lager zijn dan deze van de hoofdwegen.

Voor **vrachtverkeer** is de N466 opgenomen binnen het ‘interlokaal netwerk van aanrijdroutes’. Dit verschilt dus 2 niveaus binnen het vrachtroutenetwerk van de parallelle B402 en B403. De N466 heeft dus enkel een verzamelende en ontsluitende rol voor het vrachtverkeer van en naar regionale en lokale bedrijventerreinen (bv Bostoensite) in de buurt.

Nu het Vlaams proces voor de wegencategorisering in de laatste fase zit kunnen we inderdaad het **toekomstbeeld van de B 402 (Adolphe Pégoudlaan)** verder uitwerken. Hierbij zal rekening gehouden worden met de beslissingen op Vlaams niveau en de keuzes uit het regionaal mobiliteitsplan. Zoals u in uw vraag vermeld is het bestek pas goedgekeurd. De studie wordt dit najaar opgestart en zal ongeveer 2 jaar zal duren. Het Regionaal mobiliteitsplan is nog niet definitief goedgekeurd. Maar dankzij de inspanning van vele betrokkenen (bewoners, administraties, ...) zit dit **in de goede richting**. Het is in deze fase echter nog veel te vroeg en voorbarig om al te praten over de afstemming van toekomstige werken en werven. Ik ben – samen met velen – blij dat er eindelijk kan nagedacht worden over een andere **toekomst voor de N466 voor de leefkwaliteit van de omliggende woongebieden**.

---