

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 255
van **MIEKE SCHAUVLIEGE**
datum: 23 november 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

N42 Wetteren-Zottegem - Wegverbreding

Vlaanderen wil de N42 verdubbelen tussen de afrit Wetteren E40 en Zottegem, met als argument "om de veiligheid en doorstroming te verbeteren". Momenteel wordt het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) opgemaakt. Het project is begroot op 65 miljoen euro voor een strook van 7,5 km.

In de mobiliteitsnota vertrekt de minister van een multimodaal vervoerssysteem gebaseerd op het STOP-principe (eerst stappers, dan trappers, dan openbaar en tot slot privévervoer). Bovendien is haar beleid gericht op de modal shift. Ik citeer: "Tegen 2050 moeten we ons vervoerssysteem grondig omturnen. Onze vloot moet groener en het verkeer vlotter. Een sterk verknoopt netwerk met goed georganiseerde en veilige diensten is een sterke basis, maar we moeten ook de gebruikers prikkelen en motiveren tot een mental shift en tot een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur".

Een van de doelstellingen in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) en de Blue Deal is dat de verhardingsgraad in Vlaanderen moet verminderen. In 2050 moet in de openruimtebestemmingen de verhardingsgraad met 20% naar beneden ten opzichte van 2016. Het beperken van de verharding is heel belangrijk in de strijd tegen de klimaatopwarming.

1. Hoe verantwoordt de minister dit project in het kader van haar mobiliteitsnota met focus op de modal shift?
2. Houdt deze beslissing rekening met de huidige ontwikkelingen, namelijk de coronacrisis en het toenemend belang van thuiswerk? Op welke manier worden deze nieuwe ontwikkelingen in rekening gebracht?
3. Hoeveel bijkomende verharding (uitgedrukt in m²) zal hiervoor aangelegd worden? Wordt de bijkomende verharding gecompenseerd door in andere projecten evenveel verharding uit te breken? Zo ja, welke projecten?

ANTWOORD

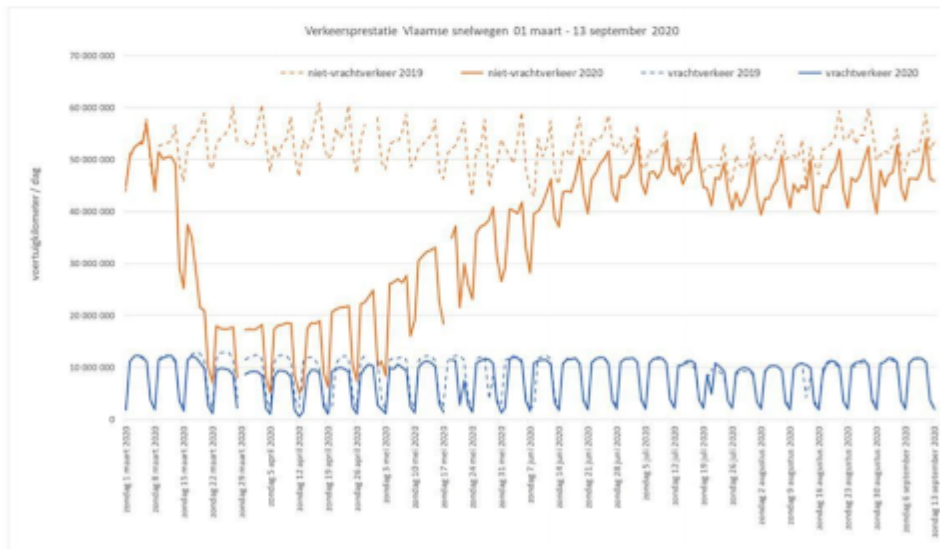
op vraag nr. 255 van 23 november 2020

van **MIEKE SCHAUVLIEGE**

1. Vooreerst dient verwezen te worden naar het feit dat iedere weg volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) een welbepaalde functie in het wegbeeld dient te vervullen. Aan deze welbepaalde rol is dan ook automatisch een bepaalde inrichting gekoppeld. Specifiek voor de N42 (E40 - N46) werd deze weg als primaire weg II type 3 in het RSV geselecteerd. De primaire functie van deze weg bestaat er dus uit om gemotoriseerd verkeer te verzamelen en vervolgens te verbinden naar de E40. Tezamen met dit gegeven werd bij de uitwerking van de visie op en het ontwerp van de weg wel degelijk met het mobiliteitsdecreet en het STOP-principe rekening gehouden. Zo werden de start- en projectnota opgebouwd volgens de verplichte werkwijze conform het STOP-principe (Stappers-Trappers-Openbaar vervoer-Privé vervoer). Het STOP principe vormt het kader enerzijds om het project overzichtelijk weer te geven en anderzijds de actieve modi de aandacht te geven die ze verdienen. Deze principes werden ook doorvertaald in de plan-MER waar zowel de fietsstructuur en het openbaar vervoer afzonderlijk werden geanalyseerd en beoordeeld.

De toepassing van het STOP-principe resulteerde dan ook dat in dit dossier volgende ingrepen opgenomen werden om een volledig veilig alternatief voor de trage weggebruikers aan te bieden:

- aanleg volledig nieuw dubbelrichtingsfietspad (7km) tussen de N46 en de Gijzenzelestraat (verbinding Zottegem - Oosterzele-Wetteren - School Mariagaard);
 - aanleg van een fietsbrug ter hoogte van Gijzenzelestraat (verbinding BFF en ontsluiting wijk Anker);
 - aanleg van een fietstunnel ter hoogte van Eke (verbinding Balegem - St Lievens Houtem en station Balegem);
 - aanleg van een carpoolparking met fietsenstalling en bushalte ter hoogte Gijzenzelestraat (mobipunt).
2. Met betrekking tot de mogelijke mentaliteitswijziging ten aanzien van werkgevers en werknemers met betrekking tot telewerken, kan worden gewezen op de continue verkeerstellingen op de snelwegen die publiek beschikbaar zijn. Uit deze cijfers blijkt dat de invloed van Corona nauwelijks meer merkbaar is op de snelweg. Het vrachtverkeer zit al terug op niveau van 2019 en het autoverkeer zit op ongeveer 90% ten opzichte van 2019.



3. Vooreerst dient opgemerkt te worden dat het plan-alternatief om de N42 op 2x1 rijstroken te behouden in de plan-MER werd onderzocht. Uit onderzoeken met het verkeersmodel van deze variant blijkt dat geenszins de doelstellingen bereikt worden:
 - 2x1 rijstroken hebben onvoldoende capaciteit (1200 pae/u/richting t.o.v. de 2400 pae/u/richting die vereist is) om sluipverkeer op lokaal wegennet te verzamelen en te verbinden richting E40;
 - 2x1 rijstroken blijft onveilig en geeft geen oplossing voor het inhalen van traag landbouwverkeer;
 - Blijvende fileterugslag van de N42 op de E40 (afrit Wetteren/Zottegem)

Bijkomend dient gemeld te worden dat bij de uitwerking van het dossier de extra verharding tot het strikte minimum beperkt werd (smal dwarsprofiel rijweg, pecheilanden en geen pechstrook over de volledige lengte) en werd waar mogelijk ingezet op waterdoorlatende verhardingen (fietspad en carpoolparking). Op deze manier werd 90000m² extra verharding vermeden en 29000m² waterdoorlatend gemaakt.

Uiteindelijk noodzaakt dit project de aanleg van volgende extra verharding:

- Rijweg (tunnel) tussen E40 en Gijzenzelestraat: 21000m²
- Rijweg (2 extra rijstroken) tussen Gijzenzelestraat en N46: 60000m²
- Dubbelrichtingsfietspad tussen N46 en Gijzenzelestraat: 21000m² (waterdoorlatend)
- Ventwegen: 10000m²
- Carpoolparking: 8000m² (waterdoorlatend)

Het is zo dat binnen het ontwerpproces van de N42 een maximale beperking van het ruimtebeslag werd nagestreefd door het wegnemen van bestaande verharding waar mogelijk, een maximale beperking van de ruimte inname en een optimalisering en hergebruik van het bestaand ruimtebeslag.