Vlaams Parlement

***SCHRIFTELIJKE VRAAG***

nr. 1089
van **STIJN DE ROO**
datum: 27 april 2021

---

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

---

*Verkeersindeling tussen R4 en E40 - Impact op leefkwaliteit Drongen*

In het zuidwesten van Gent zijn er twee verbindingen tussen de E40 en de R4 ring rond Gent.

Vooreerst is er de N466, aangeduid als een primaire weg II. De weg is geselecteerd als 'hoofdvrachtroute' in het wegennet. Daarnaast is er de B402 - Adolphe Pégoudlaan ter hoogte van de site The Loop. Dat is een primaire weg I die in de opbouw van het vrachtroutenetwerk werd opgenomen als 'lokale vrachtroute'.

Het gevolg van die huidige indeling is dat het verkeer van de R4 vanuit Mariakerke/Wondelgem naar de E40 via de N466 wordt geleid. Op het traject tussen de R4 en de E40 doorkruist dat verkeer de woonwijken en het centrum van Drongen (Gent). Dat zet een grote druk op de leefbaarheid van Drongen. De verwachte toename van het verkeer dreigt deze druk te verhogen.

Door de verdere ontwikkeling van de site The Loop kan men aannemen dat ook daar hogere verkeersstromen te verwachten zijn in de komende jaren.

1. Valt de wegencategorisering onder de bevoegdheid van de minister? Zo ja, wat is dan de reden om de Adolphe Pégoudlaan als primaire weg I en de N466 als primaire weg II te categoriseren? Zo niet, onder wiens bevoegdheid valt deze afbakening?
2. Valt de afbakening van de opbouw van het vrachtroutenetwerk onder de bevoegdheid van de minister? Zo ja, wat is dan de reden om de N466 als hoofdvrachtroute te categoriseren en de B402 als lokale vrachtroute? Zo niet, onder wiens bevoegdheid valt deze afbakening?
3. Wat is de reden voor het verschil waarbij de lager gecategoriseerde primaire weg II is aangeduid als "hoofdvrachtroute", versus een hoger gecategoriseerde die slechts de functie van "lokale vrachtroute" invult?
4. Wat is de visie van de minister om het verkeer tussen de E40 en de R4 prioritair via de Adolphe Pégoudlaan - B402 te sturen?
5. Wat is de verwachte impact wanneer het verkeer in eerste instantie via de B402 wordt gestuurd? Welke meetgegevens zijn ter beschikking om deze afweging te maken? Welk(e) scenario('s) werden al bestudeerd? Graag meer uitleg.
6. Wat is de verwachte impact van de geplande Oosterweelverbinding op het gebruik van de R4 West? Op welke studie(s) baseert de minister zich hiervoor?

7. Wat is de verwachte impact van de geplande Oosterweelverbinding op het gebruik van de N466 (tussen de R4 en de E40)? Op welke studie(s) baseert de minister zich hiervoor?
8. Wat is de verwachte impact van de geplande Oosterweelverbinding op het gebruik van de B402? Op welke studie(s) baseert de minister zich hiervoor?
9. Wat is de verwachte verkeerimpact van de geplande Oosterweelverbinding op de R4 en de E40 in Gent? Welke studies hebben dit onderwerp al bestudeerd en wanneer?

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

---

**ANTWOORD**
op vraag nr. 1089 van 27 april 2021
van **STIJN DE ROO**

---

1. De huidige geldende wegencategorisering is vastgesteld in de ruimtelijke structuurplannen. Volgens het subsidiariteitsbeginsel selecteerde Vlaanderen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (d.d. 1997) (RSV) de hoofdwegen en de primaire wegen.

   De wegencategorisering uit het RSV is opgemaakt op basis van het functioneren van een weg. Bij een primaire weg I (zoals de B402) is de hoofdfunctie "verbinden op Vlaams niveau. Bij een primaire weg II (zoals de N466 tussen R4 en E40) is "verzamelen op Vlaams niveau" de hoofdfunctie.

   Vlaanderen maakt momenteel een nieuw Beleidsplan Ruimte Vlaanderen op, waarvan de strategische visie goedgekeurd werd door de Vlaamse Regering in 2018. In dit beleidsdocument komt de wegencategorisering niet aan bod.

   Het thema van de wegencategorisering wordt apart behandeld gelet op de bepalingen hieromtrent opgenomen in het Decreet Basisbereikbaarheid van 26 april 2019 (art. 40/1 ev.). Dit robuust wegennetwerk is nog in opbouw. De 6 nieuwe niveaus zijn reeds vastgelegd in het verzameldecreet dat plenair werd goedgekeurd op 7 oktober 2020. Het hoofdwegennetwerk (Europese hoofdweg en Vlaamse hoofdweg) zullen bepaald worden door Vlaanderen, waarbij rekening wordt gehouden met het advies van de vervoerregio's. Het dragend netwerk (Regionale weg en Interlokale weg) wordt vastgelegd in de vervoerregio's bij de uitwerking van het regionaal mobiliteitsplan. De verdere verfijning van de lokale wegen (ontsluitingswegen en erftoegangswegen) wordt de bevoegdheid van de lokale overheden.

2. De studie van het vrachtroutenetwerk is in 2010 gestart. Een uitgewerkt vrachtroutenetplan voor het hoofdvrachtroutenetwerk is uitgewerkt in 2014; doch dit is niet politiek bekrachtigd.

   Op dit moment wordt in de meeste vervoerregio's werk gemaakt om een regionaal vrachtroutenetwerk uit te tekenen. Dit gebeurt in het kader van de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen.

3. Het vrachtroutenetwerk is politiek nooit bekrachtigd. In de opgeleverde eindversie van het vrachtroutenetwerk in 2014 is de N466 niet geselecteerd als hoofdvrachtroute.

4. Deze visie is zowel voor het autoverkeer, als voor het vrachtverkeer nog niet uitgewerkt. Vlaanderen en de Gentse vervoerregio werken deze visie uit in het regionaal mobiliteitsplan. Beide wegen zullen in de toekomst een functie hebben op Regionaal of Vlaams niveau.

5. De impact wijzigt naargelang de genomen maatregelen om te sturen.

   Er zijn vaste tellussen op de hoofdwegen, zodat de verkeersstromen gemonitord kunnen worden. Ook kan er gebruik gemaakt worden van de gegevens uit de on board units van vrachtwagens.

In de huidige visie wordt het verkeer naar E40 Oostende gestuurd via N466 en E17/ E40 Brussel via B402. In de andere richting wordt alle verkeer gestuurd via B402.

6-9. De laatste jaren werden een groot aantal doorrekeningen uitgevoerd met het Provinciaal Verkeersmodel Antwerpen om het project van de Oosterweelverbinding te beoordelen (PlanMER en ProjectMER), om het ontwerp ervan te optimaliseren en om nog bijkomend de realisatie van het Haventracé te onderzoeken.

Specifiek geeft een vergelijking van de doorrekening van het basis toekomstscenario zonder Oosterweelverbinding (OW 0.0.1) waarin de verwachte groei van het verkeer is opgenomen inbegrepen de reeds geplande ontwikkelingen en aanpassingen van de infrastructuur) met de doorrekening van ditzelfde toekomstscenario met realisatie van de Oosterweelverbinding een duidelijk inzicht in de effecten van de Oosterweelverbinding in de ruime omgeving van Antwerpen.

Hieruit blijkt dat de verkeersdrukte op de E34 (ten oosten van de aansluiting met de R4 oost) in de ochtendspits stijgt met 120 voertuigeenheden (op een totaal van 2890) in de richting van Antwerpen en met 150 (op een totaal van 2050) in de omgekeerde richting. In de avondspits is er geen relevante stijging.

Op de E17 (ten oosten van de aansluiting met de R4 oost) daalt de verkeersdrukte met 60 voertuigeenheden (op een totaal van 4170) in de richting van Antwerpen en met 230 (op een totaal van 4380) in de omgekeerde richting. In de avondspits daalt de verkeersdrukte in de richting Antwerpen met 50 voertuigeenheden (op een totaal van 4340) en stijgt ze in de omgekeerde richting met 130 (op een totaal van 4900).

Vermits deze aantallen relatief zeer klein zijn zal het effect op de verschillende routes op de R4 oost en ten westen ervan nagenoeg verwaarloosbaar zijn.

De realisatie van de Oosterweelverbinding leidt aldus tot een herverdeling van het verkeer in de Scheldetunnels maar niet tot het aantrekken van meer verkeer op de E34 en E17.