

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1391
van **STIJN DE ROO**
datum: 18 juni 2021

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

Bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde - Verkeersafwikkeling

Eind 2019 werd het Gentse bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde officieel geopend. Op de gesaneerde grond tussen de Ringvaart in het noorden, de Boven-Schelde in het westen en de Tijarm in het oosten en zuiden en gelegen nabij de verkeerswisselaar E40 en E17 kon daarmee een duurzaam bedrijventerrein van 35 ha worden ingevuld.

Het gemengde bedrijventerrein is zo ontworpen dat goederen maximaal over het water worden getransporteerd dankzij een ontsluiting via de Ringvaart. Het gebied werd voor het wegverkeer toegankelijk gemaakt via een aantakking op de doorgetrokken R4 en twee doorgangen, waarvan één nieuwe onder de E40 en via het water. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) van de Vlaamse overheid legde de bijhorende op- en afrit aan van het bedrijventerrein naar de R4-Buitenring Gent.

Door de rechtstreekse aansluiting op de R4-Buitenring wordt al het wegverkeer richting de verkeerswisselaar in Merelbeke gestuurd. Ook het verkeer dat vanuit het Eilandje in de richting van E17-Antwerpen moet, rijdt via de R4-Buitenring, verkeerswisselaar Merelbeke, R4-Binnenring in de gewenste richting. Bij files belast deze verkeersbeweging onnodig het complex in Merelbeke.

Op de verkeerswisselaar in Merelbeke wordt de komende jaren een toename aan verkeersdrukte verwacht: de minister plant immers de rechtstreekse oprit van de N60 richting de E40 af te sluiten en dat verkeer via de R4 naar Merelbeke te sturen; er komt een nieuwe ontsluitingsweg voor de bedrijventerreinen Zwijnaarde II en III; er is een toename van het aantal medewerkers op het Eilandje; er is een toename van tewerkstelling op het Technologiepark in Zwijnaarde enzovoort.

De verkeerswisselaar in Merelbeke lijkt niet ontworpen om de piek van zoveel verkeer op te vangen. Een mogelijke oplossing voor het Eilandje zou een rechtstreeks aftakking vanaf het Eilandje naar de R4-Binnenring Gent zijn.

1. Waarom werd de aansluiting tussen bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde en de R4 enkel gepland op de R4-Buitenring? Waarom werd daarnaast niet gezorgd voor verbinding met de R4-Binnenring?
2. Kan de minister een simulatie geven voor de komende jaren van het verkeer dat wordt verwacht op het complex van Merelbeke, komende vanuit de richting Drongen via de R4-Buitenring? Graag een overzicht in de spits per kwartier van het aantal verwachte voertuigen op het complex.

3. Op welke maximale capaciteit is het complex van Merelbeke ontwikkeld? Wat was de reden van deze dimensionering?
4. Wat is het verwachte effect van de toenemende tewerkstelling op het Eiland Zwijnaarde op de afwikkeling van de verkeersstromen op het complex Merelbeke? Kan de minister cijfers of simulaties bezorgen?
5. Wat is het verwachte effect van de toenemende tewerkstelling in het Technologiepark Zwijnaarde op de afwikkeling van de verkeersstromen op het complex Merelbeke? Kan de minister cijfers of simulaties bezorgen?
6. Wat is het verwachte effect van de nieuwe ontsluitingsweg voor de bedrijventerreinen Zwijnaarde II en III op de afwikkeling van de verkeersstromen op het complex Merelbeke? Kan de minister cijfers of simulaties bezorgen?
7. Wat is het verwachte effect van het afsluiten van de oprit van de N60 naar de E40 op de afwikkeling van de verkeersstromen op het complex Merelbeke? Kan de minister cijfers of simulaties bezorgen?
8. Wat is de visie van de minister op de aanleg van een zogenaamde Eilandbrug - een rechtstreekse verbinding tussen het Eiland Zwijnaarde en de R4-Binnenring?
9. Zijn er reeds studies uitgevoerd over een Eilandbrug? Zo ja, wat waren hiervan de resultaten (verwachte kostprijs, kosten-batenanalyse, cijfers verkeersstromen)?
10. Zijn er studies lopende over de afwikkeling van het complex in Merelbeke? Zo ja, welke en met welke doelstelling?

ANTWOORD

op vraag nr. 1391 van 18 juni 2021

van **STIJN DE ROO**

1. Met de doortrekking van de R4-buitenring werd het toen toekomstige bedrijventerrein Eiland-Zwijnaarde via de R4 ontsloten op het complex in Merelbeke en zodoende met de E40 en E17 (alle richtingen: Brussel Oostende Kortrijk en Antwerpen). Er zijn een aantal redenen om niet tegelijkertijd ook over een verbinding dmv een brug over de Ringvaart naar de R4-binnenring te denken. Zo is de ruimte , in de lengterichting , tussen de complexen thv de N444 Hundelgemsesteenweg en deze thv het Ghelamco stadion niet voldoende om de op- en afritten veilig (voldoende lengte) te voorzien. Via de brug aan het stadion kan het verkeer via de R4-binnenring vlot en zonder grote omrijfactor het Eiland Zwijnaarde bereiken. Naast de mobiliteits- en de technische redenen zou het bouwen van een brug over de Ringvaart ook gepaard gaan met zware onteigeningen.
2. Het regionaal verkeersmodel Gent versie 4.2.2 is opgebouwd voor een basisjaar 2017 en een toekomstjaar 2030, en behandelt een etmaal. Elk uur van de dag wordt gemodelleerd. Vanuit deze strategische verkeersmodellen is dus geen informatie per kwartier beschikbaar, en er worden geen tussenliggende jaren gemodelleerd. Hieronder worden de intensiteiten vanuit het regionaal verkeersmodel op het complex van Merelbeke, komende vanuit de richting Drongen via de R4-Buitenring voor het toekomstjaar 2030 opgelijst voor de modeluren 8u-9u en 17u-18u. Deze zijn uitgedrukt in aantal voertuigen, en afgerond op 100-tallen.

Aantal voertuigen 8u-9u: 1600

Aantal voertuigen 17u-18u: 2600

3. Het complex werd ontworpen op basis van de te verwachten verkeersstromen.
4. Op basis van de hypothesen inzake mobiliteitsprofiel en verplaatsingsgedrag zal de piekstroom van en naar Eiland Zwijnaarde worden beperkt tot ca 1.100 pae/u, wat op een belasting van ca 30% van de totale wegcapaciteit neerkomt.
5. In het referentiescenario blijkt dat de lus van R4-zuid buitenoever naar R4-oost reeds verzadigd is in de avondspits (tot 110%).

Door de nieuwe ontsluiting van Ardoyen zal bij een groei van 25% op het Technologiepark de druk op afritcomplex Merelbeke licht verminderen (max. 50 pae minder). Bij 50% groei in Technologiepark Ardoyen is er een licht negatief effect op complex voor de tak R4 komende van Technologiepark naar R4-oost (max 50 bijkomende pae). Ook bij 75% groei zal verkeersintensiteit maar beperkt stijgen.

In het referentiescenario is reeds rekening gehouden met nieuwe ontwikkelingen die in 2020 aanwezig zouden zijn (zoals o.a.: 47.969 m² BVO ontwikkeld op Technologiepark Ardoyen, 20ha gemengde bedrijven en 15ha kennisbedrijven op eilandje Zwijnaarde) .

6. Gegevens zijn gehaald uit de Mober van Mint over Alinso (7 december 2016)

Evaluatie verkeersgeneratie Zwijnaarde III en Alinso				
	Verkeersmodel		Berekening	
	Ochtend	Avond	Ochtend	Avond
Zwijnaarde III	480	1 160	351	318
Alinso	652	612	499 - 566	464 - 523
Totaal	1 132	1 772	850 - 917	782 - 841

Het effect op het complex Merelbeke is hierin niet berekend, wel het effect op de R4 buitenoever. In de avondspits zouden er 458 voertuigen komen van Alinso en Zwijnaarde-III naar de R4 buitenoever

7. Zie het antwoord op vraag 5. Bij de modeldoorrekening van het Technologiepark Ardoyen is rekening gehouden dat het verkeer rechtstreeks ontsluit van de N60 op de R4 en niet op de E40.
8. Zie antwoord vraag 1. Een rechtstreekse ontsluiting van het bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde op de R4 - binnenring zal, gezien de beschikbare ruimtes niet direct een verbetering voor de mobiliteit betekenen.
9. Neen, zie redenen in het antwoord op vraag 1.
10. Er is op dit moment een lopende studie op de E40 tussen de complexen Merelbeke en Wetteren waarbij in eerste instantie een optimalisatie van het complex Merelbeke wordt beoogd.