

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1643
van **STIJN DE ROO**
datum: 6 september 2023

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

Doorstroming kruispunt N9-R4 Evergem - Maatregelen (2)

De herinrichting van de N9 Palinghuizen en Brugsevaart in Gent tussen de R40 en R4 is een project dat al een geruime periode gepland is.

In antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 532 van 13 januari 2021 gaf de minister aan dat er 18 innemingen te verwezenlijken zijn voor een totaal van 522,19 m². Het betreft 16 verschillende eigenaars, waarmee de gesprekken op dat moment bezig waren.

In mijn schriftelijke vraag nr. 1419 van 15 juni 2023 informeerde ik naar de onderzoeken die het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) al uitvoerde om de werking van het kruispunt van de N9-R4 tussen Gent en Evergem te verbeteren en naar mogelijke maatregelen voor een betere doorstroming op het kruispunt van de N9-R4 in Evergem.

De minister antwoordde daarop: "Er is een optimalisatie van de verkeerslichten voorzien om de veiligheid te verhogen. Bij de heraanleg van de N9 Brugsevaart tussen de R40 en R4 zullen de beide kruispunten met de op- en afritten van de R4 mee aangepast worden."

Ik stel deze vraag in opvolging van mijn schriftelijke vragen nr. 532 van 13 januari 2021 en nr. 1419 van 15 juni 2023.

1. Wat is de stand van zaken van de verwervingen en onteigeningen in functie van de heraanleg van de N9? Zijn de gesprekken nog bezig? Met hoeveel eigenaars en voor welke oppervlakte werd al een akkoord bereikt? Graag een overzicht van de geplande onteigeningen, met vermelding van de timing.
2. Wat is de stand van zaken met betrekking tot het plan voor de heraanleg van de N9? Welke aanpassingen werden er gevraagd door de stad Gent? Met welke gevraagde aanpassingen gaat Vlaanderen akkoord en met welke niet? Graag meer uitleg.
3. Welke rechtstreekse aantakkingen van het lokaal wegennet zullen blijven bestaan op de N9 tussen de R40 en de R4? Zullen er worden geschrapt? Zo ja, welke?
4. Wanneer wordt een definitief plan voor de heraanleg van de N9 verwacht?
5. Wanneer kan een omgevingsvergunning worden aangevraagd?
6. Wat is de geplande of de vermoedelijke startdatum voor de heraanleg van de N9?
7. Wat is de verwachte kostprijs van de werken?
8. Waarom werd er geen koppeling of integratie van heraanleg knoop R4 X N9 binnen het R4WO-project getrokken door De Werkvennootschap?

9. Is er een inschatting gebeurd van de impact van de werken voor de R4WO op het kruispunt van de N9-R4 en dit zowel tijdens als na de werffase? Zo ja, graag meer uitleg.

ANTWOORD

op vraag nr. 1643 van 6 september 2023

van **STIJN DE ROO**

1. Er zijn op heden zes onteigeningen gerealiseerd voor een totale oppervlakte van 73 m². De onteigeningsgesprekken lopen momenteel vast op de bewoners van een appartementsgebouw, waar een deel van het gemeenschappelijk terrein moet onteigend worden voor de aanleg van de fietstunnel. In afwachting hiervan kan er nog geen verdere timing gegeven worden.
2. De aanpassingen hebben betrekking op het al dan niet aansluiten van (gemeentelijke) zijstraten op de N9 (zie het antwoord op deelvraag 3) en op het concept van de ventwegen. Waar er voorheen voorzien was dat de woningen zouden aangesloten worden op ventwegen, met afzonderlijke fietspaden tussen de ventweg en de doorgaande N9, zullen deze nu als woonerven worden ingericht, waarbij de fietsers ook via die woonerven zullen rijden. De vrijgekomen ruimte zal dan gebruikt worden voor buffering en infiltratie van het regenwater (wat nodig is gezien de gewijzigde regelgeving daaromtrent). De plannen worden nog in die zin aangepast.
3. De aansluitingen die behouden blijven zijn de volgende: Groenestaakstraat, Mazestraat, Vaartstraat en Eeklostraat. Zijstraten die worden afgekoppeld zijn de Broekstraat en Kollebloemstraat.
4. Dit wordt eind 2024 verwacht.
5. Dat heeft pas zin wanneer er zicht is op realisatie van de werken (de vergunning is slechts twee jaar geldig). Het verloop van de onteigeningen zal hiervoor bepalend zijn, maar zal naar verwachting ten vroegste in 2025 zijn.
6. Zie het antwoord op deelvraag 3. Het is op dit ogenblik niet mogelijk om een concrete timing te geven.
7. De totale raming, inclusief een gescheiden rioleringsstelsel, bedraagt 15 miljoen euro.
8. De heraanleg van de N9 en het project R4WO zijn van in het begin aparte projecten geweest, met een verschillende insteek en een verschillende timing.

Het project R4WO heeft tot doel om de R4 om te vormen tot Vlaamse Hoofdweg en om de fietsinfrastructuur langs de R4 verder uit te bouwen. Wat betreft autoverkeer houdt dit vooral in dat alle huidige gelijkgrondse kruispunten, de meeste met verkeerslichten, gesupprimeerd worden en vervangen worden door een aantal ongelijkgrondse aantakkingen. Ter hoogte van de N9 Brugse Vaart bestaat al een ongelijkgrondse aantakking. Daar zijn dus in het kader van het project R4WO geen grootschalige ingrepen nodig. Ter hoogte van de aantakking van de parallelweg van de R4 (Industrieweg) naar de Speistraat/op- en afrit wordt wel een nieuw kruispunt met fietstunnel voorzien om de veiligheid voor fietsers te verhogen, met verlenging van de fietssnelweg langs de R4. Ook worden de op- en afritten verlengd, zodat die voldoen aan de hedendaagse normen.

Het project van de N9 Brugse Vaart omvat de herinrichting van een bestaand segment van de N9 dat in slechte staat is, waarbij ook het kruispunt geoptimaliseerd wordt en veiliger wordt gemaakt.

Er is weinig tot geen meerwaarde om het AWV-project van de N9 toe te voegen aan het project R4WO dat door De Werkvennootschap wordt opgevolgd. Uiteraard is wel coördinatie nodig, zoals het geval is voor vele andere projecten.

9. Voor het geheel van het project R4WO werden uitgebreide berekeningen en simulaties gemaakt via het globale Vlaamse verkeersmodel, die werden aangevuld met tellingen en microsimulaties.

De grootste impact die het project R4WO zal hebben op de knoop R4-N9 ontstaat doordat de aantakking van de Industrierweg – gelegen halverwege tussen N9 en N456 – zal verdwijnen. Verkeer dat daar nu gebruik van maakt, zal zich verplaatsen naar hetzij de nieuwe knoop aan de N456 Zeeschipstraat (waar het verkeer op alle takken veel vlotter zal verlopen dan vandaag), hetzij de bestaande knoop aan de N9. Aan die laatste is er vooral impact op de aantakking van de parallelweg Industrierweg naar de Speistraat. Daar zal de veiligheid en capaciteit verhogen dankzij de langere in- en uitvoegstroken en doordat de fietsers op de fietssnelweg via een fietstunnel de op- en afrit (westkant R4) zullen kruisen.

Tijdens de werken van R4WO blijft de huidige aantakking van de N9 Brugse Vaart in gebruik. In deze zone wordt de R4 zelf niet vernieuwd. De heraanleg van de N9 en de omvorming van de R4 worden qua uitvoeringsperiode nog verder op elkaar afgestemd.