

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering houdende de voorlopige vaststelling van het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Herinrichting Complex E40 Drongen' in Gent

Samenvatting

Ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering houdende de voorlopige vaststelling van het ontwerp-GRUP 'Herinrichting Complex E40 Drongen' in Gent.

Op 20 mei 2022 maakte de Vlaamse Regering een doorstart voor het gewestelijk RUP voor het complex E40 te Drongen. Er werd toen besloten om de planningsprocessen 'Booiebos' en 'Omgeving E40-N466 Drongen' niet langer als aparte processen verder te zetten. In uitvoering van deze beslissing keurde de Vlaamse Regering de startnota voor het GRUP 'Herinrichting Complex E40 Drongen' goed op 28 oktober 2022 en werd een participatieperiode gehouden van 15 november 2022 tot en met 13 januari 2023.

Er zijn voor het ontwerp-GRUP drie doelstellingen geformuleerd:

- Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
- Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering:
- Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur (verhogen leefbaarheid, afremmen ruimtebeslag en maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen).

Er werden hierbij 2 bouwstenen onderscheiden: bouwsteen 1 Complex Drongen en bouwsteen 2 Verbinding Kloosterstraat. In het onderzoek werden een aantal (inrichtings)alternatieven voor beide bouwstenen uitgewerkt. In het kader van het geïntegreerd onderzoek werden een plan-MER, ontwerpend onderzoek en een VerkeersVeiligheidsEffectenBeoordeling (VVEB) opgemaakt. Op basis van dit onderzoek werd voor bouwsteen 1 Complex Drongen gekozen voor alternatief 3 en voor bouwsteen 2 Verbinding Kloosterstraat voor alternatief A weerhouden. Deze combinatie is vertaald in voorliggend ontwerp-GRUP. Het plan legt de daarvoor noodzakelijk bestemmingen en stedenbouwkundige voorschriften vast op perceelsniveau.

Na de voorlopige vaststelling door de Vlaamse Regering wordt een openbaar onderzoek georganiseerd over het ontwerp-GRUP.

In de onmiddellijke omgeving van het plangebied van het GRUP lopen nog heel wat processen of zullen deze worden opgestart (streefbeeld N466 Drongen, doortocht N466 Baarle) die kunnen interageren met de infrastructuurwerken van het complex. Dit is een aandachtspunt.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsveld Omgeving

Beleidsdoelstelling OD 3. Gebiedsontwikkeling met sterke gebiedscoalities.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Op 20 mei 2022 maakte de Vlaamse Regering een doorstart voor het gewestelijk RUP voor het complex E40 te Drongen. Er werd toen besloten om de planningsprocessen 'Booiebos' en 'Omgeving E40-N466 Drongen' niet langer als aparte processen verder te zetten. In uitvoering van deze beslissing keurde de Vlaamse Regering de startnota voor het GRUP 'Herinrichting Complex E40 Drongen' goed op 28 oktober 2022 en werd een participatieperiode gehouden van 15 november 2022 tot en met 13 januari 2023. Op 22 en 24 november 2022 werden er 2 informatiemomenten georganiseerd waarop het planteam toelichting gaf bij de startnota.

Volgende instanties brachten een advies uit over de startnota: SARO, provincie Oost-Vlaanderen, CBS Deinze, CBS Gent, CBS Sint-Martens-Latem, Agentschap Onroerend Erfgoed, Agentschap Wegen en Verkeer, de Vlaamse MilieuMaatschappij, het Departement Landbouw en Zeevisserij en De Lijn.

De adviezen en reacties op de startnota werden verwerkt in een scopingnota die zomer 2024 werd gepubliceerd. De wijze waarop rekening gehouden werd met de resultaten van de publieke consultatie is weergegeven in de scopingnota. Op basis van voortschrijdend inzicht en het gevorderde onderzoek werd de scopingnota bijgesteld en opnieuw gepubliceerd.

Op 26 juni 2025 werd een plenaire vergadering georganiseerd over het voorontwerp GRUP. Van de plenaire vergadering is een verslag opgemaakt dat de schriftelijke adviezen van Provincie Oost-Vlaanderen, de stad Gent, Agentschap voor Natuur en Bos, Departement Landbouw en Zeevisserij, Vlaamse Milieumaatschappij, Toerisme Vlaanderen, Departement Zorg, Sport Vlaanderen en De Lijn. Tijdens de plenaire vergadering benadrukte de stad Gent het belang van het flankerend beleid en de noodzaak aan de opstart van studies in de omgeving van het plangebied.

Het Team Externe Veiligheid van het departement Omgeving adviseerde op 8 juli 2024 dat er voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Herinrichting Complex E40 Drongen' geen ruimtelijk veiligheidsrapport moet worden opgemaakt.

Het Vlaams Expertisecentrum MER (voor 1/12/2025 gekend als team Omgevingseffecten) heeft als lid van het planteam voor het aspect Milieueffectrapportage gezorgd voor een continue kwaliteitsbewaking van de planmilieueffectrapportage. Op 1 december 2025 werd advies gevraagd aan het Vlaams Expertisecentrum MER over de scopingnota. Het Vlaams Expertisecentrum MER heeft op 15 december 2025 geoordeeld dat de kwaliteit van de inhoud van de scopingnota als voldoende wordt beoordeeld.

2. INHOUD

A. SITUERING PLANOPTIES

Het voorgenomen plan is gelegen op het grondgebied van de stad Gent in de provincie Oost-Vlaanderen.

B. TOELICHTING OVER DE PLANOPTIES

Op de inhoud van het plan, de relatie met het voorafgaandelijke planningsproces wordt ingegaan in de toelichtingsnota van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Er zijn voor het GRUP drie doelstellingen geformuleerd:

- Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
- Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering:
- Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur (verhogen leefbaarheid, afremmen ruimtebeslag en maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen).

In het verleden werden reeds heel wat alternatieven onderzocht en ingesproken. Een overzicht van gekende, ingesproken en onderzochte alternatieven (zowel over het complex zelf als over de ontsluitingsweg) én de reden waarom deze niet in het onderzoek werden opgenomen, is opgenomen als bijlage bij de scopingnota. Hierbij gaat het zowel om locatie-alternatieven als om inrichtingsalternatieven. Alle ingesproken alternatieven werden getoetst aan de hierboven geformuleerde plandoelstellingen, overeenstemming met de sectorwetgeving en realiteitszin (niet onevenredig duur, technisch realiseerbaar en geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur).

Uit deze beoordeling blijkt dat enkel het Centraal Complex (op de huidige locatie) aan deze beoordelingscriteria beantwoordt. Het is dan ook van dit locatie-alternatief dat het verdere onderzoek (MER, VVEB en ontwerpend onderzoek) is vertrokken om inrichtingsalternatieven te formuleren. Deze verschillende inrichtingsalternatieven zijn ingedeeld in twee bouwstenen. Het gaat om bouwsteen 1 Complex Drongen en bouwsteen 2 Verbinding Kloosterstraatbrug. Voor bouwsteen 1 Complex Drongen werden 4 redelijke alternatieven geformuleerd die op basis van de eventuele aantakking van de N466 gegroepeerd zijn binnen 2 oplossingsfamilies. Deze oplossingsfamilies komen voort uit het bundelen van gemeenschappelijke verkeerskundige oplossingen. Voor bouwsteen 2 Verbinding Kloosterstraatbrug zijn 3 alternatieven geformuleerd. Hierbij valt een onderscheid te maken in de wijze waarop het lokaal verkeer de E40 kan kruisen.

Op basis van de resultaten van het effectenonderzoek uit het ontwerp plan-MER; de VVEB en het gevoerde ontwerpend onderzoek, werd voor bouwsteen 1 Complex Drongen gekozen voor alternatief 3 en voor bouwsteen 2 Verbinding Kloosterstraat voor alternatief A weerhouden omwille van verschillende redenen.

Binnen bouwsteen 1 Complex Drongen werden twee oplossingsfamilies onderscheiden. Op basis van de resultaten van het geïntegreerde onderzoek blijkt dat oplossingsfamilie 2 met de ontkoppelde N466 (alternatieven 3 en 4) een aantal voordelen biedt ten opzichte van oplossingsfamilie 1. Het gaat onder meer over het bevorderen van de doorstroming van het bovenlokaal verkeer te bevorderen en tegelijk het lokale verkeer te beperken, het creëren van een leesbaar verkeerssysteem, waarbij meer focus kan worden gelegd op landschappelijke inrichting en verbeteren van de leefbaarheid van de omgeving. De ruimtelijke kwaliteit en

beleving in Baarle (school- en kerkomgeving) kan worden verbeterd. Bovendien maken alternatief 3 (en 4) het mogelijk om te voorzien in een doorlopende geluidsbuffer ten zuiden van de E40 om de reeds bestaande geluidsoverlast van de E40 naar Baarle toe te milderen. Hierop wordt uitvoerig in de toelichtingsnota ingegaan.

Wanneer binnen oplossingsfamilie 2 alternatieven 3 en 4 naast elkaar worden bekeken binnen het geïntegreerd onderzoek, wordt gekozen voor alternatief 3 om redenen van verkeersveiligheid, het beperken van het ruimtebeslag en het creëren van een duidelijke ruimtelijke landschappelijke begrenzing met meer mogelijkheden voor inpassing van de weg. Ook hierop wordt in de toelichtingsnota ingegaan.

Tussen de N466 en de bedrijfsontsluitingsweg ter hoogte van Van der Valk ontstaat hierbij door het complex een restruimte. In uitvoering van de plandoelstelling om restruimtes een kwalitatieve invulling te geven en vanuit het gegeven dat gezocht werd naar een carpoolparking, ontstaat hier een opportuniteit. Tegelijkertijd ontstaat hierdoor de kans om de randvoorwaarden voor een kwalitatieve (her)inrichting van de site rond het hotel Van der Valk vast te leggen bij toekomstige omgevingsvergunningen. In deze restruimte wordt, naast de ruimte voor de site van het hotel Van der Valk, dan ook bijkomende ruimte voorzien voor de inrichting van een carpoolparking.

Binnen Bouwsteen 2 Kloosterstraat werden 3 alternatieven onderzocht. Hierbij is gekozen voor alternatief A (knip) om verschillende redenen. Dit alternatief laat toe om een volwaardige aanrijroute te ontwerpen zodat oneigenlijk vrachtverkeer niet langer door de woonstraten kan/moet rijden om het nabijgelegen industrieterrein te bereiken en kan rechtstreeks aansluiten op het complex. Dit verhoogt de verkeersleefbaarheid en – veiligheid van deze woonstraten. Bijkomend kan hierdoor ingezet worden op het vergroenen van de aanloophelling Kloosterstraat ten noorden van de E40. Ook omwille van het beperken van geluidshinder (minder gehinderde woningen) is voor dit alternatief gekozen.

Deze alternatieven werden in het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften vertaald in volgende bestemmingen (inclusief milderende maatregelen volgend uit het geïntegreerd onderzoek):

- Gebied voor wegeninfrastructuur en gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur: De bestaande en toekomstige wegen en aanhorige infrastructuur worden op die manier bestemd als gebied voor wegeninfrastructuur. Deze bestemmingswijziging is nodig in functie van de optimalisatie van het complex E40 Drongen. Waar nodig worden eventueel ook andere nabijgelegen wegsegmenten opgenomen.
- Verbindingen voor langzaam verkeer: Om de barrièrewerking van de E40 voor het fietsverkeer (zowel lokaal fietsverkeer als in functie van functionele fietsroutes) zo veel mogelijk te doorbreken en het huidige fietsnetwerk optimaal te behouden, wordt de mogelijkheid voorzien om fietsverbindingen te realiseren ter hoogte van de heraangelegde Kloosterstraatbrug, een nieuwe fietskruising over de E40 en de Solvynsbrug.
- Zones voor landschappelijke en functionele inkleding.
 - Gezien de omgeving waarbinnen het complex en de verbinding Kloosterstraat gelegen zijn, is een landschappelijke én functionele inpassing van de bijkomende en aan te passen wegeninfrastructuur noodzakelijk. Dit zal gebeuren onder de vorm van een bermenlandschap. Dit bermenlandschap zal de landschappelijke beleving en herkenbaarheid van de omgeving van het complex verbeteren. Daarnaast worden deze bermen in bepaalde zones eveneens onder de vorm van een auditieve buffer gerealiseerd, waardoor de omgeving een positief effect zal ervaren ten aanzien van de geluidshinder afkomstig van de E40. Deze bermen worden als één geheel ontworpen en op elkaar afgestemd in functie van een coherent wegbeeld, een effectieve

geluidsbuffering en visuele afscherming naar de wijken toe. Dit leidt tot een differentiatie in het bermenlandschap dat zich vertaalt in een onderscheid tussen de zone ten noorden van de wegeninfrastructuur (richting Keuze en de Raapstraat) en de zone ten zuiden van de wegeninfrastructuur (richting Baarle).

- Er wordt eveneens voldoende ruimte voorzien voor waterbuffering en compensatie van ingenomen overstromingsgebied. - Ten noorden van de E40 wordt voorzien in voldoende ruimte voor waterbuffering waarbij gegarandeerd wordt dat de landschappelijke inpassing van de naastliggende zones niet wordt onderbroken. Ten noorden van de E40 wordt voorzien in voldoende ruimte voor waterbuffering waarbij gegarandeerd wordt dat de landschappelijke inpassing van de naastliggende zones niet wordt onderbroken.
- Een bestaande snipper bos wordt als bos bestemd.
- Zone voor overstap: Ten noorden van de E40 wordt voorzien in voldoende ruimte voor waterbuffering waarbij gegarandeerd wordt dat de landschappelijke inpassing van de naastliggende zones niet wordt onderbroken. In deze restruimte wordt, naast de ruimte voor de site van het hotel Van der Valk, bijkomende ruimte voorzien voor de inrichting van een carpoolparking. Er wordt uitgegaan van een carpoolparking van potentieel 150 – 180 parkeerplaatsen met bijkomende nodige ruimte voor waterbuffering, landschappelijke inkleding, laadpalen en fietsparkeerplaatsen.
- Zone voor recreatieve (verblijfs)activiteiten: Er wordt met voorliggend plan voorzien in het formuleren van randvoorwaarden voor een kwalitatieve ontwikkeling van de site met zowel mogelijkheden voor de bestaande activiteiten (hotel Van der Valk) als beperkte mogelijkheden voor ondersteunende en nieuwe kleinschalige horeca-activiteiten. De aard, grootte, typologie en schaal mogen de draagkracht van de omgeving niet overschrijden.

C. OP TE STARTEN STUDIES IN DE OMGEVING VAN HET PLANGEBIED

In het kader van de participatieperiode over voorliggende GRUP en over het GRUP Booiebos en in het kader van de plenaire vergadering over voorliggend GRUP werd door verschillende betrokken actoren gewezen op het feit dat momenteel verschillende projecten in de directe omgeving van het plangebied lopen of opgestart zullen worden. Het verschil in timing tussen deze verschillende projecten zorgt voor ongenoegen bij bewonersgroepen en vormt een knelpunt voor het creëren van draagvlak.

Drongen en Baarle zijn van elkaar gescheiden door de E40, die dwars tussen de twee dorpen heen loopt. In de toekomst van beide dorpen moeten veiligheid, verbinding en een goede leefkwaliteit steeds voorop blijven staan. Daarom staan er heel wat projecten op de planning in Drongen en Baarle. Centraal staat de vernieuwing - op langere termijn - van het op- en afrittencomplex Drongen. Daarin worden een groot aantal van de uitdagingen op het vlak van leefbaarheid, veiligheid en verbinding aangepakt. Dit wordt geregeld in voorliggende GRUP. Daarnaast zijn er een aantal studies voor projecten in de omgeving van het complex in opstart. Het gaat om de herinrichting van de doortocht (N466) in Baarle waarvoor het Agentschap Wegen en Verkeer een studie zal opstarten en over de herinrichting van de Deinsesteenweg tussen R4 en E40 waarvoor door het Agentschap Wegen en Verkeer in eerste instantie een streefbeeldstudie gemaakt moet worden. De opstart en voortgang van beide studies is van belang voor het vergroten van het draagvlak. Daartoe is een bijkomend beslispunt opgenomen.

D. PLANOLOGISCHE COMPENSATIE

Met het decreet van 17 mei 2024 werd in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) een artikel 2.2.6/1 ingevoegd dat een planologische compensatieplicht invoert. Dit houdt in dat de plannende overheid bij planinitiatieven voor bijkomend aanbod voor de bestemmingen wonen, bedrijvigheid, recreatie, gemeenschapsvoorzieningen, tegelijk slecht gelegen of overbodig juridisch

aanbod neutraliseert voor zover aanwezig op het grondgebied van de plannende overheid. Deze compensatieplicht wordt concreet omschreven aan de hand van de gebiedscategorieën van artikel 2.2.6 van de VCRO, zodat daarover geen onduidelijkheid bestaat en is van toepassing op alle ruimtelijke uitvoeringsplannen waarvoor de startnota wordt goedgekeurd na 20 juli 2024. De startnota van voorliggende ontwerp-GRUP dateert van voor 20 juli 2024 en is dus niet onderhevig aan de planologische compensatieplicht. Bovendien wordt geen bijkomend aanbod voorzien in de voornoemde bestemmingscategorieën zoals opgesomd in de VCRO. Op Vlaams niveau zijn nog geen plannen voorgelegd aan de Vlaamse Regering voor definitieve goedkeuring, noch voor voorlopige vaststelling waarvoor een compensatieplicht geldt. Wel zijn er vijf startnota's goedgekeurd door de Vlaamse Regering waarin telkens de nodige invulling wordt gegeven aan de vereiste compensatie. Op Vlaamse niveau wordt dus globaal, over het geheel van de gewestelijke RUP's voldaan aan de planologische compensatievereisten.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen directe budgettaire impact voor de Vlaamse overheid. In het ruimtelijk uitvoeringsplan worden bestemmingswijzigingen doorgevoerd die aanleiding kunnen geven tot een kapitaal- of gebruikersschadevergoeding. In uitvoering van de bepalingen van het decreet grond- en pandenbeleid en het decreet betreffende de gebruikersschade zal een kapitaalschadecommissie een voorlopig kapitaalschaderapport opstellen binnen 90 dagen na het einde van het openbaar onderzoek.

De Vlaamse Landmaatschappij is belast met de behandeling van aanvragen voor dergelijke compensaties en ontvangt jaarlijks een bijzondere dotatie van het Vlaams Gewest voor de bekostiging van de compensaties.

Overeenkomstig artikel 43, §3, 3° en artikel 31, §1, 2° van het besluit van de Vlaamse regering 'Vlaamse Codex Overheidsfinanciën' van 17 mei 2019 is het advies van de Inspectie van Financiën respectievelijk het akkoord van de Vlaamse minister van Begroting niet vereist.

B. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen directe weerslag op het personeelskader en de personeelsbudgetten van de Vlaamse overheid.

C. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorstel van beslissing heeft geen directe weerslag op de overige lokale besturen.

4. VERDER TRAJECT

Het ontwerp-GRUP wordt onderworpen aan een openbaar onderzoek in de zin van art. 2.2.10 van de VCRO met onder meer een ter inzagelegging in Gent. Bij de stad en de provincie Oost-Vlaanderen en de door de Vlaamse Regering aangeduide instanties (uitvoeringsbesluit) wordt advies ingewonnen.

Na het einde van het openbaar onderzoek beschikt de Vlaamse regering over 180 dagen voor de verwerking van de bezwaren, opmerkingen en adviezen en de definitieve vaststelling. Na de principiële

goedkeuring van het plan wordt het advies van de Raad van State ingewonnen. Daarna volgt de definitieve goedkeuring door de Vlaamse Regering.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist

1. haar goedkeuring te hechten aan het bijgaand ontwerp van besluit houdende voorlopige vaststelling van het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Herinrichting Complex E40 Drongen' en aan de volgende bijhorende bijlagen:
 - bijlage Ia, het verordenend grafisch plan;
 - bijlage II, de stedenbouwkundige voorschriften bij het grafisch plan;
 - bijlage IIIa, de toelichtingsnota - tekst;
 - bijlage IIIb, de toelichtingsnota - kaarten;
 - bijlage IV, Register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing of een compensatie
 - bijlage V, het ontwerp plan-MER;
 - bijlage VI VerkeersVeiligheidsEffecten Beoordeling
 - bijlage VII ontwerp onderzoek
 - bijlage VIII scopingnota 2
2. de Vlaamse minister, bevoegd voor Omgeving, te gelasten het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Herinrichting Complex E40 Drongen' te onderwerpen aan een openbaar onderzoek.
3. het Agentschap Wegen en Verkeer prioriteit te laten geven aan het opstarten van de streefbeeldstudie voor de herinrichting van de Deinsesteenweg tussen R4 en E40 en de doortochtstudie voor de N466 te Baarle bij de definitieve vaststelling hierover te rapporteren aan de Vlaamse Regering.

Vlaams minister van Omgeving en Landbouw

Jo Brouns

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

Annick De Ridder