

DE VLAAMSE MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft: Opstart geïntegreerd planningsproces gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Omgeving Complex E40-N466 Drongen'**

## Samenvatting

Aan de basis van het voorliggende planproces voor de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) in uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) ligt de vaststelling dat het bestaande op- en afrittencomplex van de autosnelweg E40 (A10) met de N466 te Drongen-Baarle niet meer voldoet aan de huidige normen, en dit zowel op vlak van afwikkelingskwaliteit, van verkeersveiligheid als van de normen op vlak van knooptypologie.

Overeenkomstig de visie uit het RSV moet de kans op files op het hoofdwegennet vermeden worden. Om deze doelstelling te bereiken dient het verouderde op- en afrittencomplex op een andere manier ingericht te worden.

De doelstelling van het GRUP resulteert in:

1. 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.
2. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de lokale weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), de rechtstreekse ontsluitingsweg voor het regionaal bedrijventerrein Drongen I van en naar primaire weg type II en de aanvullende lokale wegen.
3. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur. Hierbij wordt de nadruk gelegd op aspecten leefbaarheid en landschappelijke kwaliteit. .

In de startnota worden twee locatie-alternatieven voorgesteld: een centraal en een oostelijk complex. Het plangebied wordt in deze fase van het planproces (startnota) bewust voldoende ruim genomen om beide alternatieven en de bijhorende landschappelijke inpassing te kunnen inplannen en tevens alle compensaties en milderende maatregelen die nodig zouden blijken te kunnen voorzien in het plangebied. Zo wordt bijvoorbeeld de zgn Syntra-site meegenomen die binnenkort wordt verlaten en waar een landschappelijke, meer groene invulling aangewezen is. Dit plangebied bevat de ruimte die nodig kan zijn voor de realisatie van milderende maatregelen, compensaties of voorstellen om het plan beter in de omgeving in te passen. Welke maatregelen

(en dus ook welke percelen) effectief zullen worden opgenomen in het gewestelijk RUP (en hierin herbestemd zullen worden), is op dit moment van het onderzoek nog niet gekend. Dit plangebied zal dus in de loop van de procedure worden verfijnd in functie van definitieve keuzes en ontwerpen.

Met deze startnota lanceert de Vlaamse Regering de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Na de goedkeuring van de startnota door de Vlaamse Regering volgt een publieke raadpleging. Deze zal lopen van 17/08 tem 15/10.

## 1. SITUERING

### A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsveld Omgeving

Beleidsdoelstelling OD 3. Gebiedsontwikkeling met sterke gebiedscoalities.

### B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

In 2010 werd de studieopdracht voor de herinrichting van het op- en afrittencomplex op de E40 te Drongen opgestart. In de periode 2010 – 2014 werd een uitgebreid alternatievenonderzoek uitgevoerd. Dit resulteerde in de bundel 'Ontwerpend Onderzoek'. In deze bundel is een alternatievenonderzoek uitgevoerd startend van drie bouwstenen, nl. het op- en afrittencomplex, de ontsluiting van het bedrijventerrein Drongen I en de doortocht in het centrum van Baarle.

De toepassing van een trechtering in een 3-stappen systeem enerzijds en een participatief aanpak waarbij de omwonenden betrokken waren anderzijds heeft geresulteerd in een Kennisgevingsdossier Plan-MER in 2017. In dit dossier werden op drie mogelijke locaties naast de zes mogelijke varianten van het Ontwerpend onderzoek ook een zevental subvarianten toegevoegd. In oktober 2019 heeft dienst MER het Plan-MER goedgekeurd. In de startnota wordt onder punt 1.2 verder ingegaan op de historiek van dit dossier.

Het huidig planproces bouwt verder op het gevoerde ruimtelijk en milieuonderzoek. Op basis van voortschrijdend inzicht zijn de plandoelstellingen verder verfijnd en uitgewerkt (zie verder).

## 2. INHOUD

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) wordt de E40 Jabbeke – Groot-Bijgaarden geselecteerd als hoofdweg, die het verbinden op internationaal niveau en (aanvullend) het verbinden op Vlaams niveau als functie heeft. De N466 wordt ten noorden van de E40 (vanaf de aansluiting van het complex Drongen tot aan de R40 Rooigemlaan) geselecteerd als primaire weg II die het verzamelen op Vlaams niveau als hoofdfunctie en het verbinden op Vlaams niveau als aanvullende functie heeft. Bij de aanleg en inrichting van de hoofdwegen staat in het RSV o.a. het volgende principe voorop: "Binnen het invloedsgebied van de grootstedelijke gebieden wordt er gestreefd naar het scheiden van het stedelijke (lokale) verkeer met het doorgaande (internationale en gewestelijke) verkeer. Dit kan bijvoorbeeld door de aanleg van parallelbanen en een beperking van het aantal aansluitingen op de doorgaande verbindingen."

Op die manier wordt er vanuit het RSV een dubbele ruimtelijke doelstelling geformuleerd: zowel naar het functioneren van de hoofdweg op zich (herbouwen van het complex) als naar de manier waarop een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex ruimtelijk en naar functioneren wordt ingepast in zijn omgeving (conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering).

Essentieel onder meer vanuit het RSV is eveneens het aspect verkeersveiligheid. Aangezien de internationale en gewestelijke verbindingfunctie primeert op het hoofdwegennet, moet het aantal op- en afritten beperkt gehouden worden. Dit bevordert de doorstroming van het doorgaand verkeer en de verkeersveiligheid. Op- en afritten, die te dicht op elkaar liggen, veroorzaken gevaarlijke weefbewegingen en die zorgen dan weer voor files en ongevallen.

Het Vlaams ruimtelijk beleid zet in op een samenhangende en evenwichtige ontwikkeling van woongelegenheden, werkplekken en voorzieningen door ze zoveel mogelijk te koppelen aan collectieve vervoersstromen, aan fietsinfrastructuur en bestaande concentraties van voorzieningen. Dat gebeurt maximaal door het ruimtelijk rendement te verhogen en kernen te versterken. Samenhangende ontwikkeling heeft als doel de multimodale toegankelijkheid en nabijheid van werkplekken en voorzieningen te bevorderen en zo de ruimtelijke voorwaarden te scheppen voor mobiliteitsbeheersing en basisbereikbaarheid, emissiereductie en het verminderen van geluidsoverlast, klimaatadaptatie, en logistieke en energie-efficiëntie. Het Vlaams ruimtelijk beleid streeft ook naar een afremming van het bijkomend ruimtebeslag en een vermindering van de verhardingsgraad. Bij de inrichting zullen de principes van zuinig en compact ruimtegebruik, beperking en vermindering van de verhardingsgraad en ruimtelijke kwaliteit maximaal worden meegenomen.

De uitvoering van het RSV wat betreft het herbouwen van het complex Drongen fungeert daarnaast ook als katalysator en hefboom voor de realisatie van een derde bijkomende en evenwaardige doelstelling. Aan de hand van een geïntegreerde benadering van het planningsproces voor het GRUP "Omgeving Complex E40-N466 Drongen" wordt bijkomend ook gestreefd naar het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur. Dit gebeurt door in te spelen op potenties en uitdagingen in domeinen als ruimte, landschap, ecologie en milieu. Door het benutten van deze potenties en het omzetten naar synergieën worden wederzijdse doelstellingen versterkt.

Deze drie doelstellingen vertrekken in elk geval steeds vanuit een optimale ruimtelijke inpassing telkens vanuit een eigen insteek, nl. vanuit het complex, vanuit de functioneren met het onderliggend wegennet en vanuit de impact op de omgeving. De verschillende alternatieven en varianten die zullen worden geselecteerd en waarvoor de effectenbeoordelingen zullen worden gemaakt, zullen moeten voldoen aan deze doelstellingen:

1. 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.
2. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de lokale weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), de rechtstreekse ontsluitingsweg voor het regionaal bedrijventerrein Drongen I van en naar primaire weg type II en de aanvullende lokale wegen.
3. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur. Hierbij wordt de nadruk gelegd op aspecten leefbaarheid en landschappelijke kwaliteit.

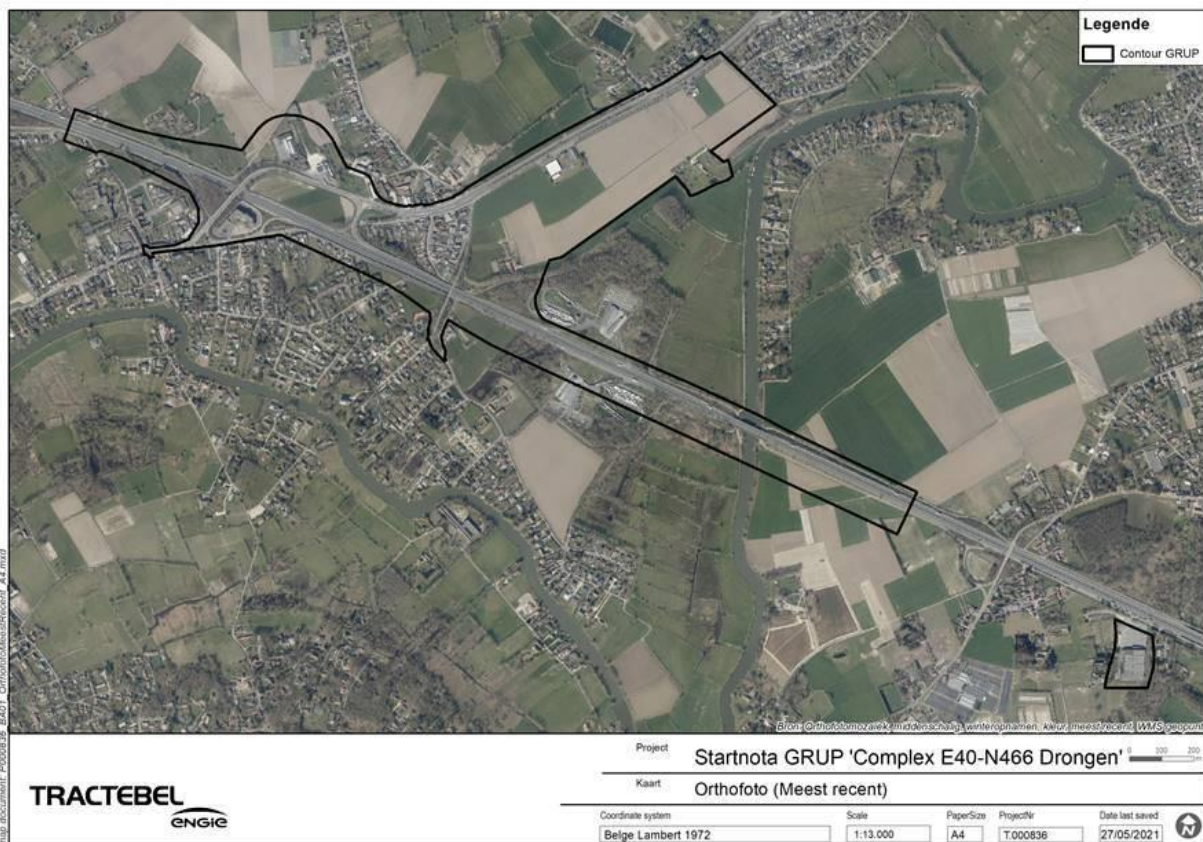
In de startnota zijn daartoe twee locatie-alternatieven opgenomen:

- centraal Complex (op de huidige locatie)
- oostelijk Complex (geïntegreerd met de bestaande dienstzone, gelegen ten oosten van het huidige complex).

Beide locatie-alternatieven beantwoorden aan de hierboven geformuleerde plandoelstellingen en zijn gebaseerd op basis van vijf ontwerpprincipes (leesbare weghierarchie, barrièrewerking E40 voor fietsers en voetgangers verminderen, lokale verbinding tussen Keuze en Baarle – centrum, continu bermenlandschap en geen nieuwe onbestemde restructuurte binnen het gebied):

In het verleden werden reeds heel wat alternatieven onderzocht en ingesproken. Een overzicht van de officieel gekende en onderzochte alternatieven (voorgeschiedenis van voorliggende GRUP) én de reden waarom deze vandaag niet in de startnota werden opgenomen, is opgenomen in Bijlage 1 Alternatievennota bij de startnota.

Het plangebied wordt in deze fase van het planproces (startnota) bewust voldoende ruim genomen om het complex en de bijhorende landschappelijke inpassing te kunnen inplannen en tevens alle compensaties en milderende maatregelen die nodig zouden blijken te kunnen voorzien in het plangebied. Zo wordt bijvoorbeeld de zgn Syntra-site meegenomen die binnenkort wordt verlaten en waar een landschappelijke, meer groene invulling aangewezen is. Dit plangebied bevat de ruimte die nodig kan zijn voor de realisatie van milderende maatregelen, compensaties of voorstellen om het plan beter in de omgeving in te passen. Welke maatregelen (en dus ook welke percelen) effectief zullen worden opgenomen in het gewestelijk RUP (en hierin herbestemd zullen worden), is op dit moment van het onderzoek nog niet gekend. Dit plangebied zal dus in de loop van de procedure worden verfijnd in functie van definitieve keuzes en ontwerpen.



Bij de realisatie van een nieuw op- en afrittencomplex zal er verharding bijkomen, hoofdzakelijk door de autosnelweg E40 veiliger in te richten met pechstroken en langere in- en uitvoegstroken conform de huidige richtlijnen. De landschappelijke inpassing en eventuele compensaties en milderende maatregelen zullen in de eerste plaats maximaal binnen het complex zelf voorzien worden vanuit het principe van zuinig en compact ruimtegebruik. Indien nodig, zal buiten het complex extra ruimte moeten voorzien worden. Daarom werd de contour van het plangebied voldoende ruim genomen om aan deze aspecten een oplossing te kunnen bieden indien nodig.

## **4. BESTUURLIJKE IMPACT**

### **A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID**

Het voorstel van beslissing heeft geen directe budgettaire impact voor de Vlaamse overheid. 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 weerslag op de lokale besturen.

## **5. VERDER TRAJECT**

Een geïntegreerd planningsproces kent 5 fases. De resultaten van elk van deze 5 fases worden geconsolideerd in een nota. De startnota is dus de eerste van 5 nota's.

Over de startnota en over de plandoelstelling wordt, na de goedkeuring ervan door de Vlaamse Regering, het advies gevraagd aan Saro en Mina-raad, stad Gent, de provincie Oost-Vlaanderen en de door de Vlaamse Regering bepaalde adviesinstanties. Er wordt over de startnota ook een consultatie van de ruime bevolking georganiseerd. Deze consultatie zal lopen van 17/08 tem 15/10.

Op basis van de adviezen en de participatie zal daarna door het planteam een scopingnota, voorontwerp-RUP en ontwerp-milieubeoordeling worden uitgewerkt. Daarna volgt een plenaire vergadering over het voorontwerp-GRUP en de milieubeoordeling.

## **6. VOORSTEL VAN BESLISSING**

De Vlaamse Regering beslist:

1. haar goedkeuring te hechten aan de startnota voor het GRUP Omgeving Complex E40-N466 Drongen.
2. de Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, te gelasten om de vereiste adviezen in te winnen over de bovengenoemde startnota en de bevolking van de betrokken gemeenten te informeren over de inhoud van de startnota en de bevolking te raadplegen.

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving,  
Omgeving, Energie en Toerisme

Zuhal DEMIR