



**Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
'Omgeving Complex E40 - N466
Drongen'
In Gent**

Bijlage 1: Alternatievennota

Inhoud

1. Inleiding	2
2. Weerhouden alternatieven	4
2.1 Centraal alternatief met Hollands complex	4
2.2 Oostelijk alternatief met Holland complex	5
3. Bestudeerde niet weerhouden alternatieven	6
3.1 Nulalternatieven	7
3.1.1 Nulalternatief	7
3.1.2 Nulplusalternatief weefzones tussen dienstzone en op- en afrit	9
3.1.3 Nulplusalternatief vrachtverbod in kern Baarle	11
3.2 Centraal complex	12
3.2.1 Centraal complex met Hollands complex en ringweg	12
3.2.2 Optimalisatie centraal complex	13
3.3 Oostelijk complex	14
3.3.1 Oostelijk complex met noordelijke ontsluitingsweg en tunnel	15
3.3.2 Oostelijk complex met zuidelijke ontsluitingsweg en brug	16
3.3.3 Oostelijk complex met zuidelijke ontsluitingsweg en randweg	17
3.3.4 Oostelijk complex met noordelijke ontsluitingsweg en ringweg	18
3.4 Westelijk complex	19
3.4.1 Westelijk complex met noordelijke ontsluitingsweg en ringweg	19
3.4.2 Westelijk complex met noordelijke ontsluitingsweg en brug	19
3.5 Opgesplitste complexen	20
3.5.1 Gesplitste N466 met weefzones	20
3.5.2 Tweede complex bedrijventerrein westelijk en rotondes	21
3.5.3 Tweede complex bedrijventerrein oostelijk en rotondes	24
3.5.4 Tweede complex bedrijventerrein oostelijk en lichten	27
3.5.5 Tweede complex bedrijventerrein oostelijk en bestaande ontsluiting bedrijven	27
3.5.6 Alternatief oost en centraal/gesplitst complex	28
3.5.7 Afrittencomplex ten westen van bedrijventerrein Drongen I en optimalisatie van het huidige complex	30
3.5.8 Parallelstructuur met centrale ovonde en westelijk Hollands complex	30
3.5.9 Twee complexen met parallelstructuur	31
3.6 Andere varianten	32
3.6.1 Bedrijfsterrein bijkomend ontsluiten via Landegem	32
3.6.2 Dienstzone op een andere manier inrichten	34
3.6.3 Alternatieve ontsluiting Bedrijventerrein Drongen I	34

1. INLEIDING

Voor de heraanleg van het autosnelwegcomplex 13 op de E40 (Drongen) wordt een geïntegreerd planproces opgestart. De problematiek voor de heraanleg van dit complex is niet nieuw en het dossier kent een lange voorgeschiedenis.

Deze alternatievenonderzoeksnota geeft een overzicht van de in het verleden reeds bestudeerde en ingesproken alternatieven. Dit overzicht betreft ook de alternatieven die vandaag in het kader van de geïntegreerde proces niet mee zullen worden genomen in het verdere onderzoek. De alternatieven die wel onderzocht worden in het geïntegreerd planproces worden gedetailleerder toegelicht in de startnota van het GRUP.

Telkens is beknopt aangegeven waarom een alternatief niet als redelijk alternatief weerhouden werd. Daarbij hanteren we volgend toetsingskader:

- Het voldoet niet aan de plandoelstelling;
- Het is technisch niet uitvoerbaar;
- Het is strijdig met sectorale wetgeving.

Dit toetsingskader is gebaseerd op de handleiding van de Europese Commissie terzake. In de handleiding van de Europese Commissie bij de plan-MER richtlijn wordt gesteld dat voor de bepaling van de redelijkheid van een alternatief allereerst moet worden gekeken naar de doelstellingen en de geografische reikwijdte van het plan of programma. De gekozen alternatieven moeten bovendien ook realistisch zijn. In het richtlijnenboek "Milieueffectenrapportage – Algemene methodologische en procedurele aspecten" wordt daaraan toegevoegd dat met redelijke alternatieven wordt bedoeld "alternatieven (...) die beschikken over de kwaliteiten die het de moeite maken hen in een MER te bestuderen, en later eventueel te realiseren.". Ook een onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur kan ertoe leiden een alternatief als niet realistisch te beschouwen. Zo staat in de handleiding het volgende: "Kansrijke alternatieven hebben ook geen onaanvaardbare effecten op het milieu. Hoewel het onderzoeken van de milieueffecten juist het voorwerp is van het MER (en de omvang ervan dus niet altijd a priori gekend is), kan voor sommige alternatieven toch al bij voorbaat gesteld worden dat hun milieueffecten onaanvaardbaar hoog zijn. De kans dat deze alternatieven ooit gerealiseerd worden, is klein, ze vallen dus af."

De redelijkheid van de verschillende vroeger onderzochte alternatieven worden dan ook (in kadertekst) afgetoetst aan dit toetsingskader en de drie plandoelstellingen van het RUP:

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 van de E40 te Baarle Drongen conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg tot aan het op- en afrittencomplex), de weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), de rechtstreekse ontsluitingsweg voor het regionaal bedrijventerrein Drongen I van en naar de 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.

Deze doelstellingen worden nader toegelicht in de startnota.

Belangrijk hierbij is dat de plandoelstelling op basis van nieuwe inzichten verder geëvolueerd is. Zo wordt er uitdrukkelijk gestreefd naar een verkeersveilig en compact complex, met een beperkte ruimte-inname. Bijkomend wordt het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur naar voor geschoven.

Eerdere onderzoeken vertrokken vanuit een drievoudige probleemstelling: naast de heraanleg van het complex werd naar een oplossing voor twee bijkomende problemen gezocht: de doortocht van de N466 door de kern van Baarle (met omleidingswegen als mogelijke oplossing) en de ontsluiting van het bedrijventerrein Drongen I (nu onduidelijk en deels via onaangepaste infrastructuur). Door de combinatie van oplossingen voor de verschillende projectonderdelen ontstond een breed gamma aan alternatieven, varianten en combinaties. Voorliggend planproces beperkt zich tot de heraanleg van het complex binnen de in de startnota geformuleerde doelstellingen.

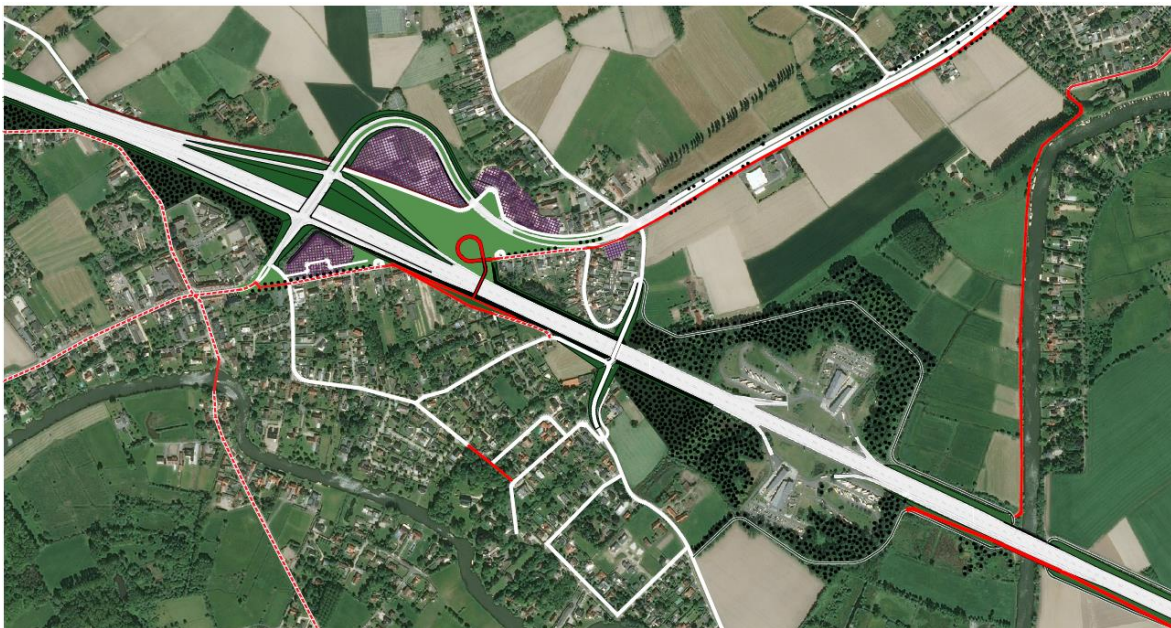
2. WEERHOUDEN ALTERNATIEVEN

De hierna beschreven alternatieven worden als redelijk beschouwd en verder meegenomen in het geïntegreerde planproces. Bij beide alternatieven zijn er nog inrichtingsalternatieven mogelijk. Deze inrichtingsalternatieven hebben betrekking op het landschappelijke en functioneel inpassen aan de hand van een bermenlandschap.

De weerhouden alternatieven zijn beschreven in de startnota van het geïntegreerd planproces.

2.1 Centraal alternatief met Hollands complex

Een centraal alternatief met Hollands complex is een verdere uitwerking van de C1+Nb uit de voorgaande onderzoeken. In de uitwerking van het centrale alternatief is bijkomend aandacht gegaan naar de verdere landschappelijke detaillering (geluidsschermen en -bermen) en het voorzien van kwalitatieve fietsvoorzieningen. Onderstaande schetsontwerp geeft een indicatie van de mogelijke configuratie.

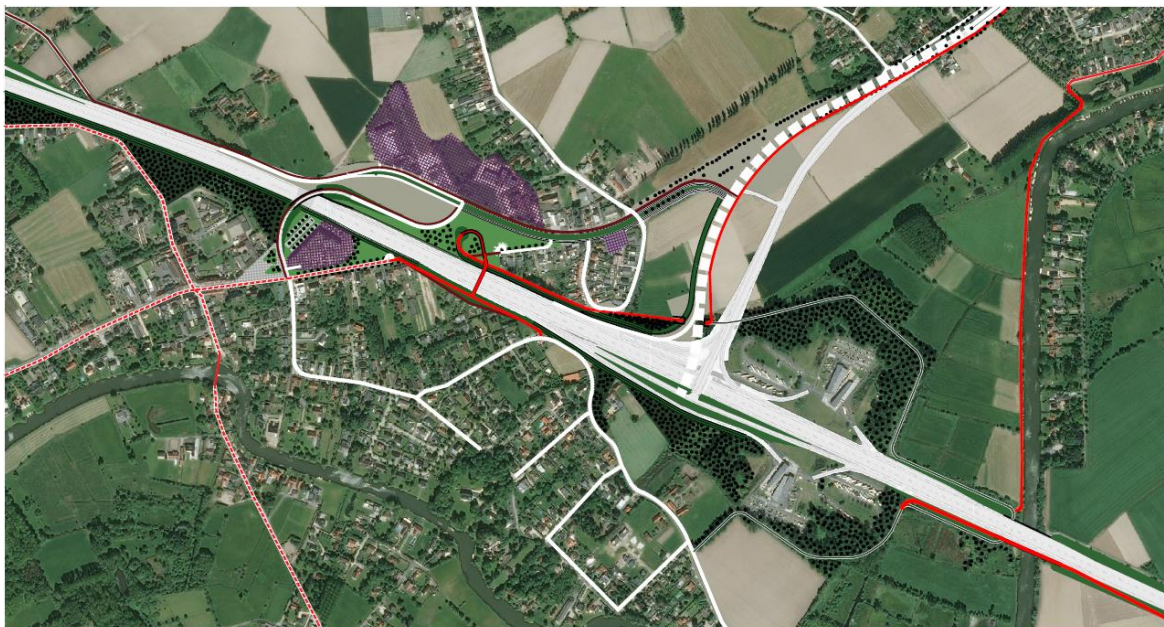


Redelijkheid in het geïntegreerd planproces

Een centraal alternatief met Hollands Complex wordt als redelijk beschouwd want is op basis van de eerste uitwerking technisch uitvoerbaar, is in overeenstemming met de sectorale regelgeving en voldoet aan de plandoelstellingen.

2.2 Oostelijk alternatief met Holland complex

Een oostelijk alternatief met Hollands complex is een compactere variant op een oostelijk complex met een trompetaansluiting. Een mogelijke uitwerking hiervan is gegeven in onderstaande schetsontwerp. Het tracé van de aansluiting naar de N466 kan nog verfijnd worden. Ook hier is reeds grondig aandacht besteed aan geluidshinder en fietsverbindingen.



Redelijkheid in het geïntegreerd planproces

Een oostelijk alternatief met Hollands Complex wordt als redelijk beschouwd want is op basis van de eerste uitwerking technisch uitvoerbaar, is in overeenstemming met de sectorale regelgeving en voldoet aan de plandoelstellingen.

3. BESTUDEERDE NIET WEERHOUDEN ALTERNATIEVEN

De niet weerhouden alternatieven zijn hierna gegroepeerd naar nulalternatieven, de verschillende locatiealternatieven en de varianten. De benaming in de titel verwijst telkens naar de ligging van het complex, en de belangrijkste kenmerken van het alternatief.

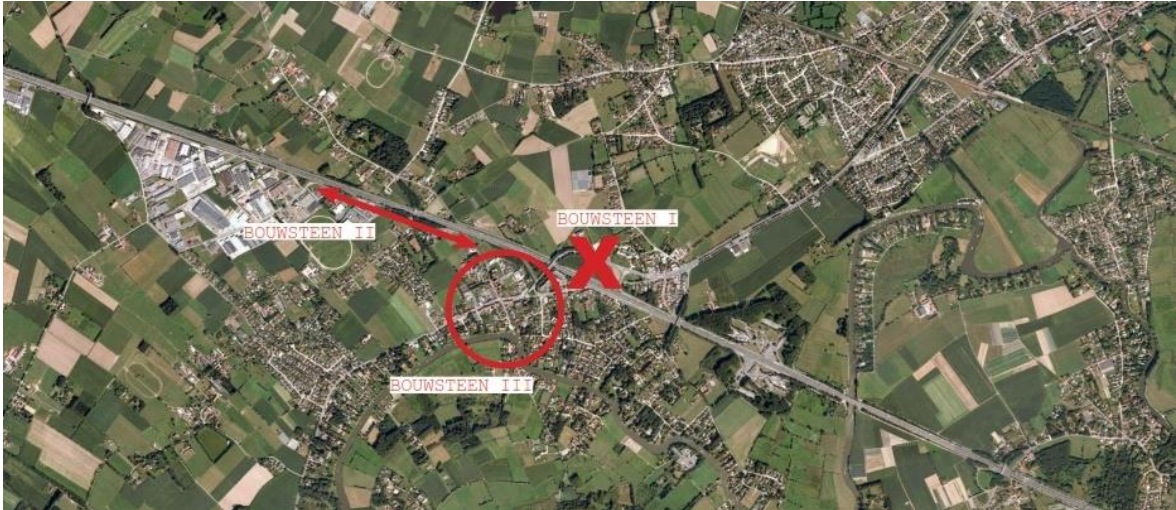
De in dit document beschreven alternatieven werden in de verschillende reeds gevoerde onderzoeken bestudeerd: Het ontwerpend onderzoek (2010-2014) en de gehele plan-MER-procedure (officieel ingesproken alternatieven of alternatieven ontwikkeld in het kader van de plan-MER-procedure 2016-2019) vormen de belangrijkste bronnen. De oorsprong van de alternatieven is telkens *in cursief* weergegeven bij de beschrijving van de verschillende alternatieven.

Er werden in de loop van het onderzoek ook verschillende systemen uitgewerkt om de alternatieven te benoemen. In deze nota kiezen we ervoor om de naamgeving uit het originele document eveneens *cursief* weer te geven, samen met de bron, om op deze manier de link met de herkomst van de bestudeerde alternatieven niet te verliezen.

Voor de leesbaarheid van dit document, zetten we hier beknopt de naamgeving uit vorige documenten uiteen.

De basis van de alternatievenset wordt gevormd door een reeks varianten die afkomstig is uit het ontwerpend onderzoek, nadien verder uitgewerkt binnen het m.e.r-onderzoek. Deze oplossingen gingen uit van een samenspel tussen drie bouwstenen, die telkens een antwoord dienden te bieden aan een specifieke problematiek in de omgeving van het bestaande complex: de werking van het complex zelf, de ontsluiting van het bedrijventerrein Drongen I en de passage van de N466 doorheen de kern van Baarle. Voor elk van de bouwstenen werden redelijke oplossingen uitgewerkt, die vervolgens gecombineerd werden tot alternatieven. In de naamgeving van deze alternatieven zijn de drie bouwstenen herkenbaar.

- Eerste hoofdletter: C, O, CO en W = ligging van het complex centraal, oostelijk, gesplitst of westelijk t.o.v. Baarle;
- + of ++ = scenario's voor het complex op deze locatie;
- Tweede hoofdletter: N of Z = ligging van de ontsluitingsweg Industriepark Drongen ten noorden of ten zuiden van de E40;
- Kleine letter: a, b, c of d voor verschillende scenario's i.v.m. de N466:
 - a = doortocht Baarle met herstel oude tracé van N466 (rechte lijn tussen Deinsteenweg en Brouwerijstraat)
 - b = doortocht Baarle, met kruising van de snelweg op de plaats van de huidige brug
 - c = randweg rond deel van Baarle centrum, met het gedeelte parallel aan de E40 ten zuiden van de snelweg, waardoor er meer kruispunten en aansluitingen op het onderliggende wegennet mogelijk zijn.
 - d = ringweg rond deel van Baarle centrum, minimale aansluitingen op het onderliggend wegennet, het deel parallel aan de E40 ten noorden van de snelweg.



Figuur 3-1: Indicatieve aanduiding bouwstenen (Ontwerpend Onderzoek)

Daarnaast zijn er nog varianten ingesproken tijdens bewonersoverleg of inspraakreacties. Deze passen niet steeds in het stramien van de drie bouwstenen, en werden dan ook apart genoemd.

3.1 Nulalternatieven

Een nulalternatief betekent dat er geen aanpassingen doorgevoerd worden aan de huidige inrichting van het complex. Bij aanvang van het project zijn, in samenspraak met alle actoren, alle problematieken geformuleerd die samengaan met de huidige weginrichting.

Een nulplusalternatief gaat uit van zo veel mogelijk behoud van bestaande infrastructuur, maar tracht zo veel mogelijk van de huidige knelpunten op te lossen.

3.1.1 Nulalternatief

Kennisgeving plan-MER 2019

Het nulalternatief is een alternatief waarbij er geen aanpassingen doorgevoerd worden aan de huidige inrichting van het complex. Bij aanvang van het project zijn, in samenspraak met alle actoren, alle problematieken geformuleerd die samengaan met de huidige weginrichting.

De probleemstelling wordt opgelijst in de bundel Ontwerpend onderzoek:

- Slecht functionerend complex
 - o Filevorming

Tijdens piekmomenten ontstaat filevorming t.h.v. de verschillende knooppunten van het complex. Wachtrijen ontstaan op de N466 en op de afritten komende van Brussel en van Oostende, met terugslag tot op de snelweg, en risico op onveilige situaties tot gevolg. Volgens een onderzoek van het Vlaams Verkeerscentrum zijn deze afritten bij de meest filegevoelige afritten in Vlaanderen.

- Onleesbaar en onveilig

In het bijzonder zijn de op- en afritten aan de zuidzijde van de E40 verweven met het lokale systeem, wat een weinig leesbare verkeersstructuur oplevert en bovendien leidt tot onveilige situaties.

Verder voldoen de huidige op- en afritten niet aan de huidige normen rond wegontwerp. Ze hebben te krappe bochtstralen (ontwerpsnelheid 30km/u), en te korte in- en uitvoegstroken, waardoor het verkeer reeds moet invoegen op de E40 aan een te lage snelheid of reeds moet afgeremd worden op de snelweg om veilig de afrit te nemen. De pechstroken zijn niet continu door de beperkte overspanning van de bestaande kunstwerken.

- Weinig flexibel

De op- en afritten ten noorden van de E40 zijn lichtengeregeld en het is in principe mogelijk om te anticiperen op wijzigingen van de verkeersstromen. Door de korte afstand tussen de E40 en N466 zijn de mogelijkheden tot het herinrichten van het kruispunt beperkt.

- Onduidelijke en onveilige ontsluiting van bedrijvzone Drongen I

- Moeilijke aansluiting op het hoger wegennet

De bereikbaarheid van de bedrijvzone wordt niet enkel omwille van de congestiegevoeligheid als negatief beoordeeld. De routing of weginfrastructuur tussen de bedrijvzone en het hoger wegennet is verre van optimaal (krappe bochtstralen, smalle wegen, ...).

- Onleesbaar en hybride systeem

Autoverkeer kan de bedrijvzone ook bereiken via de Kloosterstraat ten zuiden van de E40. Ter hoogte van de Kloosterstraat bevindt zich echter een school die heel wat fietsende kinderen aantrekt. Gemengd verkeer op de belangrijkste ontsluitingsweg (voor personenwagens) naar de bedrijvzone is onveilig en niet gewenst.

Het vrachtverkeer wordt omgeleid via de Baarleveldstraat waarbij lokaal verkeer, fietsers, landbouwverkeer en vrachtverkeer gemengd worden.

- Hoge druk op veiligheid en leefbaarheid van Baarle

- Hoge verkeersintensiteiten in de kern
- Luchtkwaliteit en geluidshinder

Ondanks de maatregelen om de geluidshinder te beperken zorgt de locatie van het aansluitingscomplex – centraal in de kern – voor veel geluidsoverlast. Het reduceren van de impact op luchtkwaliteit en geluidshinder door het strategisch positioneren van de weginfrastructuur biedt een mogelijke oplossing.

- Sterke barrièrewerking snelweg

De snelweg snijdt de noordelijke wijken of van de zuidelijke kern van Baarle. Bovendien is het noordelijke landschap niet waar te nemen vanuit de kern van Baarle.

- Slechte ruimtelijk-landschappelijke inpassing

Wanneer er gekozen wordt voor een nulalternatief betekent dit dat er geen wijzigingen in de huidige situatie zullen doorgevoerd worden. Door de te verwachten verdere toename van het verkeer, zal de huidige problematiek enkel maar erger worden en zeker niet verbeteren.

Redelijkheid in het geïntegreerd planproces

Het nulalternatief wordt niet als redelijk beschouwd want voldoet niet aan de plandoelstellingen:

- *Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex: het nulalternatief voorziet niet in een complex dat in al zijn onderdelen functioneert en voor alle modi veilig is.*
- *Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex van de E40 te Baarle Drongen conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.*
- *Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur, meer bepaald het verhogen van de leefbaarheid van Baarle met inbegrip van de dorpskern en de woonclusters ten noorden en ten zuiden van de E40: een nulalternatief verhoogt de leefbaarheid niet.*

3.1.2 Nulplusalternatief weefzones tussen dienstzone en op- en afrit

Kennisgeving plan-MER 2019 (nulplusalternatief)

Een nulplusalternatief gaat uit van zo veel mogelijk behoud van bestaande infrastructuur, maar tracht zo veel mogelijk van de huidige knelpunten op te lossen met kleine (flankerende) ingrepen en maatregelen.

Onderstaande figuur toont een mogelijke invulling van dit alternatief dat onderzocht werd in aanloop van het plan-MER. Aangezien een aantal bruggen over de E40 einde levensduur zijn en sowieso vervangen moeten worden, worden de bruggen van de Kloosterstraat, de N466, de E. Solvynsdreef en Goedingenbrug vervangen. Deze bruggen worden zodanig aangepast dat de pechstrook niet langer onderbroken wordt op de E40.

Door het verlengen van de brug van de E. Solvynsdreef wordt het mogelijk om 2 weefzones aan te leggen tussen het op- en afrittencomplex en de dienstzone.



Figuur 3-2: Nulplusalternatief

Door de Goedingebrug te verbreden, kunnen de in- en uitvoegstroken van en naar de dienstzone verlengd worden, zodat het uitvoegen en zeker het invoegen op de E40 richting Brussel een stuk veiliger kan verlopen.

Bij een nulplusalternatief kunnen de op- en afritten aan de zuidzijde van de E40 wat geoptimaliseerd worden, waarbij een nieuw kruispunt ingericht kan worden boven op de brug van de N466 over de E40. De oprit richting Brussel kan dan aangelegd worden tussen de E40 en het MP center.

Aan de noordzijde is het niet mogelijk om de huidige op- en afritten te optimaliseren. De te krappe bochtstraal bij de op- en afrit blijft bestaan. Ook de korte afstand tussen kruispunt met de N466 met de snelweg blijft onveranderd. Bovendien is de capaciteit van dit kruispunt momenteel ontoereikend en niet op te lossen door enkel de lichtenregeling aan te passen.

De ontsluiting van het bedrijventerrein verloopt via de noordzijde en verloopt volgens een tracé rond de voormalige O'Cool site en het Van der Valck hotel.

Redelijkheid in het geïntegreerd planproces

Het nulplusalternatief met weefzone wordt niet als redelijk beschouwd want voldoet niet aan de plandoelstellingen:

- *Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex: het nulplusalternatief voorziet niet in een complex dat in al zijn onderdelen functioneert en voor alle modi veilig is.*
- *Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex van de E40 te Baarle Drongen conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering.*
- *Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur, meer bepaald het verhogen van de leefbaarheid van Baarle met inbegrip van de dorpskern en de woonclusters ten noorden en ten zuiden van de E40: een nulalternatief verhoogt de leefbaarheid niet.*

3.1.3 Nulplusalternatief vrachtverbod in kern Baarle

Inspraak bij kennisgeving plan MER 2018 (Vrachtverkeer vanuit het zuiden)

In de inspraaknota van Leefbaar Baarle wordt voorgesteld om het vrachtverkeer komende van het zuiden af te leiden naar de N437 (vanaf de rotonde in Bachte-Maria-Leerne) en op deze manier een vrachtverbod in het centrum van Baarle in te stellen.

Zowel de N437 als de N466 zijn in deze zone van dezelfde wegcategorie, nl. lokale weg type I. Deze wegen hebben een belangrijke functie in het verbinden op lokaal en interlokaal niveau. Vanuit deze wegcategorisering zijn er geen argumenten om het verkeer van de N466 te weren en te verplaatsen naar de N437.

Indien extra verkeer naar complex Nevele gestuurd wordt, impliceert dit dat de kern van Vosselare extra verkeer te verwerken krijgt. Langs deze route ligt in Nevele eveneens een lagere school. Er bevindt zich op die locatie een variabele zone 30 is ingesteld.

Vrachtverkeer van het zuiden dat richting het bedrijventerrein Drongen I wil rijden zou een omweg van +/-6km moeten maken om via het complex Nevele en de E40 het bedrijventerrein te bereiken. Deze omweg veroorzaakt verliestijd en zal het sluipverkeer via de Moerstraat doen toenemen. De Moerstraat is een weg met lagere categorie en beperkt dwarsprofiel, en bijgevolg niet geschikt om vrachtverkeer te verwerken. Bovendien is dit een belangrijke weg voor landbouwvoertuigen en loopt er een bovenlokaal functionele fietsroute via de Moerstraat.

Tijdens het herkomst–bestemmingsonderzoek, wat in het najaar 2016 is uitgevoerd, werd er weinig vrachtverkeer gedetecteerd dat door het centrum van Baarle rijdt en de bestemming bedrijventerrein heeft. Een groot deel van het vrachtverkeer door de kern van Baarle heeft bestemming Gent of Brussel. Indien dit vrachtverkeer omgeleid wordt via Nevele, levert dit een onlogische route op met een grote verliestijd tot gevolg. Door deze ruime omweg zal het voor deze relaties moeilijk zijn om dit vrachtverbod te handhaven. Een volledig verbod op vrachtverkeer door de kern van Baarle is niet mogelijk, er zullen plaatselijke altijd leveringen noodzakelijk blijven.

Redelijkheid in het geïntegreerd planproces

Het nulplusalternatief met vrachtverbod in Baarle wordt niet als redelijk beschouwd want voldoet niet aan de plandoelstellingen:

- *Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex: het nulalternatief voorziet niet in een complex dat in al zijn onderdelen functioneert en voor alle modi veilig is.*
- *Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex van de E40 te Baarle Drongen conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering.*

3.2 Centraal complex

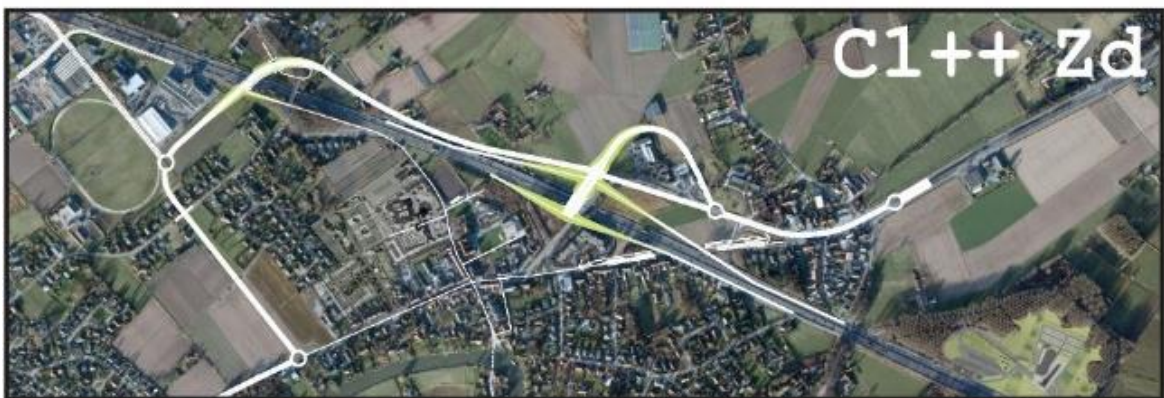
Er werden twee locatiealternatieven bestudeerd met een centraal complex (als Hollands complex), op de plaats van het huidige complex. Een centraal complex als Hollands complex en noordelijke ontsluitingsweg (C1+^(Deinze)Nb in het Ontwerpend onderzoek of C1+Nb in plan-MER 2018) vormt de basis van het weerhouden centrale alternatief (beschreven in de startnota).

Het andere onderzochte alternatief, een centraal gelegen Hollands complex met ringweg, wordt niet weerhouden. Vanuit eerdere inspraakprocedures werd ook een optimalisatie van het centraal complex voorgesteld.

3.2.1 Centraal complex met Hollands complex en ringweg

Plan-MER 2019 (C1++Zd)

In dit scenario wordt het centraal gelegen Hollands Complex aangevuld met een ringweg rond Baarle om het doorgaande verkeer op de N466 uit de kern te weren. De ontsluiting van het bedrijventerrein sluit op deze ringweg aan ten zuiden van de snelweg.



Uit het effectenonderzoek (plan-MR 2019) komen een aantal negatieve effecten naar voor, waarbij het belangrijkste effect is dat dit alternatief een erg grote ruimte-inname heeft en veel onteigeningen vereist.

Redelijkheid in het geïntegreerd planproces

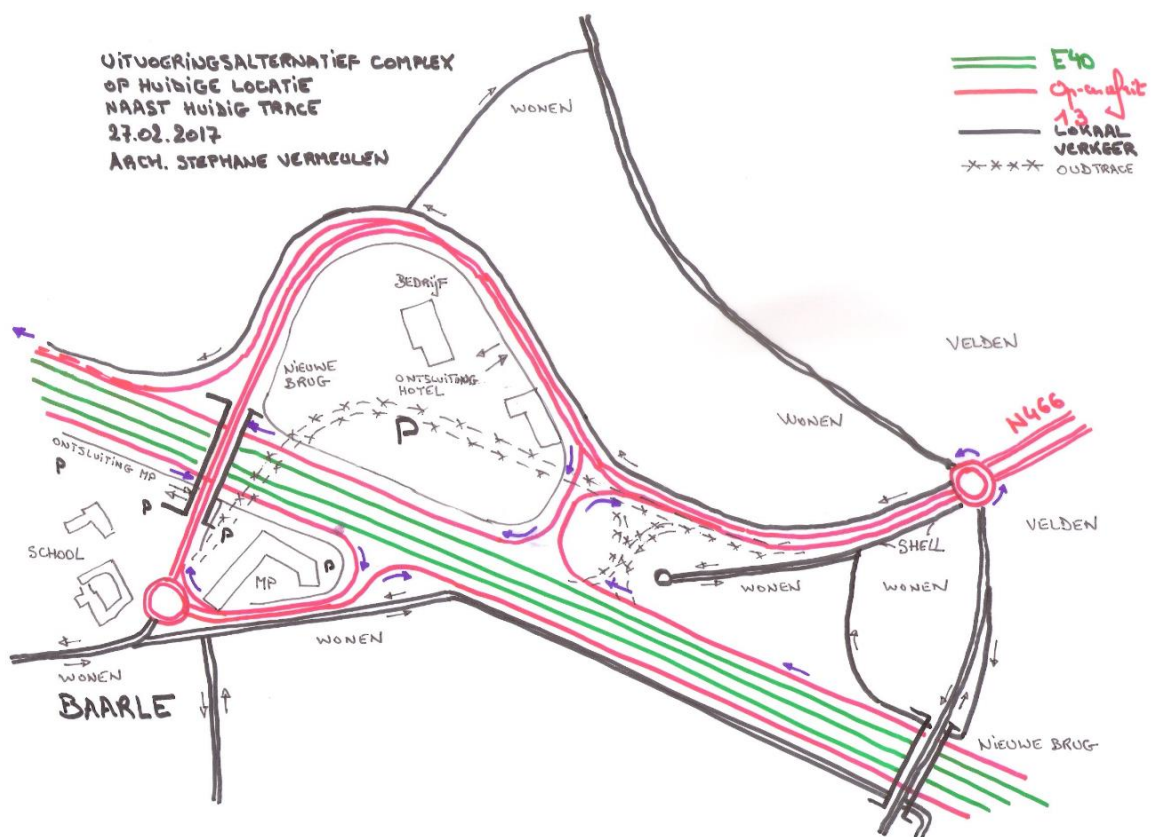
Het alternatief met centraal gelegen Hollands complex en ringweg wordt niet als redelijk beschouwd want voldoet niet aan de plandoelstellingen:

- 'Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex': het alternatief met ringweg vereist een grote ruimte-inname en is dan ook niet compact.

3.2.2 Optimalisatie centraal complex

Inspraak bij kennisgeving plan MER 2018 (I15)

Er wordt een voorstel geformuleerd om het huidige complex te optimaliseren.



Figuur 3-3: Voorstel inspraakreactie 15

Dit alternatief is, naar functioneren, vrij vergelijkbaar met het centrale complex in alternatief 3.5.3., waar deze ook nader is uitgewerkt. Dit alternatief is anders omdat het één complex betreft en dus ook het verkeer met bestemming bedrijventerrein Drongen I hier aan gekoppeld wordt, wat voor een hogere belasting op het complex zorgt.

Uit de capaciteitsanalyse van de rotondes blijkt dat er op de noordelijke rotonde lange wachtrijen zullen komen te staan, aangezien hier zowel alle verkeer komende van de E40 kant Brussel als alle verkeer dat van en naar het bedrijventerrein wil, samenkomt. Verkeerstechnisch voldoet deze variant dan ook niet. De zuidelijke afrit (komende van Oostende) laat door de beperkte

beschikbare ruimte slechts een ontwerpsnelheid van 30 km/u toe, wat onvoldoende is voor een aansluiting op het hoofdwegennet. Een verruiming van de bochtstraal vraagt om een volledige onteigening van het MP center. De rotonde zou wel (nipt) voldoen aan de gestelde eis van een saturatie van maximaal 80 %.

Het systeem leidt tot een weinig leesbare verkeersstructuur, met verschillende keerbewegingen die zorgen voor tegenintuïtieve routes. Zo moet verkeer komende van de snelweg kant Oostende dat naar Gent wil, bij de afrit eerst rechtsaf slaan richting Deinze om dan aan de rotonde te keren richting Gent.

Door plaatsgebrek kunnen de verschillende op- en afritten maar ontworpen worden voor een ontwerpsnelheid van 30 km/u, net zoals de huidige. Dit is zeker niet ideaal, en volgens de huidige normen op vlak van weggeometrie enkel aanvaardbaar als er niet rechtstreeks op het hoofdwegennet aangesloten wordt, maar op een parallelle structuur met verlaagde snelheid (ontwerpsnelheid 30 km/u).

De rotonde en de keerbeweging ten zuiden van de snelweg brengen meer verkeer dicht bij de kern van Baarle dan in de huidige situatie. Er zijn ook verschillende onteigeningen (parking van de school, deel van het MP center) in de kern nodig. Zoals hoger aangehaald, neemt ook het verkeer vlak bij de wijk Keuze ten noorden van de E40 flink toe, wat een sterke impact heeft op de verkeersleefbaarheid van deze wijk.

Redelijkheid in het geïntegreerd planproces

Een centraal complex met rotondes op de N466 wordt niet als redelijk beschouwd want voldoet niet aan de plandoelstellingen:

- 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: de verkeersorganisatie, met tegenintuïtieve routes, is onvoldoende leesbaar.*
- Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: de op- en afrit ter hoogte van Baarle centrum kunnen niet worden aangelegd conform de vereiste inrichtingsprincipes en ontwerpsnelheden.*
- Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur, het verhogen van de leefbaarheid van Baarle met inbegrip van de dorpskern en de woonclusters ten noorden en ten zuiden van de E40 en het realiseren van een kwaliteitsvolle omgeving voor Baarle: het verkeer in de onmiddellijke omgeving van de kern en de wijk Keuze neemt sterk toe.*

3.3 Oostelijk complex

In de O-alternatieven is het complex naar het oosten verschoven, tot ter hoogte van de dienstzone. Er werden twee aansluitingsvormen verder onderzocht in het plan-MER in 2018: een trompetaansluiting (O1+) en een lus omheen de dienstzone (O3).



Figuur 3-4: De twee bestudeerde O-varianten: links O1+ (trompet), rechts O3 (lus)

Uit het toenmalig effectenonderzoek kwamen een aantal negatieve effecten naar voor; de belangrijkste zijn de grote ruimte-inname, waarbij ook ecologisch waardevolle zones en natuurlijke waterbergingsgebieden aan de oostelijke zijde, de landschappelijke ligging dichtbij de Leievallei. De lusaansluiting werd daarbij nog net iets slechter beoordeeld door de groter ruimte-inname. Deze zijn niet wenselijk en voldoen ook niet aan de plandoelstellingen van het huidig geïntegreerd plan.

De overige planelementen functioneren afzonderlijk van het complex in dit systeem. Er werden voor beide complextypes vier alternatieven onderzocht in combinatie met deze oostelijke aansluitingen (op de bijgevoegde figuren is telkens de O3 oplossing weergegeven).

3.3.1 Oostelijk complex met noordelijke ontsluitingsweg en tunnel

Plan-MER 2018 (O1+Na / O3Na)

Dit betreft een naar het oosten verschoven complex, de op- en afritten sluiten conflictvrij aan op een trompetaansluiting of op een lussysteem. Dit nieuwe complex sluit in zijn geheel aan op de N466 via een lichtengeregeld kruispunt. De N466 gaat als een auto- en fietstunnel onder de snelweg door op een rechtgetrokken tracé, met parallelwegen langs de tunnelbak voor het lokale verkeer. De ontsluiting van het bedrijventerrein bevindt zich ten noorden van de E40, en kruist deze ter hoogte van de huidige brug van de Kloosterstraat via een nieuwe brug.



Redelijkheid in het geïntegreerd planproces:

Een oostelijk complex met lussysteem of met een trompetaansluiting worden niet als redelijk beschouwd want voldoet niet aan de plandoelstellingen:

- *‘Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex’: een conflictvrij oostelijk complex, als een lus rond de dienstzone maar ook als trompet naast de dienstzone, vereist een grote ruimte-inname en is dan ook niet compact.*
- *‘Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur’. Uit het strategisch plan-MER kwam naar voor dat dit alternatief een grote impact heeft op de Leievallei, zowel landschappelijk als functioneel (grote innames van waardevolle ecotopen en waterberging).*

Het concept van een intunneling van de N466 en de noordelijke ontsluitingsweg zijn op zich wel redelijk, maar niet in samenhang met deze voorgestelde oostelijke complexen.

3.3.2 Oostelijk complex met zuidelijke ontsluitingsweg en brug

Plan-MER 2018 (O1+Zb/O3Zb)

Bij dit alternatief behoudt de N466 zijn huidige tracé, mits vervanging van de bestaande brug, in de kern wordt een doortocht-profiel ontwikkeld. De ontsluiting van het bedrijventerrein loopt parallel met de snelweg ten zuiden ervan, en sluit aan op de N466 ter hoogte van het huidige complex.



Redelijkheid in het geïntegreerd planproces:

Een oostelijk complex met lussysteem of met een trompetaansluiting met een brug en een zuidelijke ontsluitingsweg worden niet als redelijk beschouwd want voldoet niet aan de plandoelstellingen:

- *‘Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex’: een conflictvrij oostelijk complex, als een lus rond de dienstzone maar ook als trompet naast de dienstzone, vereist een grote ruimte-inname en is dan ook niet compact.*

Een zuidelijke ontsluitingsweg vereist eveneens een grote ruime-inname van private percelen.

- *‘Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur’:*
 - *uit het strategisch plan-MER kwam naar vordat een zuidelijke ontsluitingsweg voor meer verkeer zorgt in de directe omgeving van Baarle.*
 - *Uit het strategisch plan-MER kwam naar voor dat dit alternatief een grote impact heeft op de Leievallei, zowel landschappelijk als functioneel (grote innames van waardevolle ecotopen en waterberging).*

3.3.3 Oostelijk complex met zuidelijke ontsluitingsweg en randweg

Plan-MER 2018 (O1+Zc/O3Zc)

De N466 krijgt een randweg, die ten zuiden van de E40 parallel met de snelweg loopt, en een tunnel op het tracé van de historische N466 om de snelweg te kruisen.



Een oostelijk complex met lussysteem of met een trompetaansluiting met zuidelijke ontsluitingsweg en randweg worden niet als redelijk beschouwd want voldoet niet aan de plandoelstellingen:

- *‘Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex’:* een conflictvrij oostelijk complex, als een lus rond de dienstzone maar ook als trompet naast de dienstzone, vereist een grote ruimte-inname en is dan ook niet compact. De zuidelijke ontsluitingsweg en randweg vereisen eveneens een erg aanzienlijke ruimte-inname.
- *‘Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur’:*
 - *uit het strategisch plan-MER kwam naar vordat een zuidelijke ontsluitingsweg voor meer verkeer zorgt in de directe omgeving van*

Baarle.

- *Uit het strategisch plan-MER kwam naar voor dat dit alternatief een grote impact heeft op de Leievallei, zowel landschappelijk als functioneel (grote innames van waardevolle ecotopen en waterberging).*

3.3.4 Oostelijk complex met noordelijke ontsluitingsweg en ringweg

Plan-MER 2018 (O1+Zd/O3Zd)

De N466 wordt een ringweg die ten noorden van de snelweg parallel met de E40 loopt, de snelweg kruist ter hoogte van de huidige brug van de Kloosterstraat en daar weer afbuigt naar het bestaande tracé. De ontsluiting van het bedrijventerrein sluit aan op deze nieuwe randweg langs de zuidkant van het bedrijventerrein.



Redelijkheid in het geïntegreerd planproces

Een oostelijk complex met lussysteem of met een trompetaansluiting en een ringweg worden niet als redelijk beschouwd want voldoet niet aan de plandoelstellingen:

- *‘Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex’: een conflictvrij oostelijk complex, als een lus rond de dienstzone maar ook als trompet naast de dienstzone, vereist een grote ruimte-inname en is dan ook niet compact. Ook de ringweg kan gezien zijn grote ruimte-inname niet als compact beschouwd worden.*
- *‘Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur’. Uit het strategisch plan-MER kwam naar voor dat dit alternatief een grote impact heeft op de Leievallei, zowel landschappelijk als functioneel (grote innames van waardevolle ecotopen en waterberging).*

3.4 Westelijk complex

Er werden twee alternatieven bestudeerd met een naar het westen verschoven complex, op het grondgebied van Deinze.

3.4.1 Westelijk complex met noordelijke ontsluitingsweg en ringweg

Plan-MER 2018 (WNd)

In **WNd** wordt de N466 tot aan het nieuwe complex doorgetrokken ten noorden van de snelweg. Deze nieuwe weg fungeert ook deels als ringweg voor de kern van Baarle. Een nieuwe verbindingsweg met brug sluit aan op de N466 ten zuiden van Baarle.

Redelijkheid in het geïntegreerd planproces

Een westelijk complex met noordelijke ontsluitingsweg en ringweg wordt niet als redelijk beschouwd want voldoet niet aan de plandoelstellingen:

- *‘Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex’: een conflictvrij westelijk complex, met verbindingsweg naar de N466, vereist een grote ruimte-inname en is dan ook niet compact.*
- *‘Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex van de E40 te Baarle Drongen’: het westelijk complex bevindt zich op een grote afstand van het huidig complex en is dan ook niet ingepast op deze locatie.*

3.4.2 Westelijk complex met noordelijke ontsluitingsweg en brug

Plan MER 2018 (WNb)

In alternatief **WNb** wordt hetzelfde basisprincipe aangehouden, maar wordt er een verbinding met de zuidelijke N466 voorzien vlak bij de huidige snelwegbrug, zodat de N466 als doortocht door kern Baarle behouden blijft.



Figuur 3-5: Alternatief WNb; westelijk verschoven complex zonder ringweg.

Redelijkheid in het geïntegreerd planproces

Een westelijk complex met noordelijke ontsluitingsweg en brug wordt niet als redelijk beschouwd want voldoet niet aan de plandoelstellingen:

- *‘Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex’: een conflictvrij westelijk complex, met verbindingsweg naar de N466, vereist een grote ruimte-inname en is dan ook niet compact.*
- *‘Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex van de E40 te Baarle Drongen’: het westelijk complex bevindt zich op een grote afstand van het huidige complex en is dan ook niet ingepast op deze locatie.*

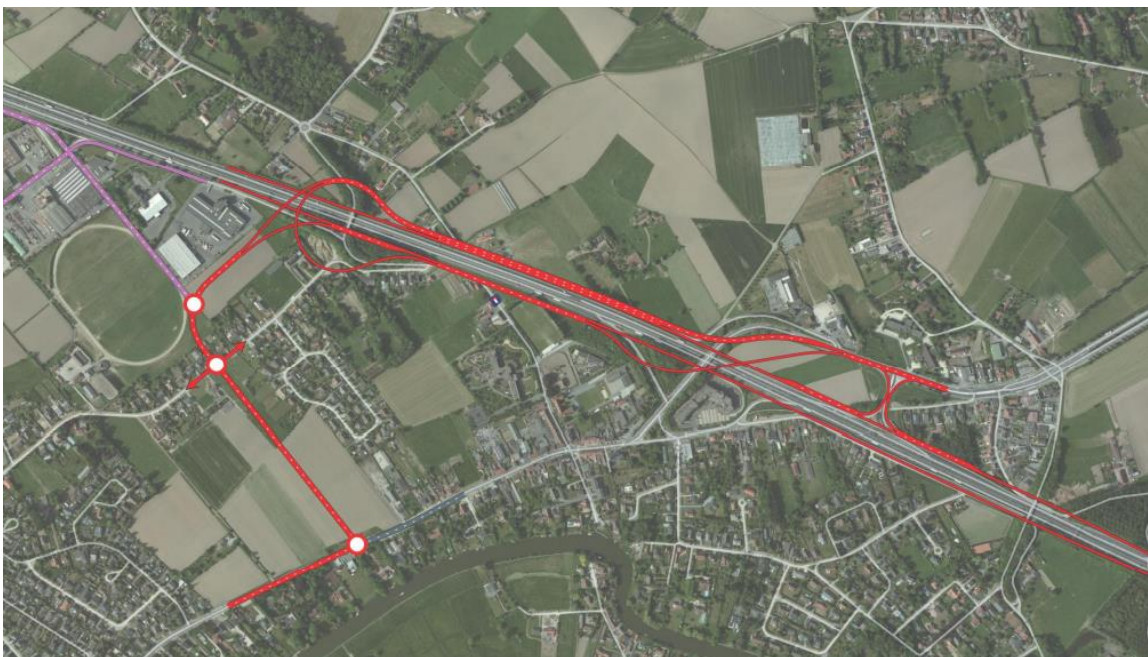
3.5 Opgesplitste complexen

Naast de voorgaande complexen werden tijdens de voorgaande onderzoeken ook voorstellen gedaan met betrekking tot gesplitste complexen: hetzij twee halve complexen op verschillende locaties, hetzij twee verschillende complexen op twee locaties. Deze voorstellen vereisen telkens, door de opsplitsing, een grote ruimte-inname.

3.5.1 Gesplitste N466 met weefzones

Bewonersvergaderingen 2016

Dit is een alternatief waarbij de N466 een lus vormt rond de snelweg, waarbij er naast een op- en afrit op de huidige locatie via weefzones een uitwisseling plaatsvindt tussen de gesplitste N466 met weefzones. Dit alternatief werd enkel op conceptniveau uitgewerkt.



Redelijkheid in het geïntegreerd planproces

Een gesplitst complex met weefzones tussen de N466 en de E40 wordt niet als redelijk beschouwd want voldoet niet aan de plandoelstellingen:

- *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:*
 - *Lokaal en bovenlokaal verkeer worden gemengd op de in- en uitvoegstrook van een autosnelweg wat negatief is voor de verkeersveiligheid;*
 - *Verkeersorganisatie is onvoldoende leesbaar;*
 - *De ontsluiting naar de bedrijventone (in het bijzonder van/naar E40 Oostende) verloopt via een groot aantal en snelle opeenvolging van divergentie- en convergentiepunten, wat een belangrijk risico- en knelpunt is, aangezien het vooral een verbinding is voor vrachtverkeer.*
- *Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: lokaal en bovenlokaal verkeer worden gemengd op de in- en uitvoegstrook van een autosnelweg wat fundamenteel indruist tegen de inrichtingsprincipes van de wegcategorisering zoals vastgelegd in het RSV.*

3.5.2 Tweede complex bedrijventerrein westelijk en rotondes

Inpraak bij kennisgeving plan MER 2018 (voorstel Leefbaar Baarle en haast identiek voorstel uit individuele inspraakreactie C-K-1)

In dit voorstel wordt het afrittencomplex voorzien ter hoogte van het huidige complex en een afzonderlijk afrittencomplex aan de westzijde van het bedrijventerrein Drongen I. Aan de noordzijde van de E40 wordt een parallelweg aan de E40 voorzien. Op deze parallelweg worden de op- en afritten van de dienstzone, N466 en complex t.h.v. het bedrijventerrein gekoppeld.

Aan de zuidzijde wordt geen parallelweg voorzien en sluiten de op- en afritten van het afrittencomplex ter hoogte van het bedrijventerrein, de N466 en de dienstzone rechtstreeks aan op de E40. Dit zorgt voor extra weefbewegingen op de E40 met kans op calamiteiten op het hoofdwegennet. In de zone tussen complex Nevele en Zwijnaarde liggen de op- en afritten reeds dicht bij elkaar, wat in de huidige situatie reeds tot vertragingen en (bijna)ongevallen leidt. Aangezien de internationale en gewestelijke verbindingfunctie primeert op het hoofdwegennet, wordt het aantal op- en afritten beperkt gehouden. 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 creëren van bijkomende conflictpunten zou deze situatie en de verkeersveiligheid enkel maar verslechteren. Bovendien druist het voorzien van een op- en afrittencomplex enkel voor het bedrijventerrein in tegen de principes van het RSV (zie ook **Error! Reference source not found.**).

Een regionaal bedrijventerrein dient ontsloten te worden door secundaire en/of primaire wegen en niet door hoofdwegen.

Om dit voorstel op het uitwerkings- en kwaliteitsniveau van de reeds onderzochte alternatieven te brengen, is er verder gewerkt op deze oplossingsrichting en -filosofie. Er is onderzoek gedaan of de nadelen van deze varianten technisch gereduceerd kunnen worden.

Het concept van het bijkomende complex ten westen van het bedrijventerrein werd verder onderzocht, waarbij de focus lag op het voorzien van een parallelweg aan de zuidzijde, om te vermijden dat hierdoor het aantal conflictpunten op de snelweg zou toenemen. Onderstaande figuren geven schetsmatig aan hoe deze uitwerking gerealiseerd werd.



Figuur 3-7: Aangepast voorstel 1 Leefbaar Baarle - overzicht



Figuur 3-8: Aansluitingscomplex

De variant werd op capaciteit gecontroleerd op basis van de verkeerstellingen uitgevoerd in september 2016, en dit voor de beide rotondes.

Op de noordelijke rotonde vindt in dit alternatief een belangrijke keerbeweging plaats, namelijk van het verkeer dat van de E40 Brussel richting Deinze rijdt. Hierdoor nemen de intensiteiten op het segment van de N466 ter hoogte van de wijk Keuze flink toe. Op een ruime tweestrooksrotonde met dubbele op- en afritten op de N466 blijken de verkeersstromen net afwikkelaar¹. Dit betekent dat vlot verkeer niet steeds gegarandeerd is, maar dat er zich wellicht geen fundamentele doorstromingsproblemen zullen voordoen.

De zuidelijke rotonde krijgt een soortgelijke keerbeweging te verwerken, dit keer van het verkeer komende van de E40 Oostende richting N466 kant Gent. Het segment tussen de snelweg en de rotonde kent hierdoor een verdubbeling van de intensiteiten ten opzichte van de huidige situatie. Ook hier blijkt uit de capaciteitsanalyse dat de verzadigingsgraden op de verschillende takken net onder de 80 % blijven, waardoor fundamentele doorstromingsproblemen niet verwacht worden.

Het systeem leidt echter tot een weinig leesbare verkeersstructuur, met verschillende keerbewegingen die zorgen voor tegenintuïtieve routes. Zo moet verkeer komende van de snelweg kant Oostende dat naar Gent wil, bij de afrit eerst rechtsaf slaan richting Deinze om dan aan de rotonde te keren richting Gent. De afzonderlijke op- en afritten voor het bedrijventerrein zijn wat dat betreft dan weer een pluspunt.

Door plaatsgebrek kunnen de verschillende op- en afritten maar ontworpen worden voor een ontwerpsnelheid van 30 km/u, net zoals de huidige. Dit is zeker niet ideaal, maar volgens de huidige normen op vlak van weggeometrie aanvaardbaar, aangezien er niet rechtstreeks op het hoofdwegennet aangesloten wordt, maar op een parallelle structuur met verlaagde snelheid (ontwerpsnelheid 30 km/u).

De tweestrooksrotonde en de keerbeweging ten zuiden van de snelweg brengen veel verkeer dicht bij de kern van Baarle dan in de huidige situatie. Verschillende onteigeningen (parking van de school, deel van het MP center) zijn hiervoor nodig. Zoals hoger aangehaald, neemt ook het verkeer vlak bij de wijk Keuze ten noorden van de E40 flink toe, met eveneens een sterke impact op de verkeersleefbaarheid van deze wijk.

Op vlak van de gewenste goede ruimtelijk-landschappelijke inpassing scoort deze variant dan ook erg slecht: voor de parallelstructuur langs weerszijden van de E40 (over een lengte van bijna 6 km) zijn er belangrijke onteigeningen nodig, zowel van private woningen (in de Brouwerijstraat) als van bedrijven.

¹ De capaciteit van rotondes wordt in de verkeerskunde vaak getest met behulp van de *Methode van Bovy*, die ook hier toegepast wordt. Aangezien het een benaderende statistische methode is, wordt een verzadiging (de verhouding intensiteit/capaciteit) van 80% als bovengrens aangehouden voor vlot verkeer bij wegontwerp. Op deze manier is er nog enige marge die verschuivingen in de verkeersstromen kan opvangen. In dit scenario blijven de verzadigingsgraden op de verschillende takken net onder de 80%.

Redelijkheid in het geïntegreerd planproces

Een tweede complex westelijk van het bedrijventerrein met rotondes wordt niet als redelijk beschouwd want voldoet niet aan de plandoelstellingen:

- *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:*
 - *Twee complexen met tussenliggende parallelwegstructuur vereisen ook tweemaal zoveel ruimte-inname en kunnen niet als een compact complex beschouwd worden;*
 - *Verkeersorganisatie is onvoldoende leesbaar.*
- *Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de op- en afrit ter hoogte van Baarle centrum kunnen niet worden aangelegd conform de vereiste inrichtingsprincipes en ontwerpsnelheden.*
- *Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur, het verhogen van de leefbaarheid van Baarle met inbegrip van de dorpskern en de woonclusters ten noorden en ten zuiden van de E40 en het realiseren van een kwaliteitsvolle omgeving voor Baarle: het verkeer in de onmiddellijke omgeving van de kern en de wijk Keuze neemt sterk toe.*

3.5.3 Tweede complex bedrijventerrein oostelijk en rotondes

Inspraak bij kennisgeving plan MER 2018

Het ingediende voorstel is vergelijkbaar met het voorgaande voorstel (zie 3.5.2), maar voorziet in een op- en afrit voor het bedrijventerrein ten oosten van het bedrijventerrein. Het oorspronkelijk ingediende voorstel voorzag een op- en afrit ten zuiden van de snelweg tussen Booiebos en Industriepark-Drongen, maar hiervoor is de ruimte te beperkt. Het voorstel werd geoptimaliseerd door een Hollands complex te voorzien ter hoogte van de huidige brug van de Kloosterstraat.

Aan de noordzijde wordt een op- en afrit voorzien ter hoogte van de huidige brug van de Kloosterstraat.



Figuur 3-9: Aangepast voorstel 2 Leefbaar Baarle

De evaluatie van het complex is in grote lijnen dezelfde als in het eerste voorstel voor wat betreft de evaluatie van het functioneren van het complex, de leesbaarheid en de bereikbaarheid van het bedrijventerrein. De leefbaarheid van Baarle centrum gaat er echter nog op achteruit, aangezien de nieuwe op- en afrit voor het bedrijventerrein dicht bij de kern komt te liggen, waardoor er bijkomende geluidshinder kan verwacht worden.

De parallelwegen worden ingekort in dit voorstel, waardoor de ruimte-inname hierdoor uiteraard ook beperkt wordt. Het nieuwe complex ter hoogte van de Kloosterstraat zorgt dan weer voor bijkomende onteigeningen, zowel ten noorden als ten zuiden van de snelweg. De ontsluitingsweg naar het bedrijventerrein komt hier ook erg dicht tegen de woningen van de Noordhoutstraat te liggen, en een belangrijk deel van het perceel van Scania wordt ingenomen, waardoor het functioneren van het bedrijf in het gedrang kan komen. Een verschuiving van de ontsluitingsweg verder van de snelweg af werd onderzocht, maar bleek niet haalbaar aangezien ook hiervoor belangrijke onteigeningen noodzakelijk zijn en het (vracht)verkeer doorheen de woonstraat geleid zou worden.



Figuur 3-10: Afrittencomplex ter hoogte van de Kloosterstraat, in het rood schetsmatig de alternatieve ontsluitingsweg van het bedrijventerrein.

Redelijkheid in het geïntegreerd planproces

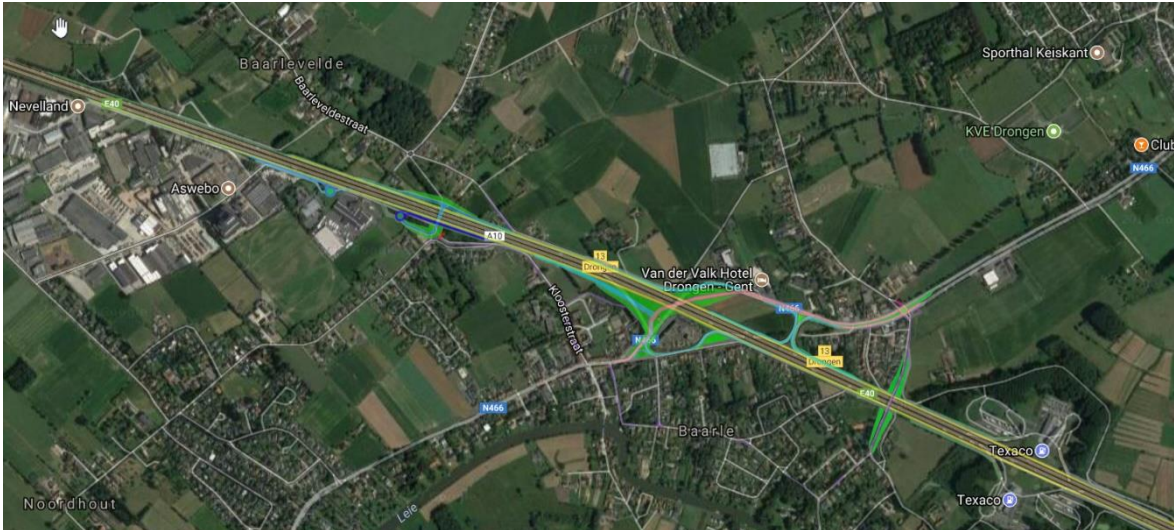
Een tweede complex oostelijk van het bedrijventerrein met rotondes wordt niet als redelijk beschouwd want voldoet niet aan de plandoelstellingen:

- *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:*
 - *Twee complexen met tussenliggende parallelwegstructuur vereisen ook tweemaal zoveel ruimte-inname en kunnen niet als een compact complex beschouwd worden;*
 - *Verkeersorganisatie is onvoldoende leesbaar.*
- *Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de op- en afrit ter hoogte van Baarle centrum kunnen niet worden aangelegd conform de vereiste inrichtingsprincipes en ontwerpsnelheden.*
- *Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur, het verhogen van de leefbaarheid van Baarle met inbegrip van de dorpskern en de woonclusters ten noorden en ten zuiden van de E40 en het realiseren van een kwaliteitsvolle omgeving voor Baarle: het verkeer in de onmiddellijke omgeving van de kern en de wijk Keuze neemt sterk toe.*

3.5.4 Tweede complex bedrijventerrein oostelijk en lichten

Inspraak bij kennisgeving plan MER 2018 (C-K-2 uit inspraakreactie I14)

Dit systeem is idem als bij C-K-1/Complex bedrijventerrein oostelijk met rotondes, enkel de rotonde aan de zuidzijde wordt vervangen door een lichtenregeling. Dit heeft als voordeel dat het verkeer verder van het centrum gehouden wordt, maar dat er een linksaf beweging geïntroduceerd wordt.



Figuur 3-11: Voorstel C-K-2

Redelijkheid in het geïntegreerd planproces

Een tweede complex oostelijk van het bedrijventerrein met lichten wordt niet als redelijk beschouwd want voldoet niet aan de plandoelstellingen:

- *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: twee complexen met tussenliggende parallelwegstructuur vereisen ook tweemaal zoveel ruimte-inname en kunnen niet als een compact complex beschouwd worden;*
- *Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: de op- en afrit ter hoogte van Baarle centrum kunnen niet worden aangelegd conform de vereiste inrichtingsprincipes en ontwerpsnelheden.*

3.5.5 Tweede complex bedrijventerrein oostelijk en bestaande ontsluiting bedrijven

Inspraak bij kennisgeving plan MER 2018 (C-K-5 uit inspraakreactie I14)

Deze variant betreft een aanpassing van de variant C-K-2 (zie 3.5.4), waarbij de ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein niet aangepast wordt t.o.v. de huidige situatie.

De huidige ontsluitingsweg voldoet niet aan de doelstelling goede bereikbaarheid bedrijventone en wordt daarom als niet redelijk geëvalueerd.

Op basis van het strategische MER kon echter geconcludeerd worden dat de ruimte-innames door de verschillende varianten met een conflictvrij oostelijk complex dermate belangrijk waren (en kwetsbare gebieden aansneden), dat ze eveneens onaanvaardbaar geacht zijn. Waar op basis van deze redenering alternatieven weggeschreven werden, zal in deze nota een bijkomende afweging toegevoegd worden op basis van de huidige plandoelstellingen.

Redelijkheid in het geïntegreerd planproces

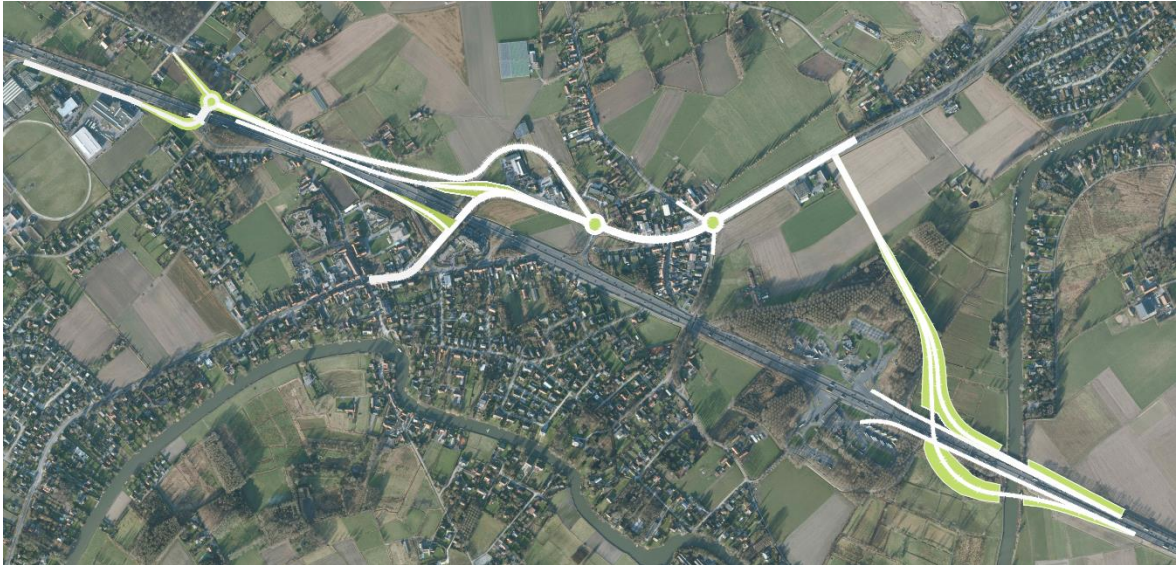
Een tweede complex oostelijk van het bedrijventerrein wordt niet als redelijk beschouwd want voldoet niet aan de plandoelstellingen:

- *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: twee complexen vereisen ook tweemaal zoveel ruimte-inname en kunnen niet als een compact complex beschouwd worden;*
- *Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de op- en afrit ter hoogte van Baarle centrum kunnen niet worden aangelegd conform de vereiste inrichtingsprincipes en ontwerpsnelheden.*

3.5.6 Alternatief oost en centraal/gesplitst complex

Inspraak bij kennisgeving plan MER 2018, plan MER 2018 (CO Nb)

In dit voorstel worden de op- en afritten van en naar E40 Brussel en de op- en afritten van en naar E40 Oostende uit elkaar getrokken. Op basis van de ingediende schema's werd een technische vertaling gemaakt. Dit schetsontwerp vertaalt de principes in realistische ruimte-innames en tracés. Dit ontwerp wordt weergegeven in onderstaande figuur. Het bestaat uit een gesplitst complex, waarbij op de huidige locatie de op- en afrit naar en van Oostende (E40 West) aangesloten worden op de N466, en er een half nieuw complex oostelijker gebouwd wordt, voor het verkeer van en naar de E40 Oost (richting Brussel). De ontsluiting van het bedrijventerrein gebeurt via een nieuwe ontsluitingsweg ten noorden van de snelweg (kruist ter hoogte van de Kloosterstraatbrug, cfr scenario C1+Nb - 3.1.3). In de kern van Baarle wordt de N466 heringericht als doortocht.



Figuur 3-12: Aangepast voorstel centraal en oostelijk complex gecombineerd met noordelijke ontsluitingsweg en doortocht (CONb)

Het uit elkaar trekken van de op- en afritten zorgt voor een lagere belasting van de verschillende knooppunten, die door het beperken van het aantal bewegingen ook eenvoudiger aangelegd kunnen worden. Dit is een pluspunt voor de eis van een goed functionerend complex, maar beperkt enigszins de leesbaarheid door de grote afstand tussen beide op- en afritten.

De bereikbaarheid van het bedrijventerrein wordt gerealiseerd door een op zich staand systeem, wat zowel op vlak van duidelijkheid als voor de verkeersveiligheid positief is. Dit wordt versterkt door het voorzien van de op- en afrit richting Brussel buiten het centrum; door deze stromen uit het centrum te trekken, neemt de (verkeers)leefbaarheid in de kern van Baarle toe.

De ruimte-innames blijven relatief beperkt door het behoud van de op- en afritten in relatie met Oostende. Deze richting Brussel worden ten oosten van de dienstzone voorzien om de impact op de kern van Baarle te minimaliseren, maar lopen hierdoor door landbouwgebied en overstromingsgebied. Het natuurgebied ten zuiden van de snelweg wordt gespaard.

Redelijkheid in het geïntegreerd planproces

Een combinatie van een oostelijk en centraal complex wordt niet als redelijk beschouwd want voldoet niet aan de plandoelstellingen:

- *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: twee complexen en bijhorende verbindingswegen vereisen ook tweemaal zoveel ruimte-inname en kunnen niet als een compact complex beschouwd worden. Ook is een langere nieuwe weg naar de bestaande N466 nodig.*
- *'Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur'. Uit het strategisch plan-MER kwam naar voor dat dit alternatief een grote impact heeft op de Leievallei, zowel landschappelijk als functioneel (grote innames van waardevolle ecotopen en waterberging).*

3.5.7 Afrittencomplex ten westen van bedrijventerrein Drongen I en optimalisatie van het huidige complex

Inspraak bij kennisgeving plan MER 2018

Dit alternatief voorziet in twee gescheiden complexen, met optimalisatie van het huidig complex.

Redelijkheid in het geïntegreerd planproces

Het ontdebellen van het op- en afrittencomplex is volgens de plandoelstellingen van het geïntegreerd planproces niet redelijk:

- *Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex: twee complexen vereisen ook tweemaal zoveel ruimte-inname en kunnen niet als een compact complex beschouwd worden.*
- *Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex van de E40 te Baarle Drongen conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: het ontdebellen van het complex tot twee complexen beantwoordt niet aan de inrichtingsprincipes die het RSV vooropstelt voor hoofdwegen.*

3.5.8 Parallelstructuur met centrale ovonde en westelijk Hollands complex

Inspraak bij kennisgeving plan MER 2018 (C-K-4 of I14)

Een vergelijkbare variant is in de nota Ontwerpend Onderzoek geëvalueerd (C1+^(Deinze)NZb). Deze variant werd niet behouden omwille van de te korte weefzone op de parallelstructuur tussen de oprit vanaf het complex en de afrit naar het bedrijventerrein.

In de ingediende variant C-K-4 zal de weefzone (aangeduid op Figuur 3-13) nog korter zijn dan de variant C1+^(Deinze)NZb, door de keuze voor een zwevende ovonde, die meer ruimte inneemt. Deze oplossing garandeert geen goed functionerend complex.



Figuur 3-13: Voorstel C-K-4

Redelijkheid in het geïntegreerd planproces

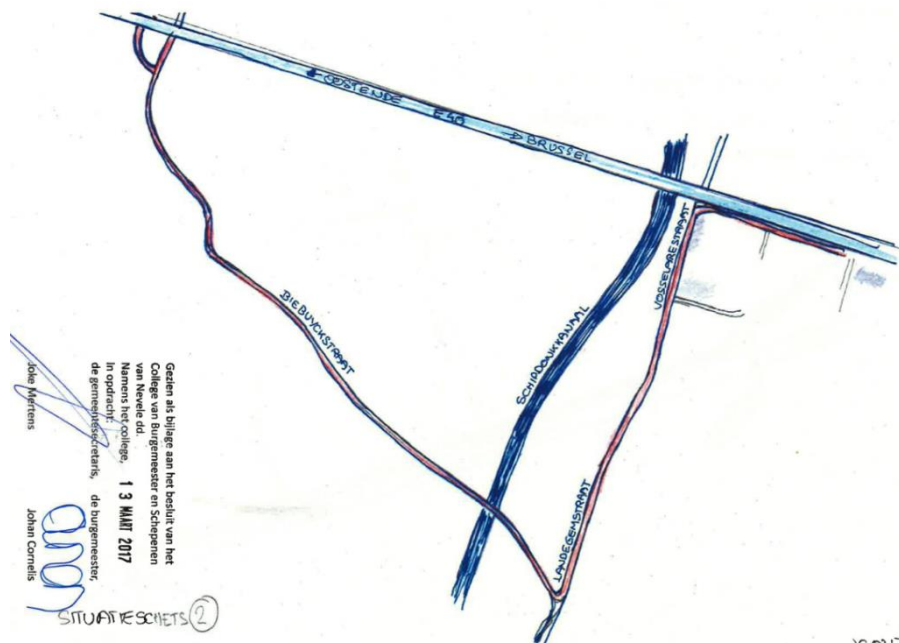
Een gesplitst complex met parallelwegenstructuur en ovonde wordt niet als redelijk beschouwd want voldoet niet aan de plandoelstellingen:

- *Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert:*
 - *Het voorstel is onvoldoende verkeersveilig door de korte weefzones;*
 - *Twee complexen, waaronder een ovonde, met parallelwegen vereisen veel ruimte-inname en kunnen niet als een compact complex beschouwd worden.*
- *Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex van de E40 te Baarle Dronen conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de korte weefzones beantwoorden niet aan de inrichtingsprincipes voor hoofdwegen.*

3.5.9 Twee complexen met parallelstructuur

Inspraak bij kennisgeving plan MER 2018 (I15)

In deze inspraakreactie worden twee alternatieven aangereikt. Het eerste alternatief bestaat erin om twee complexen te voorzien. Afrit 13A ter hoogte van Baarle Dorp en afrit 13B ter hoogte van het bedrijventerrein. Het aanleggen van een bijkomend complex is in strijd met het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen en zou het aantal weefbewegingen op de E40 verder doen toenemen en is bijgevolg geen redelijk alternatief.



Figuur 3-14 – Voorstel gemeente Nevele

De ingediende variant is een mogelijk alternatief voor de bouwsteen III ontsluiting van het bedrijventerrein. Hierbij zou deze ontsluitingsweg een deel van het verkeer komende van het westen (Oostende, Brugge) kunnen afleiden om toegang tot het bedrijventerrein te krijgen en wordt het complex van Baarle minder zwaar belast.

Tijdens het voorgaande onderzoek is er echter vastgesteld dat het gros van het verkeer met bestemming Drongen I niet vanuit het westen komt. Het verkeer komt eerder van regio Gent of het oosten. Verkeer vanuit het oosten zal, omwille van de omrijfactor (+15km), niet doorrijden naar Nevele om vervolgens naar Drongen I te rijden. Deze ontsluitingsweg zou dus weinig opleveren voor de problematiek van het plan en voldoet dus niet aan de doelstelling voor een goede bereikbaarheid van de bedrijvenzone. Bovendien is dit voorstel in strijd met het mobiliteitsplan Nevele.

Redelijkheid in het geïntegreerd planproces

Een variant met een bijkomende ontsluiting van het bedrijfsterrein via Landegem wordt niet als redelijk beschouwd want voldoet niet aan de plandoelstellingen:

- *Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex:

 - *De variant draagt niet bij aan een complex dat in al zijn onderdelen functioneert en voor alle modi veilig is.*
 - *De variant vereist nieuwe wegenis langs de E40 die een groot ruimtebeslag heeft.**
- *Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex van de E40 te Baarle Drongen conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: het alternatief biedt geen oplossing voor de huidige niet conforme inrichting van het complex.*

3.6.2 Dienstenzone op een andere manier inrichten

Inspraak bij kennisgeving plan MER 2018 (I15 en I12)

Vanuit de inspraakreacties wordt 1 concreet voorstel gedaan waarbij de dienstenzone volledig ingenomen wordt (I12) en wordt gevraagd om varianten te bestuderen waarbij de dienstenzone ingenomen wordt.

Redelijkheid in het geïntegreerd planproces

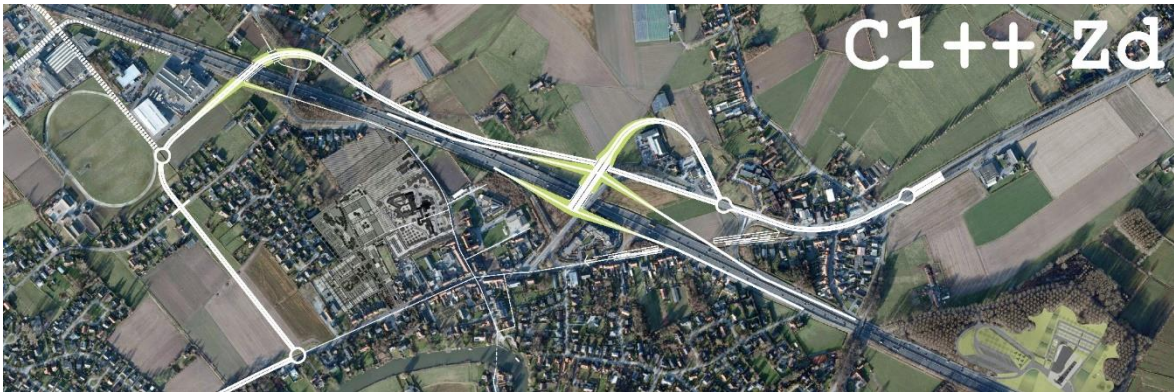
Een alternatief met het verplaatsen van de dienstenzone voldoet niet aan de plandoelstellingen:

- *Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex van de E40 te Baarle Drongen: de verdere toelichting vermeldt specifiek het uitgangspunt om de op- en afritten in te passen in de specifieke ruimtelijke context met de bestaande dienstenzone, daar deze op Vlaams niveau een rol heeft in het functioneren van het hoofdwegennet.*

3.6.3 Alternatieve ontsluiting Bedrijventerrein Drongen I

Inspraak bij kennisgeving plan MER 2018 (I14)

Er wordt voorgesteld om de ontsluiting van het bedrijventerrein, indien er gekozen wordt voor een ringweg, niet te organiseren tussen de bedrijventerreinen zoals opgenomen in de kennisgeving.



Figuur 3-15 – Variant C1++Zd (Ontwerpend Onderzoek)

Redelijkheid in het geïntegreerd planproces:

Een ringweg wordt niet als redelijk beschouwd want voldoet niet aan de plandoelstellingen:

- *‘Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex’: een ringweg vereist veel ruimte-inname en is niet compact.*
- *Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur, het verhogen van de leefbaarheid van Baarle met inbegrip van de dorpskern en de woonclusters ten noorden en ten zuiden van de E40 en het realiseren van een kwaliteitsvolle omgeving voor Baarle: het verkeer in de onmiddellijke omgeving van de wijk Keuze neemt sterk toe door de keerbewegingen via de rotondes op de N466.*