

DE VLAAMSE MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME  
DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft: Opstart Gewestelijk RUP 'A11 - complex Kaprijke'**

## Samenvatting

De N49 tussen Antwerpen en Knokke wordt omgebouwd tot een volwaardige autosnelweg (A11). Het lichtengeregelde kruispunt van de N49 met de N456, Vaartstraat (Complex Kaprijke), is een zwart punt. Dit kruispunt moet, als onderdeel van de ombouw tot autosnelweg, vervangen worden door een conflictvrije oplossing waarbij doorgaand verkeer op de N49, kruisend verkeer van de N456, landbouwverkeer en fietsverkeer van elkaar worden gescheiden. Op deze plaats moet niet alleen een ongelijkgrondse kruising verwezenlijkt worden maar ook op- en afrijmogelijkheden van de N49 naar de N456 en vice versa.

De uitwerking van het complex is gerelateerd aan de ontsluiting van het historisch gegroeid bedrijf Lotus Bakeries. Dat is vlakbij de dorpskern van Lembeke en is voor zijn ontsluiting hoofdzakelijk op de N49 gericht. Dat heeft tot gevolg dat veel zwaar verkeer van en naar het bedrijf door de dorpskern van Lembeke rijdt. Daar stelt zich een probleem van verkeersleefbaarheid en -veiligheid. In het plan-MER (2010-2015) werd de realisatie van het aansluitingscomplex en de omleidingsweg te Lembeke als een gezamenlijk project geëvalueerd.

De aanleg van een aansluitingscomplex op de N49 ter hoogte van de N456, Vaartstraat te Kaprijke houdt echter een afwijking in van het richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). Conform het decreet op de ruimtelijke ordening mag een overheid enkel afwijken van het richtinggevend gedeelte van het RSV omwille van dringende sociale, economische en budgettaire redenen.

Op basis van de gemotiveerde afwijking van het richtinggevend gedeelte van het RSV zullen het departement Omgeving, het departement MOW en het Agentschap Wegen en Verkeer nu een geïntegreerd planningsproces voor de opmaak van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) opstarten met het oog op de optimale situering van het complex N49/N456. Dit houdt tevens een uitspraak in over een eventuele omleidingsweg rond Lembeke.

De eerste stap in het planproces is de opmaak van een startnota. Na goedkeuring van de startnota door de Vlaamse Regering volgt een publieke raadpleging.

# 1. SITUERING

## A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsveld Mobiliteit

Beleidsdoelstelling OD 4.2. Verminderen van de conflictzones, in het bijzonder voor de kwetsbare weggebruiker

Beleidsdoelstelling OD 6.2. Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam wegennetwerk

De ombouw van de N49 tot autosnelweg behoort tot de grote investeringsprojecten

Beleidsveld Omgeving

Beleidsdoelstelling OD 3. Gebiedsontwikkeling met sterke gebiedscoalities.

## B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

1991: beslissing ombouw van de N49 tot autosnelweg A11

Met het Ministerieel Besluit van 24 oktober 1991 heeft de N49 heeft tussen Zelzate en Westkapelle het statuut van autosnelweg gekregen. Sindsdien is werk gemaakt van de ombouw. Tussen Zelzate en Westkapelle is de N49 echter op vele plaatsen nog niet fysiek ingericht als autosnelweg.

1997: Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Vlaams Parlement bekrachtigde op 17 december 1997, voor wat de bindende bepalingen betreft, het besluit van de Vlaamse Regering van 23 september 1997 houdende de definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV).

De N49 is bindend geselecteerd als hoofdweg.

Bij de latere herzieningen van het RSV is de selectie van de N49 ongewijzigd behouden.

1998-2004 project-MER

In 2004 werd het project-MER voor de ombouw van de N49 tot autosnelweg goedgekeurd. De conclusie van de project-MER gaf een lichte voorkeur voor de bouw van een complex te Kaprijke. Als flankerende maatregel werd in het MER de realisatie van de omleidingsweg rond Lembeke gesuggereerd.

1999-2004 Streefbeeldstudie

In 2004 is het streefbeeld voor de N49/A11 afgerond. In dit streefbeeld worden de doelstellingen, de rol en het profiel van de weg geformuleerd in afstemming met de gewenste ruimtelijke rol van de N49 als hoofdweg A11, zoals in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen aangegeven. Als afwegingskader voor onder meer de keuze van de aansluitingscomplexen van de N49/A11 met het onderliggend wegennet, worden in het streefbeeld een ruimtelijke visie en concepten geformuleerd.

2007-2008 TV3V-project

In de periode 2007 – 2008 werd een ontwerp gemaakt van het nieuwe complex in het kader van de toenmalige TV3V-projecten. Studiebureau Technum nv maakte het ontwerp, een startnota werd op 23 november 2007 besproken op de GBC en op 16 juni 2008 voorgelegd aan de PAC.

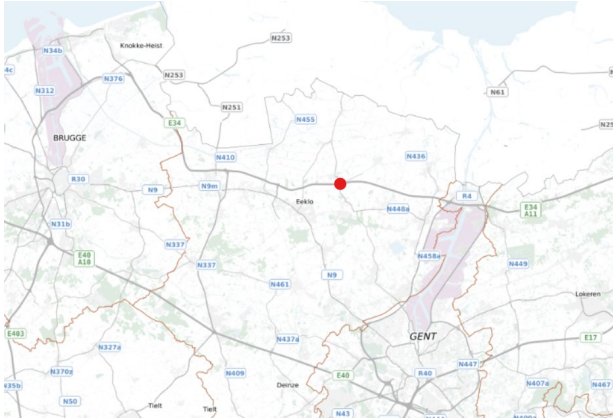
2010-2015 plan-MER

Er werd een gezamenlijk plan-MER opgemaakt voor het aansluitingscomplex in Kaprijke en de omleidingsweg in Lembeke. Het plan-MER werd goedgekeurd op 20 oktober 2015.

## 2. INHOUD

### A. HISTORIEK PLANVOORNEMEN

De aanleg van een volwaardig op- en afrittencomplex ter hoogte van de N456, Vaartstraat te Kaprijke wordt voorgesteld in het kader van de ombouw van de N49 tot volwaardige autosnelweg A11.

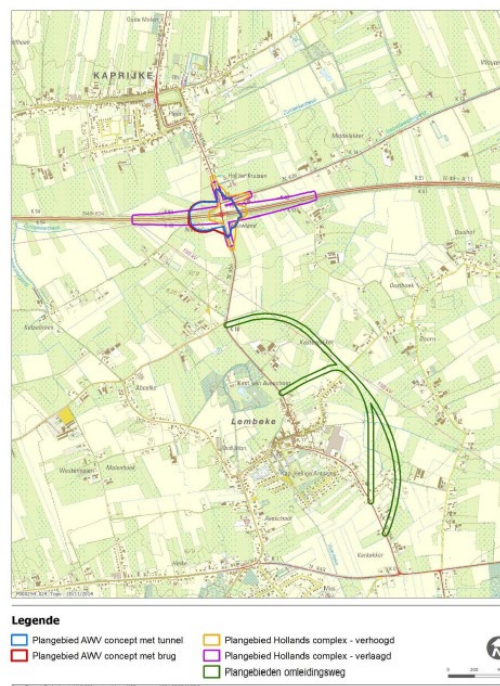


Het project kent een lange historiek, waarbij meerdere studies en processen zijn doorlopen, waaronder een project-MER, de opmaak van een streefbeeld, een studie van TV3V en een plan-MER. De realisatie van een aansluitingscomplex op de N49 te Kaprijke is het belangrijkste en meest omvangrijke onderdeel van het project.

In het project-MER werden vier uitvoeringsalternatieven voor het complex onderzocht:

- Verhoogd Hollands complex
- Verlaagd Hollands complex
- AWW-concept met tunnel
- AWW-concept met brug.

Hierbij werd ook de realisatie van een omleidingsweg rond Lembeke onderzocht. Er werden vier alternatieven voor de omleiding onderzocht



Het huidige lichtengeregelde kruispunt van de N49 met de N456, Vaartstraat, is al lang een zwart punt en moet vervangen worden door een conflictvrije oplossing waarbij doorgaand verkeer op de N49, kruisend verkeer van de N456, landbouwverkeer, fietsverkeer,... van elkaar worden gescheiden. Deze ingrepen zijn noodzakelijk voor de ombouw van de N49 tot volwaardige autostrade. Op deze plaats moet niet alleen een ongelijkgrondse kruising verwezenlijkt worden maar ook op- en afrijmogelijkheden van de N49 naar de N456 en vice versa.

In de periode 2007 – 2008 werd een ontwerp gemaakt van het nieuwe complex in het kader van de toenmalige TV3V-projecten. Studiebureau Technum nv maakte het ontwerp, een startnota werd op 23 november 2007 besproken op de GBC en op 16 juni 2008 voorgelegd aan de PAC. Het complex werd technisch verder uitgewerkt in een hoefijzervorm. De op- en afritten sloten aan weerszijden van de N49 in deze oplossing aan op een dubbelstrooksrotonde. De brug over de N49 werd volgens een westelijk gebogen tracé voorzien, conform de milderende maatregelen van het MER 'Ombouw N49-E34 tot autosnelweg vak Zelzate-Knokke'.

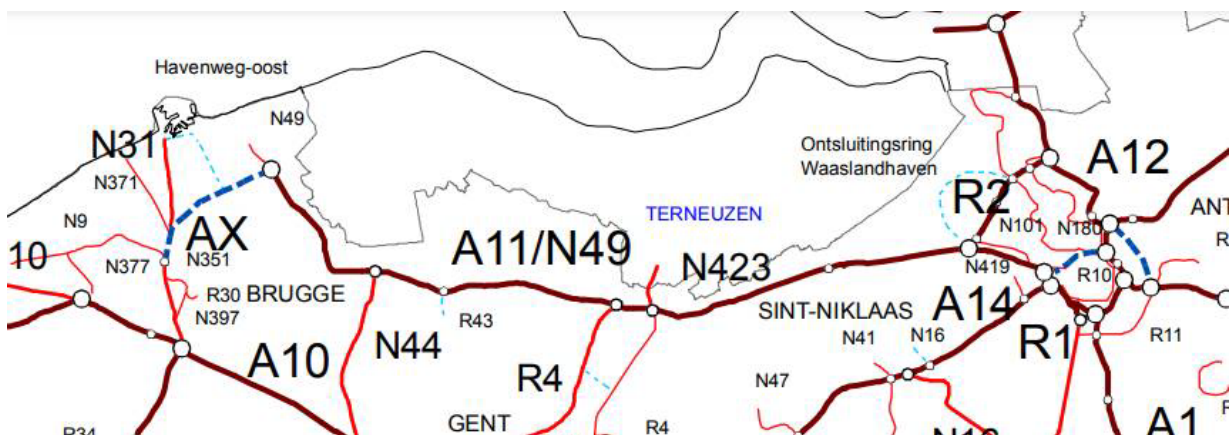
In dit kader werd een startnota gemaakt waarin een aantal alternatieven ten opzichte van elkaar werden afgewogen. Het technisch ontwerp waarbij een op- en afrittencomplex met 2 rotondes in combinatie met een gebogen brugconstructie over de N49 werd voorgesteld, genoot toen de voorkeur.

Om het voorgestelde TV3V plan te realiseren is een bestemmingswijziging en de opmaak van een RUP vereist. In het kader daarvan werd in 2015 het plan-MER goedgekeurd voor het aansluitingscomplex te Kaprijke. In dat plan-MER werd de realisatie van het aansluitingscomplex en een omleidingsweg te Lembeke als een gezamenlijk project voorzien.

## B. BELEIDSCONTEXT

### Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen: A11 geselecteerd als hoofdweg

In het bindende gedeelte van het RSV is de N49/A11 geselecteerd als hoofdweg voor het wegvak tussen Antwerpen-Linkeroever en Westkapelle.



Deze categorisering vloeit voort uit het ruimtelijk kader dat in het richtinggevend gedeelte van het RSV wordt aangereikt. Drie ruimtelijke principes worden geformuleerd als verdere uitwerking van het ruimtelijk principe voor de gewenste ruimtelijke structuur "infrastructuur als bindteken en als basis voor locatiebeleid":

1. Verbindingen tussen poorten en rechtstreekse verbindingen met het achterland;
2. Verbindingen tussen de groot- en regionaalstedelijke gebieden in een samenhangend netwerk met grootstedelijke gebieden buiten Vlaanderen;
3. Fijnmazige ontsluiting van (overige) stedelijke gebieden en economische knooppunten naar het samenhangend netwerk van de hoofdinfrastructuren.

Hoofdwegen verzorgen de verbindingsfunctie (met rechtstreekse aansluiting) voor de grootstedelijke en regionaalstedelijke gebieden met elkaar, met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en met de groot- en regionaalstedelijke gebieden in Wallonië, Frankrijk, Groot-Brittannië, Nederland en Duitsland.

Tevens vormen zij een verbindingsfunctie (met rechtstreekse aansluiting) voor de zeehavens en de internationale luchthaven van Zaventem met elkaar en met het achterland van de zeehavens. In deze context wordt de N49/A11 specifiek beschouwd als de voornaamste interhavenverbinding over de weg (Zeebrugge – North Sea Ports – Antwerpen). Tot slot wordt in het richtinggevend gedeelte van het RSV ook gesteld dat de hoofdwegen als geheel de drager vormen voor het wegvervoer over langere afstand. Zij vormen een netwerk van doorgaande verbindingen met een maaswijdte van 15 tot 40 kilometer afhankelijk van de bebouwingsdichtheid van het gebied.

De volgende inrichtingsprincipes voor de hoofdwegen worden in het richtinggevend gedeelte van het RSV aangegeven:

- De hoofdwegen worden uitgevoerd als autosnelwegen met ontwerp-standaarden op Europees niveau. De ontwerp-snelheid dient hoger te liggen dan 100km/u.
- Het aantal aansluitingen wordt beperkt gehouden, de afstanden tussen de aansluitingen is ten minste 8 à 10km.
- Hoofdwegen zijn enkel toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer.
- De kruispunten zijn uitsluitend ongelijkvloers.
- Er zijn geen toegangsmogelijkheden tot particulier terrein.
- Langsheen de autoweg wordt een bouw- en gebruiksvrije zone als erfdienstbaarheid opgelegd buiten de stedelijke gebieden en de kernen in het buitengebied van 100m waarbij deze zone zo strikt mogelijk moet worden nageleefd. Deze erfdienstbaarheid wordt opgelegd met het oog op bundeling van infrastructuren.
- Binnen het invloedsgebied van de grootstedelijke gebieden wordt 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.

De regio rond Kaprijke maakt deel uit van een groot aaneengesloten gebied van het buitengebied. Kernen in het buitengebied worden in het RSV niet rechtstreeks aangesloten op het hoofdwegenet. Kaprijke is niet geselecteerd als stedelijke gebied en is dus een kern in het buitengebied. Hier wordt dus een buitengebiedbeleid gevoerd dat betrekking heeft op het beleid ten aanzien van de natuurlijke structuur en de agrarische structuur, de nederzettingsstructuur en de infrastructuur.

De aanleg van een aansluitingscomplex op de N49 ter hoogte van de N456, Vaartstraat te Kaprijke wijkt af van het richtinggevend gedeelte van het RSV omdat de afstand tussen de op- en afrittencomplexen minder dan 8 km bedraagt en omdat het beoogde complex geen stedelijk gebied of economisch knooppunt aansluit. Conform het decreet op de ruimtelijke ordening mag een overheid enkel afwijken van het richtinggevend gedeelte van het RSV omwille van dringende sociale, economische en budgettaire redenen.

#### **Ruimtelijke visie regio Veldgebied Brugge-Meetjesland. (AGNAS)**

In uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen stelde de Vlaamse overheid in 2006 een ruimtelijke visie op landbouw, natuur en bos op voor de regio Veldgebied Brugge-Meetjesland.

Op 20 juli 2006 keurde de Vlaamse regering de beleidsmatige herbevestiging van de bestaande gewestplannen voor ca. 55.800 ha agrarisch gebied goed en op 29 juni 2007 nam ze kennis van de ruimtelijke visie en keurde ze een operationeel uitvoeringsprogramma goed.

In de ruime omgeving van Kaprijke zijn geen gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen in opmaak of in voorbereiding.

De omgeving waarin het voorziene complex Kaprijke is gelegen is beleidsmatig herbevestigd als agrarisch gebied (HAG).

## C. PLANPROCESSEN IN DE OMGEVING

### Historisch gegroeid bedrijf Lotus Bakeries

Lotus Bakeries is een internationale speler die echter veel belang hecht aan zijn lokale verankering in Lembeke. Hun internationaal headquarter is nog steeds in Lembeke gevestigd, er worden 450 werknemers tewerkgesteld, er wordt volcontinu (24u op 24u en 7 dagen op 7) gewerkt.

De Vlaamse Regering keurde op 4 juli 2003 een GRUP goed dat uitbreidingsmogelijkheden voorzag voor het historisch gegroeid bedrijf Lotus Bakeries. In dit GRUP is een deel van de reservatiestrook voor de aanleg van de omleidingsweg rond Lembeke opgeheven zonder dat hiervoor een alternatief werd voorzien.

In augustus 2021 verkreeg het bedrijf Lotus Bakeries de meest recente omgevingsvergunning voor uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten. Hiermee zijn alle uitbreidingsmogelijkheden volgens het GRUP (2003) benut.



Het bedrijf Lotus Bakeries is voor zijn ontsluiting quasi volledig op de N49 gericht. Dat heeft tot gevolg dat heel wat zwaar verkeer van en naar het bedrijf door de dorpskern van Lembeke rijdt. De verkeersafwikkeling die gegenereerd wordt is aanzienlijk, waardoor infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn met het oog op de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid van de dorpskern van Lembeke. In het project-MER voor de ombouw van de N49 tot autosnelweg werd als flankerende maatregel bij de bouw van het aansluitingscomplex het aanleggen van een omleidingsweg rond Lembeke vooropgesteld. In het kader van het openbaar onderzoek van deze vergunningsaanvraag werden verschillende bezwaren behandeld. De toename van de verkeersdrukke (vrachtwagens én personenwagens) met nog meer verkeersonveilige situaties voor fietsers en voetgangers en de belofte van het bedrijf om een ontsluiting naar de E34 te creëren om zo het dorp te ontlasten van vrachtwagens waren bemerkings die rechtstreeks gelinkt moeten worden aan de leefbaarheid van de dorpskern van Lembeke.

Een omleidingsweg zou een oplossing bieden aan de verkeersleefbaarheid en -veiligheid van de dorpskern.

Op dit ogenblik breidt Lotus Bakeries uit volgens de recent afgeleverde vergunning. Tegelijk heeft Lotus Bakeries een aanvraag ingediend voor het bekomen van een planologisch attest om verdere uitbreiding mogelijk te maken. De Vlaamse overheid is de bevoegde instantie om een beslissing te nemen aangaande de aanvraag tot planologisch attest. Het dossier werd volledig en ontvankelijk verklaard. Het openbaar onderzoek wordt opgestart.

### Gemeentelijk RUP Lembeke-Dorp

De gemeente Kaprijke werkt aan een gemeentelijk RUP voor de dorpskern van Lembeke. De startnota werd goedgekeurd en onderworpen aan een raadpleging van de bevolking van 7 maart tot 6 mei 2022.

De gemeente wil duidelijkheid scheppen in de mate waarin het kleinschalige dorp nog kan verdicht worden. Op zich is er in Lembeke geen verdichtingsopgave. Het is een dorpscentrum met een beperkt voorzieningenniveau. Enkel op strategische sites, die een ruimtelijke meerwaarde creëren, zouden eventueel nog meergezinswoningen kunnen gebouwd worden of eengezinswoningen vervangen worden door meergezinswoningen. Daarnaast wordt een uitspraak gedaan over het bouwkundig erfgoed, de uitbreidingsnood van de administratieve eenheid van het bedrijf Lotus Bakeries en het niet gerealiseerde deel van de zone voor sport en recreatie en de zones voor gemeenschapsvoorzieningen, in de praktijk zijn dit veelal tuinen bij woningen.

### Provinciaal RUP Bedrijventerrein Balgerhoeke

De provincie Oost-Vlaanderen werkt aan een provinciaal RUP voor een duurzaam bedrijventerrein dat ook de rol van energiehubs opneemt in Balgerhoeke (Eeklo, aansluitend bij de N49). De startnota wordt onderworpen aan een raadpleging van de bevolking van 16 mei tot 14 juli 2022.

De plandoelstelling zijn:

- Het bedrijventerrein Balgerhoeke ontwikkelen als Regionaal bedrijventerrein
- Het bedrijventerrein Balgerhoeke ontwikkelen als Energy HUBt
- Duurzaam bedrijventerrein

### Fietssnelweg F423

Gelet op de lange doorlooptijd van het proces voor het kruispunt N49-N456 Vaartstraat en een aantal ernstige ongevallen met zwakke weggebruikers, waarvan sommige met dodelijke afloop, achtte de gemeente Kaprijke het in samenspraak met AWV, het Departement MOW en de provincie Oost-Vlaanderen nuttig om het dossier van de fietsverbinding tussen de beide gerealiseerde delen van de fietssnelweg F423 los te koppelen van het op- en afrittencomplex Kaprijke.

Er werd geopteerd om te werk te gaan volgens het artikel 48 van het besluit van de Vlaamse regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid. Het gemeentebestuur is volgens dit besluit de trekker en préfinanciert. De startnota werd goedgekeurd in de Projectstuurgroep van 8 december 2020. Daar werd gekozen voor een oplossing in de vorm van een fietstunnel onder de N49:



De projectnota werd goedgekeurd in de Projectstuurgroep van 30 maart 2021. Momenteel legt het studie bureau de laatste hand aan het dossier voor de omgevingsvergunningsaanvraag. Ook het aanbestedingsdossier is in opmaak met als doel dit werk aan te besteden tegen eind 2022.

Deze oplossing biedt een antwoord op de veel gestelde vragen omtrent de veiligheid van de zwakke weggebruikers ter hoogte van het bestaande kruispunt N49-N456 en ontlast op die wijze de lopende discussie over het complex Kaprijke. De fietstunnel kan later probleemloos meegenomen als één van de randvoorwaarden in het ontwerp van het kruispunt N49-N456.

## D. PLANVOORNEMEN

### Aanleiding

In de zitting van 2 september 2019 maakte het College van Burgemeester en Schepenen van Kaprijke haar standpunt nogmaals duidelijk: een uitwisseling van de N49 met de N456 moet ook na de omvorming van de N49 tot volwaardige autostrade mogelijk blijven. Als belangrijkste argumenten halen zij o.a. de uitbreiding van Lotus Bakeries aan.

Op 10 december 2020 richtte Kaprijke een vraag tot plandelegatie in het kader van de herziening van het Gewestelijk RUP "Historisch gegroeid bedrijf Lotus Bakeries" aan de Vlaamse Regering.

Op 1 september 2020 richt Lotus Bakeries een schrijven aan de gemeente Kaprijke waarin zij het belang van een aansluitingscomplex op de N49 en een omleidingsweg rond Lembeke voor de toekomstige ontwikkeling van hun bedrijf benadrukken.

### Inhoud

#### Complex Kaprijke

In het kader van de ombouw van de N49 tot volwaardige autostrade A11 wordt een volwaardig op- en afrittencomplex voorzien ter hoogte van de N456, Vaartstraat te Kaprijke.

Het huidige lichtengeregelde kruispunt van de N49 met de N456, Vaartstraat, is al lang een zwart punt en moet vervangen worden door een conflictvrije oplossing waarbij doorgaand verkeer op de N49, kruisend verkeer van de N456, landbouwverkeer en fietsverkeer van elkaar worden gescheiden. Op deze plaats moet niet alleen een ongelijkgrondse kruising verwezenlijkt worden maar ook op- en afrijmogelijkheden van de N49 naar de N456 en vice versa.

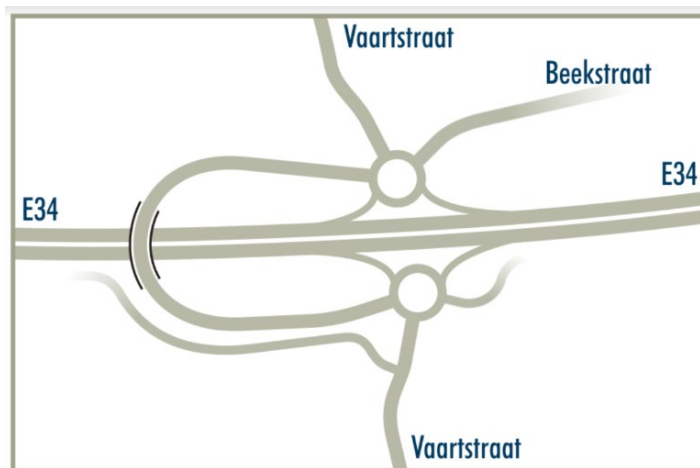
In de periode 2007 – 2008 werd door Studie bureau Technum nv een ontwerp gemaakt van het nieuwe complex in het kader van de toenmalige TV3V-projecten.

In de startnota (2007) werden een aantal varianten besproken:

- een gebogen brugconstructie over de N49 met aan weerszijden van de N49 een rotonde waar alle verkeersarmen op aansluiten;
- een klassiek Hollands Complex op de N49;
- een gebogen tunnelconstructie volgens het zelfde tracé als de gebogen brugconstructie.

De GBC besliste op 19 februari 2008 om de oplossingsvariant met de gebogen brug en een ongelijkgrondse fietsverbinding als voorkeursvariant te behouden. De brug over de N49 werd volgens een westelijk gebogen tracé voorzien, conform de milderende maatregelen van het MER 'Ombouw N49-E34 tot autosnelweg vak Zelzate-Knokke'. Schematisch wordt dit weergegeven in onderstaande figuur uit de startnota voorgesteld aan de PAC op 16 juni 2008:





### Vaartstraat

Het College van Burgemeester en Schepenen stelde in haar zitting van 8 november 2021 de vraag of een mogelijks toekomstig op- en afrittencomplex op de N49 ter hoogte van het huidige kruispunt N49-N456 Vaartstraat in de mogelijkheid moet voorzien van een afrit op de Vaartstraat komende van de rijrichting Antwerpen. De gemeente vreest dat dit mogelijks sluipverkeer richting Nederland kan te weeg brengen doorheen de dorpskern van Kaprijke.

Bestemmingsverkeer dat in de toekomst komende vanuit de rijrichting Antwerpen naar Lembeke (bezuiden de N49) wil rijden zou dan via een te realiseren keerbeweging op de aansluiting van de R43 met de N49 in Eeklo (ca. 6km verderop de N49) terug kunnen geleid worden naar het kruispunt N49-N456 Vaartstraat om daar dan rechtsaf te rijden richting Lembeke.

Het College stelde deze vraag in een nota aan de Vervoerregio Gent. Dit mogelijke alternatief voor het kruispunt N49-N456 wordt best meegenomen in de verdere afwegingen over een oplossing voor dit verkeersknooppunt.

## E. AFWIJKING VAN HET RICHTINGGEVEND GEDEELTE VAN HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

De opmaak van een GRUP houdt een afwijking in van het richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

De N49 heeft in 1991 het statuut van autosnelweg gekregen. Dit statuut veronderstelt de volledige ombouw van de N49 in functie van de verbindingsfunctie en houdt in dat het aantal op- en afritten wordt beperkt.

In 1997 werd deze visie bevestigd in het RSV. De N49/A11 werd geselecteerd als hoofdweg en het RSV bepaalt specifiek dat de verbindingsfunctie moet gegarandeerd worden door het voorzien van voldoende afstand tussen complexen en dat secundaire wegen en rechtstreekse aansluitingen van activiteiten niet gewenst is.

In het ontwerp-streefbeeld voor de N49 werd het al of niet realiseren van een aansluitingscomplex in Kaprijke in vraag gesteld. In het streefbeeld werd gesteld dat de keuze hiervoor kon gemotiveerd worden in een nog op te maken project-MER.

In 2004 werd in het project-MER, waarin verschillende alternatieven werden geëvalueerd, een lichte voorkeur gegeven aan de bouw van een complex te Kaprijke. Als flankerende maatregel werd in het MER de realisatie van de omleidingsweg rond Lembeke gesuggereerd.

De afwijking van het RSV is te verantwoorden vanuit de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid en om het functioneren van de A11 als hoofdweg te kunnen garanderen.

- Het ombouwen van de N49 tot een autosnelweg maakt sinds 1991 deel uit van het infrastructuurbeleid. Voor de N49 of A11 gaat het om de verbinding tussen de havens Antwerpen, Gent en Zeebrugge, een cruciale verbinding voor de Vlaamse economische structuur. Het ombouwen van de N49 is gericht op het garanderen van de verbindingfunctie op een hoofdweg. Het is daarom cruciaal dat verkeerslichtengeregelde kruispunten worden opgeheven.
- Het project-MER (2004) geeft aan dat een aansluitingscomplex op de N49 ter hoogte van Kaprijke (N466) zal zorgen voor een betere oost-westrelatie tussen de omgeving van Maldegem tot Kaprijke, enerzijds, en de omgeving van de R4 tot Kaprijke, anderzijds. Algemeen kan worden gesteld dat de aanleg van een aansluitingscomplex te Kaprijke zal zorgen voor een (lichte) vermindering van de verkeersdruk op het onderliggende wegennet en de dorpskernen in de omgeving van de N49. De realisatie van dit complex zorgt er tevens voor dat er geen extra opritten moeten worden voorzien voor de hulpdiensten. Vanuit de discipline mens (verkeer, socio-organisatorische aspecten) en fauna en flora is er dan ook een lichte voorkeur voor de realisatie van een aansluitingscomplex. Vanuit de andere disciplines zijn er geen betekenisvolle tegenkanten.
- Het inrichten van een op- en afrit ter hoogte van Kaprijke maakt het mogelijk een zwart punt weg te werken. Het kruispunt in Kaprijke staat op de lijst van gevaarlijke punten omdat het een score heeft van 31. Om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen is de ombouw noodzakelijk. De realisatie van een op- en afrit is dringend om de beleidsdoelstelling in zake verkeerveiligheid en het terugbrengen van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers te bereiken.

N49 - Kaprijke - krp N49 x N456						
Aantal ongevallen met:	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Lichtgewonden	3	8	13	4	7	16
Zwaargewonden	2	2	0	1	3	0
Doden	0	0	0	0	0	0
Totaal aantal gewonden:	5	10	13	5	10	16

531-score met factor 1,7 - ongevalgegevens 2014-2016	29,4
531-score met factor 1,7 - ongevalgegevens 2015-2017	29,4
531-score met factor 1,7 - ongevalgegevens 2016-2018	28,7
531-score met factor 1,7 - ongevalgegevens 2017-2019	31

V85	81,014
-----	--------

N49 - Kaprijke - krp N49 x N456							
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Totaal
aantal lichtgewonden	3	8	13	4	7	16	51
aantal zwaargewonden	2	2	0	1	3	0	8
aantal doden	0	0	0	0	0	0	0

Uit het voorgaande blijkt dat een volwaardig aansluitingscomplex van de N456, Vaartstraat, op de N49 noodzakelijk en dringend is, in het bijzonder om de verkeersveiligheid te garanderen en om de N49 om te kunnen bouwen tot een autosnelweg, hetgeen respectievelijk een sociale en economische nood is. De opmaak van een GRUP dat een juridisch-planologische basis biedt voor de vergunning en de realisatie van de op- en afrit is noodzakelijk en dringend. Deze oplossing brengt in geen geval de ruimtelijke kwaliteit van het buitengebied in het gedrang omdat voorzien wordt in een compacte verkeersinfrastructuur die het resultaat is van de afweging van verschillende alternatieven en omdat in het planproces de verdere optimalisatie onderzocht zal worden. De infrastructuur neemt weliswaar een zekere ruimte in die vandaag in gebruik is voor landbouw maar de omvang is relatief beperkt en houdt daardoor geen betekenisvolle aantasting van de landbouwstructuur in. Er worden ook geen landbouwbedrijfsgebouwen ingenomen.

### **3. 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.

### **4. VERDER TRAJECT**

Een geïntegreerd planningsproces kent vijf fases. De resultaten van elk van deze vijf fases worden geconsolideerd in een nota. De startnota is de eerste van vijf 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, de gemeente Kaprijke en provincie Oost-Vlaanderen en de door de Vlaamse Regering bepaalde adviesinstanties. Er wordt over de startnota ook een consultatie van de ruime bevolking georganiseerd.

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.

## 5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering gelast de minister van Omgeving om een startnota voor te bereiden voor de opstart van een geïntegreerd planproces voor de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, in afwijking van het RSV, voor de bouw van een op- en afrittencomplex op de N49/A11 ter hoogte van de N456 Vaartstraat te Kaprijke, rekening houdende met bovenstaande elementen.

In functie van deze startnota wordt een planteam samengesteld, bestaande uit dOMG, dep MOW en AWW. In het kader van het geïntegreerd planproces wordt een grondige studie uitgevoerd waarin de specifieke vorm van het op- en afrittencomplex en de scope van de infrastructuurwerken wordt bepaald. Dit houdt tevens een uitspraak in over de omleidingsweg rond Lembeke.

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

Zuhal DEMIR

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lydia PEETERS