



Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Herinrichting Complex E40 Drongen'

**Bijlage 2 Nota Verwerking inspraakreacties
afgesloten GRUP's**

1. Inleiding

Op 18 december 2020 werd een startnota voor het GRUP Booiebos goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Over deze startnota werd een participatieperiode georganiseerd van 2 februari 2021 tot en met 2 april 2021.

Op 4 juni 2021 werd een startnota voor het GRUP Omgeving E40 complex Drogen N466 door de Vlaamse Regering goedgekeurd. Over deze startnota werd een participatieperiode georganiseerd van 17 augustus 2021 tot en met 15 oktober 2021.

Tijdens beide participatieperiodes werden inspraakreacties en adviezen ingediend. Hieronder wordt aangegeven hoe deze inspraakreacties doorwerken in voorliggend planproces. De inspraakreacties die betrekking hebben op een alternatieve locatie voor het complex of de ontsluitingsweg van het bedrijventerrein zelf, worden behandeld in bijlage 1 bij de startnota.

2. Inspraakreacties uit de participatieperiode over de startnota van het GRUP Booiebos

Er wordt gevraagd om in Baarle doorgaand verkeer te verhinderen vanuit Nevele, Deinze, Deurle e.d. naar Gent. Men kan vanuit Nevele en Deinze via de E40 naar bv. Flanders Expo en vanuit Deurle is er de Kortrijksesteenweg. Ook in Boonstede en Baarlewarande moet verkeer van en naar het industriepark verhinderd worden. Dat zijn woonwijken en snel en/of zwaar verkeer van en naar het industriepark moet daar niet passeren.

- De huidige verkeersproblematiek en bestaande knelpunten worden mee opgenomen in de referentiesituatie van het plan-MER.
- In het MER zullen in de discipline mobiliteit verschillende aspecten aan bod komen en beoordeeld worden. Indien uit het onderzoek aanzienlijk negatieve effecten komen, dan zal gezocht worden naar milderende maatregelen om de impact en de hinder te beperken. Er kan nu nog niet ingeschat worden welke milderende maatregelen dit precies zullen zijn.

Het principe van scheiden van verschillende soorten verkeer is opgenomen in de plandoelstellingen (realiseren van een compact op- en afrittencomplex en ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem).

Er worden vragen gesteld over het studiegebied van het MER. Zo wordt in een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen gevraagd wat de impact van dit alles is op de bewoners van de Baarleveldestraat en aanpalende straten (waaronder Nevelseheerweg, Vierlinden, Wijkbosstraat, Leisbultstraat,...) die niet in het studiegebied liggen. Er wordt ook gevraagd om het studiegebied uit te breiden tot en met Halewijnkouter, Sint-Gerolfstraat, Varendriestraat, Raapstraat, Leisbultstraat, Nevelse Heirweg, Halewijnstationstraat. De helft van de bewoners van deze straten hebben uitzicht over de velden tot aan de Baarleveldestraat en menen bijkomende geluidshinder en meer fijn stof te zullen hebben van een aanhoudend verkeer over de nieuwe ontsluitingsweg en ook hinder van de nefaste gevolgen van GRUP Booiebos.

In het hernomen planproces wordt het studiegebied gevormd door het plangebied en de zone waar effecten verwacht worden. Het studiegebied voor mens-verkeer, lucht en geluid zal in het plan-MER verfijnd worden o.b.v. significante wijzingen in verkeersintensiteit.

Er wordt gevraagd om de ruime omgeving van de ontsluitingsweg, van de volledige Baarleveldestraat (en dus niet enkel het stuk in het plangebied), van de N466, en van beide mogelijke locaties van het nog her aan te leggen op- en afrittencomplex in het studiegebied op te nemen.

Zie het antwoord hiervoor. De N466 zal opgenomen worden in het studiegebied in de mate dat er significante wijzingen in verkeersintensiteit (kunnen) optreden.

I.v.m. het her aan te leggen op- en afrittencomplex Drongen werd in de startnota van het GRUP Booiebos (paragraaf 5.5 en 5.7) reeds aangegeven dat het GRUP voor het complex Drongen als een gestuurde ontwikkeling werd beschouwd. In het voorliggende planproces wordt dit samen onderzocht.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op bestaand geluidshinder, niet noodzakelijk afkomstig van de bestaande bedrijven maar wel van de E40 en het vrachtverkeer (onder meer in de Baarleveldestraat). Als mogelijke maatregel wordt een algemene en permanente snelheidsverlaging naar 90 km/u in de omgeving van het plangebied voorgesteld. Er wordt gevraagd om grondig onderzoek te voeren naar de relevante impact van geluidscontouren verder dan 200m buiten het studiegebied (zoals voorzien in de startnota). Ook wordt gevraagd om een bijkomende geluidsstudie uit te voeren over de impact van de uitbreiding uit voorzorgsprincipe en piekgeluiden in kaart te brengen.

In het plan-MER moeten de effecten van het huidige (vernieuwde) planvoornemen voor het complex E40 Drongen (zie startnota) beschreven worden ten aanzien van de referentiesituatie(s) en zal worden aangegeven of er in de bestaande situatie reeds knelpunten bestaan. In dit nieuwe planvoornemen wordt het bedrijventerrein zelf niet langer opgenomen. Hiervoor zal een afzonderlijk planproces heropgestart worden.

De aangereikte informatie van bestaande geluidshinder zal worden opgenomen bij de beschrijving van de referentiesituatie. Het studiegebied wordt afgestemd met het gebied waarbinnen hinder verwacht wordt. Er kan aangenomen dat dit ruimer zal zijn dan 200m vanaf de weg.

Indien uit het milieueffectenonderzoek blijkt dat tengevolge het planvoornemen (aanzienlijk) negatieve effecten te verwachten zijn, dan zullen milderende maatregelen voorgesteld en uitgewerkt worden door de deskundige.

Er wordt gewezen op de aanwezigheid van een paardenhoeftvalidatiestalling. Hierbij is een rustige omgeving primordiaal. Indien de weg intenser wordt gebruikt door vrachtvervoer, wordt de ambachtelijke landbouwactiviteit in het gevaar gebracht.

Dit zal als aandachtspunt (potentieel kwetsbare locatie voor geluid) opgenomen worden in het milieueffectenonderzoek.

In oktober 2018 heeft de World Health Organisation Regional Office for Europe (WHO) nieuwe richtlijnen voor omgevingsgeluid gepubliceerd. Deze WHO-richtlijnen bevatten gezondheidkundige advieswaarden en aanbevelingen voor de bescherming van de gezondheid van mensen tegen negatieve effecten van omgevingsgeluid. De WHO geeft in haar richtlijnen een sterke aanbeveling om geluidniveaus door wegverkeer te reduceren tot onder 53 dB (Lden) en een sterke aanbeveling om nachtelijke geluidniveaus door wegverkeer te reduceren tot 45 dB (Lnight).

Om gezondheidseffecten te vermijden, doet de WHO de sterke aanbeveling dat beleidsmakers passende maatregelen nemen om bevolkingsgroepen te beschermen tegen blootstelling aan geluidsniveaus van wegverkeer boven de advieswaarden voor de dag en voor de nacht.

De mogelijke effecten ten gevolge van het planvoornemen zullen besproken worden in het plan-MER waarbij rekening zal gehouden worden met deze waarden binnen de discipline mens-gezondheid.

Het criterium om de beslissing om het onderzoek van de geluidseffecten al dan niet uit te voeren is niet correct. De additionele geluidsbelasting veroorzaakt door de ontsluitingsweg zal immers niet enkel afhangen van de toename van het verkeer gerelateerd aan voorliggend planvoornemen, maar ook van de concentratie van het huidig reeds aanwezige industrieverkeer door de realisatie van de knips die in het planvoornemen worden voorgesteld.

De geluidseffecten van het plan worden onderzocht. Daarbij wordt eerst de geluidsbelasting in de referentiesituatie in beeld gebracht (bestaande toestand aangevuld aan besliste ontwikkelingen), en vervolgens de nieuwe situatie. Deze worden met elkaar vergeleken. Er wordt dus niet naar het geluid van de bijkomende verkeerstromen gekeken, wel van de totale verkeerstromen, rekening houdend met alle planingrepen zoals knips en dergelijke.

We vestigen de aandacht op het feit dat huidige gemeten/berekende waarden (13 tot 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) voor PM_{2,5} nu reeds de advieswaarde (10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) van de Wereldgezondheidsorganisatie overschrijden. Vlaanderen wil aan deze richtlijn ten laatste voldoen tegen 2050. Verder eist de Europese richtlijn een maximale waarde van 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Deze wordt nu reeds in bepaalde zones rond het industrieterrein bereikt. Er kan dus verwacht worden dat bij de realisatie van het planvoornemen de grenswaarden overschreden worden. De bewering dat "er nog 'ruimte' is voor bijkomende emissies, gezien de milieukwaliteitsnormen momenteel niet overschreden worden" is dan ook fout of minstens onvolledig.

- Er wordt een onderscheid gemaakt tussen emissies en immissies: creatie van luchtverontreiniging en het ervaren van deze.
- In de discipline lucht wordt er in eerste instantie onderzocht wat de emissies zijn, en welke impact ze hebben op de luchtkwaliteit.. Ze worden er ook afgetoetst aan de luchtdoelstellingen, niet aan de gezondheidsnormen. De (Europese) grenswaarde werd in het studiegebied voor RUP Booiebos niet overschreden (13 à 15 t.o.v. 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). Binnen deze waarden is er nog milieuruimte beschikbaar.
- In de discipline gezondheid zal een aftoetsing gebeuren aan de gezondheidskundige advieswaarden volgens het Vlaams kader zoals voorgesteld door Zorg en Gezondheid en opgenomen in het Richtlijnenkader. Dit wijkt af van WHO, maar wordt mogelijks bijgesteld op basis van zgn. diepte-onderzoeken die dit jaar zouden uitgevoerd worden. Er wordt dus gescoord tov Vlaamse GAW, wat niet uitsluit dat ook vergeleken wordt met gezondheidskundige advieswaarden van de WGO. Deze zijn inderdaad strenger dan de Europese waarden.
- Ook zit er een nuance in de locaties: Daar waar de discipline lucht focust op de emissies (wat er in de lucht komt), wordt in de discipline gezondheid gekeken naar wat er 'neerslaat' op de mens, de immissies, waarbij ook de kwetsbaarheid van de aanwezigen (scholen ed) van belang is. (In aanvulling: in de discipline biodiversiteit wordt dan weer gekeken naar de effecten van bepaalde immissies op de natuur, zoals de neerslag van stikstof).
- Eventuele reeds bestaande overschrijdingen in het studiegebied zullen in beeld gebracht worden, samen met de verwachte wijzigingen. Overschrijdingen buiten het studiegebied, de invloedssfeer van dit plan, wijzigen niet en hebben geen relatie met voorliggend plan.

We stellen voor om uit voorzorgsprincipe bij het inschatten van de impact van de blootstelling van fijn stof op de gezondheid rekening te houden met de grenswaarden en normen van de Wereldgezondheidsorganisatie voor PM10 maar zeker en vast ook voor PM2.5. Op basis van de tot dusver beschikbare wetenschappelijke literatuur komen immers enkel bij deze concentratie nadelige effecten eerder beperkt voor. EPA (2013) gebruikt de waarde 12 µg/m³ omwille van de grotere statistische zekerheid.

- In de discipline mens-gezondheid zal dit getoetst worden. Zoals hoger beschreven wordt dit conform de richtlijnen gescoord ten opzichte van het Vlaams kader, maar zal er ook een vergelijking met de WGO normen opgenomen worden.

Er wordt voorgesteld om de effectengroep rond fijnstof en stikstofemissies te onderzoeken en verder uit te werken in de verdere milieubeoordeling.

- Impacts van NO₂, PM10 en PM 2,5 zullen onderzocht worden milieubeoordelingen beoordeeld ten aanzien van luchtkwaliteit, immissies op de gezondheid en op de natuur.

Er worden verschillende types van milderende maatregelen gevraagd in functie van het verminderen van fijn stof. Het gaat dan onder meer over geluidsschermen met betonnen constructie-elementen, een begroeid geluidsscherm, een voldoende hoge aarden talud,... in plaats van de klassieke geluidsschermen.

- Luchtkwaliteit en fijn stof zalaan bod komen in het milieu-onderzoek. Indien (aanzienlijk) negatieve effecten worden verwacht, zullen passende maatregelen uitgewerkt worden. De vermelde mogelijke mildering zal dan desgevallend kwalitatief onderzocht worden.

Er wordt aangegeven dat de verkeersemmissies kwantitatief berekend zullen worden met behulp van CAR Vlaanderen 3,0 of IFDM-Traffic. In oktober 2020 werd IFDM-Traffic geïntegreerd in IMPACT. Er dient dus gebruik gemaakt te worden van IMPACT. CAR Vlaanderen blijft het model dat gebruikt moet worden voor modelering van wegen met bebouwing op minder dan 30 m van de wegas.

- De startnota voor GRUP Booiebos werd opgemaakt in zomer 2020. De methodiek wordt aangepast aan de nieuwe tools.

Er wordt aangegeven dat voor de bespreking van de huidige luchtkwaliteit gebruik gemaakt wordt van de luchtkwaliteitskaarten van de VMM van 2018. Dit zijn echter niet de meest recente kaarten. We vragen dan ook om zowel voor NO₂, PM10 en PM2,5 de meest recente kaarten van het jaar 2019 te gebruiken. De meest recente luchtkwaliteitskaarten vindt u hier:

<https://www.vmm.be/data>

- Het meest recente (representatief kaartmateriaal zal worden gebruikt. Indien tijdens de opmaak van het milieuonderzoek meer recente gegevens ter beschikking komen, zullen deze worden meegenomen. Met deze actuele luchtkwaliteitskaarten wordt wel geen rekening gehouden bij de impactbeoordeling van het plan, maar met de te verwachten luchtkwaliteit in de toekomstige referentie situatie (dus niet de huidige toestand maar met de gekende evolutie in de huidige toestand zonder uitvoering van het plan).

Gezien de aard van de voorgestelde ontsluitingsweg, zijn er ook door vrachtwagenverkeer gegenereerde piekuitstoten van fijn stof en stikstofoxiden te verwachten, bijvoorbeeld bij het optrekken en afremmen van de vrachtwagens in een bocht of een brug. Er wordt voorgesteld om de impactstudie in de discipline lucht niet enkel uit te voeren op basis van gemiddelde

uitstootwaarden maar ook rekening te houden met piekuitstoot van vrachtwagens. Er moet ook voor de piekuitstoot een referentiekader opgesteld worden, om te onderzoeken wat de effecten van de te verwachten piekresultaten zijn op de omwonenden, en om te onderzoeken wat de mogelijke milderende maatregelen zijn om piekuitstoot door vrachtwagens te voorkomen.

- De beoordeling zal uitgevoerd worden conform het (vernieuwde) richtlijnenkaderboek Lucht. In het beoordelingskader is ook sprake van het aantal overschrijdingen per uur (NO₂) en het aantal overschrijdingen per dag (PM₁₀).

Een kwantitatieve beoordeling van de impact op de luchtkwaliteit is inderdaad niet nodig, maar we vragen wel om de impact op een kwalitatieve manier verder te bekijken. Om op die manier toch een volledig beeld te krijgen van de impact op de luchtkwaliteit. Zowel positief als negatief.

- De impact op luchtkwaliteit wordt kwalitatief en indien mogelijk kwantitatief bepaald, daarbij worden zowel positieve als negatieve effecten in beeld gebracht.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd hoe een mobiliteitsonderzoek kan worden gevoerd als nog niet duidelijk is hoe het industrieverkeer op de snelweg kan aansluiten. Ook worden vragen gesteld over de scheiding van lokaal en vrachtverkeer. Er wordt immers vastgesteld dat het verkeer van en naar de bedrijven op vandaag niet apart van het lokaal verkeer verloopt.

- Dit werd in het planproces over het GRUP Booiebos opgevangen door het werken met referentiesituaties en ontwikkelingsscenario's. Met voorliggende startnota over het GRUP Complex E40 – Drongen wordt de ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Drongen I en het complex Drongen beide onderdeel van het plan en wordt tegemoet gekomen aan de ingesproken bezorgdheid.

Er wordt gewezen op de Kloosterstraatbrug die dagelijks wordt gebruikt voor het vervoer van kinderen die van en naar de basisschool gaan. Ook wordt gewezen op de brug naar Halewijn die voor veel kinderen de enige fietsroute naar Don Bosco of de Chiro is.

- Dit zal in de milieubeoordeling worden opgenomen in de beschrijving van de referentiesituatie van de discipline mobiliteit.

Er wordt in een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen gewezen op de overdreven snelheid in de Baarleveldestraat, het ontbreken van vrijliggende fietspaden of fietssuggestiestroken en verschillende gevaarlijke kruispunten. Er wordt algemeen verwezen naar verkeersonveilige situaties die in de ruime omgeving bestaan.

- Dit zal in de milieubeoordeling worden opgenomen in de beschrijving van de referentiesituatie van de discipline mobiliteit.
- Met voorliggend plan (en met het later volgend ontwerp van de weg) is verkeersveiligheid een van de doelstellingen.

Ook de negatieve impact, namelijk het ontnemen van huidige afwikkelmogelijkheden, moet afdoende onderzocht worden binnen het milieueffectenrapport. Hieruit kan mogelijks ook de noodzaak tot flankerende maatregelen ontstaan zoals:

- Alle effecten, ook negatieve effecten door het aanbrengen van knips bijvoorbeeld, worden in beeld gebracht in het MER. Dit in de discipline mobiliteit, maar ook in discipline mens – ruimte (bereikbaarheid, barrièrewerking). De input is als aandachtspunt meegenomen in het

onderzoek. Indien er (aanzienlijke) negatieve effecten zijn wordt er door de deskundige naar mogelijke milderende maatregelen gezocht.

Er wordt aangegeven dat er momenteel veel (zwaar) sluipverkeer aanwezig is.

- Dat klopt. Eén van de plandoelstellingen is het verhogen van de leefbaarheid van Baarle. Hier wordt ook verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid onder verstaan. Dit wordt in het MER meegenomen in de beschrijving van de referentietoestand.

Er wordt vermeld dat de Baarleveldestraat niet geschikt is voor vrachtverkeer. Er gebeuren geregeld ongevallen met vrachtwagens.

- Een van de plandoelstellingen is de verkeersveiligheid. Het plan moet het aanpakken van onveilige conflictsituaties mogelijk maken. Het klopt dat de Baarleveldestraat vandaag onveilig is. Daarom wordt gedacht aan een autonome ontsluiting van het bedrijventerrein. de ontsluiting zal heraangelegd worden en dus geschikt gemaakt worden voor het vrachtverkeer.

Er wordt expliciet vermeld welke verkeersmodellen gehanteerd zullen worden. Wij wijzen er echter op dat het Regionaal Verkeersmodel vanuit de Vervoersregio Gent zeer binnenkort zal opgeleverd worden en bruikbaar voor doorrekeningen. Deze is specifiek ontworpen om een beter zicht te geven op voldoende detail van (gemeente)grensoverschrijdende voorspellingen.

- Dit was inderdaad zo opgenomen in de startnota van het GRUP Booiebos. Uiteraard is het de bedoeling om te werken met de meest accurate beschikbare modellen, wat in deze het nieuwe regionaal verkeersmodel voor de regio Gent zal zijn. Wel kan er, eenmaal het onderzoek gestart is, niet zomaar gewijzigd worden van model.

Er wordt aangegeven dat voldoende onderzoek en bijkomende tellingen moeten gebeuren. De huidige tellingen zijn niet correct wegens wegenwerken aan de Leernesteenweg.

- Er zal gewerkt worden met de meest accurate beschikbare modellen. Er worden geen specifieke tellingen voorzien.

Gezien de voorziene knippen en gezien de reeds verleende planologische attesten en omgevingsvergunningen voor de 4 bedrijven en de beschrijving van de bedrijvigheid op pagina 18 van de startnota, is het erg duidelijk dat er een significant aantal vrachtwagenbewegingen per dag te verwachten zijn langsheen de voorgestelde ontsluitingsweg. We lezen echter dat gelet op de aard van de geplande activiteiten worden de courante werkdagochtend- en werkdagavondspits als maatgevende referentiemomenten beschouwd. Deze aanname is niet correct of minstens onvolledig. De werkdagochtend- en werkdagavondspits bestaat immers vooral uit autoverkeer. Het is echter door het vrachtwagenverkeer dat de grootste hinder en milieueffecten langsheen de ontsluitingsweg te verwachten zijn. Vrachtverkeer zal echter eerder de spits mijden en verloopt ook laat en vroeg.

- Dit klopt, er is voor het bedrijfsterrein een verschil tussen de klassieke ochtend- en avondspits, het verkeer gedurende de werkuren en het verkeer van werknemers die in shifts werkt. Als er naar volume en maximaal nodige verkeersafwikkelingcapaciteit gekeken wordt zijn de spitsuren wel maatgevend. Dit betekent echter niet dat in het MER geen aandacht zal besteed worden aan de milieueffecten buiten deze spitsmomenten.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op het ongeval dd 04/03/2021 waarbij de brug over de E40 in de Kloosterstraat afgesloten werd voor alle verkeer na de aanrijding

door een vrachtwagen. Hierdoor ontstond op de N466 ter hoogte van de Baarledorpstraat tot aan de op- en afrit van de E40 (Hotel Van de Valk) een file van stilstaand verkeer in beide richtingen. Dit in Corona-tijden waarbij de verkeersdrukke al lager is. In het GRUP wordt een knip in de Kloosterstraat voorzien. Hierdoor wordt alle verkeer dat nu gebruik maakt van de brug in de Kloosterstraat gedwongen de brug van N466 te gebruiken. Naar mijn mening is in dit GRUP onvoldoende rekening is gehouden met de verschuiving van de verkeersdrukke ten gevolge van de knip in de Kloosterstraat. De brug in de Kloosterstraat is niet enkel voor het industriepark-Drongen belangrijk maar ook voor de mensen die ten noorden en ten zuiden van de E40 wonen en werken is er nood aan een brug over de E40 in de Kloosterstraat .

- De effecten van een 'knip' in de Kloosterstraat en de realisatie van een autonome bedrijvenweg worden in de discipline mobiliteit onderzocht. Indien uit het onderzoek aanzienlijk negatieve effecten komen, dan zal gezocht worden naar milderende maatregelen om de impact en de hinder te beperken. Er kan nu nog niet ingeschat worden welke milderende maatregelen dit precies zullen zijn. De voorgestelde knip is evenwel niet identiek aan de toenmalige accidentele situatie, waarbij ook alle verkeer van het bedrijfsterrein via de Kloosterstraat moest rijden en de situatie onverwacht was.

Aangezien het planvoornemen voor het GRUP Booiebos vooropstelt dat een autonome bedrijvenweg dient te worden ontworpen die het bedrijventerrein ontsluit op het hoger wegennet, dient het plangebied de volledige autonome bedrijvenweg tot op het hoger wegennet te omvatten. Het plangebied moet worden uitgebreid met een volledige ontsluiting inclusief de aansluiting op het hoger wegennet.

- In de nieuwe planprocedure omvat de bedrijfsontsluitingsweg en de verkeersafwikkeling op het hoger wegennet, het op- en afrittencomplex.

Aangezien het voorgestelde ontsluitingsconcept niet voldoet aan de plandoelstellingen en randvoorwaarden is het onmogelijk om op een correcte manier de volledige milieueffecten van de volledige ontsluiting in te schatten.

- Alle milieueffecten van het plan worden beoordeeld, dit niet enkel voor het plangebied, maar in het ruimere gebied waarbinnen (aanzienlijke) effecten verwacht worden. Het is niet duidelijk waarom de inspreker denkt dat dit niet zou gebeuren. Voor het nieuwe planproces is in de startnota eveneens aangegeven welke milieueffecten er verwacht worden en nader onderzocht zullen worden in het MER, en op welke manier dit zal gebeuren.

Er wordt in een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen aangegeven dat de brug op dezelfde plaats gelokaliseerd moet worden. Een alternatieve locatie kan geenszins weerhouden worden.

- Er wordt akte genomen van dit standpunt. Er worden geen inhoudelijke elementen aangereikt waarom enkel een alternatieve locatie niet weerhouden kan worden.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt de aanleg van veilige, gebufferde fietspaden in het industriepark en in de Baarleveldestraat gevraagd. Er wordt gevraagd om een aparte en veilige manier om zich te verplaatsen voor fietsers en wandelaars te voorzien.

- Een van de plandoelstellingen is de verkeersveiligheid. Het plan moet het aanpakken van onveilige conflictsituaties mogelijk maken.

Er wordt gewezen op de problematische ontsluiting van de Baarleveldestraat met de Deinsteenweg (N466): te korte bochtstralen voor verkeer dat vanaf de N466 de

Baarleveldestraat wil inrijden, te kleine bochtstralen vanuit de Baarleveldestraat met de N466 richting Baarle of oprit Brussel E40, moeilijke oversteekbaarheid N466 richting Drongen / oprit Oostende E40 of voor verkeer komende van afrit Oostende E40 of van Baarledorpstraat.

- Dit klopt. De tweede plandoelstelling is dan ook '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 - Deinseseesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de ontsluitingsweg voor het regionaal bedrijventerrein Drongen I van en naar primaire weg type II, de lokale weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aanvullende lokale wegen.'

Wat betreft de randvoorwaarden voor het ontwerp van de noordelijke ontsluitingsweg en in het bijzonder de locatie van de nieuwe brug over de E40 en de aansluiting ervan op de Baarleveldestraat moet:

- er maximaal uitgegaan worden van het ruimtelijk functioneren en maximaal behoud van de woonkwaliteit en leefbaarheid van de bestaande wooncluster in de **Wijkbosstraat/Baarleveldestraat/Halewijkstationstraat.**
- de effecten onderzocht worden op de woonkwaliteit en leefbaarheid van de bestaande woningen Baarleveldestraat ter hoogte waar de aansluiting van de nieuwe ontsluitingsweg op het bestaande tracé van de Baarleveldestraat zal worden gerealiseerd.
- in de tweede inrichtingsschets heeft het voorgestelde tracé en het nieuwe talud van de ontsluitingsweg een veel grotere impact op de wooncluster aan de Baarleveldestraat, waarbij er minstens 3 woningen en hun tuinen zullen worden getroffen.
- er verder op het bestaande tracé van de Baarleveldestraat en de aansluiting met de N466 worden onderzocht of de bestaande woningen Baarleveldestraat nrs 4,6,28 en 30 hun rechtstreekse oprit op de Baarleveldestraat zullen kunnen behouden.

De plandoelstellingen onderschrijven deze randvoorwaarden. De aangestipte effecten zullen onderzocht worden in de milieubeoordeling.

Er wordt aangehaald dat de Baarleveldestraat een landelijke weg is en dus niet voldoet aan de plandoelstellingen van voorliggend gewestelijk RUP, noch aan de doelstellingen van het plan-MER voor het complex Drongen. Het gaat dan om de doelstellingen die betrekking hebben op een vlotte en optimale ontsluiting van het bedrijventerrein naar het hogere wegennet, een op zich staande veilige en werkbare oplossing en het scheiden van bedrijfsverkeer en het lokale verkeer.

Het is de bedoeling dat het plan aanpassingen aan de Baarleveldestraat mogelijk maakt zodat deze wel aan de doelstellingen voldoet.

Er wordt aangegeven dat, als de Kloosterbrug tot net aan de woonpercelen komt, blijven wonen op deze percelen onleefbaar zal zijn.

De impact op de gebruikskwaliteit van het wonen, inclusief eventuele gezondheidsimpacts, worden onderzocht in de milieubeoordeling.

Er wordt een globaal plan voor de ruime omgeving gevraagd. Het gaat dan om voorliggend plan, de plannen voor het complex Drongen, de Bostoensite, de ontwikkelingen op Noordhout, het Oosterweelverkeer,...

- Met voorliggende startnota wordt de ontsluiting van het complex Drongen samen bekeken met de ontsluiting van het bedrijventerrein Drongen I.
- Met andere ontwikkelingen wordt indirect rekening gehouden via het gebruik van het Regionaal verkeersmodel, waaronder het Oosterweelverkeer en de ombouw van de R4.
- Als blijkt dat de ontwikkelingen op de Bostoensite relevant zijn voor de beoordeling van dit planproces zullen ze worden meegenomen als ontwikkelingsscenario. Op dit moment blijkt dit niet het geval.

Er wordt in een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen vragen gesteld over mogelijke onteigeningen. Het gaat dan over welke percelen onteigend zullen worden, welke vergoeding hier tegenover staat.

- Aan voorliggend GRUP zal geen onteigeningsplan gekoppeld worden. Voor de realisatie van het plan kunnen echter wel onteigeningen noodzakelijk zijn. De bevoegde overheid (AWV) kan op basis van haar eigen wetgeving indien nodig voor de realisatie van de weg onteigeningen uitvoeren. Omdat de ruimtelijke herinrichting van het complex Drongen nog volop in onderzoek is, is er momenteel nog niet exact geweten over welke percelen het zou kunnen gaan.

3. Inspraakreacties uit de participatieperiode over de startnota van het GRUP Omgeving E40 Complex Drongen N466

De ingediende inspraakreacties zijn opgedeeld in volgende categorieën:

- Plandoelstelling
- Planningscontext
- compensatie
- Milieubeoordeling
- Mobiliteitsaspecten
- overige

Zoals in de inleiding aangegeven, worden de alternatieven voor het complex hieronder niet weergegeven. Deze zijn opgenomen in een afzonderlijke nota of in de startnota zelf.

Een aantal inspraakreacties had betrekking op de procedure (nood aan participatie, bijkomende adviesvragen, nieuwe startnota). Aangezien met voorliggend dossier de vorige procedure wordt afgesloten en een nieuwe procedure wordt opgestart, worden deze opmerkingen hieronder niet opgenomen omdat deze betrekking hebben op een afgesloten procedure. Het is in dat kader van belang te wijzen op het statuut van een startnota; er werd in een aantal inspraakreacties gewezen op het feit dat de startnota bepalingen van het DABM en de VCRO zou schenden omdat er geen (nieuw/volwaardig) plan-MER zou worden opgemaakt. Dit is een misvatting; in voorliggende startnota wordt aangegeven dat het dossier ook op gebied van milieubeoordeling een voorgeschiedenis bevat. Dit betekent in geen geval dat deze oude planMER wordt overgenomen en geen nieuwe plan-MER wordt opgemaakt. Er wordt een plan-MER opgemaakt volgens de geïntegreerde procedure. Dit is een volwaardig plan-MER als onderdeel van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Dit was zo bij de startnota van het GRUP Omgeving E40 Complex Drongen N466 en zal met voorliggende 'nieuwe' startnota ook zo zijn.

Er zijn ook heel wat inspraakreacties, opmerkingen en adviezen die wijzen op de relatie met het GRUP Booiebos (ontsluiting bedrijventerrein). Aangezien voorliggend planproces de ontsluiting van het bedrijventerrein expliciet meeneemt, worden deze opmerkingen hieronder niet opgenomen en vermeld. Deze zijn verwerkt in de startnota zelf.

3.1 Plandoelstelling

Een aantal inspraakreacties, opmerkingen en adviezen geven aan dat de opgenomen varianten onvoldoende voldoen aan de geformuleerde plandoelstelling rond compactheid. Ook wordt gevraagd om voldoende aandacht te besteden aan het ontwerpen van een compact complex.

- Uit de inspraakreacties blijkt onvoldoende op welke punten de opgenomen varianten niet aan de geformuleerde plandoelstellingen zouden voldoen. In voorliggende startnota werden de plandoelstellingen geherformuleerd en de locatie-alternatieven herbekeken.

Een aantal inspraakreacties, opmerkingen en adviezen geven aan dat de plandoelstellingen te weinig de nadruk leggen op de natuur- en landschapswaarden van het plangebied. Het gaat dan zowel om vragen naar meer natuur en natuurherstel als opmerkingen dat het oostelijk complex de natuurwaarden van de Keuzemeersen en de Leievallei aantast en dus niet voldoet aan de plandoelstellingen.

- In voorliggende startnota is een oostelijk complex niet langer als een alternatief opgenomen. In de plandoelstellingen van voorliggende startnota is opgenomen dat er onder andere wordt gestreefd naar het realiseren van een kwaliteitsvolle omgeving voor Baarle, de kouters, bulken en de Leievallei en dat het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen voorop staat. Op die manier wordt zoals gevraagd door de insprekers rekening gehouden met de bestaande natuur- en landschapswaarden van het plangebied.

Een aantal inspraakreacties, opmerkingen en adviezen vragen om de plandoelstellingen verder te verduidelijken en concreter te maken. Ook wordt gevraagd om beter te motiveren hoe bepaalde alternatieven aan de plandoelstellingen voldoen. Het gaat dan onder meer over aspecten van (verkeers)leefbaarheid, de afstand tussen aansluitingen op de E40 en de hiërarchie van het wegennet. Er wordt ook gevraagd om de begrippen 'maatschappelijke meerwaarde' en 'ingepast in de omgeving' eenvormig te definiëren en uniform te gebruiken voor de beoordeling van de verschillende scenario's en oplossingen.

- De plandoelstellingen van voorliggende startnota werden deels herschreven zodat het aspect realiseren van maatschappelijke meerwaarden wordt verduidelijkt aan de hand van twee nevendoelestellingen. Het gaat om:
 - o 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, de kouters, bulken en de Leievallei.
 - o Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.

Een aantal inspraakreacties, opmerkingen en adviezen vragen om de oorspronkelijke 5 doelstellingen uit het strategisch planMER opnieuw op te nemen. Het gaat dan om: een veilig en leefbaar Baarle, een goede bereikbaarheid van de bedrijvenzone Drongen I en de samenhang bewaren met de latere realisatie van bouwstenen.

- Het planningsproces voor het GRUP “Omgeving Complex E40 Drogen” vertrekt vanuit de algemene hoofddoelstelling om uitvoering te geven aan de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (“RSV”). Het Vlaams wegennetwerk is momenteel opgedeeld in verschillende wegcategorieën:
 - o hoofdwegen
 - o primaire wegen (type I en II)
 - o secundaire wegen (type I, II en III)
 - o lokale wegen (type I, II en III).
- In het RSV wordt de E40 Jabbeke – Groot-Bijgaarden geselecteerd als hoofdweg, die per definitie 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 Drogen 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).

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.

Bijkomend aan deze doelstellingen wordt vast gesteld dat het herbouwen van het complex Drogen fungeert als katalysator en hefboom kan dienen voor de realisatie van 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 synergiën worden wederzijdse doelstellingen versterkt. Het gaat hier onder meer over het verbeteren van de verkeersleefbaarheid van de dorpskernen en clusters, het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare gebieden en het beperken van bijkomend ruimtebeslag.

De afwikkeling verkeer N466 door Baarle is niet opgenomen als doelstelling GRUP. Spoort dit met beleid inzake Duurzame Ontwikkeling?

- De algemene plandoelstelling, met name uitvoering geven aan het RSV, behelst ook de verkeersleefbaarheid van de kernen. Een goede verkeersafwikkeling is een belangrijke randvoorwaarde voor deze leefbaarheid. Daarnaast is er in de specifieke plandoelstellingen voor dit plan opgenomen dat het plan ervoor moet zorgen dat het georganiseerd verkeerssysteem, waarbij ook de aansluiting, ook naar de lokale wegen waaronder de lokale weg (N466- Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), ruimtelijk moet ingepast zijn. Ook is het verhogen van de verkeersleefbaarheid van Baarle in de specifieke doelstellingen opgenomen.
- In de milieueffectenbeoordeling zullen de effecten op de verkeerstroom in de kern van Baarle in beeld gebracht worden.

De doelstellingen van het GRUP moeten sterker focussen op duurzame mobiliteit: bijdragen tot beoogde modal shift, volwaardige afstemming met vervoerregiowerking Gent, rekening houden met multimodale benadering en nieuwe wegcategorisering van decreet basisbereikbaarheid. Het GRUP is onvoldoende onderbouwd vanuit een geïntegreerde mobiliteitsvisie op bovenlokaal niveau.

Het proces tot opmaak van het regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio Gent is nog lopende. De doelstellingen uit het regionaal mobiliteitsplan zijn echter al vastgelegd in de visienota gevalideerd door de vervoerregioraad op 28/01/'22.

Veel strategische doelstellingen kunnen (expliciet of impliciet) gerelateerd worden aan de 'modal shift' (de wijziging van de vervoerswijzekeuze). Daarom wordt de modal shift in het regionaal mobiliteitsplan als de belangrijkste operationele doelstelling gezien.

De ambitie in het regionaal mobiliteitsplan is om het auto-aandeel tegen 2030 van 60% naar 50% terug te brengen en het aandeel duurzame modi te verhogen naar 50%. Tegen 2040 is het de ambitie om het auto-aandeel in de vervoerregio verder te laten dalen tot 40% (en dus 60% duurzame modi).

In de geïntegreerde visie van de vervoerregio wordt een MEER- EN -MIDER -AANPAK voorzien. De MEER- EN -MIDER -AANPAK wordt verder vertaald in het MAZENVERHAAL.

Het robuust wegennet voor bovenlokaal verkeer begrenst de mazen. We bundelen het regionaal en interlokaal verkeer op het dragend wegennet. Op deze wegen aanvaarden we doorgaand verkeer.

In de grote mazen creëren we ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, en zetten we in op ontmoeting en beleving.

De doelstellingen van het GRUP corresponderen met bovenstaande visie

De plandoelstelling inzake het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur moet nader worden verduidelijkt. De startnota stelt m.b.t. restruimtes voor deze in te zetten in functie van leefbaarheid en landschappelijke kwaliteit, maar suggereert ook de ontwikkeling van harde bestemmingen.

De startnota stelt dat bij centraal complex de tussenruimtes tussen E40 en N466 in de directe omgeving van het complex een geoptimaliseerde harde bestemming kunnen krijgen. Dit moet beter gedefinieerd worden. Dit is niet opportuun.

- In voorliggende startnota is deze plandoelstelling opgesplitst in twee nevendoelestellingen, met name 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, de kouters, bulken en de Leievallei én het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen. De focus ligt daardoor in hoofdzaak op het vrijwaren en beschermen van bestaande zachte bestemmingen. Er kan echter niet uitgesloten worden dat bij bepaalde inrichtingsalternatieven optimalisaties aan harde bestemmingen, en ook grenscorrecties bij harde bestemmingen aangewezen zijn, net om versnipperde restruimtes te vermijden.

Doelstelling leefbaarheid moet ruimer omschreven worden: niet enkel voor het complex, maar ook voor Booiebos, geplande nieuwe verkavelingen en bouwprojecten.

- Het plangebied van voorliggende startnota focust op het complex Drongen en de ontsluitingsweg naar het bedrijventerrein Drongen I. Het bedrijventerrein Drongen I zit hier niet in vervat; hiervoor zal een afzonderlijk planproces opgestart worden. De geplande nieuwe verkavelingen en bouwprojecten zitten evenmin in het plangebied en maken evenmin deel uit van het planvoornemen.
- In de milieubeoordeling zullen de verschillende leefbaarheidsaspecten onderzocht worden samen met eventuele cumulatieve effecten, van besliste plannen en mogelijks toekomstige plannen, op basis van de beschikbare gegevens.

Gezien de ligging van Drongen en Baarle in buitengebied, is enkel een herschikking van het bestaande saldo aan harde bestemmingen aanvaardbaar om binnen de plancontour geen nieuwe, onbestemde restruimtes te doen ontstaan én op voorwaarde dat dit een verbetering betekent voor de ruimtelijke structuur van het dorp Baarle of een positieve impact op milieu, natuur, landschap en landbouw in deze omgeving teweegbrengt. Dit aspect moet worden toegevoegd bij het ontwerpprincipe 'Geen nieuwe, onbestemde restruimte binnen projectgebied'.

- Er zal bij het ontwerp van een complex onderzocht worden welke bestemming eventueel ontstane restruimtes kunnen krijgen, dit in functie van een efficiënt en zuinig ruimtegebruik. Er wordt in eerste instantie vertrokken van het principe om zo compact mogelijk te ontwerpen en zo weinig mogelijk restruimtes te laten ontstaan. Indien deze restruimtes een harde bestemming zouden krijgen in aansluiting van de omringende bestemmingen, dan worden ze binnen voorliggend planproces gecompenseerd.

3.2 Planningscontext

Een aantal inspraakreacties, opmerkingen en adviezen geven aanvullingen op de planningscontext. Het gaat om:

- **Het mobiliteitsplan Gent**
- **Het Vlaamse luchtbeleidsplan 2030**
- **De conceptnota voor het Provinciaal Beleidsplan Ruimte 'Maak ruimte voor Oost-Vlaanderen 20-50**
- **Vervoersregio Gent**

Voorliggende startnota werd op deze punten aangevuld.

3.3 Compensatie

Een aantal inspraakreacties, opmerkingen en adviezen geven aan de compensatie van de inname groene ruimte in Drongen zelf moet gebeuren en niet door de vergroening van de Syntra-site.

De site Syntra is niet langer opgenomen in het voorliggende plan. Er wordt wel nog steeds gestreefd naar het beperken van het bijkomend ruimtebeslag van het complex zelf maar site Syntra is niet langer opgenomen in functie van een herbestemming naar een zogenaamde zachte bestemming.

3.4 Milieubeoordeling

Algemeen

Het studiegebied voor het MER mag zich niet enkel toespitsen op het plangebied, maar moet ook de effecten van volgende ontwikkelingen integreren: geplande uitbreiding van en bedrijfsontsluiting voor Drongen I via GRUP Booiebos, aansnijden van woonuitbreidingsgebied Noordhout in Baarle, brownfieldconvenant voor de Bostoensite in Drongen en de geplande aanpassingen van de op- en afritten van de R4 ter hoogte van de N466. Er wordt gevraagd om in het MER duidelijker op te lijsten welke (voor de buurt relevante) projecten opgenomen zitten in de referentiesituatie.

In voorliggende startnota is een overzicht opgenomen van:

- alle relevante besliste plannen en projecten die uitgevoerd zullen zijn in het referentiejaar en deel uitmaken van de referentiesituatie,
- alle plannen en projecten die nood in opmaak zijn of na het referentiejaar uitgevoerd worden als ontwikkelingsscenario. (of plannen en projecten die nog niet gerealiseerd zijn in het referentiejaar.

Deze wordt geüpdatet in het MER. Niet alle plannen zijn echter per definitie relevant: er wordt niet altijd een gecumuleerd effect verwacht.

De startnota stelt dat het studiegebied minstens het plangebied omvat, maar ook groter kan zijn. De bepaling van (de grootte van) het studiegebied is essentieel om tot een allesomvattende en exhaustieve beoordeling te komen met betrekking tot de potentiële negatieve effecten van de plannen op de omgeving. Ook voor de vergelijking van de alternatieven en voor de bepaling van eventuele remediërende maatregelen is dit essentieel.

Er is in de startnota verduidelijkt dat het studiegebied bepaald wordt door de reikwijdte van de effecten.

Er moet nagegaan worden of de uitvoering van alternatieven zal leiden tot een grote verandering ten opzichte van de huidige referentiesituatie voor de naburige woonwijken. Er moet tevens worden nagegaan welke de invloed zal zijn tov de referentiesituatie voor de woonwijken gelegen in het oosten en het westen.

Het studiegebied wordt bepaald door de reikwijdte van de effecten. Een aantal effecten die onderzocht zullen worden zijn specifieke van toepassingen op de verschillende woonwijken: ruimtelijke structuur, bereikbaarheid, gebruikskwaliteit van woon- en andere aanwezige functies, leefbaarheids- en gezondheidsaspecten zoals lucht- en geluidimmissies, visuele hinder, ...

Alternatieven die dicht aansluiten bij de huidige situatie, ook het nulalternatief, ook meenemen in het MER onderzoek. Het is best mogelijk dat, mits enkele kleine ingrepen, de momenteel in het plan beoogde doelstellingen kunnen worden behaald met een zeer beperkt extra ruimtebeslag.

Het nulalternatief, de situatie waar er geen ingrepen gebeuren, voldoet niet aan de plandoelstellingen. Dit wordt uitgebreid gemotiveerd in de alternatievennota (bijlage 1 bij de

startnota). Tijdens het verdere uitwerking van het plan zullen verschillende inrichtingsalternatieven, waaronder ook alternatieven met een minimaal aantal ingrepen, verder onderzocht worden. Er zal voor deze alternatieven worden nagegaan of ze redelijk zijn en verder meegenomen zullen worden in het milieueffectenonderzoek (technisch uitvoerbaar, voldoen aan de plandoelstellingen, conform sectorale wetgeving).

Landschap, archeologie en bouwkundige erfgoed

Een aantal inspraakreacties, opmerkingen en adviezen vragen aandacht voor de impact op landschap, onroerend erfgoed en archeologie omwille van het cultuurhistorisch landschap Leiemeersen, bouwkundige elementen, beschermde monumenten en archeologische vindplaatsen.

De impact op het landschappelijk, bouwkundig en archeologische erfgoed zal worden onderzocht.

Er wordt gevraagd om te onderzoeken hoe visuele last geminimaliseerd kan worden: verlichtingspalen, wegverlichting, autolichten, weg en brug.

In het plan – een ruimtelijk uitvoeringsplan – worden gedetailleerde inrichtingselementen enkel opgenomen indien dit noodzakelijke randvoorwaarden zijn. Het betreft niet het vastleggen van een concreet ontwerp met types verlichtingsarmaturen, of de technische uitwerking van brugconstructies. In het MER worden de effecten van het plan onderzocht, en indien er (significante) negatieve effecten zijn zal de deskundige milderende maatregelen onderzoeken als er (significante) negatieve effecten optreden, op niveau van het plan.

Indien uit de disciplines landschap, mens-ruimte, biodiversiteit of mens-gezondheid significante negatieve effecten naar voor komen ivm verlichting en visuele hinder zullen deze op niveau van het plan behandeld worden. Concrete projectuitwerkingen worden bij de projectuitwerking en in het project-MER onderzocht.

De startnota geeft met betrekking tot het studiegebied voor visuele verstoring van het landschap aan dat dit ca. 1 km rondom het plangebied is. Dit volstaat niet: de Keuzemeersen zijn laaggelegen gebieden, het oostelijk alternatief zal 2 tot 5m hoger liggen. Metershoge muren zullen visueel storend zijn in het meersenlandschap.

Het studiegebied wordt aangepast naar de invloedssfeer van het project. Gezien de nevenplandoelstelling, het realiseren van een kwaliteitsvolle omgeving voor Baarle, de kouters, bulken en de Leievallei, zal hieraan specifieke aandacht besteed worden. Dit is ook de reden waarom het oostelijk alternatief niet langer is weerhouden.

Fauna en Flora

Een aantal inspraakreacties, opmerkingen en adviezen wijzen op de waardevolle Keuzemeersen (vegetaties met een verbod op wijziging, hotspot voor aan aantal specifieke maar erg bedreigde of kwetsbare soorten). Er wordt in een aantal reacties gevraagd om algemeen de impact op de biodiversiteit van de fauna en flora te onderzoeken.

Deze aspecten komen aan bod bij de discipline biodiversiteit.

Een aantal inspraakreacties, opmerkingen en adviezen vragen om de impact op VEN-gebied en rode lijstsoorten/zeldzame soorten en populaties te onderzoeken.

Binnen de nieuwe procedure is de plancontour aangepast, waarbij deze zich niet langer in het VEN gebied bevindt maar op enige afstand van het plangebied. Er wordt dan ook geen impact verwacht op het VEN gebied.

Eventuele effecten op rode lijstsoorten, zeldzame soorten en populaties worden onderzocht.

Er wordt gevraagd om aan te tonen dat de bestaande natuur behouden blijft (stand-still-principe).

Het stand still principe is ook op dit plan van toepassing. Het onderzoek naar de effecten op biodiversiteit in het MER zullen aangeven of het planniveau hieraan voldoet.

In een aantal inspraakreacties wordt gevraagd om een eigen gemaakte inventarisatie van planten en diersoorten te gebruiken en de impact van de heraanleg van het autosnelwegcomplex hierop in te schatten.

De aangeleverde informatie is overgemaakt aan de deskundige, die deze zal nagaan en de relevante info zal meenemen in onderzoek.

Er wordt aangegeven dat de impact van versnippering op waardevolle ecotopen moet worden onderzocht.

De effectgroep versnippering zal worden onderzocht in de discipline biodiversiteit.

Er moet worden aangetoond wat de impact en gevaren zijn van microplastics door bandenslijtage op fauna en flora in nabijgelegen natuurgebied.

In het MER wordt de impact van het plan in beeld gebracht, niet de bestaande impact. Gezien de afstand tot het natuurgebied kan aangenomen worden dat de wijzigingen in immissies van micro plastics op het natuurgebied beperkt zullen zijn en geen significante effecten teweeg zullen brengen. Dit betekent geenszins dat er geen bestaande impact kan zijn van dergelijke microplastics op het natuurgebied, maar deze kan dus niet als gevolg van het plan beschouwd worden of als scope van voorliggend onderzoek.

Vraag om bij gebruik van met beplanting begroeide geluidsschermen als milderende maatregel rekening te houden met de positieve eigenschappen op gebied van fauna en flora. De beplante geluidsschermen creëren immers een lokaal ecologisch systeem, wat niet het geval is met klassieke geluidsschermen.

Indien er (significante) negatieve effecten optreden, kan de deskundige geluid milderende maatregelen formuleren. De suggestie om hierbij te denken aan begroeide geluidsschermen wordt aan de deskundige overgemaakt.

Water

Er wordt aangegeven dat elke ingreep die de buffercapaciteit zou inperken, negatief zal uitdraaien.

De impact op oppervlaktewaterkwantiteit zal worden onderzocht in het MER, waarbij bijzondere aandacht geschonken wordt aan voldoende infiltratieoppervlakte en buffervolume. In het kader van de milieubeoordeling wordt ook een watertoets uitgevoerd.

Er wordt aangegeven dat bemaling uitgesloten moet worden. Er is de vraag naar uitgebreidere studie over de gevolgen voor de waterhuishouding op lange termijn en wijdere omgeving zowel van de bemaling als de impact van het complex op de waterhuishouding en niet alleen voor kwalitatieve aspecten

Er zal in de disciplines grondwater bodem nagegaan worden of er randvoorwaarden opgelegd moeten worden inzake bemaling. In deze fase kan er nog geen uitspraak gedaan worden over te hanteren uitvoeringsmethodieken en mate waarin er bemaling nodig is, dit kan dus op een kwalitatieve wijze.

Eventueel effecten na de aanleg op de (grond)waterhuishouding zullen eveneens op een kwalitatieve manier in beschouwing genomen worden.

Er wordt gevraagd om vervuiling van oppervlakte- en waterafvoer volwaardig te onderzoeken.

De planingrepen hebben geen effect op eventuele vervuilingen op het oppervlaktewater. De reeds bestaande risico's, met name accidentele vervuiling afkomstig van ongevallen, blijft aanwezig. De ontwerputwerking van de wegnis zal hiervoor aan de nodige veiligheidsnormen moeten voldoen.

Er moet onderzocht worden wat de MER effecten zijn van dergelijk grote afgravingen en grondverzet vlakbij de Leie en tegenover en naast beschermd natuurgebied.

Er zal in de disciplines bodem, grondwater en oppervlaktewater nagegaan worden of er effecten zijn ten gevolge van afgravingen. Indien verdroging of vernatting wordt verwacht, zal in de discipline biodiversiteit afgetoetst worden of dit impact heeft op natuurwaardes (ruimer dan enkel de beschermde natuurwaardes).

Er moet gedetailleerd berekend worden hoe groot het effectief overstromingsgevoelig gebied is. Er moet onderzocht worden of de finale grootte van het effectief overstromingsgevoelig gebied kan gecompenseerd worden op de locatie tussen Leie en Goedingestraat. Er moet bijkomend onderzocht worden wat de MER effecten zijn van de nieuw berekende grotere compensatie die zal leiden tot een veel grotere afgraving en grondverzet vlakbij de Leie en tegenover een naast beschermd natuurgebied.

- Er zal in het MER berekend worden of en welke oppervlaktes en volumes overstromingsgevoelig gebied ingenomen worden. Daarbij zal gebruik gemaakt worden van de meest actuele bronnen, de pluviale en fluviale overstromingskaarten van de VMM.
- Ruimte voor compensaties wordt in de onmiddellijke omgeving gezocht van de inname van het overstromingsgevoelig gebied. Eventuele innames voor de weerhouden locatie betreffen kleine oppervlaktes fluviale overstromingsgebieden. De voorgestelde locatie ligt aan de overzijde van de Leie, en heeft geen relatie met de wateroverlast ter hoogte van het plangebied.
- De compensatiezones maken deel uit van het plan, hun effecten worden dus ook onderzocht in het MER. Tijdelijke effecten met betrekking tot de aanleg zijn niet significant: hoe de aanleg exact gaat gebeuren, wordt niet vastgelegd in het plan en is niet van die grootte-orde dat er significante effecten zullen verwacht worden. Bv. aantal transporten voor het afvoeren van grond, de routes en hun emissies kunnen niet bepaald worden, het plan zal hierover nog niets bevatten. Dat gebeurt op projectniveau. Dit is conform de MER-methodiek. Eventuele reliëfwijzigingen zijn echter wel permanent, en zullen besproken worden op planniveau.

Er moet bijkomend onderzocht worden wat de impact is van hemelwater afkomstig van de wegverharding dat in de overstroomde meersen komt in winterperiodes wanneer het grondwater tot aan en boven het maaiveld komt.

De normen voor het bufferen en infiltreren van hemelwater zijn van toepassing. Bijkomend zal de impact van de vertraagde afvoer op de waterhuishouding, zowel van oppervlaktewater als grondwater, worden onderzocht in het MER.

Er moet onderzocht worden hoe de negatieve effecten op de waterkwaliteit van de Leie kan gemilderd worden wanneer het water tot aan en boven het maaiveld staat zoals soms in de winter het geval is.

De effecten op de waterhuishouding, zowel van oppervlaktewater als grondwater, worden onderzocht in het MER.

Er moet uitgebreid onderzocht worden hoe de natuurlijke structuur van de Leie en haar randzones (beken) onaangetast blijft.

De structuurkwaliteit van de waterlopen, de natuurlijke structuur van de oevers, bedding, ... is een specifieke effectgroep. Daar het plangebied op enige afstand gelegen is van de Leie wordt er geen impact verwacht op de structuurkwaliteit van de Leie. Er zijn geen geklasseerd waterlopen in het studiegebied, wel een beperkt aantal grachten, die deels ingebuisd zijn. Eventuele effecten zullen beperkt zijn en positief, aangezien het technisch vademecum van de natuurbouw dient gevolgd te worden. Specifiek onderzoek in het MER is dan ook niet nodig.

De impact van het complex op het grondwater en hittestress moet onderzocht worden.

Er zal in de discipline grondwater nagegaan worden of er permanente effecten zijn na de aanleg, dit op een kwalitatieve manier. Indien er significante effecten verwacht worden inzake bemaling tijdens de aanlegfase zullen deze eveneens beschreven worden. Er kan in deze fase evenwel nog geen uitspraak gedaan worden over de te hanteren uitvoeringsmethodieken en de mate waarin er bemaling nodig is, die wordt dus worst case ingeschat.

De bijkomende oppervlakte verharding zal onderzocht worden in de discipline bodem, en opgenomen in de klimaatreflex als bepalend voor hittestress. Een exacte modulering is op heden echter niet mogelijk: de verhardingstypes en kleuren zijn nog niet gekend en zullen niet worden vastgelegd in voorliggend GRUP. Deze zijn naast de aaneengesloten oppervlakte bepalend voor eventuele wijzigingen in de hittestress.

Er moet uitgebreid onderzocht worden hoe een dergelijk complex impact zal hebben op de grondwaterstroming en op de afbraak van het veengebied.

De impact op de grondwaterstromen zal onderzocht worden.

Er komt geen veengebied voor. Er kwam enkel veengebied voor ter hoogte van de syntra site. Deze site is niet langer opgenomen in het plangebied.

De nodige compensatie voor de inname van overstromingsgevoelig gebied, zorgt, door de nodige afgravingen en de te verwachten overstromingen in deze zone, voor een afname van de bodemgeschiktheid in dit gebied voor landbouw. Dit negatieve effect moet meegenomen worden.

Het effect op de gebruikskwaliteit van landbouw wordt onderzocht in de discipline mens-ruimte.

Er moet uitgebreid onderzocht worden wat de impact is van de tijdelijke bemaling die leidt tot permanente verandering van de grondwaterstand en permanente beïnvloeding van grondwaterstroming en kwel op de biodiversiteit van het beschermd natuurgebied.

Alle permanente effecten op de biodiversiteit worden onderzocht. Deze worden onderbouwd door onderzoeksresultaten uit de discipline water:

- Bemaling: Er zal in de discipline grondwater nagegaan worden of er permanente effecten zijn na de aanleg, dit op een kwalitatieve manier. Indien er significante tijdelijke effecten verwacht worden inzake bemaling tijdens de aanlegfase zullen deze eveneens beschreven worden. Er kan in deze fase evenwel nog geen uitspraak gedaan worden over de te hanteren uitvoeringsmethodieken en de mate waarin er bemaling nodig is, die wordt dus worst case ingeschat.

- De invloed van permanente ondergrondse constructies op de grondwaterstromingen wordt eveneens onderzocht.

De gewijzigde plancontour, waarbij het plangebied op enige afstand komt te liggen van het natuurgebied en niet langer deels in en onmiddellijk grenzend aan het plangebied, maakt echter dat geen effecten worden verwacht op het beschermd natuurgebied. Dit sluit niet uit dat er effecten zijn op niet beschermde natuurgebieden die eveneens in beeld moeten gebracht worden.

Er wordt vastgesteld dat in de startnota voor het complex Drogen is opgenomen dat meersengebied nog maar zelden overstroomt. Dit is fout: het overstroomt jaarlijks.

In de nieuwe startnota worden de meest recente overstromingskaarten opgenomen. Ook wordt er verduidelijkt of het overstromingen van het meersengebied betreffen in het plangebied of buiten het plangebied.

Mens- ruimte

Het plaatsen van grondreflectors of aangepaste, minimale verlichting in de plaats van de normale verlichting moet als milderende maatregel onderzocht worden.

Indien er een negatief effect optreedt door licht op de receptordiscipline biodiversiteit (verstoring) of mens (de gebruikskwaliteit van de functies) kan er door de deskundigen een milderende maatregel voorgesteld worden. Daarbij zal ook rekening gehouden worden met eventueel impacts van de voorgestelde maatregel op bv. veiligheidsaspecten.

Er moet onderzocht worden hoe de visuele overlast van het verkeer verminderd kan worden. Hierbij moet het alternatief van de installatie van een lichtondoorlaatbare afscherming van een aarden wal met bermvegetatie naast de nieuwe weginfrastructuur te worden onderzocht.

Indien er een negatief effect optreedt door licht op de receptordiscipline biodiversiteit (verstoring) of mens (de gebruikskwaliteit van de functies) kan er door de deskundigen een milderende maatregel voorgesteld worden. Daarbij zal ook rekening gehouden worden met eventueel impacts van de voorgestelde maatregel op bv. veiligheidsaspecten.

Een aantal inspraakreacties, opmerkingen en adviezen vragen aandacht voor de impact op landbouw: de ruimtelijke structuur, het ruimtegebruik en de gebruikskwaliteit zullen wijzigen door het plan.

In de discipline mens-ruimte zal de impact op de wisselwerking met de ruimtelijke context en structuur, het ruimtegebruik en de gebruikskwaliteit van de diverse menselijke gebruiksvormen, dus ook van landbouw, onderzocht worden.

Mens - Gezondheid

Er wordt in het plan-MER aandacht gevraagd voor de effecten op volksgezondheid.

De effecten op de gezondheid van de mens zullen onderzocht worden in de milieubeoordeling.

Er wordt aangegeven dat het recht op gezond leefmilieu en Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens worden in de huidige situatie en in het centraal alternatief geschonden door geluidsoverlast, uitstoot fijn stof/roet/Nox. Hierbij wordt het volgende voorgesteld:

- Geluidsoverlast inschatten met meest actuele meetmethodes, uitgebreid meten in plaats (ruimer dan in startnota) en tijd.

- **Er is nood aan maatregelen aan beide zijden van de E40, van Drogen I tot dienstencentrum, combinatie van soorten maatregelen.**
- **Impact van verkeer, ook stilstaand en sluipverkeer, grondig onderzoeken ahv toekomstige blootstellingsmaxima. Nood aan maatregelen om fijn stof/roet/NOx te vermijden.**

De beschrijving van de bestaande toestand in de startnota betreft een eerste screening, met als doel om eventuele significante effecten en de noodzaak tot verder onderzoek te bepalen. In het eigenlijke MER wordt de bestaande toestand en de referentietoestand voor de te onderzoeken effecten nauwkeuriger in beeld gebracht. Er wordt steeds gebruik gemaakt van de recentste versie van het rekenprogramma, waarbij aanpassingen aan de rekenvoorschriften onderdeel van een 'upgrade' van het rekenprogramma zijn. Daarmee wordt verzekerd dat de berekeningen steeds met de meest actuele aanpassingen wordt uitgevoerd. De recente versie: Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012. De gekozen meetpunten worden terug in beschouwing genomen t.a.v. een oordeelkundige keuze van de meetlocaties en meetduur i.f.v. de geactualiseerde toestand en voorliggende planalternatieven..

- Indien er significante negatieve effecten zijn, zal door de deskundigen minimaal naar milderende maatregelen gezocht worden om het hindereffect terug te dringen of te voorkomen.
- In het MER worden in eerste instantie de effecten van het plan, de wijzigingen, beoordeeld: er kan immers niet verwacht worden dat bv een bepaald bedrijf de emissies van een aangrenzend bedrijf moet milderen. In de disciplines lucht en gezondheid wordt bij het scoren evenwel rekening gehouden met de te verwachten luchtkwaliteit in vergelijking met de wettelijke grenswaarden, respectievelijk van de desbetreffende gezondheidsadvieswaarden: de beoordeling van de impact van het plan wordt bijgesteld aan de hand van de totaal te verwachten concentraties (de relatieve impact van het plan kan bvb negatiever beoordeeld worden indien een negatieve impact zich voordoet op een locatie waar de luchtkwaliteit minder goed is).
- Als toetsingskader voor de impact van luchtverontreiniging op gezondheid wordt rekening gehouden met het beoordelingskader van dept. Omgeving en het Richtlijnenkader opgelegd door Team MER.
- Voor de discipline geluid zijn de geluidsparameters voor negatieve effecten dezelfde als deze van d advieswaardes van de WGO. Voor ernstige geluidshinder is dit wel een andere waarde. Deze wordt besproken bij de discipline gezondheid.

Geluid/Lucht

Er moet nagegaan worden of het plan aanleiding geeft tot bijkomende overschrijding van de daggemiddelde en/of uurgemiddelde waarden volgens het beoordelingskader Kaderrichtlijn Lucht (zie advies). Dit kader moet worden toepassen en toegevoegd aan de startnota.

Het aantal overschrijdingen dag- en uurgemiddelde grenswaarden worden bij de modelberekeningen mee berekend en beoordeeld.

Er wordt gevraagd om de stikstofneerslag op het biologisch waardevol gebied thv de Leie (door versnellen en afremmen van het verkeer) te onderzoeken.

In de discipline lucht zullen ook de wijzigingen met betrekking tot stikstofemissies en immisies onderzocht worden. De resultaten van de depositie berekeningen worden door deskundige Biodiversiteit beoordeeld.

In een aantal inspraakreacties, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd naar geluidbuffering aan beide zijden E40. Het MER moet aangeven welke flankerende maatregelen (positie, vorm, uitzicht) op welke plaats meest geschikt zijn.

Indien er significante negatieve effecten zijn, zal door de deskundigen minimaal naar milderende maatregelen gezocht worden. Dit kunnen geluidschermen zijn, maar ook types wegverharding, snelheid... In een plan wordt er echter geen exacte weginrichting vastgelegd, dit gebeurt op projectniveau. Het ontwerp van deze schermen, met de exacte vorm, inplanting, uitzicht,... is geen onderdeel van het MER of het GRUP, wel van de projectuitwerking op projectniveau. Op dat ogenblik zal ook duidelijk zijn wat de exacte weginrichting is en kan er maximaal afgestemd worden met de bron van het geluid.

Er wordt in een aantal inspraakreacties, opmerkingen en adviezen gesteld dat voor geluid ook de te verwachten toename N466, de nieuwe spoorlijn, toename van het verkeer op de R4 moeten worden bestudeerd. Niet enkel nabij de autosnelweg maar tot Drongen dorp en Drongen Luchteren.

Indien uit de verkeersmoderingen blijkt dat door het plan ook in Drongen dorp en Luchteren significante wijzigingen optreden, zullen ook de effecten met betrekking tot verkeersgeluid onderzocht worden. Daarbij vormen de aangehaalde projecten onderdeel van de referentiesituatie.

Er wordt in een aantal inspraakreacties, opmerkingen en adviezen gevraagd om voldoende rekening te houden met verkeerspieken en om onderzoek te voeren naar het geluid op verdere afstand gezien weinig geluid ook aanleiding kan geven tot overlast (bv. 's nachts). Er wordt het vermoeden geuit dat geluidswanden de beste oplossing zijn voor de omgeving meer dan de locatie van het complex (zonder geluidswanden).

- Piekgeluidsniveaus worden bekomen voor tijdsintervallen met verhoogde verkeersintensiteiten t.o.v. de gemiddelde verkeersintensiteit = spitsuren.
- Er wordt ook onderzocht wat de geluidsbelasting 's nachts is. Daarbij worden de vastgelegde geluidsklassen onderzocht en afgetoetst aan de referentiewaarde afgestemd op slaapverstoring.
- Indien er significante negatieve effecten zijn zal door de deskundigen minimaal naar milderende maatregelen gezocht worden. Dit kunnen geluidschermen zijn, maar ook types wegverharding, snelheid...

Er wordt aangegeven dat wat betreft de luchtvervuiling er rekening zal moeten worden gehouden met de verwachte verbetering van de luchtkwaliteit op middellange termijn gezien de maatregelen in kader van de klimaatproblematiek (elektrificatie, waterstof,...).

Er wordt bij de beoordelingen rekening gehouden met het beslist beleid dat in voege zal zijn in het referentiejaar. Dit beslist beleid zit "vertaald" in de achtergrondconcentraties zoals deze in de berekeningenmodellen luchtkwaliteit vervat zitten. Indien er voldoende duidelijkheid is over maatregelen en verdere regelgeving in de verdere toekomst, zal dit als een ontwikkelingsscenario kwalitatief besproken worden.

Met betrekking tot potentiële geluidshinder wordt geen afdoende indicatie gegeven van het studiegebied. De scope moet ruim genoeg zijn, rekening houdende met de omliggende woonkernen waaronder de Moortelputstraat. Een succesvol project zal resulteren in meer en sneller verkeer met meer geluidsoverlast als gevolg.

Het studiegebied wordt bepaald door de reikwijdte van het effect. Deze kan nog niet eenduidig worden vastgesteld in de startnota, maar zal tijdens het onderzoek worden fijngesteld op basis van enerzijds de significante wijzigingen in het verkeersmodel, gerelateerd aan significante wijzigingen in akoestische emissie, anderzijds door de resultaten van het geluidsmodel.

Op de referentiesituatie zijn geluidsweringen aangebracht. Als verbeterde oplossing wordt voorgesteld dat een geluidwering dient te worden voorzien onder de vorm van een aarden wal of een eco-wall naast de nieuwe weginfrastructuur en langs de volledige E40 te Baarle.

Indien er significante negatieve effecten zijn, zal door de deskundige minimaal naar milderende maatregelen gezocht worden. Dit kunnen geluidschermen zijn, maar ook types wegverharding, snelheid...

De impact van fijn stof en roet op de omgeving kan het beste getemperd worden via een voldoende hoge aarden talud of bio-wall (groenscherm). Coniferenbeplanting biedt in de literatuur de beste captatie voor fijn stof.

Indien er significante negatieve effecten zijn, zal door de deskundige minimaal naar milderende maatregelen gezocht worden. Dit kunnen groenschermen zijn. Daarbij zal ook afgewogen worden of de maatregelen ook andere (positieve) effecten teweegbrengen zoals biodiversiteit.

Op de referentiesituatie zijn geluidsweringen aangebracht. Als verbeterde oplossing stellen wij voor dat het wegdek wordt uitgevoerd in geluidsarme verharding (fluisterasfalt). Er moet een snelheidsbeperking van 50km/u worden opgelegd over het ganse oprit en afrit tracé komende van de E40. De geluidsoverdracht moet worden geblokkeerd door een aarden wal of een eco-wall (groenscherm) of minimum door geluidsschermen.

Indien er significante negatieve effecten zijn zal door de deskundige minimaal naar milderende maatregelen gezocht worden. Een snelheidsbegrenzing tot 50km/u beantwoordt echter niet aan de plandoelstellingen inzake de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering/weginrichting. Hierbij wordt het principe gehanteerd dat snelheden gradueel afgebouwd worden, afgestemd om het onderliggende wegennet.

Gezien de aanwezigheid van scholen en een WZC wordt een snelheidsvermindering naar 90 km per uur voor wagens en 70 km per uur voor vrachtwagens thv het gehele plangebied voorgesteld, aangezien dit een aanzienlijke impact heeft op de uitstoot van fijn stof.

Indien er significante negatieve effecten zijn, zal door de deskundige minimaal naar milderende maatregelen gezocht worden.

Vraag om de effecten van de snelheidsverlaging mee te onderzoeken. Bovendien wordt er gevraagd om, gezien het beperkt aantal meetpunten wat betreft geluidsbelasting en de momenteel voorgestelde ontoereikende theoretische benadering van de te verwachte geluidseffecten, om de meer gesofisticeerde methodieken en simulaties toe te passen bij het onderzoek naar de geluidseffecten van het planvoornemen, om zodoende tot een meer correcte beoordeling van de te verwachten geluidseffecten te kunnen komen. Er wordt gevraagd expliciet om te onderzoeken welke piekgeluiden door het verkeer gegenereerd zal worden, en wat hiervan de effecten zijn op de omwonenden, alsook om de mogelijke milderende maatregelen aan te passen aan de te verwachten maximale piekgeluiden.

De rijsnelheid maakt op zich geen deel uit van het plan: deze wordt niet vastgelegd in een GRUP, maar in een politieverordening. Wel wordt het ontwerp van de weg gemaakt in functie van de

maximale snelheid die kan toegelaten worden. Indien er significante negatieve effecten zijn, zal door de deskundige minimaal naar milderende maatregelen gezocht worden.

De studie naar de geluidseffecten wordt uitgevoerd conform de richtlijnenboeken.

Piekgeluiden worden niet enkel bepaald door het type voertuig, maar zijn sterk afhankelijk van de uitvoeringswijze, het rijgedrag, de karakteristiek van de geluidsdemper (uitlaatgassen), enz. In de geluidsnormen wordt enkel het equivalent geluidsniveau als beoordelingsgetal gebruikt. De geluidsberekening geeft wel de mogelijkheid om een correctieterm toe te passen voor de verhoogde geluidsemissie bij het optrekken in verband met eventuele verkeerslichten geregelde kruispunten of eventuele obstakels in de weg die de gemiddelde snelheid sterk verlagen.

De huidige inzichten en stand der techniek moet worden gehanteerd voor het berekenen van de geluidsbelasting. Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaï 2002 is verouderd en meermaals aangepast. Het voorgestelde beslissingskader is ontoereikend en te weinig differentiërend om tot een correcte afweging van de verschillende planalternatieven te komen. We vragen om de beoordelingsmethodiek rond geluid grondig aan te passen.

Er wordt steeds gebruik gemaakt van de recentste versie van het rekenprogramma, waarbij aanpassingen aan de rekenvoorschriften onderdeel van een 'upgrade' van het rekenprogramma zijn. Daarmee wordt verzekerd dat de berekeningen steeds met de meest actuele aanpassingen wordt uitgevoerd. De recente versie: Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012.

Bij het berekenen van de geluid kan geen rekening worden gehouden met de Europese en (de aangekondigde toekomstige Vlaamse regelgeving) rond geluidsarme banden voor vrachtwagens.

De emissie-term in de het Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaï 2012 heeft in zijn bepalingwijze geen factor voorzien om geluidsreducties van verlaagd rolgeluid als gevolg van een specifieke profilering van de band in rekening te brengen.

De huidige Europese Unie heeft reeds een bandenrichtlijn waarin geluidsemissienormen voor bandengeluid vastgelegd worden.

De Europese Unie legde in de verordening 661/2009 strengere eisen op in verband met de maximale geluidproductie van autobanden. Uiterlijk 2016 moeten alle nieuwe banden daaraan voldoen. De FOD Mobiliteit en Vervoer is verantwoordelijk voor de invoering van deze verordening. Vanaf november 2012 is er een nieuwe verordening van kracht (verordening 1222/2009) voor de etikettering van autobanden (bandenlabel) die onder andere de geluidsemissie van de banden aangeeft.

Het verplicht gebruik van stille(re) banden is echter nog niet verplicht.

De twee meetpunten in de aanvullende geluidsmetingen van beperkte meetduur (10 min. tijdens de dagperiode) O1+ & O3/2 (geïsoleerde boerderij op korte afstand tot een nieuw wegsegment van het op- en afrittencomplex onder uitvoeringsscenario's O1+ & O3) en het meetpunt O1+ & O3/4 (geïsoleerde boerderij op korte afstand tot een nieuw wegsegment van het op- en afrittencomplex onder uitvoeringsscenario's O1+ & O3) moeten geüpgraded worden van ambulante naar discreet meetpunt omdat ze in de onmiddellijke omgeving van het complex liggen.

De gekozen meetpunten worden terug in beschouwing genomen t.a.v. een oordeelkundige keuze van de meetlocaties en meetduur i.f.v. de geactualiseerde toestand en voorliggende planalternatieven.

De verwachte evolutie van het omgevingsgeluid moet uitgebreid onderzocht worden. Er is immers een sterke toename van verkeer te verwachten op het op en afrittencomplex. Hiervoor dient via discrete rekenpunten of via een verschilkaart het verschil aangetoond te worden, met en zonder de geplande situatie en de toekomstige evolutieve situatie.

De evolutie van het geluid zal voornamelijk beïnvloed worden door het verkeersgeluid. Deze verwachte evoluties maken deel uit van het verkeersmodel van de referentiesituatie, en bijgevolg ook van het geluidsmodel dat erop gebaseerd is.

Er wordt de vraag gesteld om bij de bepaling van de impact van geluidschermen rekening te houden met de reflectie-effecten op achtergelegen en tegenovergelegen woningen en op hogere gevelhoogtes bij aangelegen woningen.

In het rekenmodel worden de omliggende gebouwen in 3D-gesimuleerd. De rekenmethodiek houdt rekening met de effecten van geluidsreflecties tegen gebouwen of andere verticale objecten.

Er wordt gevraagd om te voldoen aan de richtwaarden van WHO, namelijk 53 dB (Lden) en 45 dB (Lnight). De referentiewaarden voorgesteld in de startnota zijn te hoog waardoor mogelijke negatieve gezondheidseffecten op de mens te laag worden ingeschat. Bovendien is er de vraag om rekening te houden met door het verkeer gegenereerde piekgeluiden.

In de discipline geluid wordt er rekening gehouden met de referentiewaarden opgenomen in het mer-richtlijnenboek van de discipline geluid. De referentiewaarden zijn gericht op het voorkomen van ernstige geluidshinder door wegverkeer. In de discipline gezondheid gebeurt een aftoetsing aan de advieswaarden van de WGO. De advieswaarden behandelen het risico op optreden van negatieve gezondheidseffecten als gevolg van de geluidsblootstelling aan wegverkeersgeluid.

Er dient nagegaan of de geplande meetpunten voldoende zijn om de geluidsbelasting in beeld te brengen, indien dit niet het geval is, dienen bijkomende meetpunten toegevoegd te worden of kunnen meetpunten verschoven worden.

De gekozen meetpunten worden terug in beschouwing genomen t.a.v. een oordeelkundige keuze van de meetlocaties i.f.v. de geactualiseerde toestand en voorliggende planalternatieven.

Bij de geluidsmetingen moet het geluid onderzocht worden tijdens voldoende lange meetperiodes en de verschillen tussen week en weekend worden opgemeten, zowel overdag als 's nacht, tijdens spitsuren en minder drukke verkeersmomenten en moeten alle windrichtingen in aanmerking genomen worden én variërende windsnelheden. Vraag om te onderzoeken welke piekgeluiden door het verkeer gegenereerd zal worden, en wat hiervan de effecten zijn op de omwonenden, alsook om de mogelijke milderende maatregelen aan te passen aan de te verwachten maximale piekgeluiden

De langlopende geluidsmetingen worden uitgevoerd over meerdere dagen, inclusief weekenddagen. Tijdens de metingen wordt de uurlijkse meetwaarde bepaald voor elk uur van het etmaal, meerdere opeenvolgend dagen. Daarbij worden de weerswaarnemingen gekoppeld aan de meetwaarde.

Weerhoudbare meetdata volgens de Vlarem II meetvoorschriften (t.a.v. neerslag en gemiddelde windsnelheid) worden geanalyseerd zowel met als zonder windafhankelijke middeling.

Piekgeluiden worden bepaald met de daarvoor bestemde statistische parameters.

Er wordt gevraagd om het studiegebied uit te breiden tot het ganse natuurgebied cfr de bepaling van het studiegebied uit het richtlijnenboek discipline geluid en trillingen besteknummer

LNE:AMNEB/MER/2008.10.28 onder punt 8.3.6.1. Er moet onderzocht worden wat de geluidseffecten zijn op het natuurgebied Keuzemeersen en meer bepaalde elementen inzake vogelrichtlijngebied en habitatgebied.

Het aangepaste plangebied, waarbij een oostelijke ligging van een complex niet langer weerhouden is, bevindt zich op enige afstand van het natuurgebied. Er worden geen gewijzigde verkeersstromen verwacht in de omgeving van het natuurgebied.

Het is aan te bevelen om rekening te houden met de afnemende geluidsreducerende eigenschappen van ZOA (Zeer Open Asphalt, een vaak toegepaste milderende maatregel) gedurende de levensduur.

Indien er significante negatieve effecten zijn, zal door de deskundige minimaal naar milderende maatregelen gezocht worden.

Er wordt volgende milderende maatregel voorgesteld: geluidsscherm opgebouwd met betonnen constructie-elementen die zijn gevuld met een substraat (aarde) en zijn begroeid met planten ii) een begroeid geluidsscherm type greenbelt (groenscherm) iii) een voldoende hoge aarden talud met coniferenbeplanting . Deze 3 types begroeide geluidsschermen dienen daarenboven telkens worden geflankeerd door een bomerij die als windvang fungeren waardoor het efficiëntieverlies van klassieke geluidsschermen wordt tegengegaan.

Indien er significante negatieve effecten zijn, zal door de deskundige minimaal naar milderende maatregelen gezocht worden. Er wordt akte genomen van deze suggestie.

Er wordt gevraagd om te bestuderen wat de impact is van de toename van NO; NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} concentraties op de omwonenden en op de fauna en flora.

Deze effecten worden onderzocht in de discipline lucht. De impact ervan op de mens wordt verder in beeld gebracht in de discipline mens-gezondheid, op fauna en flora in de discipline biodiversiteit.

Ten einde de ontwikkeling van kinderen niet te hypothekeren, wordt er verzocht na te gaan of er voldoende milderende maatregelen genomen worden om de impact van fijn stof en roet te temperen. Er dient nagegaan worden of een greenbelt (groenscherm) of een voldoende hoge aarden talud met coniferenbeplanting als milderende maatregel tot de beste bescherming leidt.

Indien er significante negatieve effecten zijn, zal door de deskundige minimaal naar milderende maatregelen gezocht worden. Er wordt akte genomen van deze suggestie.

Er wordt gevraagd om in alle lopende dossiers 2015 als referentiejaar nemen voor de luchtkwaliteitsmodellering

Het referentiejaar dat gehanteerd wordt is 2030. Het meest actuele verkeersmodel is dat van 2030. Daarnaast zijn er ten aanzien van 2015 reeds verschillende evoluties in het wagenpark, die leiden tot een andere uitstoot. Een vergelijking met 2015 is dan ook niet correct.

De nieuwe wetgeving omschrijft vier concrete maatregelen voor het voorkomen van stofemissies die afkomstig zijn van breekwerken, zandstralen, polijsten, slijpen, boren, frezen, zagen en slopen. Minimaal één van deze vier maatregelen moet genomen worden.

De aangehaalde maatregelen hebben betrekking op aanlegwerkzaamheden. Deze aanlegwerkzaamheden zijn nog niet gekend. Deze worden ook niet opgenomen in een RUP, tenzij het noodzakelijke randvoorwaarden zijn. De exacte uitvoeringsmethodes en werffasering, te

gebruiken materieel, ... worden pas vastgelegd bij de verdere projectuitvoering en onderzocht in het project-MER.

Het is een goed idee om de plaatsing van geluidsschermen langs de E40 bij gelijk welk alternatief door te trekken tot aan Sint-Denijs-Westrem.

Er wordt akte genomen van deze suggestie. Indien er significante negatieve effecten zijn, zal door de deskundige minimaal naar milderende maatregelen gezocht worden.

De laatste jaren nam de geluidshinder van de E40 enorm toe. Er is de vraag om geluidswerende infrastructuur te plaatsen niet enkel op het complex maar ook aan de Baarleveldstraat vanaf het nieuwe complex tot aan de Kloosterstraat. Bijkomend wordt gevraagd om het bermenlandschap in combinatie met een geluidsscherm verder door te trekken dan voorgesteld, zowel op 'de voorgestelde bocht rond de bedrijventerreinen (voormalig O'Cool)' in het centraal complex, als de E40 in westelijke richting. Liefst in combinatie met bomen die het zicht op de geluidsschermen ontnemen. Dit om het geluid en visuele hinder te verminderen voor de gezinnen in de Raapstraat, Baarleveldstraat, Wijkbosstraat, Nevelseheerweg, Halewijnkouter, Halewijnstraat, Varendriesstraat en Sint Gerolfstraat.

Er wordt akte genomen van deze suggestie. Indien er significante negatieve effecten zijn, zal door de deskundige minimaal naar milderende maatregelen gezocht worden.

Er wordt meer groene buffers en absorberende geluidsschermen gevraagd zowel ten Noorden (Baarleveld) als ten Zuiden (Baarledorp) over de gehele lengte van de autostrade. Vraag om hoge groene geluidsschermen te plaatsen aan beide zijden van de E40 over de volledige lengte van Baarle, dus van Moorstraatbrug tot aan de Goedingebrug, dit zowel op als naast de bermen die worden voorzien in het project. We vragen de effecten van deze voorgestelde milderende maatregel grondig te onderzoeken.

Er wordt akte genomen van deze suggestie. Indien er significante negatieve effecten zijn, zal door de deskundige minimaal naar milderende maatregelen gezocht worden. Eventuele effecten van de milderende maatregelen zullen eveneens worden onderzocht.

Nood aan drastische verlaging van de geluidshinder door verkeer op de E40 in de richting van de bewoonde gebieden: de geluidshinder over de Leie in de richting van de Baarle-Frankrijkstraat in Sint-Martens-Latem.

Er wordt akte genomen van deze suggestie. Indien er significante negatieve effecten zijn, zal door de deskundige minimaal naar milderende maatregelen gezocht worden.

Mens-Ruimte

Het schrappen van de Ernest Solvynsbrug versterkt de barrièrevorming van de E40. Dit is nefast voor de leefbaarheid en de ruimtelijke schikking van de woonzones die langs weersijden van de E40 liggen.

Het schrappen van de Ernest Solvynsbrug was enkel noodzakelijk bij de realisatie van het oostelijk complex. Dit locatie-alternatief is niet langer weerhouden (zie startnota en bijlage 1 bij de startnota). De Solvynsbrug blijft in voorliggende startnota een belangrijke verbinding over de E40 en blijft behouden. De saneringswerken die op dit moment worden uitgevoerd zullen de levensduur van de brug verlengen. De brug zal op een bepaald moment echter vervangen moeten worden met een nieuwe, op dezelfde locatie, waarbij op de E40 ook pechstroken kunnen voorzien worden.

De impact op het recreatiegebied Keuzemeersen en op de naburige horecabedrijven moet onderzocht worden.

De Keuzemeersen zijn een natuurgebied met laag-intensief recreatief medegebruik. Eventuele effecten op recreatie, recreatief medegebruik en horeca worden onderzocht bij de effectgroep ruimtegebruik en gebruikskwaliteit.

3.5 Mobiliteit

Er wordt gevraagd om te onderzoeken of een verlaging van het snelheidsregime op de E40 significante effecten inhoudt, die het opnemen ervan als een flankerende maatregel van het GRUP kunnen verantwoorden.

De hoofdwegen worden uitgevoerd als autosnelwegen met ontwerp-standaarden op Europees niveau. De ontwerp-snelheid dient hoger dan 100km/u te zijn en de kans op files voor het lange afstandsverkeer dient kleiner dan 5% te zijn. Die hoofdwegen, welke tevens zijn aangewezen als hoofdtransportas, mogen een filekans hebben voor het vrachtverkeer van maximaal 2%.

Tijdens het onderzoek in het kader van de opmaak van de Plan MER/GRUP zullen, waar nodig, remediërende maatregelen die de impact van de nieuwe infrastructuur op de omgeving dient te beperken, opgesteld worden.

Er wordt in een aantal inspraakreacties, opmerkingen en adviezen aangegeven om te kiezen voor een specifieke modal shift actie door in Gent de binnenvaart te integreren als intermodaal transportsegment en het transport over de weg drastisch te verminderen. Schipdonkkanaal en Ringvaart zijn onderbenut. Samen met het vervoer over het spoor waar in Drongen ook al extra ruimte wordt voor voorzien (nl. 3de en 4de spoorlijn (Gent-Oostende)) moet dit een meer moderne aanpak zijn en een evenwichtigere modal split opleveren.

Als reactie op deze vragen verwijzen we naar de Visienota, van de Vervoerregio Gent , goedgekeurd op 28/01/2022. Dit document bevat de visie op gewenste mobiliteit in 2030 binnen de vervoerregio en zet de strategische lijnen uit die de basis vormen voor het uitwerken van de mobiliteitsnetwerken.

Onder punt 7.5 LOGISTIEK EN VRACHT: EFFICIËNTE LOGISTIEK MET MINIMALE IMPACT

(https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1653400701/20220211_visienota_2.0_screen_z66f2b.pdf)

Er moet onderzocht worden hoe het residentiële verkeer en het werfverkeer zullen gescheiden worden. Er moet ook onderzocht worden wat de milieueffecten van het werfverkeer zijn op de unieke fauna en flora in en rondom het natuurgebied Keuzemeersen.

Bij het ontwerp van het nieuwe complex wordt o.a. een autonome ontsluiting van het bedrijventerrein Drongen I nagestreefd, waardoor het economisch verkeer zal volledig gescheiden worden van het lokaalverkeer.

De oversteekplaats in de Baarledorpstraat ter hoogte van het scholencomplex is vandaag een gevaarlijke oversteekplaats waar auto's en vrachtwagens frequent het rode licht negeren. Bij de

herinrichting van het autosnelwegcomplex moeten maatregelen genomen zodat dit vermeden wordt, door bv bij snelheidsovertreding het verkeerslicht op rood te laten springen.

Naast het project voor de herinrichting van het complex Drongen op de E40 (dat wordt vertaald in voorliggende GRUP) wordt ook een project voor de herinrichting van de Doortocht Baarle voorzien. De doortocht behoort niet tot de scope van voorliggend GRUP. Beide projecten zullen op elkaar afgestemd worden. In het doortochtproject zal aandacht besteed worden aan de verkeersveiligheid en de leefbaarheid conform de STOP-principe in de Baarledorpstraat.

Er moet meer rekening gehouden worden met de bestaande fietsknooppuntroutes.

Naast het ontwerpen van veilige en functionele weginfrastructuur die de huidige problemen op het complex Drongen moet oplossen, zullen ook nieuwe fietspaden en fietsinfrastructuur (fietsstunnels en/of fietsbruggen) ontworpen worden.

Rekening houden met het sluipverkeer dat komt van Deinze en via Noorhoudstraat en Moerstraat de industriezone bereikt, naast het sluipverkeer en vrachtverkeer via de Kloosterstraat. Deze verkeersstromen dienen mede in kaart te worden gebracht om tot een correcte inschatting te kunnen komen voor het industrieverkeer.

Bij het ontwerp van het nieuwe complex wordt o.a. een autonome ontsluiting van het bedrijventerrein Drongen I nagestreefd, waardoor het economisch verkeer zal volledig gescheiden worden van het lokaalverkeer.

Er wordt gevraagd om het vrachtverkeer van en naar industrieterrein gedetailleerder in kaart brengen en te onderzoeken en rekening te houden met verkeerstoename na capaciteitsuitbreiding Nuscience.

Bij het ontwerp van het nieuwe complex wordt o.a. een autonome ontsluiting van het bedrijventerrein Drongen I nagestreefd, waardoor het economisch en lokaalverkeer zullen gescheiden worden van elkaar

Halewijnstationstraat, Luchterenstraat en Gavergrachtstraat kreunen onder het vele en vooral ook zware verkeer, afkomstig (uit de richting) van het complex Drongen en het industriepark. Dit sluipverkeer zorgt voor onveilige situaties, geluidsoverlast en trillingen. Worden er maatregelen genomen om dit verkeer via hoofdwegen te laten verlopen en niet via lokale wegen?

Bij het ontwerp van het nieuwe complex wordt o.a. een autonome ontsluiting van het bedrijventerrein Drongen I nagestreefd, waardoor het economisch en lokaalverkeer zullen gescheiden worden van elkaar. De autonome ontsluiting van het bedrijventerrein Drongen I betekent indirect een ontlasting voor het onderliggende wegennet die bedoeld is enkel voor lokaalverkeer.

Er wordt gevraagd naar een meer globale en coherente visie en aanpak op mobiliteit en inpassing complex. Tijdsfactor ontbreekt in dit plan: er is geen visie hoe het verkeer moet evolueren in de tijd en hoe dit plan daar een onderdeel van is.

Een coherente visie over de mobiliteit in de omgeving wordt uitgewerkt door de Vervoerregio Gent, waar o.a. een Regionaal Mobiliteitsplan zal uitgewerkt worden. Dit complex wordt in deze regionale mobiliteitsvisie en functioneren meegenomen. De samenhang wordt bewaakt via het planteam.

De plannen hebben geen aandacht voor de trage wegen gelegen in het gebied ten Noorden van de autostrade.

Bij het ontwerpen van het nieuwe complex zal het STOP-principe toegepast worden, waarbij de prioriteit eerst naar Stappen, dan Trappen (fiets), vervolgens Openbaar vervoer en dan pas naar Personenwagens gaat. Er zal in het verdere onderzoek rekening gehouden worden met trage wegen.

De plannen zijn te veel gericht op vlotte doorstroom van het verkeer en houden te weinig rekening met toegankelijkheid en veiligheid voor andere weggebruikers, voor mobiele en mindermobiele voetgangers en fietsers. In de dichte nabijheid van woongebieden moet verkeersleefbaarheid en toegankelijkheid de prioriteit krijgen.

Een vlotte en veilige verkeer op de autosnelweg en op het complex zelf (op en afritten) is opgenomen als een plandoelstelling. Tegelijkertijd zal de aandacht van de ontwerpers gericht worden op de Stappers en de Trappers.

De samenhang tussen de verschillende ruimtelijke planprocessen (Oosterweel, R4-West en Oost) moet duidelijker in kaart worden gebracht. Prognoses en verkeersgegevens moeten afgestemd worden.

Het doel van voorliggend GRUP is om een compact op- afrittencomplex te realiseren dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast. De samenhang tussen de verschillende ruimtelijke planprocessen is een evidentie. Een afstemming op niveau Oost-Vlaanderen en/of Vlaanderen is in het kader van de Vervoerregiowerking voorzien. Daarom is deze afstemming voorzien in het planproces voor het opmaak van het GRUP, en dit door de samenstelling van het planteam.

Aansturen van de GPS toestellen. Er werd gesteld dat de N466 niet aangeduid staat als hoofdvrachtroute. Gezien het aantal vrachtwagens die deze weg nog steeds gebruiken, is het zeker belangrijk dat deze informatie naar de applicaties zoals WAZE en Google Maps (maar ook de andere en nieuwe) gestuurd wordt om het vrachtverkeer via de Pégoudlaan naar de E40 te laten rijden.

Het aansturen van GPS-toestellen valt niet onder de scope van voorliggend planinitiatief.

Meer aandacht nodig voor zwakke weggebruiker: verkeersveiligheid, minder luchtvervuiling, minder lawaai

Het verhogen van de verkeersveiligheid en – leefbaarheid werd als plandoelstelling geformuleerd in voorliggende startnota. Dit zijn uitgangspunten waarvan in het planproces wordt vertrokken.

Geen uitbreiding wegennet, geen vrachtverkeer aantrekken. Snelheidsbeperking voor vrachtverkeer tot 50km/uur. Geen vrachtroute door Drongen.

De snelheidsregime (voor de vrachtwagens) op de gewestweg zal binnen en buiten de bebouwde kom op een eenduidig manier zoals in gans Vlaanderen bepaald worden

Centraal complex: verkeer zal bijna verdubbelen na sluiting Brouwerijstraat. Brouwerijstraat wordt nu al gebruikt om files aan de lichten Deinsesteenweg/E40 te omzeilen. Er zal zwaar sluipverkeer

ontstaan in de wijk. Bovendien zullen ook de achterliggende wijken de Moortelputstraat gebruiken om westelijk een uitweg te zoeken.

Bij de herinrichting van het complex zal rekening gehouden worden met de bovenvermelde aandachtspunt. Het voorkomen van sluipverkeer in de (woon) wijk is opgenomen in de plandoelstellingen.

Momenteel lopen in Gent 3 studies: complex Drongen, viaduct Gentbrugge en snelweg tussen Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem. Opsplitsing in verschillende planprocessen verhindert totaalvisie en daardoor zicht op beste oplossing voor mens en milieu. Historische opportuniteit om geheel aan snelwegen door regio Gent te herdenken.

Het gaat formeel over drie verschillende projecten maar de samenhang bijvoorbeeld tussen het project in Drongen en de optimalisatie van de autosnelweg E40 tussen de complexen Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem is een evidentie niet enkel omwille van de geografische ligging maar ook de functie van de aanliggende gewestwegen (N466 - Deinseseesteenweg en de B402- Adolphe Pégoudlaan). Een afstemming op niveau Oost-Vlaanderen en/of Vlaanderen is in het kader van de Vervoerregiowerking voorzien. Daarom is deze afstemming voorzien in het planproces voor het opmaak van het GRUP, en dit door de samenstelling van het planteam.

Studie complex Drongen en te vernieuwen en verbreden brug over de Leie mogen niet gesplitst worden. De brug zal meer impact hebben voor de Leievallei en de natuurgebieden (geluid, verstoring).

Bij de vervanging van de brug over Leie omwille van de naderende einde levensduur zal de impact van deze werken voor de Leievallei onderzocht worden. Het samenvoegen van de twee projecten heeft zin enkel bij een oostelijke of een 'extra' oostelijke locatie voor het nieuwe complex. In zo een geval zal het aantal rijstroken op de brug afhankelijk zijn van de configuratie van het complex. Bij een complex op de centraal locatie is de link minder evident. In voorliggende startnota is gekozen om enkel een centraal complex te onderzoeken.

Door op deze plaats een bottleneck op te heffen, wordt verkeer aangetrokken en zullen op andere plaatsen bottlenecks ontstaan.

Het gaat niet om "een bottleneck op te heffen" maar over een hernieuwing van een oud complex die niet meer veilig is voor het verkeer. Het feit dat door de verouderde configuratie het verkeer vooral tijdens de spitsuren kan niet afgewikkeld worden en dat de aanleiding is voor verkeersongevallen kan en mag niet langer getolereerd worden. Het garanderen van de verkeersveiligheid op de gewestwegen is één van de kerntaken van het Agentschap Wegen en Verkeer.

Het Complex ter hoogte van Baarle druist in tegen Europese verordening trans-Europees vervoersnetwerk (1315/2013) en de inrichtingsvereisten voor een autosnelweg omdat er directe toegang is tot aanliggende percelen.

Hieronder is een passage terug te vinden uit deze Europese verordening: "

*VERORDENING (EU) Nr. 1315/2013 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD
van 11 december 2013"*

betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU

....

3. Wegen van hoge kwaliteit worden speciaal ontworpen en aangelegd als autowegen, autosnelwegen of traditionele strategische wegen, voor verkeer met motorvoertuigen.

a) Een autosnelweg is een weg die speciaal is ontworpen en aangelegd voor verkeer met motorvoertuigen, zonder toegangen tot aanliggende percelen, en die:

i) behalve op bepaalde plaatsen of bepaalde tijden, is voorzien van gescheiden rijbanen voor beide verkeersrichtingen, welke rijbanen van elkaar gescheiden zijn hetzij door een strook die niet voor het verkeer is bestemd, hetzij, bij uitzondering, op een andere wijze;

ii) geen andere weg, spoorweg of trambaan, fietspad of voetpad gelijkvloers kruist; en

iii) specifiek met behulp van speciale verkeerborden als autosnelweg is aangeduid.- “

Er zijn geen percelen die een rechtstreekse toegang hebben tot de autosnelweg E40. Het is niet duidelijk op welk punt voorliggend planinitiatief zou ingaan tegen deze verordening.

Vraag om N466 (tussen E40 en R4) niet aan te duiden als primaire weg II en hoofdvrachtroute. N466 loopt langs woonkernen en moet heringericht worden gericht op verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. Doorgaand vrachtvervoer moet geweerd worden uit Drongen. Met een lokale Deinseseenweg kan het complex veel compacter uitgetekend worden en vermindert het aanzuigeffect.

De N466 werd in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen aangeduid als primaire weg type II. Hierdoor heeft deze weg een verzamelende functie op Vlaams niveau. Deze wegencategorisering kan met voorliggend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan niet worden gewijzigd.

Er moet worden bewaakt dat voor het vrachtverkeer de tonnagebepanking goed wordt nageleefd. Dit strookt momenteel niet met de ervaring en vaststellingen van de lokale bewoners.

Het naleven van tonnagebepankingen kan niet worden gecontroleerd of vastgelegd in een ruimtelijk uitvoeringsplan. Het is aan de handhavende diensten om hiertegen op te treden.

3.6 Overige

Er wordt gevraagd om voor elk alternatief, ook de ingesproken alternatieven die in het verdere proces worden meegenomen, duidelijk aan te geven wat het saldo nieuwe verharding in plus of in min zal zijn ten opzichte van de huidige situatie.

Dit zal in het verdere ontwerpproces en in de verdere stappen van de procedure worden meegenomen.

De startnota vermeldt ‘inrichtingsalternatieven’ die doorheen het ontwerpproces duidelijker vorm zullen krijgen. Er wordt evenwel geen vermelding gemaakt van de verschillende mogelijke exacte locaties/inrichtingen van de aansluiting van de N466 aan het complex. Dit maakt het indienen van een degelijke inspraakreactie, mbt de mogelijke locaties en hun voor- en nadelen, onmogelijk.

De startnota voor het GRUP ‘omgeving complex E40 – N466 Drongen’ gaf op hoofdlijnen aan wat mogelijke locatie-alternatieven (centraal – oost) waren en vermeldde dat in volgende fasen van het onderzoek ook inrichtingsalternatieven aan bod zullen komen. In voorliggende startnota is 1 voorstel

voor het complex opgenomen (centraal). In deze fase kan evenmin inzicht gegeven worden in de effecten van de verschillende mogelijke inrichtingsalternatieven. Deze worden pas in een volgende stap van het onderzoek concreter in beeld gebracht en onderzocht. In voorliggende startnota zijn wel illustratief een aantal mogelijke inrichtingsalternatieven opgesomd. In de alternatievennota die als bijlage 1 bij de startnota is gevoegd, zijn de verschillende ingesproken inrichtingsalternatieven getoetst en is er aangegeven welke in het verdere onderzoek zullen worden meegenomen.