



Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Herinrichting Complex E40 Drongen'

Bijlage 1: Alternatievennota



DEPARTEMENT
OMGEVING



Inhoud

1. Inleiding	4
1.1 Besproken alternatieven	4
1.2 Toetsingskader voor alternatieven	5
2. Weerhouden alternatieven	10
2.1 Centraal alternatief met Hollands complex en noordelijke ontsluitingsweg	10
2.2 Centraal complex en noordelijke ontsluitingsweg: inrichtingsalternatieven en -varianten	13
2.2.1 Centraal complex met rondabout diamond interchange en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerrein	13
2.2.2 Centraal complex met rondabout diamond interchange met turborotondes en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerrein	16
2.2.3 Centraal complex met divergent diamond interchange met turborotondes en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerrein	19
2.2.4 Ingesleufde ontsluitingsweg bedrijventerrein	22
2.2.5 Extra afrit voor industrieterrein komende van de kust	24
2.2.6 Inrichtingsprincipe verkeer zo laag mogelijk houden	26
2.2.7 Tonnagebeperking Drongen dorp	27
2.2.8 Inrichtingsprincipe downsizen N466	30
3. Bestudeerde niet weerhouden alternatieven	32
3.1 Nulalternatieven	32
3.1.1 Nulalternatief	32
3.1.2 Nulplusalternatief weefzones tussen dienstzone en op- en afrit	33
3.1.3 Nulplusalternatief vrachtverbod in kern Baarle	36
3.2 Centraal complex	39
3.2.1 Centraal complex met Hollands complex en ringweg	39
3.2.2 Optimalisatie centraal complex	41
3.2.3 Centraal complex met rondabout diamond interchange en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerrein en ingesleufde E40	43
3.2.4 Centraal complex met rondabout diamond interchange met turborotondes en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerrein en ingesleufde E40	47

3.2.5	Centraal complex met divergent diamond interchange met turborotondes en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerrein en ingesleufde E40.....	50
3.2.6	Centraal complex met zuidelijke ontsluiting bedrijventerrein.....	53
3.3	Oostelijk complex	56
3.3.1	Oostelijk alternatief met Holland complex	56
3.3.2	Oostelijk complex met noordelijke ontsluitingsweg en tunnel	59
3.3.3	Oostelijk complex met zuidelijke ontsluitingsweg en brug	61
3.3.4	Oostelijk complex met zuidelijke ontsluitingsweg - variant.....	63
3.3.5	Oostelijk complex met zuidelijke ontsluitingsweg en randweg	65
3.3.6	Oostelijk complex met noordelijke ontsluitingsweg en ringweg	68
3.3.7	Oostelijk complex met ondergrondse trompet	70
3.3.8	Verzonken oostelijke op- en afrittencomplex met ingetunnelde E40	74
3.4	Westelijk complex	79
3.4.1	Westelijk complex met noordelijke ontsluitingsweg en brug	79
3.4.2	Westelijk complex met noordelijke ontsluitingsweg en ringweg ...	81
3.4.3	Westelijk complex met rechtstreekse ontsluiting industrieterrein en verbinding met N466	83
3.5	Opgesplitste complexen	86
3.5.1	Gesplitste N466 met weefzones.....	86
3.5.2	Tweede complex bedrijventerrein westelijk en rotondes.....	88
3.5.3	Tweede complex bedrijventerrein westelijk en verplaatsing dienstzone.....	92
3.5.4	Tweede complex bedrijventerrein westelijk en verplaatsing dienstzone en insleuving E40.....	95
3.5.5	Tweede complex bedrijventerrein oostelijk en rotondes	99
3.5.6	Tweede complex bedrijventerrein oostelijk en lichten	102
3.5.7	Alternatief oost en centraal/gesplitst complex	105
3.5.8	Alternatief oost en centraal/gesplitst complex met T-split verkeerswisselaar	107
3.5.9	Afrittencomplex ten westen van bedrijventerrein Drongen I en optimalisatie van het huidige complex.....	110
3.5.10	Parallelstructuur met centrale ovonde en westelijk Hollands complex	112
3.5.11	Twee complexen met parallelstructuur.....	114

3.5.12	Twee complexen met parallelstructuur met verplaatsen dienstzone.....	116
3.5.13	Twee complexen, 1 voor industrieterrein en verplaatste dienstzone en 1 voor N466 thv dienstzone	118
3.6	Andere alternatieven en varianten.....	121
3.6.1	Bedrijventerrein bijkomend ontsluiten via Landegem	121
3.6.2	Dienstzone op een andere manier inrichten.....	123
3.6.3	Alternatieve ontsluiting Bedrijventerrein Drongen I	125
3.6.4	Heraanleg N466 met aangepast complex R4, en aangepast complex E40	127
3.6.5	Ontsluitingsweg industrieterrein gescheiden van Kloosterstraatbrug	131
3.6.6	Intunnellen van de E40 in combinatie met verschillende mogelijkheden voor de aanleg van een complex.....	133
3.6.7	N466 Deinzesteeweg ingericht als een 50 km – zone met een middenbaan voor fietsers en wandelaars (met bomen).	136
3.6.8	Snelheidsregime 90km/u op E40.....	138

1. INLEIDING

Voor de heraanleg van het autosnelwegcomplex 13 op de E40 (Drongen) en de ontsluitingsweg van het bedrijventerrein Booiebos wordt een geïntegreerd planproces opgestart. De problematiek voor de heraanleg van dit complex is niet nieuw.

Deze alternatievenonderzoeksnota geeft een overzicht van de in het verleden reeds bestudeerde en ingesproken alternatieven. Dit overzicht betreft de alternatieven die vandaag in het kader van het geïntegreerde proces meegenomen worden in het verdere onderzoek en de alternatieven die niet mee zullen worden genomen.

1.1 Besproken alternatieven

De in dit document beschreven alternatieven en varianten zijn afkomstig uit verschillende reeds gevoerde onderzoeken en inspraakreacties uit verschillende procedures: het ontwerp onderzoek (2010-2014), de strategische plan-MER-procedure (2016-2019) en de inspraak op de startnota's voor de planprocessen voor het op- en afrittencomplex Drongen en het bedrijventerrein bedrijventerrein Booiebos (beide 2021) vormen de bronnen. De oorsprong van de alternatieven is telkens *in cursief* weergegeven bij de beschrijving van de verschillende alternatieven. Een aantal van deze alternatieven werd in voorafgaande processen reeds uitvoerig bestudeerd, andere nog niet.

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

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

1) Heel wat alternatieven zijn afkomstig uit het ontwerp onderzoek, en nadien verder uitgewerkt binnen het m.e.r-onderzoek. Deze oplossingen gingen uit van een samenspel tussen drie bouwstenen, die telkens een antwoord dienden te bieden aan een specifieke problematiek in de omgeving van het bestaande complex: de werking van het complex zelf, de ontsluiting van het bedrijventerrein Drongen I en de passage van de N466 doorheen de kern van Baarle. Voor elk van de bouwstenen werden oplossingen uitgewerkt, die vervolgens gecombineerd werden tot alternatieven. In de naamgeving van deze alternatieven zijn de drie bouwstenen herkenbaar.

- Eerste hoofdletter: C, O, CO en W = ligging van het complex centraal, oostelijk, gesplitst of westelijk t.o.v. Baarle;
- + of ++ = scenario's voor het complex op deze locatie;
- Tweede hoofdletter: N of Z = ligging van de ontsluitingsweg Industriepark Drongen ten noorden of ten zuiden van de E40;
- Kleine letter: a, b, c of d voor verschillende scenario's i.v.m. de N466:
 - a = doortocht Baarle met herstel oude tracé van N466 (rechte lijn tussen Deinsteenweg en Brouwerijstraat)

- b = doortocht Baarle, met kruising van de snelweg op de plaats van de huidige brug
- c = randweg rond deel van Baarle centrum, met het gedeelte parallel aan de E40 ten zuiden van de snelweg, waardoor er meer kruispunten en aansluitingen op het onderliggende wegennet mogelijk zijn.
- d = ringweg rond deel van Baarle centrum, minimale aansluitingen op het onderliggend wegennet, het deel parallel aan de E40 ten noorden van de snelweg.



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

2) Daarnaast zijn er nog varianten ingesproken tijdens bewonersoverleg of inspraakreacties. Dit tijdens de inspraakprocedures van het plan-Mer uit 2018, de startnota van het Grup 'Omgeving Complex E40-N466 Drongen' (2021) en de startnota van het GRUP 'Booiebos (eveneens 2021). Deze passen niet steeds in het stramien van de drie bouwstenen, een aantal werden dan ook apart genoemd.

1.2 Toetsingskader voor alternatieven

In het vervolgonderzoek worden enkel de alternatieven die redelijk zijn, opgenomen. Het is immers zinloos om alternatieven die niet gerealiseerd kunnen worden verder gedetailleerd uit te werken en te onderzoeken. Daarbij hanteren we volgend toetsingskader:

- A. Voldoen aan de plandoelstellingen
- B. In overeenstemming zijn met sectorale wetgeving
- C. Realiteitszin
 1. Niet onevenredig duur
 2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen
 3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

Dit toetsingskader is gebaseerd op de handleiding van de Europese Commissie terzake. In de handleiding van de Europese Commissie bij de plan-MER richtlijn wordt gesteld dat voor de bepaling van de redelijkheid van een alternatief allereerst moet worden gekeken naar de

doelstellingen en de geografische reikwijdte van het plan of programma, de doelstellingen van het plan dus. Alternatieven die strijdig zijn met sectorale wetgeving zoals bv de natuurwetgeving zijn eveneens niet uitvoerbaar en bijgevolg niet redelijk. De alternatieven moeten bovendien ook realistisch zijn.

A. Plandoelstellingen

Zoals hoger beschreven nemen de plandoelstellingen hierbij een belangrijke plaats in. Deze plandoelstellingen omvatten enerzijds de algemene doelstellingen van het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen, waaraan het plan uitvoering moet geven, en anderzijds zijn er ook specifieke plandoelstellingen.

Het **eerste onderzoek, gevoerd in het strategisch plan-MER**, vertrok vanuit een drievoudige probleemstelling: naast de heraanleg van het complex werd naar een oplossing voor twee bijkomende problemen gezocht: de doortocht van de N466 door de kern van Baarle (met omleidingswegen als mogelijke oplossing) en de ontsluiting van het bedrijventerrein Drongen I (nu onduidelijk en deels via onaangepaste infrastructuur). Door de combinatie van oplossingen voor de verschillende projectonderdelen ontstond een breed gamma aan alternatieven, varianten en combinaties. Daarbij werd ervan uitgegaan dat het complex voldoende capaciteit moest hebben om een natuurlijke toename van het verkeer te kunnen afwikkelen.

Daarna werd een specifiek planproces opgestart voor het complex, én een specifiek planproces voor het ontsluiten en uitbreiden van het bedrijventerrein Drongen I.

In de startnota van het **GRUP 'Omgeving Complex E40 – N466 Drongen'** (2021) werd er uitdrukkelijk gestreefd naar een compact complex, met een beperkte ruimte-inname. Bijkomend werd het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur naar voor geschoven.

Na het afleveren van een planologisch attest werd er simultaan gestart met de opmaak van een afzonderlijk geïntegreerd planproces voor **de uitbreiding van het bedrijventerrein bedrijventerrein Boiebos en de ontsluiting van het bedrijventerrein bedrijventerrein** op de N466 en het complex. Uit de inspraakreacties van beide planningsprocessen kwam naar voor dat het wenselijk was de ontsluiting samen te bekijken met de heraanleg van het complex. Op 5 mei 2022 werd door de Vlaamse Regering beslist om beide planningsprocessen te herbekijken en verkeerskundig samen te voegen. Dit houdt het samenvoegen van de ontsluitingsweg en het complex in. De algemene doelstellingen, met name het uitvoeren van de principes van het Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, blijven onveranderd in voege.

Door de stad Gent werd het RUP Groen goedgekeurd, dat een aantal groene bestemmingen in de omgeving van het complex en de Leievallei vastlegt. Het maximaal vrijwaren van deze ruimtelijk kwetsbare bestemmingen staat in het nieuwe planningsproces dan ook voorop. De specifieke plandoelstellingen zijn op basis van deze inzichten in voorliggend planningsproces als volgt geherformuleerd (zie hoofdstuk 2.1 in de startnota) :

1. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
2. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg 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.

3. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:

- 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.
- Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.

Daarbij worden deze nevendoelestelling, met name de leefbaarheid van Baarle en het beschermen van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen, strikt bewaakt bij de afweging van de alternatieven.

B. In overeenstemming met de sectorale wetgeving

Een alternatief kan enkel uitgevoerd worden als het in overeenstemming is met de sectorale wetgeving. Sectorale wetgeving is een erg ruim begrip, zowel naar thema als belang en schaalniveau. Ook hier zijn de doelstellingen en de geografische reikwijdte van het plan van belang: aanduidingen als voetwegen en buurtwegen, ... vormen daarbij plaatselijke elementen die op zich niet boven het plan staan en aangepast kunnen worden indien dit nodig is om een alternatief uit te voeren. Elementen zoals de bescherming van de natuurlijke habitats, de zorgplicht voor de aanwezige natuur, voor het watersysteem.... zijn daarentegen wel belangrijker dan voorliggend plan. Het plan moet dan ook in overeenstemming zijn met deze. Een ander voorbeeld van sectorale wetgeving zijn technische aspecten zoals bv tunnelveiligheid, of de technische vereisten van routes voor uitzonderlijk transport. Deze worden ook behandeld bij de technische uitvoerbaarheid.

Volgende sectorale wetgevingen komen bij meerdere alternatieven aan bod:

- Natuurdecreet, art 25, mbt VEN gebieden¹:
 - o §3 In de GEN en de GENO gelden de volgende voorschriften:
 - 4) werkzaamheden uit te voeren die rechtstreeks of onrechtstreeks het grondwaterpeil verlagen, alsook maatregelen die de bestaande ont- en afwatering versterken;
- Natuurdecreet, art 26bis
 - § 1. De overheid mag geen toestemming of vergunning verlenen voor een activiteit die onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kan veroorzaken (...)
 - § 3. In afwijking van § 1 kan een activiteit die onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kan veroorzaken, **bij afwezigheid van een alternatief**, toch worden toegelaten of uitgevoerd om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen

¹ Het VEN gebied Keuzemeersen, omvat een deelgebied aangeduid als GENO ten zuiden van de E40, tussen de dienstzone en de Leie, aansluitend op GEN gebied. Ook ter hoogte van de R4 bevinden zich GEN en GENO gebieden.

van sociale of economische aard. In dat geval dienen alle schadebeperkende en compenserende maatregelen genomen te worden.

- Natuurdecreet, art 35, mbt natuurreservaten²:
 - o § 2. Binnen de natuurreservaten, vermeld in artikel 16ter decies, is het verboden, behoudens ontheffing in een overeenkomstig dit decreet goedgekeurd beheerplan:
 - 3° keten, loodsen, tenten of andere constructies te plaatsen, zelfs tijdelijk;
 - 7° opgravingen, boringen, grondwerkzaamheden of exploitatie van materialen te verrichten, welk werk ook uit te voeren dat de aard van de grond, het uitzicht van het terrein, de bronnen en het hydrografisch net zou kunnen wijzigen, boven- of ondergrondse leidingen te leggen en reclameborden en aanplakbrieven te plaatsen;
 - 11° het waterpeil te wijzigen en op kunstmatige wijze water te lozen;
- Stikstofuitstoot: In afwachting van de opmaak en goedkeuring van een definitieve stikstofaanpak heeft Minister Demir, Vlaams Minister van Justitie en Handhaving, Energie, Omgeving en Toerisme, op 02/05/2021 een ministeriële instructie betreffende de beoordeling van de stikstofuitstoot van vergunningsaanvragen betreffende projecten of activiteiten met mogelijk betekenisvolle effecten op de habitatrictlijngebieden, meegedeeld aan alle vergunningverlenende overheden en betrokken maatschappelijke actoren, waaronder het Departement Omgeving, ANB, INBO, OVAM, VEKA, VLM en VMM. Deze ministeriële instructie biedt de adviserende overheden een reeks richtlijnen die kunnen worden aangewend bij de voorbereiding van vergunningsbeslissingen en -adviezen. Deze richtlijnen kunnen niet steeds mechanisch worden toegepast. De beoordeling ligt, dossier per dossier, steeds bij de adviesverlenende instantie. Voor wat betreft de uitstoot in de omgeving van VEN-gebieden en erkende natuurreservaten, is er nog geen aangepaste regelgeving of specifieke instructie. In afwachting hiervan worden dezelfde principes als in de ministeriële instructie toegepast. De bijkomende uitstoot of het verplaatsen van uitstootbronnen in de omgeving van beschermde natuurgebieden vormt een op te volgen item.
- Kaderrichtlijn water en Wezer arrest: Uit Wezer arrest dat geen enkele achteruitgang, ook niet tijdelijk, is toegestaan op de rivieren en hun watersystemen. Dergelijke verstoringen van het watersysteem, ook tijdelijke, kunnen dan ook als strijdig met de kaderrichtlijn beschouwd worden. (Europees hof van justitie, Arrest van het Hof (Grote kamer) van 1 juli 2015 in zaak C-461/13, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland eV tegen Bundesrepublik Deutschland - Verzoek van het Bundesverwaltungsgericht om een prejudiciële beslissing)

C. Realistisch zijn

In het richtlijnenboek “Milieueffectenrapportage – Algemene methodologische en procedurele aspecten” wordt gesteld dat met redelijke alternatieven wordt bedoeld *“alternatieven (...) die beschikken over de kwaliteiten die het de moeite maken hen in een MER te bestuderen, en later*

² -Dezelfde zone, ten zuiden van de E40, eveneens tussen de dienstenzone en de Leie, is ook een deelgebied van het erkend natuurreservaatgebied Keuzemeersen. Ter hoogte van de R4 bevindt zich ook het natuurreservaat Bourgoyen – Ossemeersen.

eventueel te realiseren.” Naast het voldoen aan de plandoelstellingen moet er volgens het richtlijnenboek aangetoond worden dat het alternatief realistisch is, m.a.w het:

*1. mag **niet onevenredig duur zijn**: dit moet gezien worden in verhouding tot de doelstelling, tot de bandbreedte waarin de andere alternatieven zich bevinden: alternatieven die in verhouding tot de doelstelling of tot andere alternatieven erg veel duurder zijn, kunnen als niet realistisch beschouwd worden.*

*2. mag **geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen**: hier geldt dezelfde redenering als bij 1:dit moet gezien worden in verhouding tot de doelstelling, tot de bandbreedte waarin de andere alternatieven zich bevinden: alternatieven die in verhouding tot de doelstelling of tot andere alternatieven veel stringenter technische eisen hebben, kunnen als niet realistisch beschouwd worden.*

*3. mag **geen onevenredige (en niet te mildereren of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen**, hier geldt ook de redenering zoals vermeld bij 1. & 2.’*

Het aantonen dat het alternatief niet realistisch is, is steeds een evenwichtsoefening en dossierafhankelijk. Het vraagt dus steeds inzicht in het plan om bovenstaande argumenten te kunnen motiveren. Hoewel het onderzoeken van de milieueffecten juist het voorwerp is van het MER (en de omvang ervan dus niet altijd a priori gekend is), kan voor sommige alternatieven toch al bij voorbaat gesteld worden dat hun milieueffecten onaanvaardbaar hoog zijn. De kans dat deze alternatieven ooit gerealiseerd worden, is klein, ze vallen dus af.”

De redelijkheid van de verschillende onderzochte alternatieven en de door het publiek aangebrachte alternatieven en varianten worden in dit document samengebracht en afgetoetst aan dit toetsingskader. Dit leidt tot een gewijzigd inzicht in de te weerhouden alternatieven.

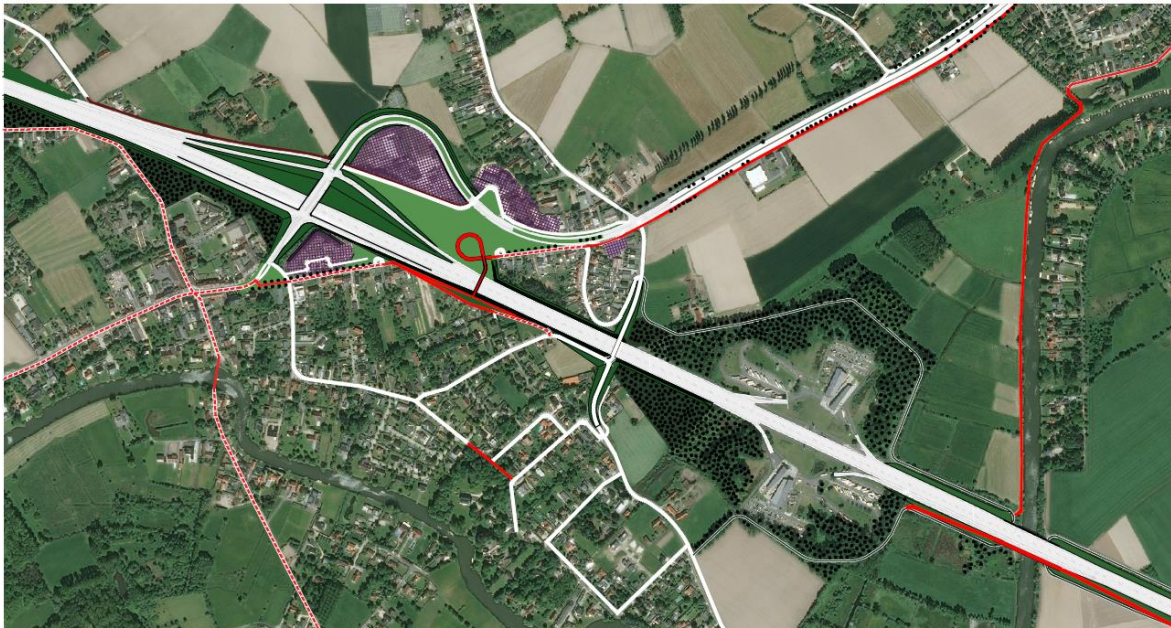
In de hierna volgende hoofdstukken worden deze toetsing en afweging nader toegelicht.

2. WEERHOUDEN ALTERNATIEVEN

Het hierna beschreven locatie-alternatief wordt als redelijk beschouwd en verder meegenomen in het geïntegreerde planningsproces. Bij dit alternatief zijn er nog inrichtingsalternatieven mogelijk. Deze inrichtingsalternatieven hebben betrekking op het landschappelijke en functioneel inpassen aan de hand van een bermenlandschap.

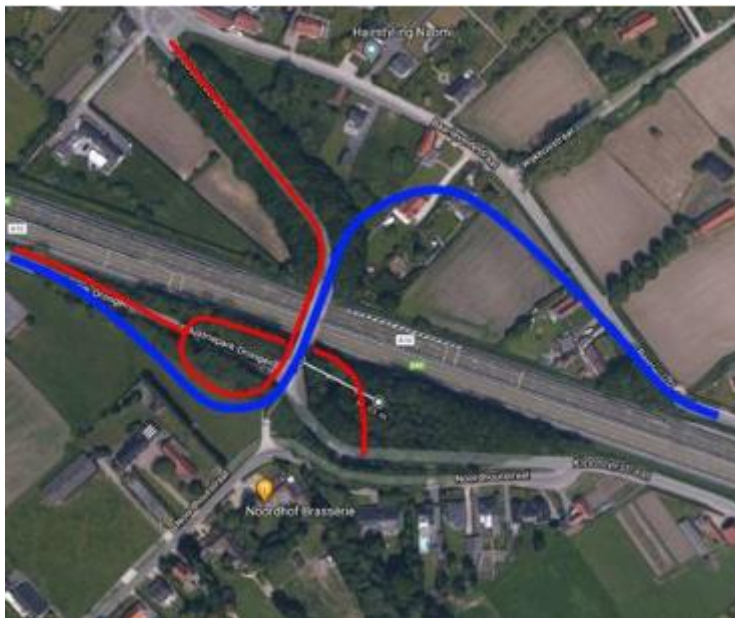
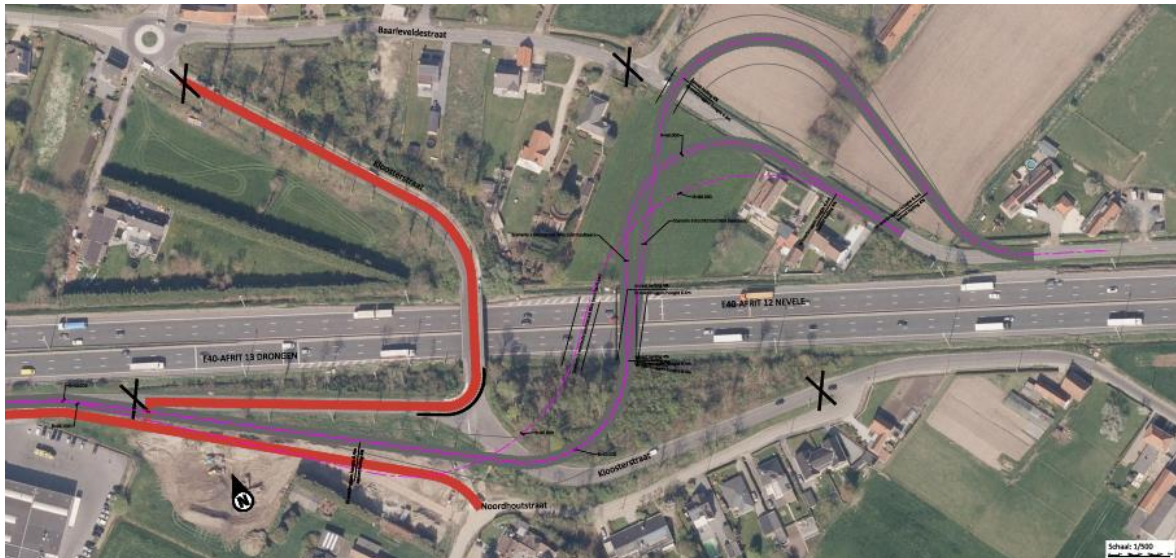
2.1 Centraal alternatief met Hollands complex en noordelijke ontsluitingsweg

Een centraal alternatief met Hollands complex is een verdere uitwerking van de C1+Nb uit het eerste plan-MER. Onderstaand schetsontwerp geeft een indicatie van de mogelijke configuratie.



Figuur 2-1: Indicatie mogelijke configuratie Centraal alternatief met Hollands complex.

Deze schetsuitwerking wordt gecombineerd met een noordelijk ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein. Deze overbrugt de E40 in de omgeving van de Kloosterstraatbrug. Ook voor deze configuratie werden indicatieve schetsontwerpen uitgewerkt.



Figuur 2-2: Indicatieve aanduidingen van gewijzigde ontsluiting bedrijventerrein

Op dit ogenblik worden nog geen verdere uitwerking van de inrichting beschouwd. Uit de inspraak komen verschillende inrichtingsvoorstellen en varianten naar voor (zie 2.2).

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
 → **Het alternatief voorziet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
 → **Het alternatief heeft een compacte footprint, en voorziet in een complex dat in al zijn onderdelen functioneert en voor alle modi veilig is.**

3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de 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.
→ **Het alternatief voorziet in een complex dat ingericht is conform de functionele en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.**
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:
 - 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.
→ **Het alternatief voorziet in een bijkomende vrijliggende fietsverbinding. Ook leidt de aangepaste configuratie tot een vlottere verkeersafwikkeling, waarbij de op- en afritten zich op een grotere afstand van de bebouwing bevinden.**
 - Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ **Het alternatief voldoet aan deze doelstelling.**

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ **Het alternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving.**

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ **Het alternatief is niet onevenredig duur.**

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ **Het alternatief brengt geen technische problemen mee.**

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

→ **Het alternatief leidt niet tot niet compenseerbare aanslag op mens, natuur of milieu.**

Een centraal alternatief met Hollands Complex wordt als redelijk beschouwd want dit locatiealternatief voldoet op basis van de eerste uitwerkingen aan de plandoelstellingen, is in overeenstemming met de sectorale regelgeving en is realistisch.

2.2 Centraal complex en noordelijke ontsluitingsweg: inrichtingsalternatieven en -varianten

Uit de inspraak komen verschillende inrichtingsvoorstellen en -varianten naar voor. Niet alle voorstellen zijn uitvoerbaar zoals voorgesteld, bv bochtstralen en hellingen zijn niet altijd in overeenstemming met de vigerende normen voor wegenaanslag.

In een volgende stap, na opmaak van de startnota, zullen deze inrichtingsvoorstellen verder uitgewerkt en onderzocht worden, waar nodig bijgestuurd op basis van de vigerende normen. Op basis van deze verdere uitwerkingen zal er na een tweede toetsing nagegaan worden of de verdere uitgewerkte voorstellen nog steeds beantwoorden aan de plandoelstellingen, niet strijdig zijn met de sectorale wetgeving, maar vooral of ze realistisch (technisch haalbaar) zijn.

2.2.1 Centraal complex met rondabout diamond interchange en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerrein

Inspraak bij startnota Grup 'Omgeving Complex E40 – N466 Drongen' (2021)

In dit alternatief blijven de dienstenzones op de huidige locatie en wordt de industriezone ontsloten via een weg ten noorden van de E40. Inrichtingsalternatief Crdi + I&Ln met lichtenregeling (=Centraal rondabout diamond interchange en Industriezone en Lokaal verkeer op noordelijke ontsluitingsweg) is centraal een klassiek Hollands complex met lichtenregeling, aangevuld met rotonde voor aansluiting Baarleveldestraat (kan ook als lichtengeregeld t-kruispunt).

Daarbij zijn varianten voorgesteld met betrekking tot de Baarleveldestraat:

- C.. + I&Ln: Lokaal verkeer samen met ontsluiting Industriezone op de Baarleveldestraat aansluitend via rotonde op de N466
- C.. + In+L': Industriezone wordt via afzonderlijke noordelijke weg ontsloten en takt aan op N466. Lokaal verkeer op de te verplaatsen Baarleveldestraat die wordt omgeleid naar de Raapstraat en zo aansluit op de N466.





Figuur 2-3: Centraal complex met rondabout diamond interchange en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerrein – Variant CSDI + I&Ln



Figuur 2-4: Centraal complex met rondabout diamond interchange en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerrein variant ontsluitingsweg – Variant CSDI + In +L'

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het inrichtingsalternatief en de varianten erop voorzien in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het inrichtingsalternatief en de varianten voorzien in een complex dat hieraan mogelijks voldoet. Verder uitwerking van de voorstellen is nodig om dit na te gaan. Het alternatief kan daarbij gecombineerd worden met bijkomende vrijliggende fietsverbindingen.**
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de 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.
→ **Het inrichtingsalternatief en de varianten kan verder uitgewerkt worden conform de functionele en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.**
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:
 - 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.
→ **De aangepaste configuratie leidt mogelijks tot een vlottere verkeersafwikkeling. Ook bevinden de op- en afritten zich op een grotere afstand van de bebouwing van de kern Baarle.**
 - Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ **Het inrichtingsalternatief heeft een compacte oplossing met beperkt bijkomend ruimtebeslag. Er worden geen ruimtelijke kwetsbare bestemmingen ingenomen. Het ruimtebeslag van de variant met bedrijfsontsluitingsweg via de Raapstraat en Baarlekouter is iets groter.**

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ **Het inrichtingsalternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving.**

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur
→ **Het alternatief is niet onevenredig duur.**
2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen
→ **Het alternatief brengt vermoedelijk geen technische problemen mee. Verdere uitwerking hiervoor is echter aangewezen.**
3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen
→ **Het inrichtingsalternatief lijkt hieraan te voldoen. Voor de variant, waarbij de bedrijfsontsluiting via de Raapstraat, is dit mogelijks niet het geval. Er moet nagegaan worden welke effecten er verwacht kunnen worden langs de Raapstraat en de**

**Baarlekouter: Hoe groot is het bijkomend ruimtebeslag voor de aangepaste wegenis?
Wat is de ecologische waarde van de aanwezige bomenrij? Is de route voldoende verkeersveilig?**

Het inrichtingsalternatief is mogelijk als redelijk te beschouwen.

Het alternatief van een centraal complex met brug voldoet aan de plandoelstellingen. De specifieke voorgestelde inrichtingen van de variant moeten verder uitwerkt worden conform de vigerende normen om te kunnen oordelen of:

- Het complex verkeersveilig is en in al zijn aspecten functioneert, met aandacht voor de verkeersafwikkelingen rekening houdend met onderlinge tussenafstanden van kruispunttypologieën
- Technisch haalbaar is, met name het inpassen van bochtstralen, langshellingen, weefstroken en dergelijke.

Specifiek voor de variant, met een bedrijfsontsluitingsweg via de Raapstraat, moet ook nagegaan worden of er geen aanzienlijke impacts op mens, milieu en natuur optreden.

2.2.2 Centraal complex met rondabout diamond interchange met turborotondes en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerreinbedrijventerrein

Inspraak bij startnota Grup 'Omgeving Complex E40 – N466 Drongen' (2021)

Net zoals het voorgaande alternatief blijven de dienstzones op de huidige locatie en wordt de industriezone ontsloten via een weg ten noorden van de E40. Inrichtingsalternatief Crdi+ I&Ln met turborotondes (= Centraal rondabout diamond interchange en Industriezone en Lokaal verkeer op noordelijke ontsluitingsweg), verschilt van de voorgaande door het gebruik van twee turborotondes met bypassen aan de voet van de brug, eventueel aan te passen naar een kluifrotonde. Dit kruispuntconcept is toegepast bij de verknoping E17 / N35 te Nazareth / Deinze.

Ook hier zijn twee varianten voorgesteld met betrekking tot de Baarleveldestraat:

- C.. + I&Ln: Lokaal verkeer samen met ontsluiting Industriezone op de Baarleveldestraat aansluitend via rotonde op de N466
- C.. + In+L': Industriezone wordt via afzonderlijke noordelijke weg ontsloten en takt aan op N466. Lokaal verkeer op de te verplaatsen Baarleveldestraat die wordt omgeleid naar de Raapstraat en zo aansluit op de N466.



Figuur 2-5: Centraal complex met rondabout diamond interchange met turborotondes en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerreinbedrijventerrein Variant Cr di+lw+L Baarleveldestraat



Figuur 2-6: Centraal complex met rondabout diamond interchange met turborotondes en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerreinbedrijventerrein Variant ontsluitingsweg - Cr di+In+L' Baarleveldestraat

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het inrichtingsalternatief voorziet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het inrichtingsalternatief met turborotondes en de variant voorzien in een complex dat hieraan mogelijks voldoet. Verdere uitwerking van de voorstellen is nodig om dit na te gaan. De afwikkelingscapaciteit van de rotondes vormt daarbij een aandachtspunt. De verkeersveiligheid ter hoogte van de rotondes is mogelijks een pijnpunt, zeker voor de zuidelijke rotonde ter hoogte van de school is dit een aandachtspunt. Het alternatief kan eventueel gecombineerd worden met bijkomende vrijliggende fietsverbindingen.**
3. 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 – Deinseseenweg 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.
→ **Het inrichtingsalternatief en de varianten kan mogelijks verder uitgewerkt worden conform de functionele en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering. Er moet nagegaan worden of de rotonde ten zuiden van de E40 met de juiste bochtstralen ingepast kan worden in het bestaande weefsel.**
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelstellingen:
 - 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.
→ **De aangepaste configuratie leidt mogelijks tot een vlottere verkeersafwikkeling.**
 - Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ **Het inrichtingsalternatief neemt geen ruimtelijke kwetsbare bestemmingen in.**

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ **Het inrichtingsalternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving.**

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur
→ **Het alternatief is niet onevenredig duur.**
2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen
→ **De technische haalbaarheid moet worden nagegaan. Onder meer de bochtstralen van de zuidelijke rotonde en ligging tov de langshelling van de brug is een mogelijk knelpunt.**
3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen
→ **Het inrichtingsalternatief voldoet hier mogelijks aan. Voor de variant, waarbij de**

bedrijfsontsluiting via de Raapstraat en Baarlekouter, is dit mogelijks niet het geval. Er moet nagegaan worden welke effecten er verwacht kunnen worden langs deze route (omvang bijkomend ruimtebeslag, verkeersveiligheid, ...)

Het inrichtingsalternatief is mogelijks als redelijk te beschouwen.

Het alternatief van een centraal complex met brug en turborotondes voldoet mogelijks aan de plandoelstellingen. De specifieke voorgestelde inrichting en de variant moeten verder uitwerkt worden conform de vigerende normen om te kunnen oordelen of:

- Het complex verkeersveilig is en in al zijn aspecten functioneert, met aandacht voor de verkeersafwikkelingen, bochtstralen en aanpassingen voor uitzonderlijke transporten.
- Technisch haalbaar is, met name het inpassen van bochtstralen, langshellingen, weefstroken en dergelijke.

Specifiek voor de variant, met een bedrijfsontsluitingsweg via de Raapstraat, moet ook nagegaan worden of er geen aanzienlijke impacts op mens, milieu en natuur optreden.

2.2.3 Centraal complex met divergent diamond interchange met turborotondes en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerrein

Inspraak bij startnota Grup 'Omgeving Complex E40 – N466 Drongen' (2021)

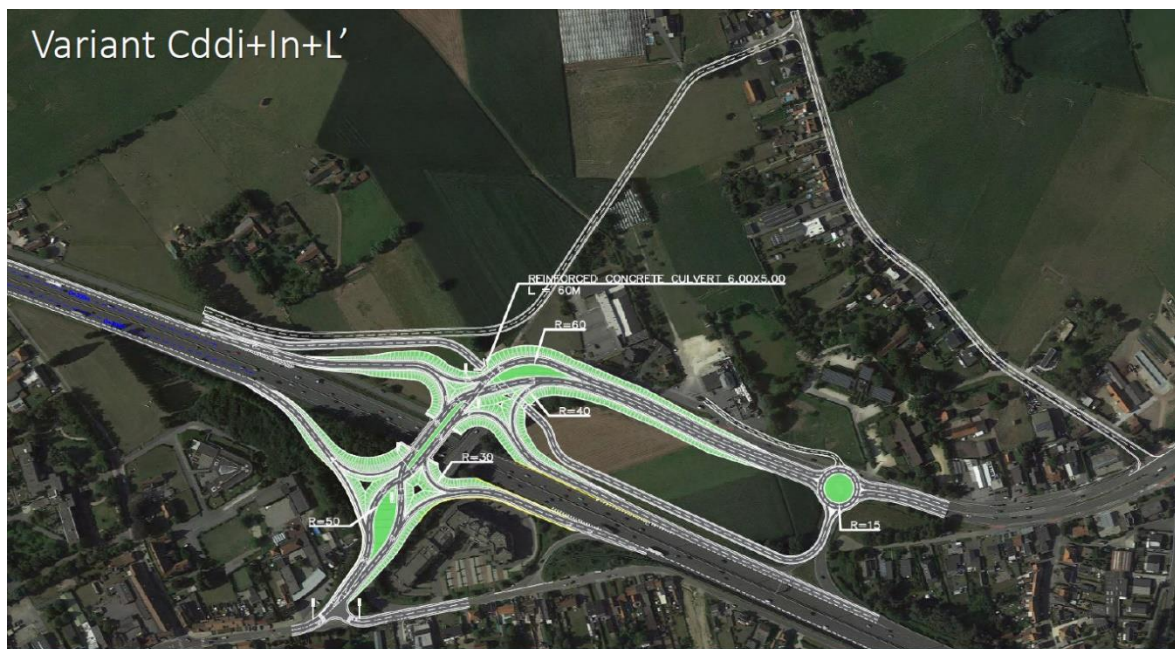
Net zoals het voorgaande alternatief blijven de dienstzones op de huidige locatie en wordt de industriezone ontsloten via een weg ten noorden van de E40. Inrichtingsalternatief Cddi+ I&Ln (= Centraal een **d**iverging **d**iamond interchange en Industriezone en **L**okaal verkeer op noordelijke ontsluitingsweg) is centraal een aantakking op een vlechtstructuur met lichtenregeling. Dit kruispuntconcept is momenteel in aanleg voor verknoping E17 – N382 te Waregem.

Ook hier zijn twee varianten voorgesteld met betrekking tot de Baarleveldestraat:

- C.. + I&Ln: **L**okaal verkeer samen met ontsluiting Industriezone op de Baarleveldestraat aansluitend via rotonde op de N466
- C.. + In+L': Industriezone wordt via afzonderlijke noordelijke weg ontsloten en takt aan op N466. **L**okaal verkeer op de te verplaatsen Baarleveldestraat die wordt omgeleid naar de Raapstraat en zo aansluit op de N466.



Figuur 2-7: Centraal complex met divergent diamond interchange met turborotonde en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerreinbedrijventerrein – variant Cddi+I&Ln



Figuur 2-8: Centraal complex met divergent diamond interchange met turborotonde en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerreinbedrijventerrein – variant variant ontsluitingsweg Cddi+In+L'

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
 → **Het inrichtingsalternatief voorziet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegcategorisering.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context

is ingepast.

→ Het inrichtingsalternatief betreft een alternatief met een mogelijks groter ruimtebeslag dat weergegeven op de schets. Verdere uitwerking van het voorstel is nodig om dit na te gaan. Het alternatief kan gecombineerd worden met bijkomende vrijliggende fietsverbindingen.

3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: 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.
→ Het inrichtingsalternatief en de varianten kunnen mogelijks verder uitgewerkt worden conform de functionele en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering. Er moet onder meer nagegaan worden of de vereiste bochtstralen en weefstroken kunnen ingepast worden. Er kan voldaan worden aan de technische vereisten voor de wegenis voor uitzonderlijk vervoer.
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:
 - 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.
→ De aangepaste configuratie leidt mogelijks tot een vlottere verkeersafwikkeling, wat leidt tot een leefbaardere kern.
 - Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ Het inrichtingsalternatief neemt geen ruimtelijke kwetsbare bestemmingen in.

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ Het inrichtingsalternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving.

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur
→ Het alternatief is niet per definitie onevenredig duur.
2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen
→ De technische haalbaarheid moet worden nagegaan. Onder meer de bochtstralen, de weefzones, ... zijn een mogelijke knelpunt.
3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen
→ Het inrichtingsalternatief voldoet hier mogelijks aan. Voor de variant, waarbij de bedrijfsontsluiting via de Raapstraat en Baarlekouter, is dit mogelijks niet het geval. Er moet nagegaan worden welke effecten er verwacht kunnen worden langs deze route (omvang bijkomend ruimtebeslag, verkeersveiligheid, ...)

Het inrichtingsalternatief is mogelijk als redelijk te beschouwen.

Het alternatief van een centraal complex met een divergent diamond interchange voldoet mogelijk aan de plandoelstellingen. De specifieke voorgestelde inrichting en de variant moeten verder uitwerkt worden conform de vigerende normen om te kunnen oordelen of:

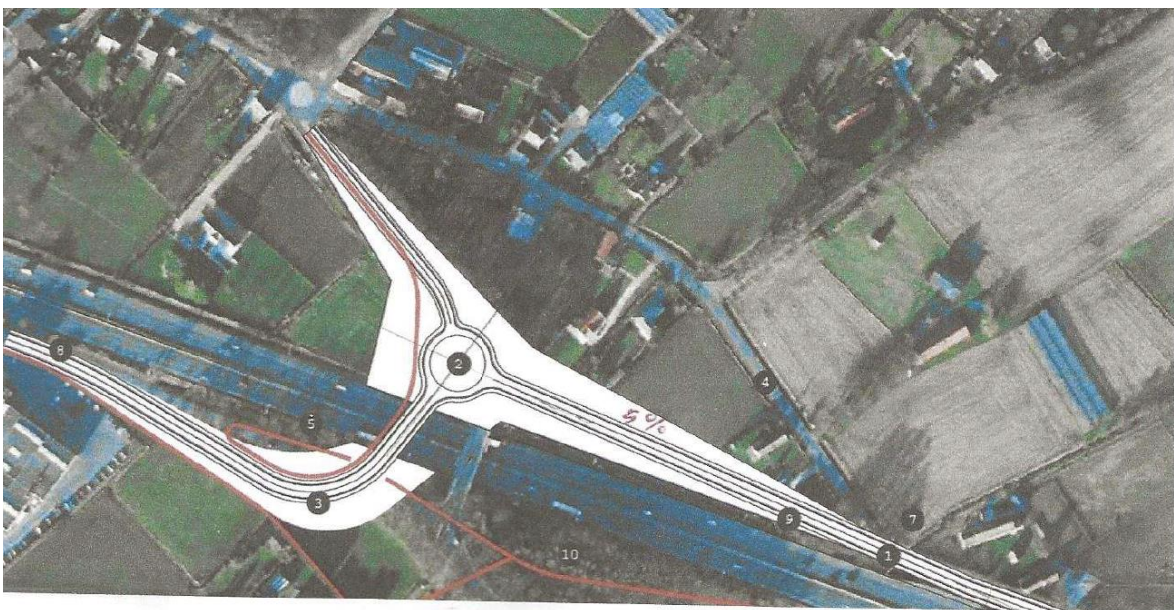
- Het complex verkeersveilig is en in al zijn aspecten functioneert, met aandacht voor de verkeersafwikkelingen, bochtstralen en aanpassingen voor uitzonderlijke transporten.
- Technisch haalbaar is, met name het inpassen van bochtstralen, langshellingen, weefstroken en dergelijke.

Specifiek voor de variant, met een bedrijfsontsluitingsweg via de Raapstraat, moet ook nagegaan worden of er geen aanzienlijke impacts op mens, milieu en natuur optreden.

2.2.4 Ingesleufde ontsluitingsweg bedrijventerrein

Inspraakreacties bij startnota Grup 'Booiebos' (2021)

De insprekers stellen voor om de ontsluitingsweg in een sleuf aan te leggen. Onderstaand uitgetekend voorstel voorziet een tunnel onder de E40, aansluitend op een verdiept rond punt en een nieuwe weg in een sleuf. Die ontsluitingsweg takt aan op de Baarleveldestraat. Zuidelijk van de E40 maakt de ontsluitingsweg een bocht en gaat hij door een tweede tunnel onder de Kloosterstraat om vervolgens aan te sluiten op de weg Industriepark Drongen.



Figuur 2-9: Ingesleufde ontsluitingsweg bedrijventerrein

Daarbij werd ook een variant ingediend met herbouw van de Kloosterstraatbrug voor lokaal verkeer, maar met een langere overspanning, zodat de ontsluitingsweg van het industrieterrein er naast de E40 onder door kan en verder in getunneld onder de E410 gaat. Een tweede alternatief is met insleuving van de E40, waarbij de ontsluitingsweg op het maaiveld blijft.

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het alternatief voorziet niet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het alternatief voorziet niet in een complex.**
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de 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.
→ **Het alternatief voorziet niet in een complex.**
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevensdoelstellingen:
 - 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.
→ **De aangepaste configuratie leidt tot minder interactie tussen het verkeer afkomstig van het bedrijventerrein en de kern Baarle, wat leidt tot een leefbaardere kern. Het schrappen van de Kloosterstraatbrug voor alle verkeer kan wel een negatief effect hebben op de samenhang van de kern en de bereikbaarheid van het bedrijventerrein voor lokaal verkeer (o.a. werknemers). De variant, met een afzonderlijke brug, houdt deze relatie wel in stand.**
 - Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ **Het inrichtingsalternatief neemt geen ruimtelijk kwetsbare bestemmingen in. Het deelgebied Drongen Kloosterstraat uit het RUP Groen bevindt zich net naast het voorstel en vormt een aandachtspunt bij de verdere uitwerking.**

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ **Het inrichtingsalternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving. De insleuvingen en voorgestelde tunnel bevinden zich op ruime afstand van VEN-gebied en natuurreservaten. Eventuele wijzigingen aan de grondwatertafel ter hoogte van deze zones worden dan ook niet verwacht.**

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur
→ **Het alternatief is niet per definitie onevenredig duur.**
2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen
→ **De technische haalbaarheid moet worden nagegaan. Onder meer de bochtstralen, de langshellingen, mogelijke afstemming op de huidige plannen voor de Kloosterstraatbrug, ... zijn aandachtspunten.**

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen
→ *Er worden geen onevenredige effecten verwacht van de voorliggende variant.*

De voorgestelde variant is, indien gecombineerd met een redelijk inrichtingsalternatief voor een complex, mogelijks als redelijk te beschouwen.

De variant op zich voldoet niet aan de plandoelstellingen, daar ze geen oplossing voor het complex bevat. In combinatie met een inrichtingsalternatief dat wel aan de plandoelstellingen voldoet, kan deze mogelijks wel voldoen. Verdere uitwerking moet aantonen of:

- *De relatie tussen het woonweefsel aan beide zijden van de E40 voldoende in stand kan worden gehouden.*
- *De insleuving en intunneling technisch haalbaar is, met name het inpassen van bochtstralen, langshellingen, taluds, en dergelijke.*

2.2.5 Extra afrit voor industrieterrein komende van de kust

Inspraakreactie bij startnota Grup 'Booiebos' (2021)

Er wordt voorgesteld om de exit Drongen op de E40 reeds vroeger te laten beginnen en van daaraf een afsplitsing naar het industrieterrein te maken zodat er geen menging is met het lokale verkeer. Het verkeer dat terug moet richting kust of het aankomende verkeer dat vanuit Brussel komt, heeft hiermee nog geen "zuivere" toegang, maar die is er nu ook niet.

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ ***Twee aftakkingen op een afrit maken deel uit van eenzelfde complex. Het alternatief is dan ook in afstemming met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.***
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ ***Het alternatief voorziet niet in een nieuw complex, maar kan gecombineerd worden met verschillende redelijke inrichtingsalternatieven voor een centraal complex. De ruimte-inname wordt iets groter door het langer maken van de afrit. Ofwel bevindt deze aftakking zich net ten westen van het bedrijventerrein (net na de Moerstraat, ofwel ter hoogte van de Kloosterstraatbrug. Bij de laatste positie moet een keerbeweging gemaakt kunnen worden door het afrijdend (vracht)verkeer.***
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsesteenweg 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.
→ ***Het alternatief kan uitgewerkt worden conform de functionele en inrichtingsprincipes van de wegselectie.***

4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:
- 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.
→ **Het alternatief verhoogt de leefbaarheid van Baarle langs de N466 en de Baarleveldestraat beperkt door het verkeer dat van de E40 van de kust komt en naar het bedrijfsterrein moet niet langer via de N466 te laten verlopen. Op dit ogenblik is er geen duidelijk beeld van hoeveel verkeersbewegingen dit zijn. Er kan echter aangenomen worden dat dit slechts een beperkt aandeel is van de totale verkeersstroom op de N466 en de Baarleveldestraat.**
 - Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ **Het alternatief vereist - zoals hoger beschreven - beperkt bijkomend ruimtebeslag. Daarbij is echter mogelijks ook ruimtelijk kwetsbaar gebied, namelijk het recent herbestemd deelgebied Drongen – Kloosterstraat in het RUP Groen. Verdere uitwerking is nodig om na te gaan of een afrit er nog net tussen kan.**

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ **Het alternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving.**

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ **Het alternatief vergt beperkte extra ruimte-inname en wegenis aanleg. Deze extra aanpassing zal dan ook een zekere kostprijs hebben, waarbij kan de vraag gesteld worden of deze in verhouding staat tot verkeersafname die ze teweegbrengt. Deze vraag kan pas beantwoord worden na verder onderzoek.**

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ **Het alternatief kan verder uitgewerkt worden conform de technische vereisten.**

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

→ **Het alternatief creëert geen onevenredige aanslag op mens, natuur of milieu. .**

Een aanvulling op een alternatief voor een centraal complex met een verlengde afrit aan de zuidelijke zijde is mogelijk redelijk. Verder onderzoek moet aantonen of deze kan worden gerealiseerd binnen de beschikbare ruimte zonder inname van kwetsbare bestemmingen, en of de kostprijs niet onevenredig duur is in verhouding tot de baten.

2.2.6 Inrichtingsprincipe verkeer zo laag mogelijk houden

Het inrichtingsprincipe om het verkeer zo laag mogelijk te houden, is net zoals een tonnagebeperking of downsizen van de N466 geen op zichzelf staand alternatief maar een bijkomend uitgangspunt of principe dat kan toegepast worden in combinatie met een centraal complex. Met het 'zo laag mogelijk houden van het verkeer' wordt het maximaal insleuven en intunnellen van het verkeer beoogd, met als doel de landschappelijke, geluids- en luchtimpacts te beperken. De voorstellen om de E40 zelf in te tunnelen of in te sleuven, zijn verder in deze nota opgenomen. Hier betreft het zo laag mogelijk houden van de kruisende wegen (ontsluitingsweg bedrijventerrein, N466, Ernest Solvynsdreef, ...).

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het alternatief voorziet niet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het alternatief voorziet niet in een complex. De compactheid van een centraal complex met ingesleufde of ingetunnelde wegen kan pas beoordeeld worden na verdere technische uitwerking.**
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de 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.
→ **Het alternatief voorziet niet in een complex.**
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:
 - 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.
→ **Het alternatief kan voorzien in verhoogde leefbaarheid voor de kern Baarle. Een intunneling kan wel leiden tot een grotere concentratie van luchtvervuiling ter hoogte van de tunnelmonden.**
 - Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ **Het alternatief kan voldoen aan deze doelstelling. Een verdere technische uitwerking, waarbij ook rekening gehouden wordt met eventueel werfzones en tijdelijke wegenis, is nodig om het bijkomende ruimtebeslag te kunnen inschatten.**

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ **Het intunnellen of insleuven van wegen kan een invloed hebben op de grondwatertafel, hetzij door tijdelijke bemaling, permanente bemaling, verstoring van de grondwaterstromen. Vanuit het natuurdecreet geldt een verbodsbepaling met**

betrekking tot het wijzigen van grondwaterpeilen in VEN-gebieden en natuurgebieden. In de omgeving bevindt zich het erkende natuurreservaat Keuzemeersen. Op basis van een verdere uitwerking moet onderzocht worden of dit het geval is.

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ **Een verdere uitwerking moet duidelijkheid geven over de te verwachten kostprijs.**

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ **Een verdere uitwerking moet duidelijkheid geven over de technische haalbaarheid..**

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

→ **Het alternatief kan leiden tot niet compenseerbare aanslag op mens, natuur of milieu lang de N466. Dit moet nader onderzocht worden.**

Het inrichtingsalternatief is mogelijks als redelijk te beschouwen.

Het laag houden van het verkeer is geen op zichzelf staande redelijke alternatief omdat het niet voldoet aan de plandoelstellingen: het voorstel omvat geen inrichting van het complex. Wel kan het een inrichtingsprincipe zijn bij een redelijk alternatief voor een centraal complex.

Het voorstel moet verder uitgewerkt worden en opnieuw afgetoetst aan het toetsingskader. Daarbij zijn volgende punten cruciaal:

- *Compact complex dat verkeersveilig is en in al zijn aspecten functioneert*
- *Het ruimtebeslag, waarbij ook rekening gehouden wordt met het tijdelijk ruimtebeslag voor tijdelijke wegen en dergelijke*
- *De impact op de grondwaterstanden ter hoogte van de natuurreservaten.*
- *Technisch haalbaar zijn met een kostprijs die niet onevenredig is ten aanzien van andere alternatieven*
- *Eventuele aanzienlijke impacts op mens, milieu en natuur.*

2.2.7 Tonnagebeperving Drongen dorp

Inspraak bij startnota Grup 'Omgeving Complex E40 – N466 Drongen' (2021)

Er wordt in de inspraakreactie gesteld dat het complex grondig vernieuwd moet worden: te lange files, te gevaarlijk. Er wordt voorgesteld om de vrachtwagens (volgens de inspreker meestal internationaal vervoer, bv planten uit Nederland voor de markten in Parijs): de N466 tussen de R4 en het complex in beide richtingen voor doorgaand verkeer van vrachtwagens afsluiten en ze naar de snelweg leiden via de Pégoudlaan (The Loop) of de verkeerswisselaar van Merelbeke.

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het alternatief voorziet niet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegencategorisering maar kan er mee gecombineerd worden.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het alternatief voorziet niet in een complex.**
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de 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.
→ **Het alternatief voorziet niet een complex. Ook wordt de verkeerstructuur, waaronder het vrachtroutenetwerk, momenteel verder onderzocht op het regionaal niveau. De mogelijkheid voor een tonnagebeperking moet dan ook nader onderzocht worden in afstemming met het in opmaak zijnde regionaal mobiliteitsplan. Een tonnagebeperking conflicteert naar de letter niet met de aanduiding als route voor uitzonderlijk vervoer. Dit zijn ondermeer buitenmaatse en zware transporten, die vooraf een vergunning moeten aanvragen en in sommige gevallen ook begeleid worden. De N466 is aangeduid als dergelijk route, en is ook een belangrijke route daar er niet veel dergelijke routes zijn die de E40 dwarsen. In Oost-Vlaanderen is dit enkel te Wetteren richting Aalst en Dendermonde). Voor deze routes worden bijkomende technische en inrichtingsvoorwaarden gesteld. Deze transporten kunnen een tijdelijke vergunning krijgen die afwijkt van een tonnagebeperking.**
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:
 - 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.
→ **Het alternatief voorziet in verhoogde leefbaarheid voor de kern Baarle en Drongen. De verschuiving van het vrachtvervoer kan echter ook tot bijkomende vrachtbewegingen leiden in andere kernen, dit moet onderzocht worden.**
 - Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ **Het alternatief voldoet op deze locatie aan deze doelstelling. Eventueel bijkomende ruimtebeslag op andere locaties door toenames van het vrachtverkeer kan echter niet uitgesloten worden.**

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ **Dit voorstel is niet strijdig met sectorale wetgeving.**

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur
→ **Het alternatief is niet onevenredig duur. De aanleg van een route voor uitzonderlijk vervoer stelt echter specifieke technische eisen. Een tonnagebeperking zorgt voor een**

onderbenutting van deze dure infrastructuur. Het aanduiden van een andere route brengt dan ook een kost met zich mee (zwaardere fundering, wegbreedtes, vrije doorgang in hoogte en breedte, ruime bochtstralen, ...) die pas kan ingeschat worden bij verdere uitwerking.

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen
→ **Het alternatief brengt geen technische problemen mee.**
3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen
→ **Het alternatief leidt op zich niet tot niet compenseerbare aanslag op mens, natuur of milieu. Dit kan niet uitgesloten worden voor eventuele alternatieve routes, zowel door sluipverkeer als voor uitzonderlijk vervoer, en moet nader onderzocht worden.**

Het inrichtingsalternatief is mogelijks als redelijk te beschouwen.

Een tonnagebeperking wordt niet als een op zichzelf staand redelijk alternatief beschouwd omdat het niet voldoet aan de plandoelstellingen: het voorstel omvat geen inrichting van het complex. Wel kan het een flankerende maatregel zijn in combinatie met een redelijk alternatief voor een centraal complex. Er zal evenwel ook een impact zijn op de routing van het vrachtverkeer in de regio en mogelijks op de routes van het uitzonderlijke vervoer.

Om de redelijkheid te bepalen moet nog verder onderzoek gebeuren naar onder meer:

- *Aftoetsing aan het vrachtroutenetwerk in het in opmaak zijnde regionaal mobiliteitsplan*
- *Mogelijke wijzigingen van de route voor uitzonderlijk vervoer en de haalbaarheid van dergelijke wijziging (technisch en financieel).*
- *Onderzoek naar de impact van het verschuiven van de vrachtwagenstromen op mens, milieu en natuur.*

2.2.8 Inrichtingsprincipe downsizen N466

Inspraak bij startnota Grup 'Omgeving Complex E40 – N466 Drongen' (2021)

Naast een uitgewerkt alternatief worden in een inspraakreactie ook een aantal bijkomende uitgangspunten naar voor geschoven, waaronder het downsizen van de N466. Concreet betreft dit een functiewijziging van de weg.

De N466 is ten noorden van de E40 momenteel geselecteerd als een primaire weg type II, wat inhoudt dat de weg als hoofdfunctie het verkeer verzamelt op Vlaams niveau, en aanvullend ook het verkeer verbindt op Vlaams niveau. Conform de inrichtingsprincipes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden deze wegen aangelegd als een autoweg met 2*2 of 2*1 rijstroken, of een gewone weg met gescheiden verkeersafwikkeling. Ten zuiden van de E40 is de N466 aangeduid als een lokale weg. Concreet vraagt de inspreker dus om de primaire functie te vervangen door een secundaire (verbinden of verzamelen op bovenlokale en lokaal niveau) of lokale functie.

Op dit ogenblik wordt de wegencategorisering herzien binnen het kader van de regionale vervoersplannen. Daarbij wordt een andere categorisering gehanteerd, met name het hoofdwegennet, het dragend en het lokale netwerk. Het regionaal mobiliteitsplan is momenteel in opmaak.

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het alternatief dat voorziet niet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het alternatief voorziet niet in een complex.**
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de 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.
→ **Het alternatief voorziet niet een complex. Een wijziging aan de wegeselectie voldoet niet aan deze doelstelling. Wel wordt deze momenteel verder onderzocht op het regionaal niveau. De mogelijkheid voor het downsizen moet dan ook afgestemd zijn met het in opmaak zijnde regionaal mobiliteitsplan. Een downsizing van de weg zal echter niet mogen conflicteren met de eisen die gesteld worden aan inrichting voor een route voor uitzonderlijk vervoer.**
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:
 - 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.

→ Het alternatief voorziet in verhoogde leefbaarheid voor de kern Drongen. De verschuiving van het verkeer kan echter ook tot bijkomend verkeer leiden in andere kernen, dit moet onderzocht worden.

- Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.

→ Het alternatief voldoet aan deze doelstelling.

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ Het downsizen van de N466 voldoet aan de sectorale wetgeving.

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ Het alternatief is niet onevenredig duur. Een wijziging in de verkeersstructuur kan echter wel leiden tot de noodzaak om verkeersinfrastructuur op andere plaatsen aan te passen.

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ Het alternatief brengt geen technische problemen mee.

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

→ Het alternatief leidt op zich niet tot niet compenseerbare aanslag op mens, natuur of milieu lang de N466. Dit kan niet uitgesloten worden voor eventuele wijzigingen in het verkeersnetwerk, en moet nader onderzocht worden.

Het inrichtingsalternatief is mogelijk als redelijk te beschouwen.

Het downsizen van de N466 is zoals aangehaald geen op zichzelf staand redelijk alternatief omdat het niet voldoet aan de plandoelstellingen: het voorstel omvat geen inrichting van het complex. Wel kunnen het inrichtingsprincipes of bijkomende flankerende maatregelen zijn bij een redelijk alternatief voor een centraal complex. Daarnaast voldoet het niet aan de uitgangspunten van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen met betrekking tot de selectie van de wegenstructuur. Deze worden momenteel echter herzien in de regionale mobiliteitsplannen.

Het voorstel moet dan ook minimaal op volgende punten verder onderzocht worden:

- Afstemming met de wegenhiërarchie in het in opmaak zijnde regionaal mobiliteitsplan
- Onderzoeken of de gewijzigde verkeersstructuur niet leidt tot onevenredige, niet te milderen of te compenseren, impacts op mens, natuur en milieu.

3. BESTUDEERDE NIET WEERHOUDEN ALTERNATIEVEN

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

3.1 Nulalternatieven

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

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

3.1.1 Nulalternatief

Kennisgeving plan-MER 2019

Zoals hoger beschreven is het nulalternatief een alternatief waarbij er geen aanpassingen doorgevoerd worden. Bij aanvang van het project zijn, in samenspraak met alle actoren, alle problematieken geformuleerd die samengaan met de huidige weginrichting. Deze hebben geleid tot plandoelstellingen.

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het nulalternatief voorziet niet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het nulalternatief voorziet niet in een complex dat in al zijn onderdelen functioneert en voor alle modi veilig is.**
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de 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.
→ **Het nulalternatief voorziet niet in een complex dat ingericht is conform de functionele en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.**
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelstellingen:
 - 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.
→ **Het nulalternatief verhoogt de leefbaarheid van Baarle niet.**

- Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ **Het nulalternatief voldoet aan deze doelstelling.**

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ **Het nulalternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving.**

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ **Het nulalternatief is niet onevenredig duur.**

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ **Het nulalternatief brengt geen technische problemen mee.**

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

→ **Het nulalternatief heeft een grote impact op de kern van Baarle: zo leidt de beperkte ontwikkelingscapaciteit tot filevorming in de kern, is niet verkeersveilig,... . Dit kan mogelijks als een onevenredige aanslag op de mens beschouwd worden.**

Het nulalternatief wordt niet als redelijk beschouwd omdat het niet voldoet aan de plandoelstellingen en de realiteitszin.

3.1.2 Nulplusalternatief weefzones tussen dienstzone en op- en afrit

Kennisgeving plan-MER 2019 (nulplusalternatief)

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

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

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



Figuur 3-1: Nulplusalternatief

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

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

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

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

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
 → **Het alternatief voorziet niet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
 → **Het alternatief voorziet niet in een complex dat in al zijn onderdelen functioneert en voor alle modi veilig is. Een weefzone zal inderdaad eventueel conflicten tussen doorgaand verkeer op de rechterrijstrook en invoegend en uit- verkeer veiliger maken, maar de op- en afritten en hun bochtstralen worden in dit alternatief niet verkeersveilig gemaakt.**

3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de 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.
→ Het alternatief voorziet niet in een complex dat ingericht is conform de functionele en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de bochtstralen van de op- en afrit richting kust zijn te klein conform de inrichtingsprincipes.
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:
 - 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.
→ Het alternatief verhoogt de leefbaarheid van Baarle niet.
 - Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ Het alternatief vereist heel wat bijkomend ruimtebeslag. Er kan aangenomen worden dat dit ten zuiden van de snelweg, ter hoogte van de Brouwerijstraat, zal leiden tot innames van gebouwen, of de toegankelijkheid van de woningen in het gedrang zal brengen, net als maatregelen om de geluidshinder te beperken. De impact op het woonweefsel van Baarle is dan ook groot. Ook is er mogelijks een aansnijding van de deelgebieden Drongen – Kloosterstraat en Drongen - Keuzemeersen uit het RUP Groen van de stad Gent, die recent een groene bestemming kregen.

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ Het alternatief lijkt in overeenstemming met de sectorale wetgeving.

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur
→ Het alternatief is niet onevenredig duur
2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen
→ Het alternatief is mogelijks technisch uitvoerbaar.
3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen
→ Het nulalternatief is niet verkeersveilig, en zal mogelijks leiden tot grote innames van woonweefsel in de Brouwerijstraat. Dit kan mogelijks als een onevenredige aanslag op de mens beschouwd worden.

Het alternatief wordt niet als redelijk beschouwd omdat het niet voldoet aan de plandoelstellingen en de realiteitszin.

3.1.3 Nulplusalternatief vrachtverbod in kern Baarle

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

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

Een volledig verbod op vrachtverkeer door de kern van Baarle is niet mogelijk, er zullen plaatselijk altijd leveringen noodzakelijk blijven. Onderstaande afweging gaat uit van een verbod op vrachtverkeer met uitzondering voor lokaal verkeer.

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het alternatief voorziet niet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegencategorisering. De wegencategorisering van de N437 en de N466 (ten zuiden van de E40) is lokale weg type I. Deze wegen hebben een belangrijke functie in het verbinden op lokaal en interlokaal niveau. Vanuit deze wegencategorisering zijn er geen argumenten om het verkeer van de N466 te weren en te verplaatsen naar de N437. Ook vanuit de leefbaarheid zijn er geen argumenten waarom de alternatieve routes langs de N437 minder impact zouden hebben: richting complex Nevele bevinden zich eveneens kernen, scholen / schoolroutes. Idem richting N43 / complex Sint-Denijs-Westrem, waarbij het smalle en bochtige karakter vrachtvervoer fysisch bovendien sterk bemoeilijkt ter hoogte van de Pontstraat.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het alternatief voorziet niet in een complex dat in al zijn onderdelen functioneert en voor alle modi veilig is.**
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de 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.
→ **Het alternatief voorziet niet in een complex. Ook wordt de verkeersstructuur, waaronder het vrachtrouten netwerk, momenteel verder onderzocht op het regionaal niveau. De mogelijkheid voor een vrachtverbod moet dan ook in afstemming zijn met het in opmaak zijnde regionaal mobiliteitsplan. Idem voor de selectie als route voor uitzonderlijke transporten.**
Het verbod op vrachtverkeer kan echter, gezien de aanwezigheid van een bedrijventerrein dat ook uit het zuiden verkeer genereert niet als volledig ingepast beschouwd worden: Lokaal vrachtverkeer van het zuiden dat richting het bedrijventerrein Drongen I wil rijden, zou een omweg van +/-6km moeten maken om via het complex Nevele en de E40 het bedrijventerrein te bereiken. Deze omweg veroorzaakt verliestijd en zal het sluipverkeer door bv de Moerstraat doen toenemen. De Moerstraat is een weg met lagere categorie en beperkt dwarsprofiel, en bijgevolg

niet geschikt om vrachtverkeer te verwerken. Bovendien is dit een belangrijke weg voor landbouwvoertuigen en loopt er een bovenlokaal functionele fietsroute via de Moerstraat.

Een vrachtverbod conflicteert naar de letter niet met de aanduiding als route voor uitzonderlijk vervoer. Dit zijn ondermeer buitenmaatse en zware transporten, die vooraf een vergunning moeten aanvragen en in sommige gevallen ook begeleid worden. De N466 is aangeduid als dergelijk route, en is ook een belangrijke route daar er niet veel dergelijke routes zijn die de E40 dwarsen. In Oost-Vlaanderen is dit enkel te Wetteren richting Aalst en Dendermonde). Voor deze routes worden bijkomende inrichtingseisen gesteld. Deze transporten kunnen een tijdelijke vergunning krijgen die afwijkt van een vrachtverbod.

4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:

- 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.
→ *Het alternatief voorziet in verhoogde leefbaarheid voor de kern Baarle. De verschuiving van het vrachtvervoer zal echter tot bijkomende ongewenste vrachtbewegingen leiden in andere kernen.*
- Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ *Het alternatief voldoet langs de N466 aan deze doelstelling. Wel kan bijkomend ruimtebeslag langs de N437 niet uitgesloten worden, eveneens als langs eventueel routes voor uitzonderlijk transport.*

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ *Een vrachtverbod is mogelijks niet in overeenstemming met de sectorale wetgeving. Langs de voorgestelde alternatieve route, Pontstraat N437 bevindt zich een VEN-gebied en dwars de weg (in het bochtige tracé) habitatwaardige natuur, met name eiken-beukenbos op zure bodem (habitattypen 9120). Een vrachtroute waarbij nadelige effecten gecreëerd worden op deze natuur (o.a. emissies), is mogelijks strijdig met de sectorale wetgeving met betrekking tot stikstofemissies.*

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ *Het alternatief is niet onevenredig duur. Eventuele aanpassingen van de alternatieve routes en de aanleg van een route voor uitzonderlijk vervoer stelt echter specifieke technische eisen. Het aanduiden van een andere route brengt dan ook een kost met zich mee (zwaardere fundering, wegbreedtes, vrije doorgang in hoogte en breedte, ruime bochtstralen, ...) die pas kan ingeschat worden bij verdere uitwerking.*

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ *Het alternatief brengt geen technische problemen mee langs de N466. Langs de voorgestelde alternatieve route is er ter hoogte van de Pontstraat in Sint-Martens-Latem wel een technisch knelpunt: de beperkte ruimte is over een langere passage niet geschikt voor kruisend vrachtverkeer (of landbouwverkeer). Ook het kruisen van vrachtwagens en gewone wagens verloopt er vaak moeizaam. Idem voor de bocht van 90° in de Damstraat ter hoogte van het kruispunt met de Lange Munt en Vosselaredorp: ter hoogte van de bocht is kruisen tussen grotere voertuigen (vrachtwagens / bussen / landbouwvoertuigen) niet mogelijk. Op deze locatie is er echter een zeker overzicht die*

toelaat om de situatie in te schatten. In de Pontstraat is dit niet het geval, waardoor er vaak meerdere voertuigen achteruit moeten rijden om doorgang te kunnen creëren voor kruisende vrachtwagens of landbouwvoertuigen. Idem voor eventuele technische problemen die kunnen ontstaan langs sluiproutes: de Moerstraat is een smalle landbouwweg, niet geschikt voor kruisend verkeer, en bovendien een fietsroute; ook de brug over de Moerstraat en de aansluitende wegen hebben een beperkt profiel.

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen
- *Het alternatief leidt op zich niet tot niet compenseerbare aanslag op mens, natuur of milieu langs de N466. Dit kan niet uitgesloten worden voor eventuele alternatieve routes, zowel door sluipverkeer als voorvrachtverkeer / uitzonderlijk vervoer: een verdere toename van verkeer kan de gezondheid / leefbaarheid voor de mens er in het gedrang brengen. Bovendien bevinden er zich langs de Pontstraat N437 VEN-gebieden en dwars de weg (in het bochtige tracé) habitatwaardige natuur, met name eiken-beukenbos op zure bodem (habitattypen 9120). Er kan dan ook aangenomen worden dat een vrachtroute op deze locatie een onevenredig aanslag zal teweegbrengen op de aanwezige natuur.*

Het nulplusalternatief is niet als redelijk te beschouwen.

Een vrachtverbod voldoet niet aan de plandoelstellingen, is mogelijks niet in afstemming met de sectorale wetgeving en is niet realistisch.

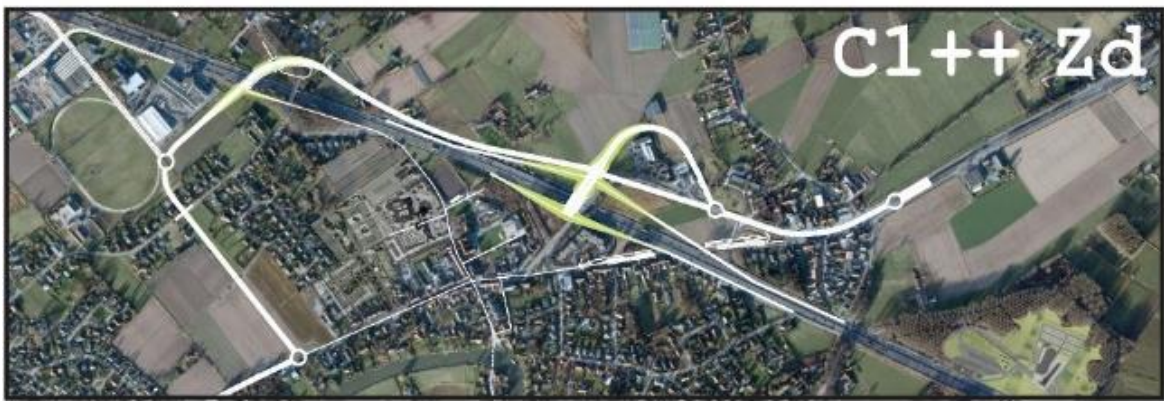
3.2 Centraal complex

Zoals hoger beschreven zijn er alternatieven met een centraal complex weerhouden. Dit betekent echter niet dat alle mogelijk alternatieven met een centraal complex als redelijk kunnen beschouwd worden. Hierna zijn de combinatie- en inrichtingsalternatieven opgenomen uit het vooronderzoek en de inspraak die bij verdere evaluatie geen redelijke alternatieven blijken te zijn.

3.2.1 Centraal complex met Hollands complex en ringweg

Plan-MER 2019 (C1++Zd)

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



Figuur 3-2 Centraal complex met ringweg

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

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het alternatief voorziet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het alternatief voorziet in een complex dat in al zijn onderdelen functioneert en voor alle modi veilig is. De combinatie met een ringweg vereist echter wel grote ruimte-inname en is niet compact.**
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de ontsluitingsweg voor het regionaal bedrijventerrein Drogen I van en naar primaire weg type II, de lokale weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aanvullende lokale wegen.

→ Het alternatief voorziet in een complex en een ringweg dat ingericht is conform de functionele en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.

4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevensdoelstellingen:

- 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.
→ Het alternatief verhoogt de leefbaarheid van Baarle ter hoogte van de doortocht. Voor een aantal bewoners van De Noordhoutstraat verlaagt de leefbaarheid mogelijks.
- Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ Het alternatief, en meer bepaald de ringweg, heeft een groot bijkomend ruimtebeslag.

- B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ Het alternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving. Mogelijks zijn aanpassingen nodig om te voldoen aan de technische vereisten als route voor uitzonderlijk transport.

- C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ Het alternatief heeft een zekere kostprijs, gezien de nodige grondverwerving en bijkomende wegenaanslag. Er kan echter niet vooraf gesteld worden dat deze onevenredig duur zal zijn.

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ Het alternatief brengt geen technische problemen mee.

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

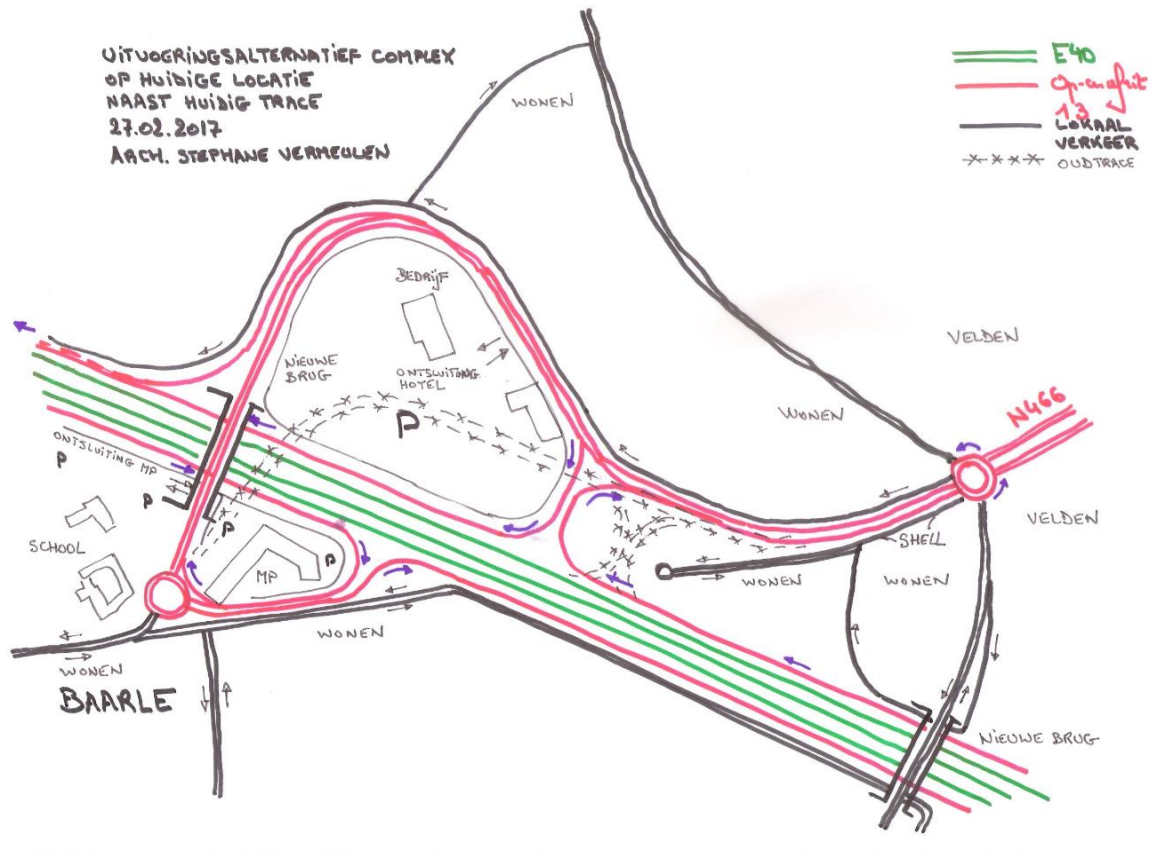
→ Zoals blijkt uit het plan-MER uit 2018 heeft het alternatief een zekere impact, zowel in positieve als negatieve zin. Deze is echter niet van die aard dat ze na mildering / compensatie als onevenredig beschouwd wordt.

Het alternatief met een centraal complex en een ringweg rond de kern Baarle wordt niet als redelijk beschouwd omdat het niet voldoet aan de plandoelstellingen: het ruimtebeslag van de ringweg is groot.

3.2.2 Optimalisatie centraal complex

Inspraak bij kennisgeving plan MER 2018

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



Figuur 3-3: Voorstel inspraakreactie 15

Dit alternatief voorziet in een lang uitgerokken ovonde, waarbij er tussen de twee rotondes geen dwarsend verkeer mogelijk is. De op- en afritten zelf worden niet aangepast, de ontsluiting van het bedrijventerrein gebeurt via de Kloosterstraat en Baarlekouder/Raapstraat.

Het concept leunt sterk aan bij de verder te onderzoeken inrichtingsalternatieven met turbotrondes. Daarbij sluiten de op- en afrit wel rechtstreeks aan op de rotondes. In eerdere evaluaties werd geoordeeld dat dergelijk concept tot een hogere belasting leidt van de N466 en de rotondes die voor lange wachtrijen zorgt: alle verkeer dat vanuit Gent (en het bedrijventerrein) de E40 richting kust wil rijden, moet de N466 volgen tot aan de zuidelijke rotonde, en via een keerbeweging naar de oprit rijden. Idem voor het verkeer dan van de E40 richting Brussel komt en richting Deinze moet.

Voor dit alternatief werd dan ook in het verleden een capaciteitsanalyse uitgevoerd.

Uit deze analyse van de rotondes blijkt dat er op de noordelijke rotonde lange wachtrijen zullen komen te staan, aangezien hier zowel alle verkeer komende van de E40 kant Brussel als alle verkeer dat van en naar het bedrijventerrein wil, samenkomt. Verkeerstechnisch voldoet dit inrichtingsalternatief dan ook niet.

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het inrichtingsalternatief voorziet niet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: binnen de beschikbare ruimte kunnen de verschillende op- en afritten maar ontworpen worden voor een ontwerpsnelheid van 30 km/u, net zoals de huidige. Volgens de huidige normen op vlak van weggeometrie is dit enkel aanvaardbaar als er niet rechtstreeks op het hoofdwegennet aangesloten wordt, maar op een parallelle structuur met verlaagde snelheid (ontwerpsnelheid 30 km/u).**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het inrichtingsalternatief voorziet niet in een complex dat in al zijn onderdelen functioneert. Zoals hoger beschreven ontstaan voor de noordelijke rotonde lange wachtrijen. Op de zuidelijke rotonde toonden de analyses een saturatie van net geen 80% (de norm).**
De verschillende keerbewegingen zorgen voor tegenintuïtieve routes en een weinig leesbare structuur. Zo worden op een aantal plaatsen meerdere weginfrastructuren naast elkaar aangelegd, vb ter hoogte van de Brouwerijstraat (lokale weg voor bewoners, op- en afrit, weg voor langzaam verkeer), wat heel verwarrend kan zijn voor de gebruiker. Dit ondermijnt de verkeersveiligheid. De ontsluiting van het bedrijventerrein wordt gemengd met het woonverkeer, en verloopt via landelijke wegen met lintbebouwing in een eenrichtingssysteem. Dit is geen verkeerveilige oplossing. Idem wat betreft de schooltoegang ter hoogte van de zuidelijke rotonde.
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de 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.
→ **Het alternatief voorziet niet in een complex dat ingericht is conform de functionele en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering. Het voorziet niet in een voldoende bedrijfsontsluitingsweg.**
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:
 - 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.
→ **Het alternatief verhoogt de leefbaarheid van Baarle niet: door de omrijbewegingen zal er meer verkeer zijn net naast de kern, ter hoogte van de scholen. Ook voor de bewoners van de Raapstraat en Baarlekouter verlaagt de leefbaarheid door de toename van het vrachtverkeer afkomstig van de bedrijfsontsluitingsweg.**
 - Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ **Het alternatief heeft een bijkomend ruimtebeslag. Op een aantal plaatsen worden meerdere weginfrastructuren naast elkaar aangelegd, vb ter hoogte van de Brouwerijstraat (lokale weg voor bewoners, op- en afrit, weg voor langzaam verkeer). Deze zullen leiden tot een brede strook verharding, en**

mogelijks zal de inname van het bedrijventerrein nodig zijn. Ook zal voor de zuidelijke rotonde een inname van de schoolparking nodig zijn.

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ Het alternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving. Mogelijks zijn aanpassingen nodig om te voldoen aan de technische vereisten als route voor uitzonderlijk transport.

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ Het alternatief heeft een zekere bijkomende kostprijs, gezien de nodige grondverwerving, mogelijks ook gebouwen, en bijkomende wegenaanleg. Er kan echter niet vooraf gesteld worden dat deze onevenredig duur zal zijn.

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ Het alternatief voldoet technisch niet: bochtstralen zijn te krap.

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

→ Er kan een bijkomende impact verwacht worden op de mensen in Baarle, de school en de bewoners van de Raapstraat / Baarlekouter. Zonder bijkomend onderzoek kan echter niet gesteld worden dat deze onevenredig is.

Het alternatief met een geoptimaliseerd centraal complex met rotondes wordt niet als redelijk beschouwd omdat het niet voldoet aan de plandoelstellingen en de realiteitszin: het complex kan technisch niet aangelegd worden volgens de vigerende normen, op een voldoende verkeersveilige manier en functioneert onvoldoende. Ook beïnvloedt het de leefbaarheid van Baarle negatief en vereist het bijkomend ruimtebeslag.

3.2.3 Centraal complex met rondabout diamond interchange en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerrein en ingesleufde E40

Inspraak bij startnota Grup 'Omgeving Complex E40 – N466 Drongen' (2021)

Dit alternatief is gelijkaardig aan alternatief 2.2.1. , maar met ingesleufde E40. In dit alternatief blijven de dienstzones op de huidige locatie en wordt de industriezone ontsloten via een weg ten noorden van de E40, Inrichtingsalternatief Crdi + I&Ln met lichtenregeling (=Centraal rondabout diamond interchange en Industriezone en Lokaal verkeer op noordelijke ontsluitingsweg) is centraal een klassiek Hollands complex met lichtenregeling, aangevuld met rotonde voor aansluiting Baarleveldestraat (kan ook als lichtengeregeld t-kruispunt).

Daarbij zijn ook dezelfde varianten voorgesteld met betrekking tot de Baarleveldestraat:

- C.. + I&Ln: Lokaal verkeer samen met ontsluiting Industriezone op de Baarleveldestraat aansluitend via rotonde op de N466
- C.. + In+L': Industriezone wordt via afzonderlijke noordelijke weg ontsloten en takt aan op N466. Lokaal verkeer op de te verplaatsen Baarleveldestraat die wordt omgeleid naar de Raapstraat en zo aansluit op de N466.

Dit werd in drie vormen voorgesteld: met een beperkte insleuving en met een volledige insleuving met aqua- en ecoduct:

- C.. + ... +E40bi: **Beperkte insleuving**; waarbij de E40 plaatselijk voldoende diep ligt om de N466 op maaiveldniveau te kunnen laten dwarsen
- C.. + ... +E40i&aq: **Insleuving met aqua- en ecoduct**; behelst de insleuving een grotere afstand. De E40 is ter hoogte van de ontsluitingsweg van het bedrijventerrein reeds volledig ingesleufd zodat deze gelijkgronds kan kruisen, en blijft ingesleufd tot na de Leie. De Leie en zijn oevers gaan in een aqua- en ecoduct over de insleuving heen.

De inspraak bevat geen aangepaste figuren voor dit exacte scenario, conceptueel zijn deze vergelijkbaar met deze zoals weergegeven bij het alternatief 2.2.1.. Hellingen en dergelijke zullen echter andere afmetingen hebben, afhankelijk van de diepte van de insleuving.



Figuur 3-4: Centraal complex met rondabout diamond interchange en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerrein en ingesleufde E40 – variant CsdI+I&Ln+E40bi



Figuur 3-5: Centraal complex met rondabout diamond interchange en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerrein en ingesleufde E40 - variant Csdj+I&Ln+E40i&ag

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
 → **Het inrichtingsalternatief en de varianten erop voorzien in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegcategorisering.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
 → **Het inrichtingsalternatief en de varianten voorzien in een complex dat hieraan mogelijks voldoet. Verdere uitwerking van de voorstellen is nodig om dit na te gaan. Het alternatief kan daarbij gecombineerd worden met bijkomende vrijliggende fietsverbindingen.**
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de ontsluitingsweg voor het regionaal bedrijventerrein Drogen I van en naar primaire weg type II, de lokale weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aanvullende lokale wegen.
 → **Het inrichtingsalternatief en de varianten kunnen verder uitgewerkt worden conform de functionele en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering.**
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:
 - 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.
 → **De aangepaste configuratie leidt mogelijks tot een vlottere verkeersafwikkeling. Ook leidt de plaatselijke insleuving tot een betere landschappelijke integratie en samenhang van de kern. De lagere wegposities van de E40 en de N466 zullen impacts zoals geluid visuele impact doen afnemen,**

net als de grotere afstand van de op- en afritten t.a.v. de bebouwing van de kern Baarle. Tijdens de aanleg zal echter gedurende een lange tijd een sterke impact zijn van de werfactiviteiten op de kern van Baarle. Naast hinder van de werfactiviteiten (geluid, stof, lucht, visueel) zal er gedurende een lange periode een sterk verminderde bereikbaarheid zijn, waarbij er geen verbindingen zijn over de E40.

- Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.

→ Het inrichtingsalternatief heeft een compacte oplossing met beperkt bijkomend ruimtebeslag na aanleg. Er worden geen ruimtelijk kwetsbare bestemmingen ingenomen. Het ruimtebeslag van de variant met bedrijfsontsluitingsweg via de Raapstraat en Baarlekouter is iets groter. De exacte tijdelijke ruimte-inname is niet duidelijk, maar er kan aangenomen worden dat deze groot zal zijn. Afhankelijk van de werkorganisatie zullen een of meerdere tijdelijke wegen nodig zijn naast de huidige zate van de E40, dit voor werfwegen en als tijdelijke weg voor het doorgaande verkeer. Gezien het belang van de E40 zal een zekere capaciteit moeten gewaarborgd blijven en tijdelijke wegen noodzakelijk zijn. Bij de werffasering worden op hoofdlijnen

- *eerst de bruggen en aanloophellingen afgebroken,*
- *de tijdelijke wegenis aangelegd voor de E40 in de omgeving,*
- *insleuving uitgegraven,*
- *tijdelijke wegenis verwijderd,*
- *gelijkgrondse bruggen gebouwd.*

Ter hoogte van de dienstzone, het bedrijvent centrum en de Keuzewijk is er, wanneer de E40 garant moet staan voor doorstromingscapaciteit tijdens de werffase, te weinig onbebouwde ruimte beschikbaar om deze faseringswegen aan te leggen en zullen er mogelijks ook gebouwen moeten ingenomen worden.

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ Het inrichtingsalternatief is vermoedelijk niet in overeenstemming met de sectorale wetgeving. Bij de aanleg en exploitatie van een ingesleufde E40 zal bemaling noodzakelijk zijn. Ook zal de sleuf mogelijks een invloed hebben op de aanwezige grondwaterstromingen. Gezien de omvang van de sleuf, en de nabijheid van het natuurgebied Keuzemeersen (tevens VEN-gebied), kan niet gegarandeerd worden dat er geen wijzigingen aan de grondwatertafel ter hoogte van de Keuzemeersen zullen optreden. Dergelijke wijzigingen, ook tijdelijke, zijn strijdig met de natuurwetgeving.

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ Het alternatief is beduidend duurder dan de alternatieven zonder insleuving of intunneling. Daar er ook maatschappelijk winsten zijn, kan echter niet vooraf gesteld worden dat dit 'onevenredig duur' is.

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ Het alternatief brengt mogelijks technische problemen mee. Verdere onderzoek en uitwerking met betrekking tot bodemstabiliteit, bodemhygiëne, grondwaterstanden hiervoor is noodzakelijk om dit te kunnen beoordelen.

Zoals hoger beschreven lijkt het technisch ook niet haalbaar om ter hoogte van de dienstzone, het bedrijventerrein en de Keuzewijk voldoende capaciteit te voorzien voor de tijdelijke wegeis.

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

→ De insleuwing van de E40 zal de grondwatertafel wijzigen, waarbij niet kan uitgesloten worden dat de grondwatertafel ter hoogte van het natuurgebied Keuzemeersen (teven VEN-gebied) wijzigt. Het natuurgebied omvat enkele soorten die een natte ondergrond eisen, zoals moerasspirea, dotterbloemgraslanden...

Het inrichtingsalternatief met insleuwing van de E40 is niet als redelijk te beschouwen, want voldoet vermoedelijk niet aan de plandoelstellingen (bijkomend ruimtebeslag in de aanlegfase, leefbaarheid Baarle tijdens de aanlegfase), is strijdig met de sectorale wetgeving (wijziging grondwatertafel Keuzemeersen) en is niet realistisch (beschikbare ruimte voor werfwegen, impact op natuur).

3.2.4 Centraal complex met rondabout diamond interchange met turborotondes en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerrein en ingesleufde E40

Inspraak bij startnota Grup 'Omgeving Complex E40 – N466 Drongen' (2021)

Net zoals het bovenstaande alternatief is dit alternatief enkel verschillend van een voorgaand (besproken onder 2.2.2) door het insleuven van de E40. Inrichtingsalternatief Crdi+ I&Ln met turborotondes (= Centraal rondabout diamond interchange en Industriezone en Lokaal verkeer op noordelijke ontsluitingsweg), verschilt van de voorgaande door het gebruik van twee turborotondes met bypassen aan de voet van de brug, eventueel aan te passen naar een kluirotonde. Dit kruispuntconcept is toegepast bij de verknoping E17 / N35 te Nazareth / Deinze.

Ook hier zijn twee varianten voorgesteld met betrekking tot de Baarleveldestraat:

- C.. + I&Ln: Lokaal verkeer samen met ontsluiting Industriezone op de Baarleveldestraat aansluitend via rotonde op de N466
- C.. + In+L': Industriezone wordt via afzonderlijke noordelijke weg ontsloten en takt aan op N466. Lokaal verkeer op de te verplaatsen Baarleveldestraat die wordt omgeleid naar de Raapstraat en zo aansluit op de N466.

Dit werd in drie vormen voorgesteld: met een beperkte insleuwing en met een volledige insleuwing met aqua- en ecoduct:

- C.. + ... +E40bi: Beperkte insleuwing; waarbij de E40 plaatselijk voldoende diep ligt om de N466 op maaiveldniveau te kunnen laten dwarsen
- C.. + ... +E40i&aq: Insleuwing met aqua- en ecoduct; behelst de insleuwing een grotere afstand. De E40 is ter hoogte van de ontsluitingsweg van het bedrijventerrein reeds volledig ingesleufd zodat deze gelijkgronds kan kruisen, en blijft ingesleufd tot na de Leie. De Leie en zijn oevers gaan in een aqua- en ecoduct over de insleuwing heen.

De inspraak bevat geen aangepaste figuren voor dit scenario, conceptueel zijn deze vergelijkbaar met deze zoals weergegeven bij het alternatief 2.2.2. Hellingen en dergelijke zullen echter andere afmetingen hebben.

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het inrichtingsalternatief en de varianten erop voorzien in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het inrichtingsalternatief en de varianten voorzien in een complex dat hieraan mogelijks voldoet. Verder uitwerking van de voorstellen is nodig om dit na te gaan. De afwikkelingscapaciteit van de rotondes vormt daarbij een aandachtspunt. De verkeersveiligheid ter hoogte van de rotondes is mogelijks een pijnpunt, zeker voor de zuidelijke rotonde ter hoogte van de school is dit een aandachtspunt. Het alternatief kan eventueel gecombineerd worden met bijkomende vrijliggende fietsverbindingen.**
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de 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.
→ **Het inrichtingsalternatief en de varianten kunnen verder uitgewerkt worden conform de functionele en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering. Er moet nagegaan worden of de rotonde ten zuiden van de E40 met de juiste bochtstralen ingepast kan worden in het bestaande weefsel.**
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelstellingen:
 - 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.
→ **De aangepaste configuratie leidt mogelijks tot een vlottere verkeersafwikkeling. Ook leidt de plaatselijke insleuwing tot een betere landschappelijke integratie en samenhang van de kern. De lagere wegposities van de E40 en de N466 zullen impacts zoals geluid visuele impact doen afnemen, net als de grotere afstand van de op- en afritten t.a.v. de bebouwing van de kern Baarle. Tijdens de aanleg zal echter gedurende een lange tijd een sterke impact zijn van de werfactiviteiten op de kern van Baarle. Naast hinder van de werfactiviteiten (geluid, stof, lucht, visueel) zal er gedurende een lange periode een sterk verminderde bereikbaarheid zijn, waarbij er geen verbindingen zijn over de E40.**
 - Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ **Het inrichtingsalternatief heeft een compacte oplossing met beperkt bijkomend ruimtebeslag na aanleg. Er worden geen ruimtelijk kwetsbare bestemmingen ingenomen. Het ruimtebeslag van de variant met bedrijfsontsluitingsweg via de Raapstraat en Baarlekouter is iets groter.**

Er wordt echter aangenomen dat de tijdelijke ruimte-inname veel groter zal zijn. Afhankelijk van de werkorganisatie zullen een of meerdere tijdelijke wegen nodig zijn naast de huidige zate van de E40, dit voor werfwegen en als tijdelijke weg voor het doorgaande verkeer. Gezien het belang van de E40 zal een zekere capaciteit moeten gewaarborgd blijven en tijdelijke wegenis noodzakelijk zijn. Bij de werffasering worden op hoofdlijnen

- *eerst de bruggen en aanloophellingen afgebroken,*
- *de tijdelijke wegenis aangelegd voor de E40 in de omgeving,*
- *insleuving uitgegraven,*
- *tijdelijke wegenis verwijderd,*
- *gelijkgrondse bruggen gebouwd.*

Ter hoogte van de dienstzone, het bedrijvent centrum en de Keuzewijk is er, wanneer de E40 garant moet staan voor doorstromingscapaciteit tijdens de werffase, te weinig onbebouwde beschikbaar om deze faseringswegen aan te leggen en zullen er mogelijks ook gebouwen moeten ingenomen worden.

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ Het inrichtingsalternatief is vermoedelijk niet in overeenstemming met de sectorale wetgeving. Bij de aanleg en exploitatie van een ingesleufde E40 zal bemaling noodzakelijk zijn. Ook zal de sleuf mogelijks een invloed hebben op de aanwezige grondwaterstromingen. Gezien de omvang van de sleuf, en de nabijheid van het natuurgebied Keuzemeersen (tevens VEN-gebied), kan niet gegarandeerd worden dat er geen wijzigingen aan de grondwatertafel ter hoogte van de Keuzemeersen zullen optreden. Dergelijke wijzigingen, ook tijdelijke, zijn strijdig met de natuurwetgeving.

C. Realiteitszin

4. Niet onevenredig duur

→ Het alternatief is beduidend duurder dan de alternatieven zonder insleuving of intunneling. Daar er ook maatschappelijk winsten zijn, kan echter niet vooraf gesteld worden dat dit 'onevenredig duur' is.

5. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ Het alternatief brengt mogelijks technische problemen mee. Verdere onderzoek en uitwerking met betrekking tot bodemstabiliteit, bodemhygiëne, grondwaterstanden hiervoor is noodzakelijk om dit te kunnen beoordelen. Zoals hoger beschreven lijkt het technisch ook niet haalbaar om ter hoogte van de dienstzone, het bedrijvent centrum en de Keuzewijk voldoende capaciteit te voorzien voor de tijdelijke wegenis.

6. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

→ De insleuving van de E40 zal de grondwatertafel wijzigen, waarbij niet kan uitgesloten worden dat de grondwatertafel ter hoogte van het natuurgebied Keuzemeersen (teven VEN-gebied) wijzigt. Het natuurgebied omvat enkele soorten die een natte ondergrond eisen, zoals moerasspirea, dotterbloemgraslanden...

Het inrichtingsalternatief met insleuving van de E40 is niet als redelijk te beschouwen, want voldoet vermoedelijk niet aan de plandoelstellingen (bijkomend ruimtebeslag in de aanlegfase, leefbaarheid Baarle tijdens de aanlegfase), is strijdig met de sectorale wetgeving (wijziging grondwatertafel Keuzemeersen) en is niet realistisch (beschikbare ruimte voor werfwegen, impact op natuur).

3.2.5 Centraal complex met divergent diamond interchange met turbotondes en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerrein en ingesleufde E40

Inspraak bij startnota Grup 'Omgeving Complex E40 – N466 Drongen' (2021)

Net zoals de voorgaande alternatieven is dit vergelijkbaar met een eerder besproken inrichtingsalternatief (zie 2.2.3), maar dan gecombineerd met een ingesleufde E40. Inrichtingsalternatief Cddi+ I&Ln (= Centraal een **d**iverging **d**iamond **i**nterchange en Industriezone en **L**okaal verkeer op noordelijke ontsluitingsweg) is centraal een aantakking op een vlechtstructuur met lichtenregeling. Dit kruispuntconcept is momenteel in aanleg voor verknoping E17 – N382 te Waregem.

Ook hier zijn twee varianten voorgesteld met betrekking tot de Baarleveldestraat:

- C.. + I&Ln: Lokaal verkeer samen met ontsluiting Industriezone op de Baarleveldestraat aansluitend via rotonde op de N466
- C.. + In+L': Industriezone wordt via afzonderlijke noordelijke weg ontsloten en takt aan op N466. Lokaal verkeer op de te verplaatsen Baarleveldestraat die wordt omgeleid naar de Raapstraat en zo aansluit op de N466.

Dit werd in drie vormen voorgesteld: met een beperkte insleuving en met een volledige insleuving met aqua- en ecoduct:

- C.. + ... +E40**bi**: Beperkte insleuving; waarbij de E40 plaatselijk voldoende diep ligt om de N466 op maaiveldniveau te kunnen laten dwarsen
- C.. + ... +E40**i&aq**: Insleuving met aqua- en ecoduct; behelst de insleuving een grotere afstand. De E40 is ter hoogte van de ontsluitingsweg van het bedrijventerrein reeds volledig ingesleufd zodat deze gelijkgronds kan kruisen, en blijft ingesleufd tot na de Leie. De Leie en zijn oevers gaan in een aqua- en ecoduct over de insleuving heen.

De inspraak bevat geen aangepaste figuren voor dit scenario, conceptueel zijn deze vergelijkbaar met deze zoals weergegeven bij het alternatief 2.2.3. Hellingen en dergelijke zullen echter andere afmetingen hebben.

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het inrichtingsalternatief en de variant voorzien in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het inrichtingsalternatief betreft een alternatief met een mogelijks groter ruimtebeslag dat weergegeven op de schets. Verder uitwerking van het voorstel is nodig**

om dit na te gaan. Het alternatief kan gecombineerd worden met bijkomende vrijliggende fietsverbindingen.

3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteeweg 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.
→ Het inrichtingsalternatief kan verder uitgewerkt worden conform de functionele en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering. Er moet ondermeer nagegaan worden of de vereiste bochtstralen en weefstroken kunnen ingepast worden. Er kan voldaan worden aan de technische vereisten voor de wegenis voor uitzonderlijk vervoer.
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:
 - 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.
→ De aangepaste configuratie leidt mogelijks tot een vlottere verkeersafwikkeling. Ook leidt de plaatselijke insleuving tot een betere landschappelijke integratie en samenhang van de kern. De lagere wegposities van de E40 en de N466 zullen impacts zoals geluid visuele impact doen afnemen, net als de grotere afstand van de op- en afritten t.a.v. de bebouwing van de kern Baarle. Tijdens de aanleg zal echter gedurende een lage tijd een sterke impact zijn van de werfactiviteiten op de kern van Baarle. Naast hinder van de werfactiviteiten (geluid, stof, lucht, visueel) zal er gedurende een lange periode een sterk verminderde bereikbaarheid zijn, waarbij er geen verbindingen zijn over de E40.
 - Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
**→ Het inrichtingsalternatief heeft een oplossing met mogelijks bijkomend ruimtebeslag na aanleg. Er worden geen ruimtelijk kwetsbare bestemmingen ingenomen. Het ruimtebeslag van de variant met bedrijfsontsluitingsweg via de Raapstraat en Baarlekouter is iets groter.
De tijdelijke ruimte-inname zal echter wel groot zijn. Afhankelijk van de werkorganisatie zullen een of meerdere tijdelijke wegen nodig zijn naast de huidige zate van de E40, dit voor werfwegen en als tijdelijke weg voor het doorgaande verkeer. Gezien het belang van de E40 zal een zekere capaciteit moeten gewaarborgd blijven en tijdelijke wegenis noodzakelijk zijn. Bij de werffasering worden op hoofdlijnen**
 - **eerst de bruggen en aanloophellingen afgebroken,**
 - **de tijdelijke wegenis aangelegd voor de E40 in de omgeving,**
 - **insleuving uitgegraven,**
 - **tijdelijke wegenis verwijderd,**
 - **gelijkgrondse bruggen gebouwd.****Ter hoogte van de dienstzone, het bedrijventerrein en de Keuzewijk is er, wanneer de E40 garant moet staan voor doorstromingscapaciteit tijdens de werffase, te weinig onbebouwde ruimte beschikbaar om deze faseringswegen aan te leggen en zullen er mogelijks ook gebouwen moeten ingenomen worden.**

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ Het inrichtingsalternatief is vermoedelijk niet in overeenstemming met de sectorale wetgeving. Bij de aanleg en exploitatie van een ingesleufde E40 zal bemaling noodzakelijk zijn. Ook zal de sleuf mogelijks een invloed hebben op de aanwezige grondwaterstromingen. Gezien de omvang van de sleuf, en de nabijheid van het natuurgebied Keuzemeersen (tevens VEN-gebied), kan niet gegarandeerd worden dat er geen wijzigingen aan de grondwatertafel ter hoogte van de Keuzemeersen zullen optreden. Dergelijke wijzigingen, ook tijdelijke, zijn strijdig met de natuurwetgeving.

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ Het alternatief is beduidend duurder dan de alternatieven zonder insleuving of intunneling. Daar er ook maatschappelijk winsten zijn kan echter niet vooraf gesteld worden dat dit 'onevenredig duur' is.

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ Het alternatief brengt mogelijks technische problemen mee. Ondermeer de bochtstralen, de weefzones, ... zijn een mogelijke knelpunt en vragen verder onderzoek. Verdere onderzoek en uitwerking met betrekking tot bodemstabiliteit, bodemhygiëne, grondwaterstanden is eveneens noodzakelijk om dit te kunnen beoordelen.

Zoals hoger beschreven lijkt het technisch ook niet haalbaar om ter hoogte van de dienstzone, het bedrijvent centrum en de Keuzewijk voldoende capaciteit te voorzien voor de tijdelijke wegeën.

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

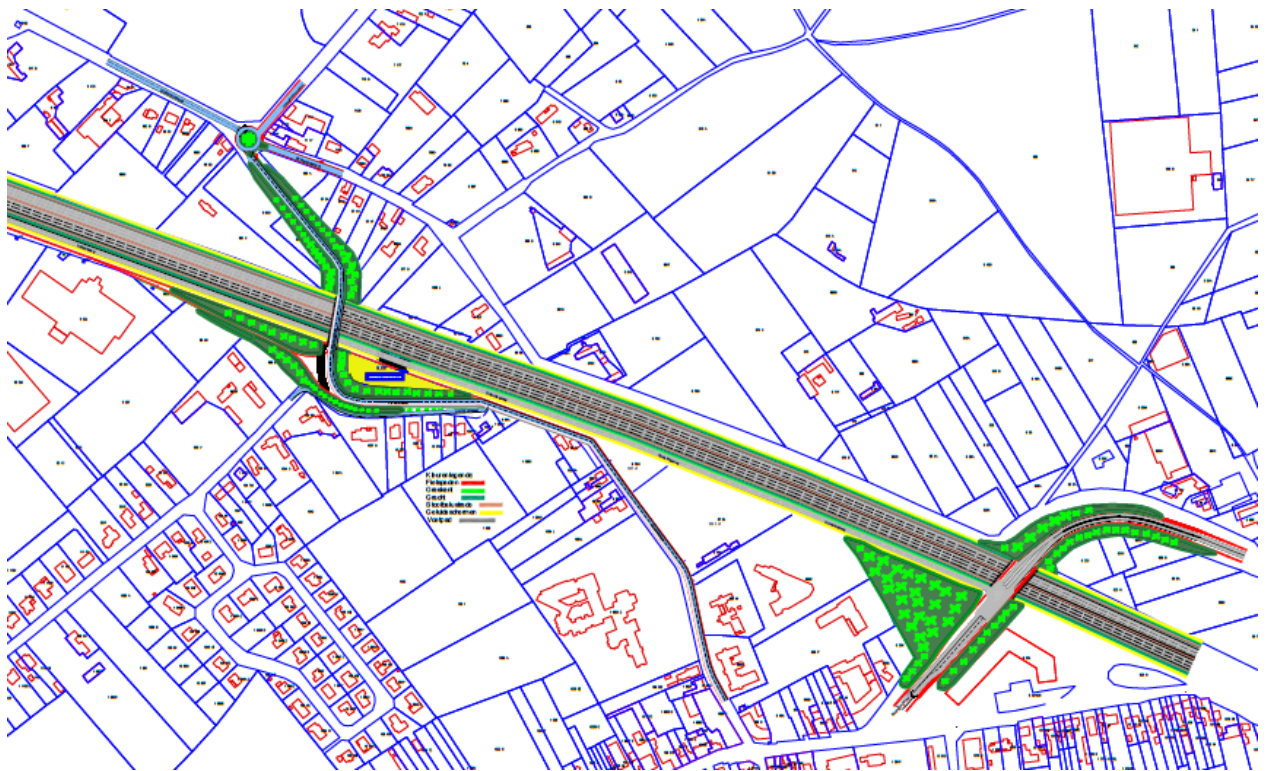
→ De insleuving van de E40 zal de grondwatertafel wijzigen, waarbij niet kan uitgesloten worden dat de grondwatertafel ter hoogte van het natuurgebied Keuzemeersen (teven VEN-gebied) wijzigt. Het natuurgebied omvat enkele soorten die een natte ondergrond eisen, zoals moerasspirea, dotterbloemgraslanden... Een aantal zijn habitatwaardige soorten.

Het inrichtingsalternatief met insleuving van de E40 is niet als redelijk te beschouwen, want voldoet vermoedelijk niet aan de plandoelstellingen (bijkomend ruimtebeslag in de aanlegfase, leefbaarheid Baarle tijdens de aanlegfase), is strijdig met de sectorale wetgeving (wijziging grondwatertafel Keuzemeersen) en is niet realistisch (beschikbare ruimte voor werfwegen, impact op natuur).

3.2.6 Centraal complex met zuidelijke ontsluiting bedrijventerrein

Inspraak bij startnota Grup 'Omgeving Complex E40 – N466 Drongen' (2021)

Er wordt een alternatieve ontsluiting voor het bedrijventerrein Drongen I voorgesteld, te combineren met zowel centraal als oostelijk complex: ten zuiden, evenwijdig aan en vlak naast E40. De ontsluitingsweg sluit op maaiveld aan op huidige Industrieweg en gaat onder de te verlengen Kloosterstraatbrug door richting Baarlebrug. Een nieuwe Kloosterstraatbrug kan een lichtere constructie zijn (geen vrachtverkeer). In tegenstelling tot ontsluiting aan noordzijde kunnen hier wel geluidsschermen geplaatst worden. Zuidelijke ontsluiting verhoogt zo de leefbaarheid van Baarle. Eén leegstaand huis moet onteigend worden en de Kloosterstraat over een beperkte lengte opgeschoven. Er komt ruimte voor groen waar afrit Oostende verdwijnt (ca 5000m² tussen geluidsschermen en scholen) en in oksel Kloosterstraatbrughelling kan ca 2500m² groen gerealiseerd worden.



Figuur 3-6: Centraal complex met zuidelijke ontsluiting bedrijventerrein

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het alternatief voorziet niet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegcategorisering. Het betreft een variant voor de bedrijfsontsluitingsweg die volgens de indiener kan gecombineerd worden met een centraal complex.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.

→ Het alternatief voorziet niet in een complex. Het aanleggen van een bedrijfsontsluitingsweg, die net naast een afrit van de E40 aansluit op de N466, is niet vanzelfsprekend. Voor het verkeer komende van de E40 naar de bedrijfsontsluitingsweg zou een bypass kunnen voorzien worden, die echter voldoende ruim moet zijn voor het vrachtverkeer. Op de N466 zelf zullen de net naast elkaar gelegen kruipunten (afrit en ontsluitingsweg) de verkeersafwikkeling en de verkeersleesbaarheid bemoeilijken en leiden tot gevaarlijke situaties, waarbij verkeer in tegenrichting de snelweg oprijdt. Gezien de beperkt beschikbare ruimte tussen de snelweg en de schoolgebouwen (ervan uitgaande dat 1 woning sowieso moet verdwijnen) is dit onwaarschijnlijk.

3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg 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.

→ Het alternatief voorziet niet in een complex, maar kan gecombineerd worden hiermee. Verdere uitwerking moet nagaan of dit kan conform de functionele en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering.

4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevensdoelstellingen:

- 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.

→ Het alternatief verhoogt de leefbaarheid van Baarle deels: het verkeer afkomstig van het bedrijventerrein kan niet langer de Kloosterstraat en het centrum van Baarle gebruiken als sluiproute. Wel kunnen andere sluipwegen ontstaan, en zal de bereikbaarheid voor het bedrijventerrein voor lokale werknemers ook beperkt worden. Daarnaast komt de ontsluitingsweg dicht bij de kern en kwetsbare functies zoals de scholen en het rust- en verzorgingstehuis te liggen.

- Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.

→ Het alternatief vraagt heel wat bijkomend ruimtebeslag. Daarbij ook een fragment in een ruimtelijk kwetsbare bestemming: het recent bestemde deelgebied Drongen – Kloosterstraat in het gemeentelijk RUP Groen. De voorgestelde schets, met nieuwe groene ruimte ter hoogte van de oksel aan de school, is enkel realistisch bij een oostelijk complex. Bij de combinatie met een centraal complex zal er op deze locatie net heel wat ruimte aangesneden worden.

- B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ Het alternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving.

- C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ Het alternatief is niet onevenredig duur.

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ Het alternatief gecombineerd met een centraal complex is zoals hoger beschreven technisch geen evidentie.

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen
→ **Het alternatief brengt meer verkeer en pollutie dicht bij de kern van Baarle, en komt net naast kwetsbare populaties zoals scholen (waaronder type bijzonder onderwijs) en rusthuis te liggen.**

Een alternatief van een zuidelijk bedrijvenontsluitingsweg gecombineerd met een centraal complex wordt niet als redelijk beschouwd omdat het niet voldoet aan de plandoelstellingen (o.a. aanleg conform inrichtingsprincipes, verkeersveiligheid, ruimte-inname en inname kwetsbare bestemmingen) en realiteitszin (technische uitvoerbaarheid en nabij kwetsbare populaties).

3.3 Oostelijk complex

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



Figuur 3-7: De twee bestudeerde O-concepten: links O1+ (trompet), rechts O3 (lus)

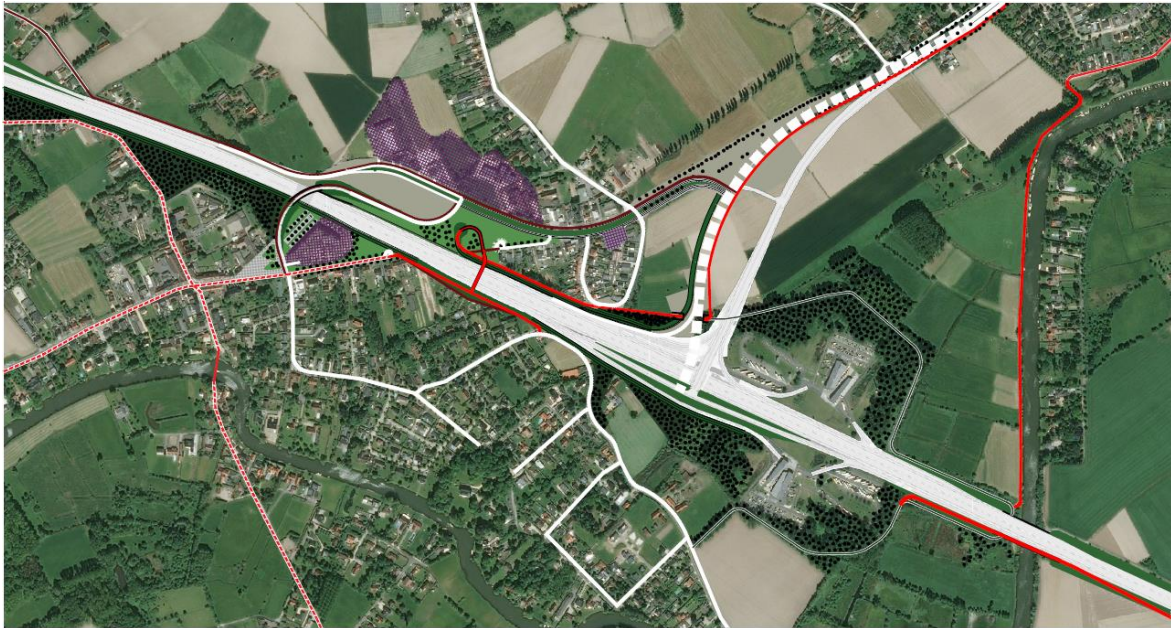
Uit het toenmalig effectenonderzoek kwamen een aantal negatieve effecten naar voor; de belangrijkste zijn de grote ruimte-inname, waarbij ook ecologisch waardevolle zones en natuurlijke waterbergingsgebieden aan de oostelijke zijde, de landschappelijke ligging dichtbij de Leievallei. De lusaansluiting werd daarbij nog net iets slechter beoordeeld door de groter ruimte-inname. Deze zijn niet wenselijk en voldoen ook niet aan de plandoelstellingen van het huidige geïntegreerd plan. De overige planelementen functioneren afzonderlijk van het complex in dit systeem. Er werden voor beide complextypes vier alternatieven onderzocht in combinatie met deze oostelijke aansluitingen (op de bijgevoegde figuren is telkens de O3 oplossing weergegeven).

3.3.1 Oostelijk alternatief met Holland complex

Startnota Grup complex E40 (Oostelijk complex)

Inspraakreacties startnota Grup ‘‘Omgeving Complex E40 – N466 Drongen’’ (2021)

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



Figuur 3-8: Oostelijk alternatief met Holland complex

Bij de inspraak op het Grup werd ook alternatief met een parallelweg, waarop op- en afrit en de dienstzone aantakken, voorgesteld. Deze laatste oplossing vergt echter veel meer ruimte (zowel in breedte als in afstand) dan het herleiden van twee op/afritten tot één. Aangezien de inrichting van een locatiealternatief van het op- en afrittencomplex in combinatie met de in- en uitvoegstroken van de dienstzones verschilt van deze inrichting zonder combinatie met de in- en uitvoegstroken van de dienstzone moet er een alternatief onderzocht worden waarbij de dienstzones op termijn, na het verlopen van de huidige concessie, uitdoven en een andere bestemming krijgen, bijvoorbeeld natuurgebied omwille van de ligging in de Leievallei. Het is evident dat een toekomstige afschaffing van de dienstzones effect heeft op de milieueffecten, de mobiliteits- en verkeersveiligheidsaspecten en het ontwerp van het op- en afrittencomplex en bijgevolg moet onderzocht worden. Ook een combinatie met een snelheidsverlaging naar 90km/u, die door insprekers voorgesteld wordt in kader van geluidshinder en emissies, zou bijdragen aan de verkeersveiligheid bij de vele weefbewegingen op de E40 ter hoogte van het op- en afrittencomplex.

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ Het alternatief voorziet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ Het alternatief voorziet in een complex dat hieraan deels voldoet. Eventuele varianten met een parallelwegenstructuur zijn inderdaad verkeersveiliger maar zijn niet compact.
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de

wegencategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de 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.

→ Het alternatief voorziet in een complex dat hieraan voldoet.

4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:

- 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.

→ Het alternatief verhoogt de leefbaarheid van Baarle: het verkeer nabij het centrum neemt af. Nabij de Leievallei neemt het verkeer wel toe.

- Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.

→ Het alternatief vraagt heel wat bijkomend ruimtebeslag. Daarbij ook een fragment in een ruimtelijk kwetsbare bestemming: het recent bestemde deelgebied Drongen – Keuzemeersen in het gemeentelijk RUP Groen.

- B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ Het alternatief dwarst habitatwaardige natuur: in de rand van de dienstzone bevindt zich een stook habitatwaardige natuur. Deze bevindt zich eveneens in een groene bestemming. Mogelijks is de aantasting van deze natuur strijdig met de zorgplicht.

- C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ Het alternatief is niet onevenredig duur.

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ Het alternatief is technisch haalbaar.

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

→ Het alternatief neemt een fragment habitatwaardige natuur in, en een strook recent bestemd kwetsbaar gebied. Tevens brengt het meer verkeer en pollutie dicht bij de Leievallei en de aanwezige natuur. De inname van habitatwaardige natuur is niet vanzelfsprekend, en kan als onevenredig beschouwd worden tan aanzien van de andere alternatieven.

Een alternatief met een oostelijk complex met een Hollands complex wordt niet als redelijk beschouwd omdat het niet voldoet aan de plandoelstellingen (o.a. ruimte-inname en inname kwetsbare bestemmingen), overeenstemming met sectorale wetgeving (inname habitatwaardige natuur) en realiteitszin (inname natuur).

3.3.2 Oostelijk complex met noordelijke ontsluitingsweg en tunnel

Plan-MER 2018 (O1+Na / O3Na)

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



Figuur 3-9: Oostelijk complex met noordelijke ontsluitingsweg en tunnel

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het alternatief voorziet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegcategorisering.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het alternatief voorziet niet in een compact complex.**
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de ontsluitingsweg voor het regionaal bedrijventerrein Drogen I van en naar primaire weg type II, de lokale weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aanvullende lokale wegen.
→ **Het alternatief voorziet in een complex dat hieraan voldoet.**
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelstellingen:
 - 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.
→ **Het alternatief verhoogt de leefbaarheid van Baarle: het verkeer nabij het centrum neemt af. Voor de zuidelijke wijken rond Keuzemeers is dit niet het**

geval. De omgeving van de Leievallei wordt wel sterk aangetast door het oostelijk complex.

- Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ **Het alternatief vereist heel wat bijkomend ruimtebeslag. Daarbij ook meerdere ruimtelijk kwetsbare bestemmingen: het recent bestemde deelgebied Drongen – Keuzemeersen in het gemeentelijk RUP Groen. Ook worden overstromingsgebieden ingenomen.**

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ **Het alternatief dwarst habitatwaardige natuur: ondermeer in de rand van de dienstzone bevindt zich een stook habitatwaardige natuur. Deze bevindt zich eveneens in een groene bestemming. Mogelijks is de aantasting van deze natuur strijdig met de zorgplicht. Ook kan er door het oostelijk complex een impact verwacht worden op het natuurreservaat Keuzemeersen (tevens VEN-gebied), door ondermeer bijkomende uitstoot (stikstof) in de directe nabijheid en impacts tijdens de werf. De inname van overstromingsgebieden en als dusdanig zijn aangeduid moeten gecompenseerd worden, zowel naar volume als naar infiltratieoppervlakte. Eventuele impacts op de wijzigingen van grondwaterstanden in het natuurgebied door de werf moeten nader onderzocht worden. Als deze niet kunnen vermeden worden zijn ze eveneens in strijd met het natuurdecreet. Daar ze deel uitmaken van overstromingsgebieden die deels ingenomen worden, kan dit niet uitgesloten worden.**

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ **Het alternatief zal duurder zijn een centraal complex met Hollands complex, daar er meer kunstwerken en wegenis nodig, alsook grotere grondinnames. Gezien dit alternatief niet merkbaar beter is, kan dit mogelijks als onredelijk duur beschouwd worden.**

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ **Het alternatief is technisch haalbaar.**

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

→ **Het alternatief neemt een groene bestemmingen en habitatwaardige natuur in, en zal in min of meerdere mate een impact hebben op een natuurreservaat en VEN-gebied. Tevens is het een aantasting van de Leievallei die verder reikt dan enkel de Keuzemeersen, ook het landschap van de Latemse Meersen wordt door het voorgestelde oostelijke complex aangetast. Ook vereist het alternatief heel wat onteigeningen.**

Een alternatief met een oostelijk complex met een trompet wordt niet als redelijk beschouwd omdat het niet voldoet aan de plandoelstellingen (o.a. ruimte-inname en inname kwetsbare bestemmingen, aantasting Leievallei), overeenstemming met sectorale wetgeving (impact op natuureservaat / VEN-gebied) en realiteitszin (mogelijks onredelijk duur, grote grondinnames, inname natuur, aantasting Leievallei).

De mogelijkheid tot intunneling van de N466 onder de E40 is op zich mogelijks wel redelijk, maar niet in de voorgestelde combinatie.

3.3.3 Oostelijk complex met zuidelijke ontsluitingsweg en brug

Plan-MER 2018 (O1+Zb/O3Zb)

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



Figuur 3-10: Oostelijk complex met zuidelijke ontsluitingsweg en brug

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het alternatief voorziet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het alternatief voorziet niet in een compact complex.**
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de ontsluitingsweg voor het regionaal bedrijventerrein Drogen I van en naar primaire weg

type II, de lokale weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aanvullende lokale wegen.

→ **Het alternatief voorziet in een complex dat hieraan voldoet.**

4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:

- 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.

→ **Het alternatief verhoogt de leefbaarheid van Baarle niet: het verkeer nabij het centrum neemt af, maar de ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein komt dichterbij te liggen, in de onmiddellijke nabijheid van kwetsbare functies zoals scholen en een rusthuis. Het complex komt ook dichterbij de zuidelijke wijken rond Keuzemeers te liggen. De omgeving van de Leievallei wordt wel sterk aangetast door het oostelijk complex.**

- Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.

→ **Het alternatief vereist heel wat bijkomend ruimtebeslag. Daarbij ook meerdere ruimtelijk kwetsbare bestemmingen: het recent bestemde deelgebied Drongen – Keuzemeersen in het gemeentelijk RUP Groen, en, langs de voorgestelde ontsluitingsweg, het deelgebied Drongen – Kloosterstraat van datzelfde RUP. Ook worden overstromingsgebieden ingenomen.**

- B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ **Het alternatief dwarst habitatwaardige natuur: ondermeer in de rand van de dienstzone bevindt zich een stook habitatwaardige natuur. Deze bevindt zich eveneens in een groene bestemming. Mogelijks is de aantasting van deze natuur strijdig met de zorgplicht. Ook kan er door het oostelijk complex een impact verwacht worden op het natuurreservaat Keuzemeersen (tevens VEN-gebied), door ondermeer bijkomende uitstoot (stikstof) in de directe nabijheid en impacts tijdens de werf. De inname van overstromingsgebieden en als dusdanig zijn aangeduid moeten gecompenseerd worden, zowel naar volume als naar infiltratieoppervlakte. Eventuele impacts op de wijzigingen van grondwaterstanden in het natuurgebied door de werf moeten nader onderzocht worden. Als deze niet kunnen vermeden worden zijn ze eveneens in strijd met het natuurdecreet. Daar ze deel uitmaken van overstromingsgebieden die deels ingenomen worden kan dit niet uitgesloten worden.**

- C. Realiteitszin

4. Niet onevenredig duur

→ **Het alternatief zal duurder zijn een centraal complex met Hollands complex, daar er meer kunstwerken en wegenis nodig, alsook grotere grondinnames. Gezien dit alternatief niet merkbaar beter is, kan dit mogelijks als onredelijk duur beschouwd worden.**

5. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ **Het alternatief is technisch haalbaar. Wel zijn er heel wat grondinnames nodig.**

6. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

→ **Het alternatief neemt groene bestemmingen en habitatwaardige natuur in, en zal in min of meerdere mate een impact hebben op een natuurreservaat Keuzemeersen (tevens VEN-gebied). Ook is het een aantasting van de Leievallei die verder reikt dan**

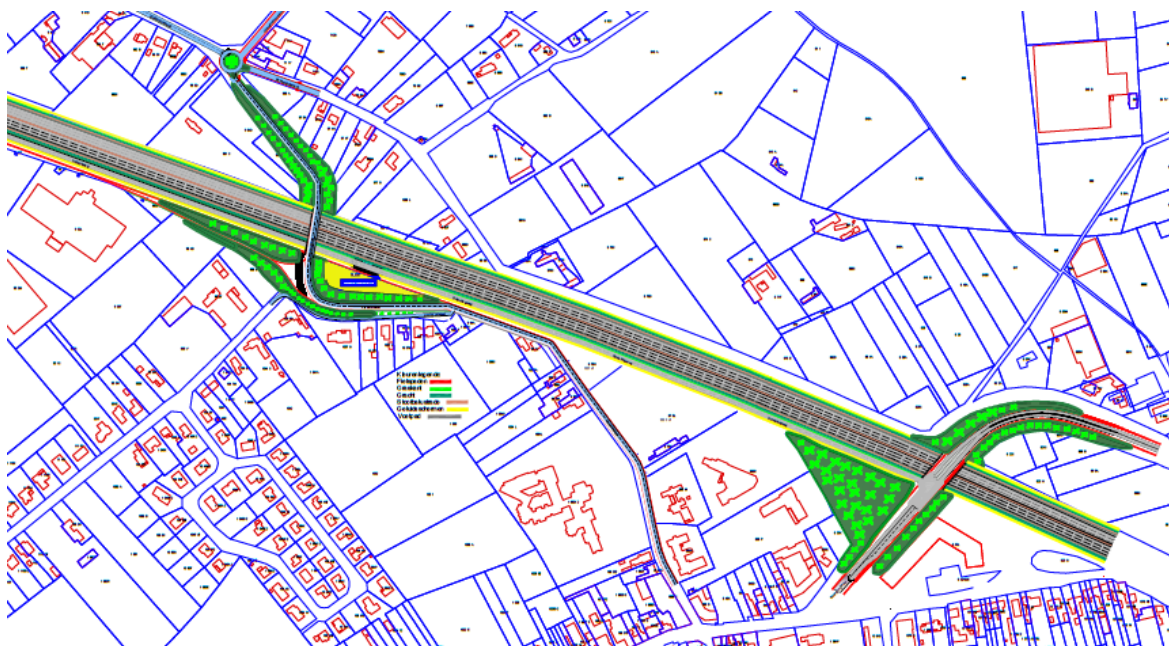
enkel de Keuzemeersen, ook het landschap van de Latemse Meersen wordt door het voorgestelde oostelijke complex aangetast. De impact op mens is eveneens groot: naast de verschillende onteigeningen zal er een impact zijn op de bewoners ten zuiden van de E40 (Keuzemeersen, Kloosterstraat) en de kwetsbare populaties (scholen en rusthuis).

Een alternatief met een oostelijk complex met een zuidelijke ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein wordt niet als redelijk beschouwd omdat het niet voldoet aan de plandoelstellingen (o.a. ruimte-inname en inname kwetsbare bestemmingen, aantasting Leievallei), overeenstemming met sectorale wetgeving (impact op natuurreserveat / VEN-gebied) en realiteitszin (mogelijks onredelijk duur, grote grondinnames, inname natuur, aantasting Leievallei, nabijheid van kwetsbare populaties). De mogelijkheid tot intunneling van de N466 onder de E40 is op zich mogelijks wel redelijk, maar niet in de voorgestelde combinatie.

3.3.4 Oostelijk complex met zuidelijke ontsluitingsweg - variant

Inspraak bij startnota Grup 'Omgeving Complex E40 – N466 Drongen' (2021)

Er wordt een alternatieve ontsluiting voor het bedrijventerrein Drongen I voorgesteld, te combineren met zowel centraal als oostelijk complex: ten zuiden, evenwijdig aan en vlak naast E40. Exacte inrichting voor oostelijke complex wordt daarbij niet voorgesteld. Ontsluitingsweg sluit op maaivloer aan op huidige Industrierweg en gaat onder de te verlengen Kloosterstraatbrug door richting Baarlebrug. Nieuwe Kloosterstraatbrug kan een lichtere constructie zijn (geen vrachtverkeer). In tegenstelling tot ontsluiting aan noordzijde kunnen hier wel geluidsschermen geplaatst worden. Zuidelijke ontsluiting verhoogt zo de leefbaarheid van Baarle. Eén leegstaand huis moet onteigend worden en de Kloosterstraat over een beperkte lengte opgeschoven. Er komt ruimte voor groen waar afrit Oostende verdwijnt (ca 5000m² tussen geluidsschermen en scholen) en in oksel Kloosterstraatbrughelling kan ca 2500m² groen gerealiseerd worden.



Figuur 3-11: Oostelijk complex met zuidelijke ontsluitingsweg

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het alternatief voorziet niet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegencategorisering. Het betreft een variant voor de bedrijfsontsluitingsweg die volgens de indiener kan gecombineerd worden met een oostelijk complex.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het alternatief voorziet niet in een complex hieraan voldoet, maar kan gecombineerd worden hiermee.**
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de 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.
→ **Het alternatief voorziet niet in een complex, maar kan gecombineerd worden hiermee.**
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelstellingen:
 - 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.
→ **Het alternatief verhoogt de leefbaarheid van Baarle deels: het verkeer afkomstig van het bedrijventerrein kan niet langer de Kloosterstraat en het centrum van Baarle gebruiken als sluiproute. Wel kunnen andere sluiptwegen ontstaan, en zal de bereikbaarheid voor het bedrijventerrein voor lokale werknemers ook beperkt worden. Daarnaast komt de ontsluitingsweg dicht bij de kern en kwetsbare functies zoals de scholen en het rust- en verzorgingstehuis te liggen.**
Een oostelijk complex komt ook dicht bij de zuidelijke wijken rond Keuzemeers te liggen. De omgeving van de Leievallei wordt aangetast door een oostelijk complex.
 - Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ **Het alternatief vereist heel wat bijkomend ruimtebeslag. Langs de voorgestelde ontsluitingsweg zal er een inname zijn van het recent bestemde deelgebied Drongen – Kloosterstraat in het gemeentelijk RUP Groen. Ook voor het realiseren van een oostelijk complex is de inname van meerdere ruimtelijk kwetsbare bestemmingen onvermijdelijk: het recent bestemde deelgebied Drongen – Keuzemeersen in datzelfde RUP Groen. Ook worden door een oostelijk complex mogelijks overstromingsgebieden ingenomen.**

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ **Een oostelijk complex dwarst habitatwaardige natuur: ondermeer in de rand van de dienstzone bevindt zich een stook habitatwaardige natuur. Deze bevindt zich eveneens in een groene bestemming. Mogelijks is de aantasting van deze natuur strijdig met de zorgplicht. Ook kan, afhankelijk van het gekozen complextype, door het oostelijk**

complex een impact verwacht worden op het natuurreservaat Keuzemeersen (tevens VEN-gebied), door ondermeer bijkomende uitstoot (stikstof) in de directe nabijheid en impacts tijdens de werf.

Ook bij innames van overstromingsgebieden en eventuele impacts op de wijzigingen van grondwaterstanden in het natuurgebied ontstaat er strijdigheid met het natuurdecreet.

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ Een oostelijk complex kan duurder zijn een centraal Hollands complex. De keuze van de uitwerking van het complex (trompet, brug met Hollands complex, ...) is hiervoor bepalend.

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ Het alternatief is technisch haalbaar..

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

→ Het alternatief neemt groene bestemmingen en habitatwaardige natuur in, en kan in min of meerdere mate een impact hebben op een natuurreservaat Keuzemeersen (tevens VEN-gebied). Ook genereert een oostelijk complex een aantasting van de Leievallei. De impact op mens is eveneens groot: naast de verschillende onteigeningen zal er een impact zijn op de bewoners ten zuiden van de E40 (Keuzemeersen, Kloosterstraat) en de kwetsbare populaties (scholen en rusthuis).

Een alternatief met een oostelijk complex met een zuidelijke ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein wordt niet als redelijk beschouwd omdat het niet voldoet aan de plandoelstellingen (o.a. ruimte-inname en inname kwetsbare bestemmingen, aantasting Leievallei), mogelijks niet in overeenstemming is met sectorale wetgeving (impact op natuurreservaat / VEN-gebied) en realiteitszin (inname natuur, aantasting Leievallei, nabijheid van kwetsbare populaties).

3.3.5 Oostelijk complex met zuidelijke ontsluitingsweg en randweg

Plan-MER 2018 (O1+Zc/O3Zc)

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



Figuur 3-12: Oostelijk complex met zuidelijke ontsluitingsweg en randweg

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ Het alternatief voorziet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegcategorisering.
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ Het alternatief voorziet niet in een compact complex.
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsesteenweg 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.
→ Het alternatief voorziet in een complex dat hieraan voldoet.
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:
 - 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.
→ Het alternatief verhoogt de leefbaarheid van Baarle ter hoogte van de N466, maar verlaagd deze op andere plaatsen: de randweg komt dichterbij de Kloosterstraat en Noordhoutstraat te liggen, in de onmiddellijke nabijheid van kwetsbare functies zoals scholen en een rusthuis. Het complex komt dan weer dichterbij de zuidelijke wijken rond Keuzemeers te liggen. De omgeving van de Leievallei wordt wel sterk aangetast door het oostelijk complex.
 - Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ Het alternatief vereist heel wat bijkomend ruimtebeslag. Daarbij ook meerdere ruimtelijk kwetsbare bestemmingen: het recent bestemde deelgebied Drongen – Keuzemeersen in het gemeentelijk RUP Groen, en, langs de voorgestelde randweg, het deelgebied Drongen – Kloosterstraat van datzelfde RUP. Ook worden overstromingsgebieden ingenomen door het oostelijke complex.

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ Het alternatief dwarst habitatwaardige natuur: ondermeer in de rand van de dienstzone bevindt zich een stook habitatwaardige natuur. Deze bevindt zich eveneens in een groene bestemming. Mogelijks is de aantasting van deze natuur strijdig met de zorgplicht. Ook kan er door het gekozen oostelijk complex een impact verwacht worden op het natuurreservaat Keuzemeersen (tevens VEN-gebied), door ondermeer bijkomende uitstoot (stikstof) in de directe nabijheid en impacts tijdens de werf.. De inname van overstromingsgebieden moet gecompenseerd worden, zowel naar volume als naar infiltratieoppervlakte. Eventuele impacts op de wijzigingen van grondwaterstanden in het natuurgebied door de werf moeten nader onderzocht worden. Als deze niet kunnen vermeden worden zijn ze eveneens in strijd met het natuurdecreet. Daar ze deel uitmaken van overstromingsgebieden die deels ingenomen worden kan dit niet uitgesloten worden.

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ Het alternatief zal duurder zijn een centraal complex met Hollands complex, daar er meer kunstwerken en wegenis nodig, alsook grotere grondinnames. Gezien dit alternatief niet merkbaar beter is kan dit mogelijks als onredelijk duur beschouwd worden.

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ Het alternatief is technisch haalbaar. Wel zijn er heel wat grondinnames nodig.

3. Geen onevenredige (en niet te mildereren of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

→ Het alternatief neemt groene bestemmingen en habitatwaardige natuur in, en zal in min of meerdere mate een impact hebben op een natuurreservaat Keuzemeersen (tevens VEN-gebied). Ook is het een aantasting van de Leievallei die verder reikt dan enkel de Keuzemeersen, ook het landschap van de Latemse Meersen wordt door het voorgestelde oostelijke complex aangetast. Een randweg betekent ook dat er meer voertuigkilometers zijn voor het doorgaand verkeer, dus meer energieverbruik, uitstoot,... Dit is een beperkte aanslag op het milieu. De impact op mens is eveneens groot: naast de verschillende onteigeningen zal er een impact zijn op de bewoners ten zuiden van de E40 (Keuzemeersen, Kloosterstraat) en de kwetsbare populaties (scholen en rusthuis).

Een alternatief met een oostelijk complex met een zuidelijke randweg wordt niet als redelijk beschouwd omdat het niet voldoet aan de plandoelstellingen (o.a. ruimte-inname en inname kwetsbare bestemmingen, aantasting Leievallei), overeenstemming met sectorale wetgeving (impact op natuurreservaat / VEN-gebied) en realiteitszin (mogelijks onredelijk duur, grote grondinnames, inname natuur, aantasting Leievallei, nabijheid van kwetsbare populaties).

3.3.6 Oostelijk complex met noordelijke ontsluitingsweg en ringweg

Plan-MER 2018 (O1+Zd/O3Zd)

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



Figuur 3-13: Oostelijk complex met noordelijke ontsluitingsweg en ringweg

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het alternatief voorziet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegcategorisering.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het alternatief voorziet niet in een compact complex.**
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsesteenweg 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.
→ **Het alternatief voorziet in een complex dat hieraan voldoet.**
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende neven doelstellingen:
 - 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.
→ **Het alternatief verhoogt de leefbaarheid van Baarle ter hoogte van de N466, maar verlaagd deze op andere plaatsen: de noordelijke ringweg komt dichterbij de Noordhoutstraat te liggen, en het complex komt dan weer dichterbij de zuidelijke wijken rond Keuzemeers te liggen. De omgeving van de Leievallei wordt eveneens sterk aangetast door het oostelijk complex.**
 - Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.

→ Het alternatief vereist heel wat bijkomend ruimtebeslag, dit voor zowel de rondweg als het oostelijk complex. Daarbij ook delen van het recent bestemde deelgebied Drongen – Keuzemeersen in het gemeentelijk RUP Groen, dat een kwetsbare bestemming is. Ook worden overstromingsgebieden ingenomen door het oostelijke complex.

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ Het alternatief dwarst habitatwaardige natuur: ondermeer in de rand van de noordelijke dienstzone bevindt zich een stook habitatwaardige natuur. Deze bevindt zich eveneens in een groene bestemming. Mogelijks is de aantasting van deze natuur strijdig met de zorgplicht. Ook kan er door het gekozen oostelijk complex een impact verwacht worden op het natuurreservaat Keuzemeersen (tevens VEN-gebied), door ondermeer bijkomende uitstoot (stikstof) in de directe nabijheid en impacts tijdens de werf.

De inname van overstromingsgebieden moet gecompenseerd worden, zowel naar volume als naar infiltratieoppervlakte.

Eventuele impacts op de wijzigingen van grondwaterstanden in het natuurgebied door de werf moeten nader onderzocht worden. Als deze niet kunnen vermeden worden zijn ze eveneens in strijd met het natuurdecreet. Daar ze deel uitmaken van overstromingsgebieden die deels ingenomen worden kan dit niet uitgesloten worden.

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ Het alternatief zal duurder zijn een centraal complex met Hollands complex, daar er meer kunstwerken en wegenis nodig, alsook grotere grondinnames. Gezien dit alternatief niet merkbaar beter is kan dit mogelijks als onredelijk duur beschouwd worden.

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ Het alternatief is technisch haalbaar. Wel zijn er heel wat grondinnames nodig.

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

→ Het alternatief is een aanslag op de aanwezige natuur: het neemt groene bestemmingen en habitatwaardige natuur in, en zal in min of meerdere mate een impact hebben op een natuurreservaat Keuzemeersen (tevens VEN-gebied). Ook is het een aantasting van de Leievallei die verder reikt dan enkel de Keuzemeersen, ook het landschap van de Latemse Meersen wordt door het voorgestelde oostelijke complex aangetast.

Een rondweg betekent ook dat er meer voertuigkilometers zijn voor het doorgaand verkeer, dus meer energieverbruik, uitstoot,... Dit is een beperkte aanslag op het milieu. Ook is er enige impact op de mens: naast de verschillende onteigeningen zal er een impact zijn op de bewoners in de rand van de kern (Keuzemeersen, Baarleveldestraat).

Een alternatief met een oostelijk complex met een noordelijke rondweg wordt niet als redelijk beschouwd omdat het niet voldoet aan de plandoelstellingen (o.a. ruimte-inname en inname kwetsbare bestemmingen, aantasting Leievallei), overeenstemming met sectorale wetgeving

(impact op natuurreservaat / VEN-gebied) en realiteitszin (mogelijks onredelijk duur, grote grondinname, inname natuur, aantasting Leievallei).

3.3.7 Oostelijk complex met ondergrondse trompet

Inspraak bij startnota Grup 'Omgeving Complex E40 – N466 Drongen' (2021)

In deze inspraakreactie verdwijnt het huidige complex. N466 wordt thv Verbeke naar het zuiden afgebogen richting dienstzone. Afwikkeling verkeer gebeurt gelijkgronds en met tunnel onder E40. Doorgaand verkeer wordt zo voor de woonkernen van Keuze en Baarledorp gescheiden van lokaal verkeer. Alle lokale wegen blijven behouden. Baarlekouter wordt gevrijwaard, zichtbare ruimte-inname op Drongenkouter beperkt, landbouw kan blijven. Geen restruimte, conflictvrij fietspad. Ononderbroken geluidsschermen langs weerszijden van de E40. Ontsluiting industriezone via aparte weg achter de geluidswand ten Zuiden van E40 in verlengde van Industrieweg tot Baarlebrug.



Figuur 3-14: Fase 1 verplaatsen op- en afrit



Figuur 3-15: Fase 1 verplaatsen op- en afrit – detail



Figuur 3-16: Fase 2 zuidelijke ontsluitingsweg

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
 → **Het alternatief voorziet in een complex dat niet beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegcategorisering. De ingetekende oplossing voldoet onvoldoende aan de verkeerstechnische en veiligheidseisen. In theorie kan er voor een ontwerpsnelheid van 50 km/h met een maximale verkanting van 5% een bochtstraal van 85 m gehanteerd worden mits een zichtverbreding van 5 à 6m. Dit betekent dat er aan de linkerzijde van de rijweg nog een extra breedte van circa anderhalve rijstrook moet worden toegevoegd. Deze waarden zijn afgeleid voor een ontwerpsnelheid van 50**

km/h. Bij een bovengronds complex is de vertraging naar 50 km/h op het complex realistisch aangezien automobilisten zicht hebben op het volledige verloop van de afrit en dus kunnen anticiperen op de korte bocht. In het geval van een tunnel stelt zich ook het probleem dat het dalen van de weg geen natuurlijk remmend effect introduceert. In een tunneloplossing is de kwaliteit van het wegbeeld veel lager. De bestuurders zien niet waar de weg heen leidt. Dit kan leiden tot ofwel schrikreacties van bestuurders die de situatie niet kennen of tot te hoge snelheden. De eerste horizontale boog moet zichtbaar en herkenbaar gesitueerd zijn in het totale ontwerp. Dit kan verbeterd worden door extra aandacht voor bebakening, verlichting, toepassing van een verkanting van minimaal 5% en toepassing van een minimale clothoïdeparameter. Deze maatregelen compenseren enigszins de verminderde verkeersveiligheid van de boog, maar beter is de ontwerpsnelheid in de tunnel aan te passen. Dit resulteert in groter boogstralen (180m bij 70 km/h en 350 m bij 90 km/h. Er dient dan ook nagegaan te worden of het ontwerp kan aangepast worden conform de technische vereisten binnen de beschikbare ruimte.

2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
 → **Het alternatief voorziet niet in een compact complex. Door het complex ondergronds te brengen, is de landschappelijke impact klein.**
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg 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.
 → **Het alternatief voorziet in een complex dat ruimtelijk ingepast is, maar moet aangepast worden naar de geldende functionele en inrichtingsprincipes.**
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevensdoelstellingen:
 - 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.
 → **Het alternatief verhoogt de leefbaarheid van Baarle doordat het complex ondergronds wordt, maar creëert een impact op andere plaatsen: de zuidelijke ontsluitingsweg komt dicht bij de Kloosterstraat te liggen, in de onmiddellijke nabijheid van kwetsbare functies zoals scholen en een rusthuis.**
 - Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
 → **Het alternatief vereist heel wat bijkomend ruimtebeslag, dat deels ondergronds is. Voor de aanleg zal echter een grote inname nodig zijn, en niet alle functies kunnen heraangelegd worden boven het ondergronds complex. Daarbij zijn ook meerdere ruimtelijk kwetsbare bestemmingen aanwezig: het recent bestemde deelgebied Drongen – Keuzemeersen in het gemeentelijk RUP Groen, en, langs de ontsluitingsweg, het deelgebied Drongen – Kloosterstraat van datzelfde RUP.**

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ **Het is niet duidelijk of het alternatief in overeenstemming met de sectorale wetgeving, meer bepaald of een ondergrondse constructie op die plaats leidt tot een**

gewijzigde grondwaterstand in het natuurgebied Keuzemeersen. Eventuele wijzigingen, ook tijdelijk, zijn strijdig met het natuurdecreet.

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ Het alternatief zal duurder zijn een centraal complex met Hollands complex. Daar dit ook leidt tot een betere landschappelijke inpassing en leefbaarheid, kan dit niet als onredelijk duur beschouwd worden.

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ Er moet verder nagegaan worden of het alternatief technisch haalbaar is. Zoals hoger aangehaald voldoet de voorgestelde intekening niet aan de gestelde technische eisen.

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

→ Het alternatief neemt groene bestemmingen in. Impact op het natuurreservaat Keuzemeersen (tevens VEN-gebied) kan niet uitgesloten worden.

Daarnaast is er een impact op mens: naast de verschillende onteigeningen zal er een impact zijn op de bewoners ten zuiden van de E40 (Kloosterstraat) en de kwetsbare populaties (scholen en rusthuis).

Een alternatief met een ondergrondse trompetaansluiting oostelijk van het huidig complex met een zuidelijke ontsluitingsweg wordt niet als redelijk beschouwd omdat het niet voldoet aan de plandoelstellingen: zowel het complex als de ontsluitingsweg nemen kwetsbare bestemmingen in.

3.3.8 Verzonken oostelijke op- en afrittencomplex met ingetunnelde E40

Deze inspraakreactie omvat een verzonken snelweg met deels verzonken oostelijk op- en afrittencomplex. Het voorstel bouwt verder op het oostelijk alternatief en wijzigt het onderliggend wegennet niet. De E40 wordt ingetunneld vanaf de Kloosterstraat tot net over Leie. De ambitie van het voorstel betreft het volledig herstel van de Leievallei.



Figuur 3-17: Verzonken oostelijke op- en afrittencomplex met ingetunnelde E40 - overzicht



Figuur 3-18: Verzonken oostelijke op- en afrittencomplex met ingetunnelde E40

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het alternatief voorziet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.**

2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ Het alternatief voorziet niet in een compact complex. Door de E40 ondergronds te brengen, verkleint de inname op maaiveldniveau en is de landschappelijke impact klein. Verdere uitwerking van bochtstralen, langshellingen, ... kunnen nog tot aanpassingen leiden. Ook voldoet het voorstel om de E40 op 2*2 rijstroken te brengen niet: om afdoende te kunnen functioneren, zijn 2*3 rijstroken noodzakelijk, geflankeerd door pechstroken. Het voorstel kan hieraan aangepast worden. Ook de voorgestelde werffasering, waarbij het op de huidige wegzate kan blijven, biedt te weinig doorstromingscapaciteit om de lange werfperiode te overbruggen.
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg 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.
→ Het alternatief voorziet in een complex dat ruimtelijk ingepast is. Zoals hoger beschreven, zijn er zijn nog aanpassingen nodig om te voldoen aan de geldende functionele en inrichtingsprincipes.
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:
 - 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.
→ Het alternatief verhoogt de leefbaarheid van Baarle doordat de E40 ondergronds wordt, en het complex zelf gelijkgronds. De connectie tussen het noordelijk en zuidelijk deel van de kern wordt hersteld. De Leievallei zal eveneens hersteld worden. Door de aanleg van de tunnel en gewijzigde grondwaterstanden kan wel het landschapsbeeld, meer bepaald de vegetatie, wijzigen.
 - Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
**→ Het alternatief vereist heel wat bijkomend ruimtebeslag, maar creëert mogelijkheden voor nieuw ruimtegebruik op het maaiveld, op het tunneldak van de E40. Het aansluitingscomplex neemt echter recent bestemd kwetsbaar gebied in, met name deelgebied Drongen-Keuzemeersen van het RUP Groen. Daarnaast zal voor de aanleg zal echter een grote inname nodig zijn. In alle gevallen zullen grote aankomst- vertrekschachten gebouwd moeten worden (grootte-orde 40x50 m in oppervlakte en grootte-orde 30 m diep). Er zullen aanloophellingen moeten gebouwd worden op de plaats van of naast de huidige snelweg. Dit vraagt ofwel het tijdelijk aanleggen van bijkomende rijstroken naast de snelweg of het sterk beperken van het aantal rijstroken op de snelweg c.q. het terugbrengen van 2x3 rijstroken naar de breedte van 1 rijrichting. De facto komt de snelweg dan op 2x2 rijstroken voor zeer lange tijd. De impact op veiligheid zal significant zijn. Dit voorstel om gedurende de (lange) aanlegperiode het verkeer op een weghelft te organiseren, biedt ook te weinig doorstroomcapaciteit.
Een logische werffasering is, op hoofdlijnen, als volgt:**

1. *eerst worden de bruggen over de E40 en hun aanloophellingen afgebroken,*
2. *de tijdelijke wege nis aanleggen voor de E40, inclusief tijdelijk bruggen over de Leie,*
3. *insleuving uitgegraven en tunnel aanleggen (in open sleuf of geboord),*
4. *tijdelijke wege nis verwijderen,*
5. *gelijkgrondse bruggen bouwen.*

Ter hoogte van de dienstzone, het bedrijventrum, en de Keuzewijk is er, wanneer de E40 garant moet staan voor doorstromingscapaciteit tijdens de werffase, te weinig onbebouwde ruimte beschikbaar om deze tijdelijke wege nis aan te leggen en zullen er mogelijks ook gebouwen moeten ingenomen worden. Dit impliceert ook bijkomende inname van kwetsbare bestemmingen: zowel van ruimtelijk kwetsbare bestemming uit het RUP groen (deelgebied Drogen – Kloosterstraat) als van het natuurreservaat Keuzemeersen.

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ Er kan worden aangenomen dat een intunneling een grote invloed zal hebben op de grondwaterstanden in de Leievallei, en dat er wijzigingen zullen optreden op de grondwaterstand in het natuurgebied Keuzemeersen, tevens VEN-gebied. Dit bevindt zich immers net naast deze tunnel. Tijdelijke of definitieve impact van een tunnel op de ondergrondse waterstromen en de grondwatertafel in het natuurgebied is niet uit te sluiten of met sluitende zekerheid technisch voldoende te beperken. Dit alternatief is dan ook strijdig met het natuurdecreet.

Daarnaast is er mogelijks ook een strijdigheid met de kaderrichtlijn water. Uit Wezer arrest blijkt met name dat geen enkele achteruitgang, ook niet tijdelijk, is toegestaan op de rivieren en hun watersystemen. Dergelijke verstoringen van het watersysteem, ook tijdelijke, kunnen dan ook als strijdig met de kaderrichtlijn beschouwd worden.

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ Het alternatief zal exponentieel duurder zijn een centraal complex met Hollands complex, dit door de vele nodige onteigeningen voor de werf, en de aanleg van de tunnel. Deze wordt door de inschrijver geschat op 800 miljoen, daar waar er een centraal Hollands complex geraamd werd op 14 tot 20 miljoen (afhankelijk van de exacte inrichting). Daarnaast zijn er ook na de aanleg hogere kosten (de tunnelveiligheidssystemen vragen hoge investeringen en zijn onderhoudsintensief). Een terugverdieneffect door ontwikkeling bovenop de tunnel is beperkt op deze landelijke locatie. De betere landschappelijke inpassing en leefbaarheid voor de inwoners van Baarle staat niet in verhouding tot de meerprijs voor dit alternatief. Het wordt dan ook als onredelijk duur beschouwd.

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ Er moet verder nagegaan worden of het alternatief technisch haalbaar is. Naast de technische aspecten zoals langshellingen, bochtstralen, tunnelveiligheid is ook verder onderzoek naar de geschikte aanlegmethode nodig. Boortunnels met 3 rijstroken en een pechstrook liggen aan de grenzen van wat met de huidige boortechnieken haalbaar is (buitendiameters groter dan 15m zijn zeer uitzonderlijk). Het voorstel gaat dan ook uit van 2x2 rijstroken, wat echter niet wenselijk is voor de doorstroming. Het schrappen van

de pechstrook in een tunnel over deze afstand is eveneens niet wenselijk vanuit veiligheidsstandpunt.

De tunnel zal diep onder de Leie moeten doorgaan om geen opbarsten te krijgen bij het boren. Tussen de bodem van de Leie en de bovenkant van de tunnelbuis wordt idealiter 1 à 1,5 maal de diameter van de boorbuis dekking voorzien. Dit kan met beperktere dieptes maar vraagt grote ingrepen (bv het voorzien van een zware betonprop op de Leiebodem) die zelf ook invloed zullen hebben op of moeten afgetoetst worden met de landschapswaarde, de waterveiligheid enz. De aanloophellingen zullen een aanzienlijke lengte hebben en mogelijks verder rijken dan op de voorgestelde schets.

Het voorstel gaat ook uit van een eventueel verdiepte rotonde die via inritten aansluit op de boortunnel. Een ondergrondse afritten- en vooral oprittencomplex is naar verkeersveiligheid sterk af te raden en vraagt het over grote lengte doorsnijden van de boorbuizen. In deze geologische context is dit niet haalbaar. Lokaal zal dus een grote (lengte inritten) en diepe bouwput moeten gemaakt worden om deze inritten te realiseren. De risico's van dergelijke diepe bouwputten vragen verregaande maatregelen met impact op de omgeving. Een dergelijke diepe bouwput is bijvoorbeeld weinig realistisch zonder een zware bemaling om stabiliteitsredenen.

Ook is een snelle realisatie niet mogelijk. Als tijdsindicatie kunnen we hierbij verwijzen naar de tijdshorizon die gehanteerd wordt voor het viaduct te Gentbrugge. Op dit ogenblik wordt de mogelijkheid van intunneling onderzocht die gerealiseerd kan worden binnen 20 tot 30 jaar. Voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid van Baarle is een oplossing op kortere termijn gewenst. Deze sluit echter niet uit dat, net zoals voor het viaduct te Gentbrugge, reeds met een haalbaarheidsonderzoek voor een herstel van de vallei op langere termijn gestart wordt.

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

→ Het alternatief zal een impact generen op het grondwater. Dit heeft gevolgen voor de natuur in de Leievallei, ook in de onmiddellijk aangrenzende Keuzemeersen.

Daarnaast is er een grote negatieve impact op de mens tijdens de aanlegfase: naast de verschillende onteigeningen voor de grote ruimte-inname tijdens de werffase zal er een lange werfperiode met hinder zijn. Naast geluid, lucht en visuele hinder zal de bereikbaarheid van de kern en het bedrijventerrein gedurende lange tijd sterk beperkt worden. Rechtstreekse verbindingen over de E40 in der kern zullen er niet zijn, alle verkeer zal via Landegem (Vosselarestraat / Landegemstraat en Moerstraat). Beide hebben een beperkt fysisch profiel, en zorgen extra verkeer langs kwetsbare functies (scholen, verzorgingstehuis) onderbroken worden. Lokaal zal het verkeer, ook het verkeer voor het bedrijfsterrein, via woonstraten en smalle landbouwwegen moeten georganiseerd worden. Het is onduidelijk of een tijdelijke op- en afrit kan georganiseerd worden. Daar er een lange werfperiode kan verwacht worden is dit een grote aanslag op de mens.

Ook na de aanlegfase wordt nog impact verwacht op de mens. De intunneling van de weg betekent niet dat de luchtemissies verdwijnen, wel worden ze sterker geconcentreerd ter hoogte van de tunnelmonden. Het ingesproken alternatief voorziet tunnelmonden t.h.v. tankstation, maar ook meer westelijk en oostelijk, wat zal leiden tot sterke concentraties van luchtvervuiling op die locaties, dus ook nabij de kern van Baarle, en niet bijdragen tot een betere leefomgeving in de kern. Op heden wordt weliswaar gezocht naar technische oplossingen mbt absorptie van luchtvervuiling in

tunnelwanden, maar deze zijn nog geen bewezen technologie. De extractie van fijn stof uit tunnels staat nog steeds in de kinderschoenen en is o.a.in Madrid uiteindelijk vervangen door een vrachtverbod.

Een alternatief met een ingetunnelde E40 en een gelijkgronds (of verzonken) complex oostelijk van het huidig complex wordt niet als redelijk beschouwd omdat het niet voldoet aan de plandoelstellingen, strijdig is met de sectorale wetgeving en niet realistisch is.

Bijkomend moet rekening gehouden worden met een lange voorbereidingstermijn. Dit zorgt ervoor dat het nulalternatief, dat eveneens als niet redelijk beschouwd wordt, nog lange tijd blijft bestaan.

3.4 Westelijk complex

Er werden in het voortraject ook twee alternatieven bestudeerd met een naar het westen verschoven complex, op het grondgebied van Deinze. Ook bij de inspraak kwamen voorstellen voor een westelijk complex naar voor. Bij deze alternatieven sluit het verkeer van het bedrijventerrein sneller aan op de E40 en maakt het verkeer van de N466 een omweg.

3.4.1 Westelijk complex met noordelijke ontsluitingsweg en brug

Plan MER 2018 (WNb)

In alternatief WNb wordt de N466 tot aan het nieuwe complex doorgetrokken ten noorden van de snelweg. Deze nieuwe weg fungeert ook deels als ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein. De verbinding met de zuidelijke N466 wordt voorzien vlak bij de huidige snelwegbrug.



Figuur 3-19: Alternatief WNb; westelijk verschoven complex zonder ringweg.

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het alternatief verlengt de als primair II aangeduide N466.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het alternatief voorziet niet in een compact complex. De voorgestelde configuratie met een conflictvrij complex heeft een groot ruimtebeslag met centrale restruimtes. Ook neemt de extra wegenis, parallel aan de E40, heel wat ruimte in. Op een aantal locaties wordt het wegpakket wel erg omvangrijk: lokale weg (Kloosterstraat, Industrieweg), E40, omgeleide N466, lokale weg (Baarleveldestraat). Dit zijn minimaal 12 rijstroken, nog aan te vullen met pechstroken, veiligheidsstroken, bermen, grachten, infrastructuur voor langzaam verkeer, ... Enkel de verharding van de bestaande op en afrit verdwijnt. Het complex komt ook te liggen in de laatste open ruimtecorridor tussen de kern van Baarle en de kern van Landegem.**
3. 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.

→ Het alternatief voldoet aan de functionele en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.

4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:

- 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.
→ Het alternatief verhoogt de leefbaarheid van Baarle niet. Het verkeer afkomstig van het bedrijventerrein verloopt niet langer via de Baarleveldestraat en kan niet langer de Kloosterstraat en het centrum van Baarle gebruiken als sluiproute. Wel kan ander sluijverkeer ontstaan, dat via de Kloosterstraat naar het nieuwe complex zal gaan en vice versa. Ook zal er meer verkeer zijn ten noorden van de E40, op de verlengde N466. Alle verkeer van de N466 dat naar het complex gaat moet immers deze route volgen. Uit eerdere tellingen is gebleken dat deze verkeerstroom (aantal voertuigen dat de E40 op- en afrijdt, in beide richtingen) omvangrijker is dan het verkeer op de Baarleveldestraat (kruispunttelling t.h.v. de N466). Daarnaast wordt er ook impact verwacht op de kern van Landegem door het nieuwe complex. In de onmiddellijke omgeving bevindt zich een kwetsbare populatie (verzorgingstehuis).
- Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ Het alternatief vereist zoals hoger beschreven heel wat bijkomend ruimtebeslag.

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ Het alternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving.

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ Het alternatief vergt heel wat ruimte-inname en wegenis aanleg. De kostprijs zal dan ook heel hoger zijn dan een centraal Hollands complex, maar niet van die grootte-orde dat deze per definitie onevenredig duur is.

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ Het alternatief is uitvoerbaar.

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

→ Het alternatief vereist grote grondinnames, waarbij ook gebouwen (woningen) worden ingenomen. Ten opzichte van een centraal Hollands complex is dit een onevenredig grote aanslag op de mens.

Ook brengt het alternatief meer verkeer en pollutie teweeg. De N466 wordt met +/- 2,5km verlengd. Voor alle verkeer dat van de N466 naar de E40 richting Brussel moet zijn dit dus 5 bijkomende voertuigkilometers, idem voor alle verkeer komende van de E40 richting Brussel dat naar de N466 moet. De voertuigkilometers voor het verkeer op de E40 richting kust, komende van en gaande naar de N466, blijven gelijk. Voor het

verkeer komende van het bedrijventerrein zijn er extra voertuigkilometers richting Brussel, en minder richting kust. Deze extra voertuigkilometers zullen lokaal tot een hoge toename van geluid- en luchtmissies leiden. Deze zijn, als er vergeleken wordt met een centraal Hollands complex, een onevenredige aanslag op het milieu en de mens.

Een alternatief met een westelijk complex met een verlengde of doorgetrokken N466 wordt niet als redelijk beschouwd omdat het niet voldoet aan de plandoelstellingen (ruimte-inname) en realiteitszin (onevenredige aanslag op mens en milieu).

3.4.2 Westelijk complex met noordelijke ontsluitingsweg en ringweg

Plan-MER 2018 (WNd)

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

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het alternatief verlengd de als primair II aangeduide N466.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het alternatief voorziet niet in een compact complex. De voorgestelde configuratie met een conflictvrij complex heeft een groot ruimtebeslag met centrale restruimtes. Ook neemt de extra wegenis, parallel aan de E40, heel wat ruimte in. Op een aantal locaties wordt het wegpakket wel erg omvangrijk: lokale weg (Kloosterstraat, Industriebeweg), E40, omgeleide N466, lokale weg (Baarleveldestraat). Dit zijn minimaal 12 rijstroken, nog aan te vullen met pechstroken, veiligheidsstroken, bermen, grachten, infrastructuur voor langzaam verkeer, ... Daarnaast wordt ook een nieuwe weg aangelegd door Baarle Enkel de verharding van de bestaande op en afrit en centrale brug ter hoogte van de huidige N466 verdwijnen.**
Het complex komt ook te liggen in de laatste open ruimtecorridor tussen de kern van Baarle en de kern van Landegem.
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsessesteenweg 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.
→ **Het alternatief voldoet aan de functionele en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering.**
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:

- 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.
→ **Het alternatief verhoogt de leefbaarheid van Baarle niet. Het verkeer afkomstig van het bedrijventerrein verloopt niet langer via de Baarleveldestraat en kan niet langer de Kloosterstraat en het centrum van Baarle gebruiken als sluiproute. Wel zal de nieuwe randweg bijkomend verkeer in de rand van Baarle genereren. Ook zal er meer verkeer zijn ten noorden van de E40, op de verlengde N466. Alle verkeer van de N466 dat naar het complex gaat moet immers deze route volgen. Uit eerdere tellingen is gebleken dat deze verkeerstroom (aantal voertuigen dat de E40 op- en afrijdt, in beide richtingen) omvangrijker is dan het verkeer op de Baarleveldestraat (kruispunttelling t.h.v. de N466). Bijkomend zal ook alle doorgaand verkeer op de N466 om moeten rijden via de nieuwe randweg, en ter hoogte van Kloosterstraatbrug aansluiten op de verlengde N466. Ook dat verkeer moet langs de Baarleveldestraat. Daarnaast wordt er ook impact verwacht op de kern van Landegem door het nieuwe complex. In de onmiddellijke omgeving bevindt zich een kwetsbare populatie (verzorgingstehuis).**
- Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ **Het alternatief vereist zoals hoger beschreven heel wat bijkomend ruimtebeslag.**

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ **Het alternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving.**

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ **Het alternatief vergt heel wat ruimte-inname en wegenis aanleg. De kostprijs zal dan ook heel hoger zijn dan een centraal Hollands complex, maar niet van die grootte-orde dat deze per definitie onevenredig duur is.**

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ **Het alternatief is uitvoerbaar.**

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

→ **Het alternatief vereist grote grondinnames, waarbij ook gebouwen (woningen) worden ingenomen. Ten opzichte van een centraal Hollands complex is dit een onevenredig grote aanslag op de mens.**

Ook brengt het alternatief meer verkeer en pollutie teweeg. De N466 wordt met +/- 2,5km verlengd. Voor alle verkeer dat van de N466 naar de E40 richting Brussel moet, zijn dit dus 5 bijkomende voertuigkilometers, idem voor alle verkeer komende van de E40 richting Brussel dat naar de N466 moet. De voertuigkilometers voor het verkeer op de E40 richting kust, komende van en gaande naar de N466, blijven gelijk. Voor het verkeer komende van het bedrijventerrein zijn er extra voertuigkilometers richting Brussel, en minder richting kust. Voor het doorgaand verkeer op de N466 neemt het aantal voertuigkilometers toe met +/- 1km. Deze extra voertuigkilometers zullen lokaal tot een hoge toename van geluid- en luchtmissies leiden. Deze zijn, als er vergeleken wordt met een centraal Hollands complex, een onevenredige aanslag op het milieu en de mens.

Een alternatief met een westelijk complex met een verlengde of doorgetrokken N466 wordt niet als redelijk beschouwd omdat het niet voldoet aan de plandoelstellingen (ruimte-inname) en realiteitszin (onevenredige aanslag op mens en milieu).

3.4.3 Westelijk complex met rechtstreekse ontsluiting industrieterrein en verbinding met N466

Inspraakreacties publieke consultatie GRUP Booiebos 2021

In deze inspraakreacties wordt voorgesteld om de ontsluiting van het industrieterrein via de E40 te combineren met een nieuw op- en afrittencomplex op de E40.

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Volgens het RSV geldt ondermeer volgend principe voor de lokalisatie en inrichting van nieuwe regionale bedrijventerreinen: “ontsluiting uitsluitend en rechtstreeks via primaire wegen of secundaire wegen”. De voorgestelde aantakking van een bedrijfsontsluitingsweg op een hoofdweg gaat hier tegenin. Het alternatief heeft geen uitvoering aan de principes van de wegenhiërarchie zoals deze zijn vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Ontsluitingen van het hoger naar het lager wegennet volgen een logisch hiërarchisch systeem volgens de functie van de weg: er zijn louter ontsluitende wegen, verzamelende en verbindende wegen, op diverse schaalniveaus. Een lokale of individuele ontsluiting op een hoofdweg is niet wenselijk, een aantakking op een hoofdweg kadert binnen een bredere visie waarin verkeer wordt verzameld en gebundeld voor het wordt afgeleid naar het hogere wegennet. Het op- en afrittencomplex takt dan logischerwijs ook aan op een weg met een belangrijke verzamelende en bovenlokale verbindende functie, met name de N466, waarbij het industrieterrein maar een aandeel vormt van het totale verkeersvolume. De ontsluitingsweg van het bedrijventerrein is zowel in de praktijk als in de toegekende functies ondergeschikt hieraan, wat bevestigd wordt bij de herziene wegenhiërarchie, met een dragend, ondersteunend en verbindende netwerk is dit het geval.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het alternatief voorziet niet in een uitgewerkt complex. Verdere uitwerking als een compact complex is mogelijk. Daarbij kunnen innames van woningen, indien ter hoogte van de kloosterstraatbrug, nodig zijn. Indien ter hoogte van de Moerstraatbrug is dit niet het geval, maar zullen vermoedelijk gebouwen ingenomen worden voor de verbinding met de N466.**
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsesteenweg 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.

→ Het alternatief voldoet zoals hoger beschreven niet aan dat een georganiseerd verkeerssysteem conform de functionele principes van de wegselecties.

4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:

- 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.
→ Het alternatief verhoogt de leefbaarheid van Baarle niet. Het verkeer afkomstig van het bedrijventerrein verloopt niet langer via de Baarleveldestraat, maar er zal meer verkeer zijn ten noorden van de E40, op de verlengde N466. Alle verkeer van de N466 dat naar het complex gaat moet immers deze route volgen. Uit eerdere tellingen is gebleken dat deze verkeerstroom (aantal voertuigen dat de E40 op- en afrijdt, in beide richtingen) omvangrijker is dan het verkeer op de Baarleveldestraat (kruispunttelling t.h.v. de N466). Ook ontstaat er onduidelijkheid over de ontsluiting van het bedrijventerrein voor verkeer dat niet van de E40 komt, zoals werknemers uit de omgeving.

Daarnaast wordt er ook impact verwacht op de kern van Landegem indien het complex ter hoogte van de Moerstraat wordt gepositioneerd. In de onmiddellijke omgeving bevindt zich een kwetsbare populatie (verzorgingstehuis).

- Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ Het alternatief vereist zoals hoger beschreven heel wat bijkomend ruimtebeslag.

- B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ Het alternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving.

- C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ Het alternatief vergt heel wat ruimte-inname en wegenis aanleg. De kostprijs zal dan ook veel hoger zijn dan een centraal Hollands complex, maar niet van die grootte-orde dat deze per definitie onevenredig duur is.

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ Het alternatief is uitvoerbaar.

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

→ Het alternatief vereist grote grondinnames, waarbij ook gebouwen (woningen) worden ingenomen. Ten opzichte van een centraal Hollands complex is dit een onevenredig grote aanslag op de mens.

Ook brengt het alternatief meer verkeer en pollutie teweeg. De N466 wordt met +/- 2,5km verlengd. Voor alle verkeer dat van de N466 naar de E40 richting Brussel moet zijn dit dus 5 bijkomende voertuigkilometers, idem voor alle verkeer komende van de E40 richting Brussel dat naar de N466 moet. De voertuigkilometers voor het verkeer op de E40 richting kust, komende van en gaande naar de N466, blijven gelijk. Voor het verkeer komende van het bedrijventerrein zijn er extra voertuigkilometers richting Brussel, en minder richting kust. Deze extra voertuigkilometers zullen lokaal tot een

hoge toename van geluid- en luchtemissies leiden. Deze zijn, als er vergeleken wordt met een centraal Hollands complex, een onevenredige aanslag op het milieu en de mens.

Een alternatief met een onmiddellijke ontsluiting van het bedrijventerrein op de E40 in een westelijk complex, met een verbinding naar of doorgetrokken N466, wordt niet als redelijk beschouwd omdat het niet voldoet aan de plandoelstellingen (uitvoering RSV) en realiteitszin (onevenredige aanslag op mens en milieu).

3.5 Opgesplitste complexen

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

3.5.1 Gesplitste N466 met weefzones

Bewonersvergaderingen 2016

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



Figuur 3-20: Gesplitste N466 met weefzones (Bijkomend onderzoek na bewonersvergadering)

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het alternatief is strijdig met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Lokaal en bovenlokaal verkeer worden gemengd op de in- en uitvoegstrook van een autosnelweg wat fundamenteel indruist tegen de inrichtingsprincipes van de wegcategorisering zoals vastgelegd in het RSV.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het alternatief voorziet niet in een compact complex dat verkeersveilig is. Het omvat een parallelstructuur met 3 bijkomende rijstroken aan de noordzijde, 2 aan de zuidzijde, die plaatselijk ook nog eens geflankeerd worden door de lokale wegenis van de**

Baarleveldestraat en / of Kloosterstraat. Ook het kunstwerk met keerlus over een brug waar een oprit tussendoor gaat heeft een grote footprint, een afrit met brug schuin over de E40... Ook is er heel wat ruimte-inname voor de randweg.

Het alternatief is niet verkeersveilig. Enerzijds is de leesbaarheid niet optimaal. Het is geen courant gekende op- en afrittenstructuur, wat voor eenmalige gebruikers heel verwarrend is (weefstroken, menging van verkeer,...).

Daarnaast zijn er verschillende specifieke verkeersonveilige elementen:

- **De te korte bochtstalen van de bestaande op- en afrit aan de noordzijde worden niet gewijzigd en blijven verkeersonveilig.**
 - **De weefstroken zullen zowel door lokaal verkeer (doorgaand verkeer N466) als bovenlokaal verkeer (hoofdweg E40) gebruikt wordt. Dit is niet verkeersveilig: in theorie is dit een mening van bv landbouwverkeer en snelwegverkeer.**
 - **De ontsluiting van het bedrijventerrein verloopt via een groot aantal en snelle opeenvolging van divergentie- en convergentiepunten, wat een belangrijk risico en knelpunt is, aangezien het vooral een verbinding is voor vrachtverkeer.**
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de 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.
- Het alternatief voldoet niet aan de functionele en inrichtingsprincipes van de wegselectie: de bochtstralen van de op- en afrit die behouden blijven, zijn te klein.**
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:
- 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.
→ Het alternatief verhoogt de leefbaarheid van Baarle langs de N466 en de Kloosterstraat. In de Baarleveldestraat en de Noordhoutstraat zal de leefbaarheid dalen.
 - Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ Het alternatief vereist zoals hoger beschreven heel wat bijkomend ruimtebeslag. Daarbij ook ruimtelijk kwetsbaar gebied, namelijk het recent herbestemd deelgebied Drongen – Kloosterstraat in het RUP Groen.

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ Het alternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving.

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ Het alternatief vergt heel wat ruimte-inname en wegenisaanleg, inclusief niet evidente constructies. De kostprijs zal dan ook hoger zijn dan een centraal Hollands complex, maar niet van die grootte-orde dat deze per definitie onevenredig duur is.

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ Het alternatief bevat een aantal minder evidente kunstwerken (schuine bruggen, keerlus op een brug met oprit ertussen geweven) maar is niet bij voorbaat onuitvoerbaar.

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

→ Het alternatief vereist grote grondinnames, waarbij ook gebouwen (woningen) worden ingenomen. Ten opzichte van een centraal Hollands complex is dit een grotere aanslag op de mens en die mogelijk als onevenredig kan beschouwd worden.

Een alternatief met een gesplitste N466 met weefzone is niet redelijk want voldoet niet aan de plandoelstellingen.

3.5.2 Tweede complex bedrijventerrein westelijk en rotondes

Inspraak bij kennisgeving plan MER 2018

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

Aan de zuidzijde wordt geen parallelweg voorzien en sluiten de op- en afritten van het afrittencomplex ter hoogte van het bedrijventerrein, de N466 en de dienstzone rechtstreeks aan op de E40. Dit zorgt voor extra weefbewegingen op de E40 met kans op calamiteiten op het hoofdwegennet. In de zone tussen complex Nevele en Zwijnaarde liggen de op- en afritten reeds dicht bij elkaar, wat in de huidige situatie reeds tot vertragingen en (bijna)ongevallen leidt.

Het creëren van bijkomende conflictpunten zou deze situatie enkel maar verslechteren. Bovendien druist het voorzien van een op- en afrittencomplex enkel voor het bedrijventerrein in tegen de principes van het RSV. Een regionaal bedrijventerrein dient ontsloten te worden door secundaire en/of primaire wegen en niet door hoofdwegen.

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

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



Figuur 3-21: Tweede complex bedrijventerrein westelijk en rotondes - overzicht



Figuur 3-22: Tweede complex bedrijventerrein westelijk en rotondes - Aansluitingscomplex

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

Op de noordelijke rotonde vindt in dit alternatief een belangrijke keerbeweging plaats, namelijk van het verkeer dat van de E40 Brussel richting Deinze rijdt. Hierdoor nemen de intensiteiten op het segment van de N466 ter hoogte van de wijk Keuze flink toe. Op een ruime tweestrooksrotonde met dubbele op- en afritten op de N466 blijken de verkeersstromen net afwikkelaar³. Dit betekent dat vlot verkeer niet steeds gegarandeerd is, maar dat er zich wellicht geen fundamentele doorstromingsproblemen zullen voordoen.

³ De capaciteit van rotondes wordt in de verkeerskunde vaak getest met behulp van de *Methode van Bovy*, die ook hier toegepast wordt. Aangezien het een benaderende statistische methode is, wordt een verzadiging (de verhouding intensiteit/capaciteit) van 80% als bovengrens aangehouden voor vlot verkeer bij wegontwerp. Op deze manier is er nog enige marge die verschuivingen in de verkeersstromen kan opvangen. In dit scenario blijven de verzadigingsgraden op de verschillende takken net onder de 80%.

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

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

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

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

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

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ Het alternatief is strijdig met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Conform de principes van de wegeninfrastructuur bedraagt de afstand tussen op- en afritten langs hoofdwegen 10km. Ook sluiten deze niet aan op lokale ontsluitingswegen, maar op wegen met een verzamelende en verbindende functie op bovenlokaal niveau. Het inrichtingsvoorstel aan de noordzijde, met een (bovenlokale parallelweg) die de aantakkingen samenbrengt in één af- en oprit van de E40 voldoet hieraan, de zuidelijke inrichting met verschillende op- en afritten, waarvan één op de lokale bedrijfsontsluitingsweg, niet.
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ Het alternatief voorziet niet in een compact complex. Het omvat een aan de noordzijde een parallelstructuur van net na de Leie tot over het de brug met de Moerstraat, met meerdere bijkomende rijstroken, die plaatselijk ook nog eens geflankeerd worden door de lokale wegenis van de Baarleveldestraat. Ook zijn er twee complexen met een eigen ruimtebeslag. Het alternatief is ook niet verkeersveilig. De te korte bochtstalen van de bestaande op- en afrit aan de noordzijde worden nog korter en blijven verkeersonveilig. Bij de aanleg van een parallelwegenstructuur wordt de ruimte immers beperkter, en de

aansluitingsbocht naar de N466 moet verruimd worden zodat 1 vlotte u-turn ontstaat in plaats van een afrit en een kruispunt met korte bocht. Ook al kan er een snelheidsafname voorzien worden op de parallelweg, dit blijft een onveilige situatie. De te korte invoegstroken aan de zuidzijde ter hoogte van de oprit richting Brussel wijzigen niet en blijven onveilig.

Het westelijk complex met een brug heeft ook een zekere landschappelijke impact: het komt ook te liggen in de laatste open ruimtecorridor tussen de kern van Baarle en de kern van Landegem.

3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de 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.
→ **Het alternatief voldoet niet aan de functionele en inrichtingsprincipes van de wegselectie: de aantakking van de lokale bedrijfsontsluitingsweg op een hoofdweg is niet conform de functionele principes. De bochtstralen van de op- en afrit op de N466 aan de noordzijde zijn te klein, de invoegstroken aan de zuidzijde te kort. Het verkeer tussen de rotondes op de N466 zal toenemen. Het rechts-in en uit principe voor de op- en afrit zorgt voor een sterke toename van verkeer dat moet keren op de rotondes. Uit onderzoek op vergelijkbare voorstellen is gebleken dat de capaciteit van de rotondes daarvoor te klein is. Dit is bij dit voorstel zeker een verder te onderzoeken element.**
 4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:
 - 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.
→ **Het alternatief verhoogt de leefbaarheid van Baarle niet. Verkeer afkomstig van het bedrijfsterrein dat niet naar de E40 moet zal blijven gebruik maken van de lokale wegen. In de Baarleveldestraat zal het verkeer van en naar het bedrijfsterrein wel afnemen. Daartegenover staat dat de parallelwegenstructuur het verkeer dichter bij de bebouwing brengt. Het verkeer tussen de rotondes op de N466 zal toenemen, dit ter hoogte van de wijk Keuze en ter hoogte van de school. Een westelijk complex zal ook impact hebben op de kern van Landegem. In de omgeving bevindt zich een kwetsbare populatie (verzorgingstehuis).**
 - Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ **Het alternatief vereist zoals hoger beschreven heel wat bijkomend ruimtebeslag. Daarbij geen ruimtelijk kwetsbaar gebied.**
- B. Overstemming met sectorale wetgeving
→ **Het alternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving.**
- C. Realiteitszin
1. Niet onevenredig duur
→ **Het alternatief vergt heel wat ruimte-inname en wegenis aanleg, meerdere kunstwerken, De kostprijs zal dan ook hoger zijn dan een centraal Hollands complex, maar niet van die grootte-orde dat deze per definitie onevenredig duur is.**

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen
 → **Het alternatief is technisch niet uitvoerbaar conform de inrichtingsprincipes: de beschikbare ruimte ter hoogte van de huidige op- en afrit op de N466 is te beperkt om het voorstel uit te werken met minimale bochtstralen, weefstroken, ... Ook is het niet zeker of er voldoende afwikkelingscapaciteit is langs de N466, rekening houdend met de keerbewegingen en de opeenvolging van kruispunten / aantakkingen.**
3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen
 → **Het alternatief vereist grote grondinnames, waarbij ook gebouwen (woningen) worden ingenomen. Ook verhoogt de leefbaarheid en de veiligheid niet. Ten opzichte van een centraal Hollands complex is dit een grotere aanslag op de mens en die mogelijks als onevenredig kan beschouwd worden.**

Een alternatief met een tweede complex en een noordelijke parallelweg is niet redelijk want voldoet niet aan de plandoelstellingen en de realiteitszin.

3.5.3 Tweede complex bedrijventerrein westelijk en verplaatsing dienstenzone

Inspiraak bij startnota Grup 'Omgeving Complex E40 – N466 Drongen' (2021)

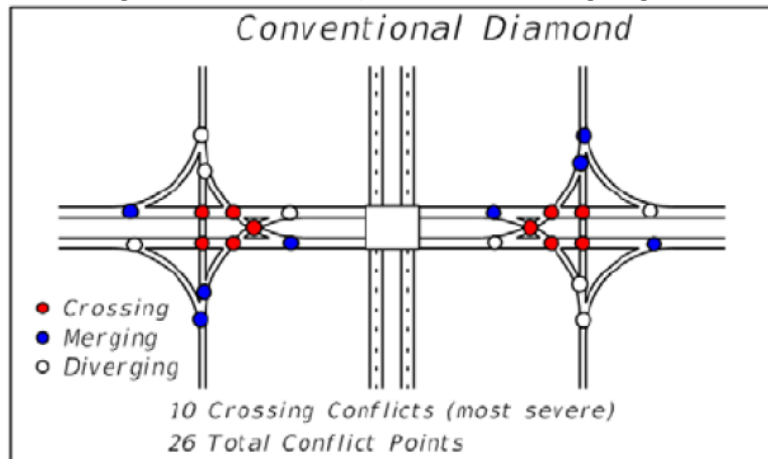
Binnen dit alternatief wordt een westelijk complex voor ontsluiting verplaatste dienstenzone en industriezone gecombineerd met een centraal complex waar de N466 met de E40 wordt verknoopt.



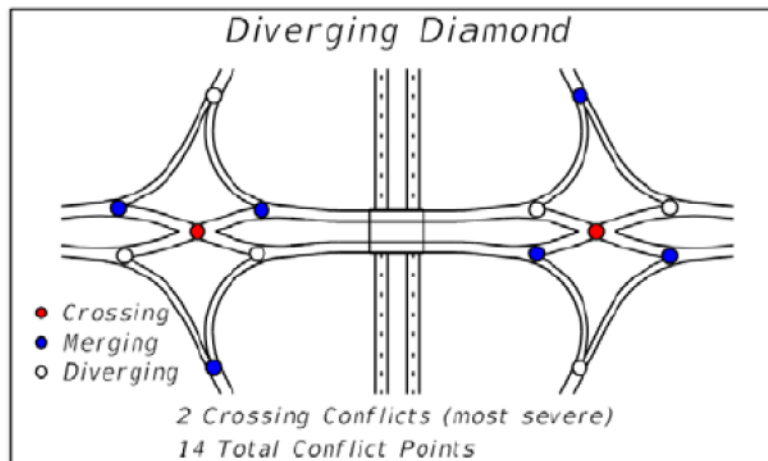
Figuur 3-23: Tweede complex bedrijventerrein westelijk en verplaatsing dienstenzone – inspiratie

In dit scenario zijn er voor het centrale complex 3 verschillende uitwerkingen of inrichtingsalternatieven met betrekking tot de verknoping van de N466 met de E40 op een centraal complex.

- Variant Crdi + lw met lichtenregeling: Centraal rondabout **diamond interchange** en Industriezone op **westelijke complex**. Is centraal een klassiek Hollands complex (of Rondabout Diamond Interchange) met lichtenregeling, aangevuld met rotonde voor aansluiting Baarleveldestraat (kan ook als lichtengeregeld t-kruispunt).



- Variant Crdi+lw met turoborotondes: Eveneens een Centraal rondabout **diamond interchange** en Industriezone op **westelijke complex** Aansluiting, maar met twee turborotondes met bypassen aan de voet van de brug, eventueel aan te passen naar een kluifrotonde. Dit kruispuntconcept is toegepast bij de verknoping E17 / N35 te Nazareth / Deinze.
- Variant Cddi+lw: Centraal een **diverging diamond interchange** en Industriezone op **westelijke complex** Aansluiting. Is centraal een aantakking op een vlechtstructuur met lichtenregeling. Dit kruispuntconcept is momenteel in aanleg voor verknoping E17 – N382 te Waregem.



Bij de drie knooppuntoplossingen is er telkens nog een variant met betrekking tot de Baarleveldestraat:

- C.. + lw+L: Lokaal verkeer op de Baarleveldestraat aansluitend via rotonde op de N466
- C.. + lw+L': Lokaal verkeer op de Baarleveldestraat die wordt omgeleid naar de Raapstraat en zo aansluit op de N466.

Deze inrichtingsalternatieven worden ook voorgesteld bij een Centraal complex zonder tweede, westelijk complex. Ze zijn besproken in hoofdstuk 0

Centraal complex en noordelijke ontsluitingsweg: inrichtingsalternatieven. Onderstaande aftoetsing focust op de verschillen, voor de aftoetsing van de inrichtingsalternatieven verwijzen we naar bovenstaand hoofdstuk.

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het alternatief is strijdig met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Conform de principes van de wegeninfrastructuur bedraagt de afstand tussen op- en afritten langs hoofdwegen 10km. Ook sluiten deze niet aan op lokale ontsluitingswegen, maar op wegen met en verzamelende en verbindende functie op bovenlokaal niveau.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het alternatief voorziet niet in een compact complex. Het omvat naast een centraal complex een tweede westelijk complex met een groot ruimtebeslag, waarnaast er mogelijks ook ruimte-inname zal zijn voor de te verplaatsen de dienstzone. Eventueel vrijgekomen ruimte ter hoogte van de huidige dienstzone is weliswaar een plaspunt, maar het is echter niet zeker of deze, gezien zijn jarenlange functie als tankstation en sterk verdichte bodems, volledig geschikt is voor de beoogde (hoogstaande) natuurontwikkeling.**
Het westelijk complex met een brug heeft ook een zekere landschappelijke impact: het komt ook te liggen in de laatste open ruimtecorridor tussen de kern van Baarle en de kern van Landegem.
Een eenzijdig tankstation langs de snelweg dat beide rijrichtingen bediend is niet courant in Vlaanderen. Het is minder leesbaar, wat door het niet voorkomen in Vlaanderen versterkt wordt. Dit kan verkeersonveiligheid in de hand werken.
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg 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.
→ **Het alternatief voldoet niet aan de functionele en inrichtingsprincipes van de wegselectie: de aantakking van de lokale bedrijfsontsluitingsweg op een hoofdweg is niet conform de functionele principes.**
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:
 - 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.
→ **In de Baarleveldestraat zal het verkeer van en naar het bedrijfsterrein afnemen. Het alternatief verhoogt echter de leefbaarheid van Baarle niet. Verkeer afkomstig van het bedrijfsterrein dat niet naar de E40 moet zal blijven gebruik maken van de lokale wegen. Ook kan er een toename zijn sluipverkeer van en naar het westelijk complex en het tankstation, hetzij door Baarle, hetzij door Landegem.**
Een westelijk complex zal ook impact hebben op de kern van Landegem. In de omgeving bevindt zich een kwetsbare populatie (verzorgingstehuis).

- Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ **Het alternatief vereist zoals hoger beschreven heel wat bijkomend ruimtebeslag. Daarbij is geen ruimtelijk kwetsbaar gebied.**

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ **Het alternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving.**

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ **Het alternatief vergt heel wat ruimte-inname en wegenis aanleg, meerdere kunstwerken, De kostprijs zal dan ook hoger zijn dan een centraal Hollands complex, maar niet van die grootte-orde dat deze per definitie onevenredig duur is.**

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ **Het alternatief is technisch uitvoerbaar.**

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

→ **Het alternatief vereist grote grondinnames. Ook verhoogt de leefbaarheid en de veiligheid niet. Ten opzichte van een centraal Hollands complex is dit een grotere aanslag op de mens en die mogelijks als onevenredig kan beschouwd worden. De herlocalisatie van de dienstzone zorgt voor een mogelijks positief element in de ruimtebalans. Het is echter niet duidelijk of de vrijgekomen ruimte kan ingezet worden voor de beoogde natuurontwikkeling: het verwijderen van de dienstzone impliceert ook het weghalen van de benzinetanks, eventuele verontreinigingen, ... Er ontstaan ook milieu en veiligheidsrisico's op de nieuwe locatie. Daarbij zal moeten worden nagegaan of er geen veiligheidsrisico ontstaat op kettingreacties met de aanwezige bedrijven (waaronder Seveso bedrijven). Er kan dan ook niet gegarandeerd worden dat dergelijke verplaatsing geen onevenredige aanlag op het milieu teweegbrengt.**

Een alternatief met een tweede complex westelijk en het verplaatsen van de dienstzone is niet redelijk want voldoet niet aan de plandoelstellingen. De realiteitszin, met name de aanslag op mens en milieu, is niet met zekerheid positief.

3.5.4 Tweede complex bedrijventerrein westelijk en verplaatsing dienstzone en insleuving E40

Inspiraak bij startnota Grup 'Omgeving Complex E40 – N466 Drongen' (2021)

Dit voorstel is gelijkaardig aan het voorgaande, maar met een ingesleufde E40. Op die manier worden het centraal complex gelijkgronds centraal complex, aangevuld met een westelijk complex voor ontsluiting geherlocaliseerde dienstzone en industriezone.



Figuur 3-24: Tweede complex bedrijventerrein westelijk en verplaatsing dienstenzone en insleuving E40 – voorstelling inspraakreactie

In dit scenario zijn er 6 varianten (functioneel identiek aan de varianten in scenario's 1). Voor het centrale complex zijn er 3 verschillende uitwerkingen met betrekking tot de verknoping van de N466 met de E40 op een centraal complex:

- Variant Crdi + lw met lichtenregeling: Centraal rondabout **diamond interchange** en Industriezone op **westelijke complex**. Is centraal een klassiek Hollands complex (of Rondabout Diamond Interchange) met lichtenregeling, aangevuld met rotonde voor aansluiting Baarleveldestraat (kan ook als lichtengeregeld t-kruispunt).
- Variant Crdi+lw met turoborotondes: Eveneens een **Centraal rondabout diamond interchange** en Industriezone op **westelijke complex Aansluiting**, maar met twee turborotondes met bypassen aan de voet van de brug, eventueel aan te passen naar een kluifrotonde. Dit kruispuntconcept is toegepast bij de verknoping E17 / N35 te Nazareth / Deinze.
- Variant Cddi+lw: Centraal een **diverging diamond interchange** en Industriezone op **westelijke complex Aansluiting**. Is centraal een aantakking op een vlechtstructuur met lichtenregeling. Dit kruispuntconcept is momenteel in aanleg voor verknoping E17 – N382 te Waregem.

Bij de drie knooppuntoplossingen is er telkens nog een variant met betrekking tot de Baarleveldestraat:

- C.. + lw+L: Lokaal verkeer op de Baarleveldestraat aansluitend via rotonde op de N466
- C.. + lw+L': Lokaal verkeer op de Baarleveldestraat die wordt omgeleid naar de Raapstraat en zo aansluit op de N466.

De inspraak bevat geen aangepaste figuren voor dit scenario, conceptueel zijn deze vergelijkbaar met deze zoals weergegeven bij de vergelijkbare inrichtingsalternatieven voor het centraal complex, beschreven onder 0. Hellingen en dergelijke zullen echter andere afmetingen hebben. Onderstaande aftoetsing focust op de verschillen, voor de aftoetsing van de inrichtingsalternatieven verwijzen we naar bovenstaand hoofdstuk.

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het alternatief is strijdig met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Conform de principes van de wegeninfrastructuur bedraagt de afstand tussen op- en afritten langs hoofdwegen 10km. Ook sluiten deze niet aan op lokale ontsluitingswegen, maar op wegen met en verzamelende en verbindende functie op bovenlokaal niveau.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het alternatief voorziet niet in een compact complex. Het omvat naast een centraal complex een tweede westelijk complex met een groot ruimtebeslag, waarnaast er mogelijks ook ruimte-inname zal zijn voor de te verplaatsen de dienstzone. Eventueel vrijgekomen ruimte ter hoogte van de huidige dienstzone is weliswaar een plaspunt, maar het is echter niet zeker of deze, gezien zijn jarenlange functie als tankstation en sterk verdichte bodems, volledig geschikt is voor de beoogde (hoogstaande) natuurontwikkeling.**
Het westelijk complex met een brug heeft ook een zekere landschappelijke impact: het komt ook te liggen in de laatste open ruimtecorridor tussen de kern van Baarle en de kern van Landegem.
Een eenzijdig tankstation langs de snelweg dat beide rijrichtingen bedient, is niet courant in Vlaanderen. Het is minder leesbaar, wat door het niet voorkomen in Vlaanderen versterkt wordt. Dit kan verkeersonveiligheid in de hand werken.
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg 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.
→ **Het alternatief voldoet niet aan de functionele en inrichtingsprincipes van de wegselectie: de aantakking van de lokale bedrijfsontsluitingsweg op een hoofdweg is niet conform de functionele principes.**
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelstellingen:
 - 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.
→ **In de Baarleveldestraat zal het verkeer van en naar het bedrijfsterrein afnemen. Het alternatief verhoogt echter de leefbaarheid van Baarle niet. Verkeer afkomstig van het bedrijfsterrein dat niet naar de E40 moet, zal blijven gebruik maken van de lokale wegen. Ook kan er een toename zijn in sluipverkeer van en naar het westelijk complex en het tankstation, hetzij door Baarle, hetzij door Landegem.**
Wel zal de hinder afkomstig van de snelweg op de kern van Baarle ter hoogte van de kern afnemen door de insleuving. Vooral voor de wijk Keuze (noord en zuid) is dit een positief effect.
Deze insleuving zal plaatselijk ook leiden tot beter landschappelijke integratie ter hoogte van de kern. Het westelijk complex is wel op hoogte, en zal ook impact hebben op de kern van Landegem. In de omgeving bevindt zich een kwetsbare populatie (verzorgingstehuis).

- Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
 → **Het alternatief vereist zoals hoger beschreven heel wat bijkomend ruimtebeslag. De exacte ruimte-inname tijdens de werffase is niet duidelijk, voor tijdelijke wegen en dergelijke, kan nog niet ingeschat worden. Ter hoogte van de dienstzone, het bedrijvent centrum en de Keuzewijk is er, wanneer de E40 garant moet staan voor doorstromingscapaciteit tijdens de werffase, te weinig onbebouwde ruimte beschikbaar om deze faseringswegen aan te leggen en zullen er mogelijks ook gebouwen moeten ingenomen worden. Bij de permanente ruimte-inname is geen ruimtelijk kwetsbaar gebied. Er kan echter niet uitgesloten worden dat voor de aanleg van de insleuving geen tijdelijke innames van kwetsbare bestemmingen, met name het deelgebied Drongen Keuzemeersen uit het Groen, nodig is. Het betreft geen natuurreservaat, Ven-gebied of habitatwaardige vegetaties..**

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ **Het inrichtingsalternatief is vermoedelijk niet in overeenstemming met de sectorale wetgeving. Bij de aanleg en exploitatie van een ingesleufde E40 zal bemaling noodzakelijk zijn. Ook zal de sleuf mogelijks een invloed hebben op de aanwezige grondwaterstromingen. Gezien de omvang van de sleuf, en de nabijheid van het natuurgebied Keuzemeersen (tevens VEN-gebied), kan niet gegarandeerd worden dat er geen wijzigingen aan de grondwatertafel ter hoogte van de Keuzemeersen zullen optreden.**

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ **Het alternatief vergt heel wat ruimte-inname en wegenaanslag, meerdere kunstwerken, Ook de insleuving heeft een hoge kostprijs. De kostprijs zal dan ook hoger zijn dan een centraal Hollands complex. Daar er ook maatschappelijk winsten zijn kan echter niet vooraf gesteld worden dat dit 'onevenredig duur' is.**

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ **Het alternatief brengt mogelijks technische problemen mee. Verdere onderzoek en uitwerking met betrekking tot bodemstabiliteit, bodemhygiëne, grondwaterstanden hiervoor is noodzakelijk om dit te kunnen beoordelen.**

Zoals hoger beschreven lijkt het technisch ook niet haalbaar om ter hoogte van de dienstzone, het bedrijvent centrum en de Keuzewijk voldoende capaciteit te voorzien voor de tijdelijke wegenis.

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

→ **De insleuving van de E40 zal de grondwatertafel wijzigen, waarbij niet kan uitgesloten worden dat de grondwatertafel ter hoogte van het natuurgebied Keuzemeersen (teven VEN-gebied) wijzigt. Het natuurgebied omvat enkele soorten die een natte ondergrond eisen, zoals moerasspirea, dotterbloemgraslanden...**

Het alternatief vereist ook grote grondinnames. Ook verhoogt de leefbaarheid en de veiligheid niet. Ten opzichte van een centraal Hollands complex is dit een grotere aanslag op de mens en die mogelijks als onevenredig kan beschouwd worden.

De herlocalisatie van de dienstzone zorgt voor een mogelijks positief element in de ruimtebalans. Het is echter niet duidelijk of de vrijgekomen ruimte kan ingezet worden

voor de beoogde natuurontwikkeling: het verwijderen van de dienstzone impliceert ook het weghalen van de benzinetanks, eventuele verontreinigingen, ... Er ontstaan ook milieu en veiligheidsrisico's op de nieuwe locatie. Daarbij zal moeten worden nagegaan of er geen veiligheidsrisico ontstaat op kettingreacties met de aanwezige bedrijven (waaronder Seveso bedrijven). Er kan dan ook niet gegarandeerd worden dat dergelijke verplaatsing geen onevenredige aanlag op het milieu teweegbrengt.

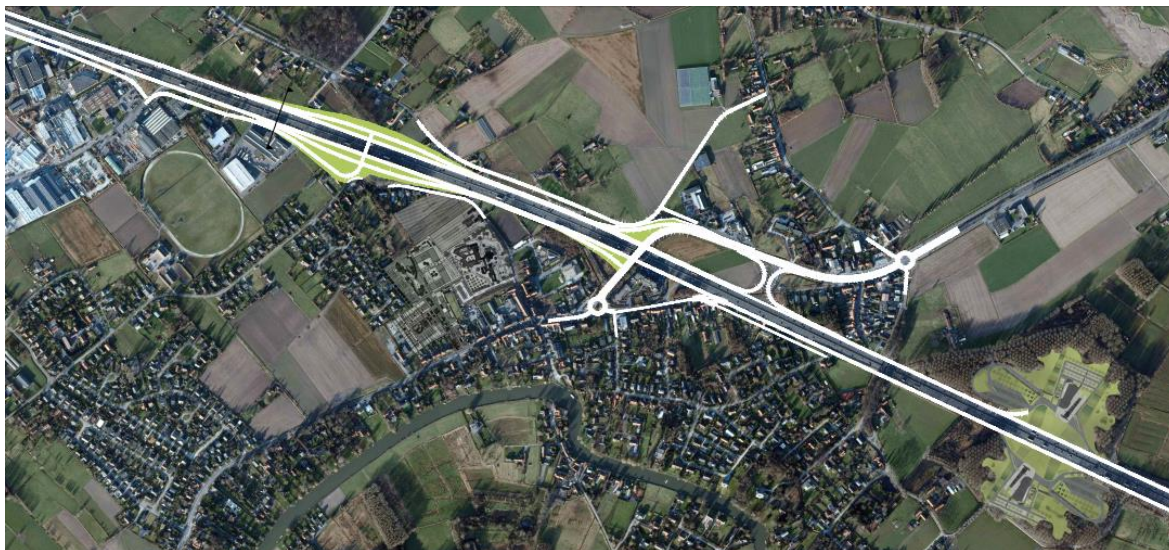
Een alternatief met een tweede complex westelijk en het verplaatsen van de dienstzone gecombineerd met een ingesleufde E40 is niet redelijk want voldoet niet aan de plandoelstellingen, is strijdig met de sectorale wetgeving en heeft onvoldoende realiteitszin.

3.5.5 Tweede complex bedrijventerrein oostelijk en rotondes

Inspraak bij kennisgeving plan MER 2018

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

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



Figuur 3-25: Tweede complex bedrijventerrein oostelijk en rotondes

De evaluatie van het complex is in grote lijnen dezelfde als in het eerste voorstel voor wat betreft de evaluatie van het functioneren van het complex, de leesbaarheid en de bereikbaarheid van het bedrijventerrein. De leefbaarheid van Baarle centrum gaat er echter nog op achteruit, aangezien

de nieuwe op- en afrit voor het bedrijventerrein dicht bij de kern komt te liggen, waardoor er bijkomende geluidshinder kan verwacht worden.

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



Figuur 3-26: Afrittencomplex ter hoogte van de Kloosterstraat, in het rood schetsmatig de alternatieve ontsluitingsweg van het bedrijventerrein.

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het alternatief is strijdig met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Conform de principes van de wegeninfrastructuur bedraagt de afstand tussen op- en afritten langs hoofdwegen 10km. Ook sluiten deze niet aan op lokale ontsluitingswegen, maar op wegen met een verzamelende en verbindende functie op bovenlokaal niveau. Het inrichtingsvoorstel aan de noordzijde, met een (bovenlokale parallelweg) die de aantakkingen samenbrengt in één af- en oprit van de E40 voldoet hieraan, de zuidelijke inrichting met verschillende op- en afritten, waarvan één op de lokale bedrijfsontsluitingsweg, niet.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het alternatief voorziet niet in een compact complex, maar in 2 complexen.**

Daarnaast omvat het aan de noordzijde een parallelstructuur van net na de Leie tot over het de brug met de Kloosterstraat, met meerdere bijkomende rijstroken, die plaatselijk ook nog eens geflankeerd worden door de lokale wegen van de Baarleveldestraat. Ook zijn er twee complexen met een eigen ruimtebeslag.

Het alternatief is ook niet verkeersveilig. De te korte bochtstalen van de bestaande op- en afrit aan de noordzijde worden nog korter en blijven verkeersonveilig. Bij de aanleg van een parallelwegenstructuur wordt de ruimte immers beperkter, en de aansluitingsbocht naar de N466 moet verruimd worden zodat 1 vlotte u-turn ontstaat in plaats van een afrit en een kruispunt met korte bocht. Ook al kan er een snelheidsafname voorzien worden op de parallelweg, dit blijft een onveilige situatie. De te korte invoegstroken aan de zuidzijde ter hoogte van de oprit richting Brussel wijzigen niet en blijven onveilig.

3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg 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.
→ Het alternatief voldoet niet aan de functionele en inrichtingsprincipes van de wegselectie: de aantakking van de lokale bedrijfsontsluitingsweg op een hoofdweg is niet conform de functionele principes. De bochtstralen van de op- en afrit op de N466 aan de noordzijde zijn te klein, de invoegstroken aan de zuidzijde te kort. Het verkeer tussen de rotondes op de N466 zal toenemen. Het rechts-in en uit principe voor de op- en afrit zorgt voor een sterke toename van verkeer dat moet keren op de rotondes. Uit onderzoek op vergelijkbare voorstellen is gebleken dat de capaciteit van de rotondes daarvoor te klein is. Dit is bij dit voorstel zeker een verder te onderzoeken element.
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:
 - 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.
→ Het alternatief verhoogt de leefbaarheid van Baarle niet. Verkeer afkomstig van het bedrijfsterrein dat naar de N466 zal blijven gebruik moeten maken van ofwel een snelle passage op de E40, of de Noordhoutstraat / Kloosterstraat / ..., richting Landegem van de Moerstraat. In de Baarleveldestraat zal het verkeer van en naar het bedrijfsterrein wel afnemen. Daartegenover staat dat de parallelwegenstructuur het verkeer er dichter bij de bebouwing brengt. Het verkeer tussen de rotondes op de N466 zal toenemen, dit ter hoogte van de wijk Keuze en ter hoogte van de school.
 - Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ Het alternatief vereist zoals hoger beschreven heel wat bijkomend ruimtebeslag. Daarbij geen ruimtelijk kwetsbaar gebied.

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ Het alternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving.

C. Realiteitszin

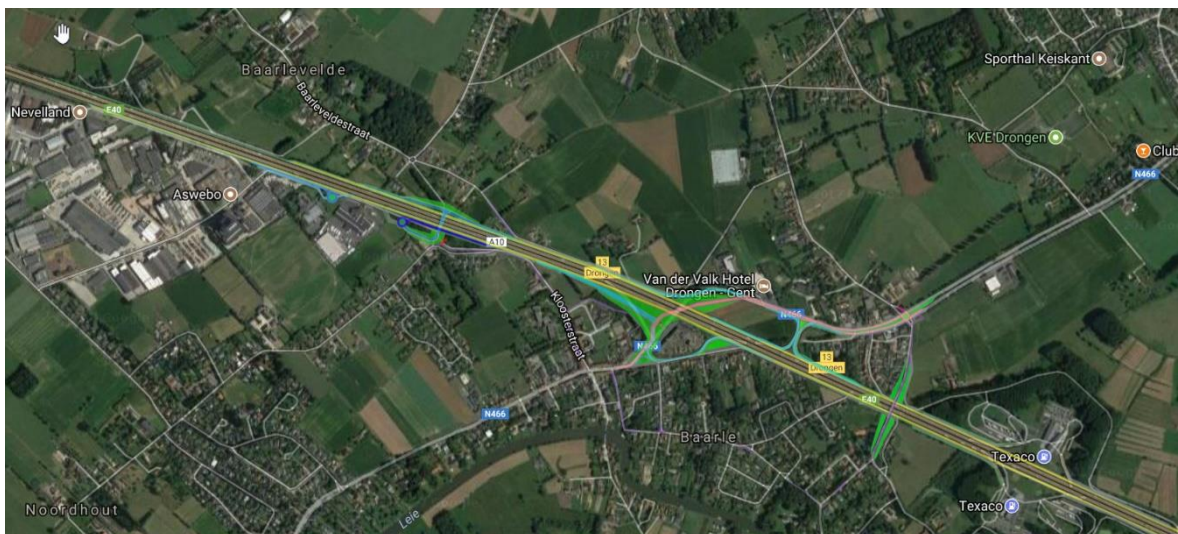
1. Niet onevenredig duur
 → **Het alternatief vergt heel wat ruimte-inname en wegenis aanleg, meerdere kunstwerken, De kostprijs zal dan ook hoger zijn dan een centraal Hollands complex, maar niet van die grootte-orde dat deze per definitie onevenredig duur is.**
2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen
 → **Het alternatief is technisch niet uitvoerbaar conform de inrichtingsprincipes: de beschikbare ruimte ter hoogte van de huidige op- en afrit op de N466 is te beperkt om het voorstel uit te werken met minimale bochtstralen, weefstroken, ... Ook is het niet zeker of er voldoende afwikkelingscapaciteit is langs de N466, rekening houdend met de keerbewegingen en de opeenvolging van kruispunten / aantakkingen.**
3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen
 → **Het alternatief vereist grote grondinnames, waarbij ook gebouwen (woningen) worden ingenomen. Ook verhoogt de leefbaarheid en de veiligheid niet. Ten opzichte van een centraal Hollands complex is dit een grotere aanslag op de mens en die mogelijks als onevenredig kan beschouwd worden.**

Een alternatief met een tweede complex en een noordelijke parallelweg is niet redelijk want voldoet niet aan de plandoelstellingen en de realiteitszin.

3.5.6 Tweede complex bedrijventerrein oostelijk en lichten

Inspiraak bij kennisgeving plan MER 2018

Dit concept is vergelijkbaar met het hiervoor besproken Complex bedrijventerrein oostelijk met rotondes, enkel de rotonde aan de zuidzijde wordt vervangen door een lichtenregeling. Dit heeft als voordeel dat het verkeer verder van het centrum gehouden wordt, maar dat er een linksafbeweging geïntroduceerd wordt.



Figuur 3-27: Tweede complex bedrijventerrein oostelijk en lichten

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het alternatief is strijdig met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Conform de principes van de wegeninfrastructuur bedraagt de afstand tussen op- en afritten langs hoofdwegen 10km. Ook sluiten deze niet aan op lokale ontsluitingswegen, maar op wegen met en verzamelende en verbindende functie op bovenlokaal niveau. Het inrichtingsvoorstel aan de noordzijde, met een (bovenlokale parallelweg) die de aantakkingen samenbrengt in één af- en oprit van de E40, voldoet hieraan; de zuidelijke inrichting met verschillende op- en afritten, waarvan één op de lokale bedrijfsontsluitingsweg, niet.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het alternatief voorziet niet in een compact complex, maar in 2 complexen. Daarnaast omvat het aan de noordzijde een parallelstructuur van net na de Leie tot over het de brug met de Kloosterstraat, met meerdere bijkomende rijstroken, die plaatselijk ook nog eens geflankeerd worden door de lokale wegenis van de Baarleveldestraat. Ook zijn er twee complexen met een eigen ruimtebeslag. Het alternatief is ook niet verkeersveilig. De te korte bochtstalen van de bestaande op- en afrit aan de noordzijde worden nog korter en blijven verkeersonveilig. Bij de aanleg van een parallelwegenstructuur wordt de ruimte immers beperkter, en de aansluitingsbocht naar de N466 moet verruimd worden zodat 1 vlotte u-turn ontstaat in plaats van een afrit en een kruispunt met korte bocht. Ook al kan er een snelheidsafname voorzien worden op de parallelweg, dit blijft een onveilige situatie. De te korte invoegstroken aan de zuidzijde ter hoogte van de oprit richting Brussel wijzigen niet en blijven onveilig.**
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg 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.
→ **Het alternatief voldoet niet aan de functionele en inrichtingsprincipes van de wegselectie: de aantakking van de lokale bedrijfsontsluitingsweg op een hoofdweg is niet conform de functionele principes. De bochtstralen van de op- en afrit op de N466 aan de noordzijde zijn te klein, de invoegstroken aan de zuidzijde te kort. Het verkeer tussen de lichten en de rotondes op de N466 zal toenemen. Het rechts-in en uit principe voor de op- en afrit zorgt voor een sterke toename van verkeer dat moet keren op het kruispunt en de rotonde. Uit onderzoek op vergelijkbare voorstellen is gebleken dat de capaciteit van de noordelijke rotondes daarvoor te klein is. Het is niet duidelijk of de capaciteit van de lichtenregeling wel voldoende is om de nodige keerbewegingen op te vangen. Dit is bij dit voorstel zeker een verder te onderzoeken element.**
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelstellingen:
 - 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.
→ **Het alternatief verhoogt de leefbaarheid van Baarle niet. Verkeer afkomstig**

van het bedrijfsterrein dat naar de N466 zal blijven gebruik moeten maken van ofwel een snelle passage op de E40, of de Noordhoutstraat / Kloosterstraat / ..., richting Landegem van de Moerstraat. In de Baarleveldestraat zal het verkeer van en naar het bedrijfsterrein wel afnemen. Daartegenover staat dat de parallelwegenstructuur het verkeer er dichterbij de bebouwing brengt. Het verkeer tussen de rotondes op de N466 zal toenemen, dit ter hoogte van de wijk Keuze en ter hoogte van de school. Een lichtenregeling is daarbij wel iets positiever dan een rotonde, een afstemming van de lichten kan de filevorming in het dorp tot op zekere hoogte beperken en kan afzonderlijke fases voor langzaam verkeer bevatten.

- Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ **Het alternatief vereist zoals hoger beschreven heel wat bijkomend ruimtebeslag. Daarbij geen ruimtelijk kwetsbaar gebied.**

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ **Het alternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving.**

C. Realiteitszin

4. Niet onevenredig duur

→ **Het alternatief vergt heel wat ruimte-inname en wegenis aanleg, meerdere kunstwerken, De kostprijs zal dan ook hoger zijn dan een centraal Hollands complex, maar niet van die grootte-orde dat deze per definitie onevenredig duur is.**

5. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ **Het alternatief is technisch niet uitvoerbaar conform de inrichtingsprincipes: de beschikbare ruimte ter hoogte van de huidige op- en afrit op de N466 is te beperkt om het voorstel uit te werken met minimale bochtstralen, weefstroken, ... Ook is het niet zeker of er voldoende afwikkelingscapaciteit is langs de N466, rekening houdend met de keerbewegingen en de opeenvolging van kruispunten / aantakkingen.**

6. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

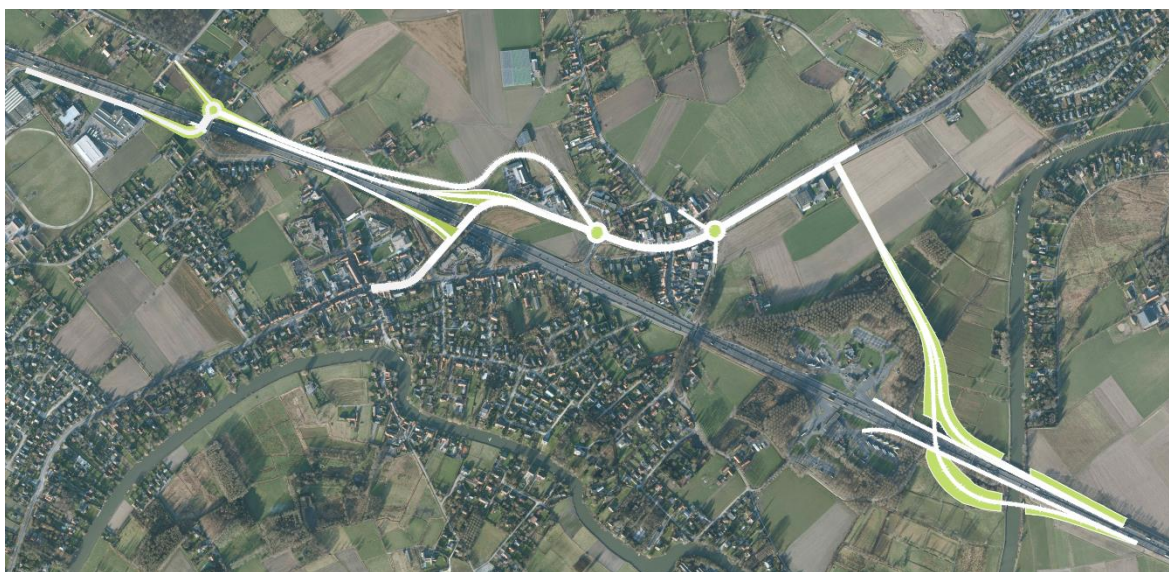
→ **Het alternatief vereist grote grondinnames, waarbij ook gebouwen (woningen) worden ingenomen. Ook verhoogt de leefbaarheid en de veiligheid niet. Ten opzichte van een centraal Hollands complex is dit een grotere aanslag op de mens en die mogelijks als onevenredig kan beschouwd worden.**

Een alternatief met een tweede complex en een noordelijke parallelweg is niet redelijk want voldoet niet aan de plandoelstellingen en de realiteitszin.

3.5.7 Alternatief oost en centraal/gesplitst complex

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

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



Figuur 3-28: Aangepast voorstel centraal en oostelijk complex gecombineerd met noordelijke ontsluitingsweg en doortocht (CONb)

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

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

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

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het alternatief geeft uitvoering aan het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het alternatief voorziet niet in een compact complex, maar in 2 complexen. Daarnaast voorziet het in een lange nieuwe aantakking door de open ruimte naar een nieuwe op- en afrit richting Brussel.**
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg 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.
→ **Het alternatief voldoet aan de functionele en inrichtingsprincipes van de wegselectie.**
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:
 - 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.
→ **Het alternatief verhoogt de leefbaarheid van Baarle. Verkeer van en naar richting Brussel richting Drongen blijft voortaan op ruime afstand van de kern Baarle. Wel wordt de landschappelijke kwaliteit Leievallei sterk aangetast. Het nieuwe complex bevindt zich ter hoogte van de Leie, boden de E40, die daar reeds hoger gelegen is.**
 - Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ **Het alternatief vereist zoals hoger beschreven heel wat bijkomend ruimtebeslag. Daarbij ook ruimtelijk kwetsbaar gebied, groene bestemmingen (deelgebied Drongen - Keuzemeersen en Drongen – Leieoevers van het Rup Groen) waarvan er ook deel uitmaken van natuurreservaat en Ven-gebied, en/of habitatwaardige natuur betreffen.**

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ **Het inrichtingsalternatief is vermoedelijk niet in overeenstemming met de sectorale wetgeving. De brugconstructie over E40 ter hoogte van het natuurgebied Keuzemeersen zal een deel van het natuurreservaat en het VEN-gebied innemen. Dit kan enkel als het natuurreservaat opgeheven wordt, en op een andere locatie gecompenseerd. Daarnaast kan niet uitgesloten worden dat voor de aanleg van de brug bemaling nodig zal zijn. Gezien het natuurgebied Keuzemeersen (tevens VEN-gebied), zullen bemalingen ook leiden tot wijzigingen aan de grondwatertafel in de Keuzemeersen. Dergelijke wijzigingen, ook tijdelijke, zijn strijdig met de natuurwetgeving. Daarnaast is het ook niet uitgesloten dat de wijzigingen (nieuw wegdeel en complex op hoogte in de Leievallei) zullen leiden tot het overschrijden van emissienormen, op dit ogenblik opgenomen in een ministeriële instructie, ter hoogte van het VEN-gebied.**

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ **Het alternatief vergt heel wat ruimte-inname en wegenis aanleg, meerdere kunstwerken, De kostprijs zal dan ook hoger zijn dan een centraal Hollands complex, maar niet van die grootte-orde dat deze per definitie onevenredig duur is.**

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ **De technische uitvoering van het alternatief, zoals de aanleg van de brug in de Leivallei zonder impact op de grondwatertafel, is onduidelijk en moet nader onderzocht worden.**

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

→ **Het alternatief vereist grote grondinnames, maar verhoogt daarbij wel de leefbaarheid en de veiligheid.**

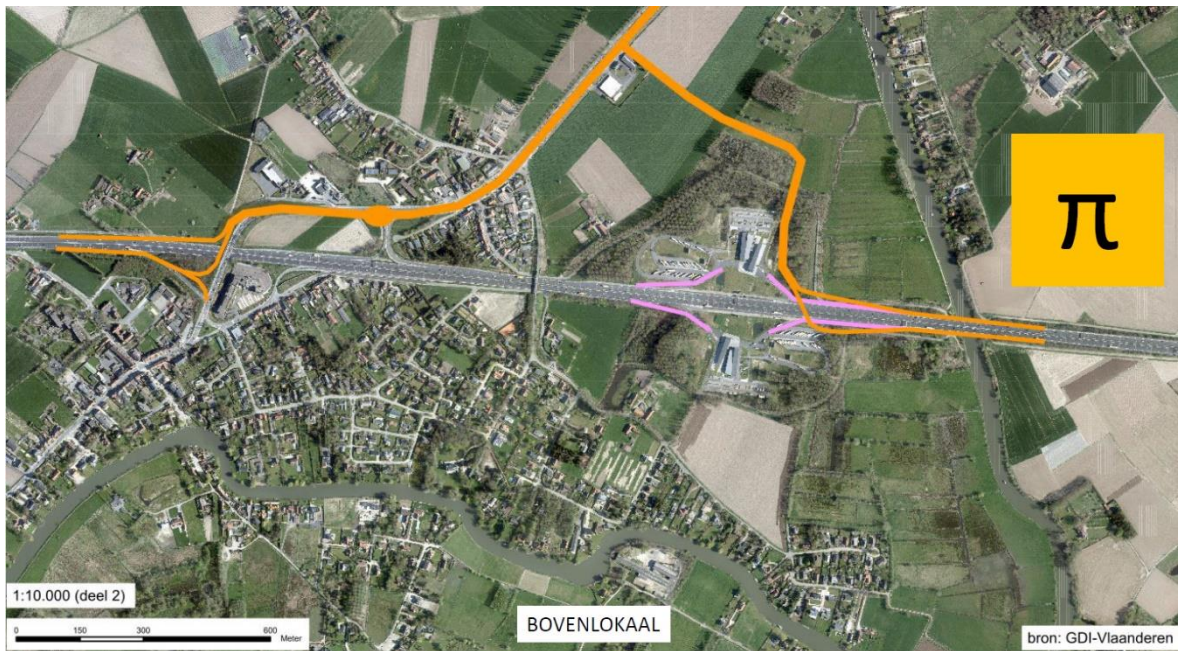
Een alternatief met een gesplitst complex, centraal en oostelijk, is niet redelijk want voldoet niet aan de plandoelstellingen, is strijdig met de sectorale wetgeving en voldoet niet aan de realiteitszin.

3.5.8 Alternatief oost en centraal/gesplitst complex met T-split verkeerswisselaar

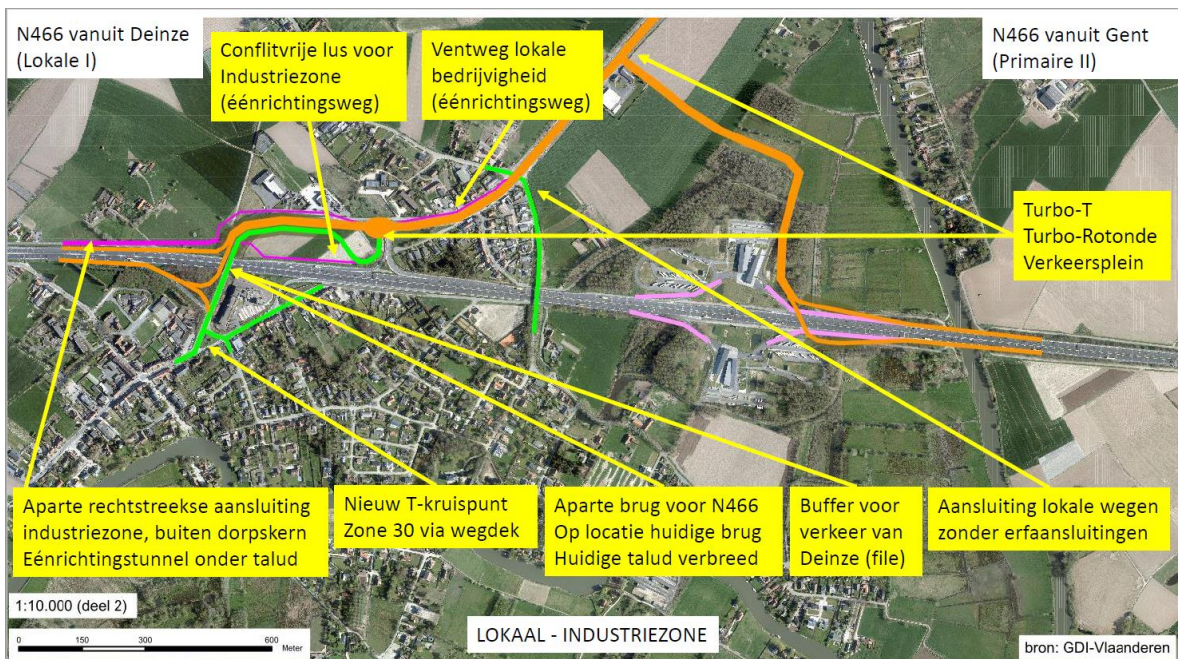
Inspraak bij startnota Grup 'Omgeving Complex E40 – N466 Drongen' (2021)

Een split-T-verkeerswisselaar: west-knooppunt via turbo-T, Oost-knooppunt via turbo-rotonde. Verdere detaillering voor onderliggend wegennet, aansluiting industriezone, en fietsnetwerk.

Dit alternatief is vergelijkbaar met het hiervoor beschreven gesplitst complex, maar voorziet het oostelijk complex dicht bij de diensten zone en voorziet in een tweede brug voor de op- en afrit naast de bestaande brug van de N466 over de E40. De ontsluiting naar het bedrijventerrein verloopt via een gesplitste parallelweg.



Figuur 3-29: Alternatief oost en centraal/gesplitst complex met T-split verkeerswisselaar



Figuur 3-30: Alternatief oost en centraal/gesplitst complex met T-split verkeerswisselaar-detail

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
 → **Het alternatief geeft uitvoering aan het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
 → **Het alternatief voorziet niet in een compact complex, maar in 2 complexen.**

Daarnaast voorziet het in een lange nieuwe aantakking door de open ruimte naar een nieuwe op- en afrit richting Brusse, en een bijkomende lange aantakking van de snelweg op de N466 ter hoogte van het centraal complex.

3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg 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.
→ Het alternatief voldoet aan de functionele principes van de wegselectie. Wel moet de inrichting nog aangepast worden met betrekking tot bochtstralen, langshellingen, in- en uitvoegstroken, aantakkingen op de rotonde, ... er kan verwacht worden dat het ruimtebeslag groter zal zijn dan ingetekend op de schets. De rotonde zal meer ruimte innemen en de in- en uitvoegstroken nabij het oostelijk deel van het complex zullen heel wat verder reiken.
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:
 - 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.
→ Het alternatief verhoogt de leefbaarheid van Baarle. Verkeer van en naar richting Brussel richting Drongen blijft voortaan op ruime afstand van de kern Baarle.
Wel wordt de landschappelijke kwaliteit Leievallei sterk aangetast. Het nieuwe complex bevindt zich op hoogte in de Leievallei.
 - Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ Het alternatief vereist zoals hoger beschreven heel wat bijkomend ruimtebeslag. Naast deze wegen zal ook de weginfrastructuur van de N466 ter hoogte van het complex ontdubbeld worden. Ook worden ruimtelijk kwetsbare bestemmingen ingenomen: het deelgebied Drongen – Keuzemeersen. Daarbij ook stroken die habitatwaardige natuur zijn. Verwacht wordt dat ook delen van het deelgebied natuurreservaat en Ven-gebied Keuzemeersen ingenomen zullen worden voor de invoegstrook richting Brussel.

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ Het inrichtingsalternatief is vermoedelijk niet in overeenstemming met de sectorale wetgeving. Verwacht wordt dat ook delen van het deelgebied natuurreservaat en Ven-gebied Keuzemeersen ingenomen zullen worden door de invoegstrook richting Brussel. Dit kan enkel als het natuurreservaat opgeheven wordt, en op een andere locatie gecompenseerd. Daarnaast kan niet uitgesloten worden dat voor de aanleg van de brug bemaling nodig zal zijn. Gezien de nabijheid het natuurgebied Keuzemeersen (tevens VEN-gebied), kan in dat geval niet gegarandeerd worden dat deze bemalingen niet zullen leiden tot wijzigingen aan de grondwatertafel in de Keuzemeersen. Dergelijke wijzigingen, ook tijdelijke, zijn strijdig met de natuurwetgeving. Daarnaast is het ook niet uitgesloten dat de wijzigingen (nieuw wegdeel en complex op hoogte in de Leievallei) zullen leiden tot het overschrijden van emissienormen, op dit ogenblik opgenomen in een ministeriële instructie, ter hoogte van de VEN-gebied.

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur
→ **Het alternatief vergt heel wat ruimte-inname en wegenaanslag, meerdere kunstwerken, De kostprijs zal dan ook hoger zijn dan een centraal Hollands complex, maar niet van die grootte-orde dat deze per definitie onevenredig duur is.**
2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen
→ **De technische uitvoering van het alternatief, zoals de aanleg van de brug in de Leivallei zonder impact op de grondwatertafel, is onduidelijk en moet nader onderzocht worden.**
3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen
→ **Het alternatief vereist grote grondinnames, maar verhoogt daarbij wel de leefbaarheid en de veiligheid.**

Een alternatief met een gesplitst T-complex, centraal en oostelijk, is niet redelijk want voldoet niet aan de plandoelstellingen, en is vermoedelijk ook strijdig met de sectorale wetgeving.

3.5.9 Afrittencomplex ten westen van bedrijventerrein Drogen I en optimalisatie van het huidige complex

Inspraak bij kennisgeving plan MER 2018

Inspraakreacties bij publieke raadpleging GRUP Booiebos 2021

Dit alternatief voorziet in twee gescheiden complexen, met optimalisatie van het huidig complex. In de tweede inspraakreactie wordt daarbij aangehaald dat de dichtheid van de verschillende op- en afritten geen doorslaggevend element is, daar dit op een veilige manier gerealiseerd is ter hoogte van ondermeer Sint-Niklaas en Lokeren. Dit voorstel is vergelijkbaar met het alternatief beschreven in 3.5.2 **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** Tweede complex bedrijventerrein westelijk en rotondes, maar dan zonder optimalisatie van de N466 met rotondes.

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het alternatief is strijdig met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Conform de principes van de wegeninfrastructuur bedraagt de afstand tussen op- en afritten langs hoofdwegen 10km. Ook sluiten deze niet aan op lokale ontsluitingswegen, maar op wegen met een verzamelende en verbindende functie op bovenlokaal niveau.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het alternatief voorziet niet in een compact complex, maar in twee complexen. Het verkeersveilig en conform maken van het huidig complex vereist een heraanleg, die meer is dan een optimalisaties. Om veilige op- en afritten te kunnen organiseren, is de**

herbouw en herpositionering van de op- en afritten aanpassingen van de in- en uitvoegstroken, ... nodig. Bij een optimalisatie blijven de te korte bochtstalen van de bestaande op- en afrit behouden, net als de te korte invoegstroken aan de zuidzijde ter hoogte van de oprit richting Brussel.

Een westelijk complex met een brug heeft ook een zekere landschappelijke impact: het komt ook te liggen in de laatste open ruimtecridor tussen de kern van Baarle en de kern van Landegem.

3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de 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.
→ **De aantakking van de lokale bedrijfsontsluitingsweg op een hoofdweg is niet conform de functionele principes van de wegencategorisering. Een optimalisatie van het huidige complex voldoet niet aan de functionele en inrichtingsprincipes van de wegselectie: de aantakking van de lokale bedrijfsontsluitingsweg op een hoofdweg is niet conform de functionele principes. De bochtstralen van de op- en afrit op de N466 aan de noordzijde zijn te klein, de invoegstroken aan de zuidzijde te kort.**
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende neven doelstellingen:
 - 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.
→ **Het alternatief verhoogt de leefbaarheid van Baarle niet. Verkeer afkomstig van het bedrijfsterrein dat niet naar de E40 moet, zal blijven gebruik maken van de lokale wegen. In de Baarleveldestraat zal het verkeer van en naar het bedrijfsterrein wel afnemen, maar in de kern van Baarle en Landegem kan net meer sluipverkeer ontstaan naar het nieuwe westelijke complex. Een westelijk complex zal ook impact hebben op de kern van Landegem. In de omgeving bevindt zich een kwetsbare populatie (verzorgingstehuis).**
 - Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ **Het alternatief vereist - zoals hoger beschreven - heel wat bijkomend ruimtebeslag. Daarbij is geen ruimtelijk kwetsbaar gebied.**

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ **Het alternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving.**

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ **Het alternatief vergt heel wat ruimte-inname en wegenis aanleg, meerdere kunstwerken, De kostprijs zal dan ook hoger zijn dan een centraal Hollands complex, maar niet van die grootte-orde dat deze per definitie onevenredig duur is.**

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ **Zoals hoger beschreven is het technisch niet haalbaar om het huidige complex te optimaliseren conform de inrichtingsprincipes.**

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

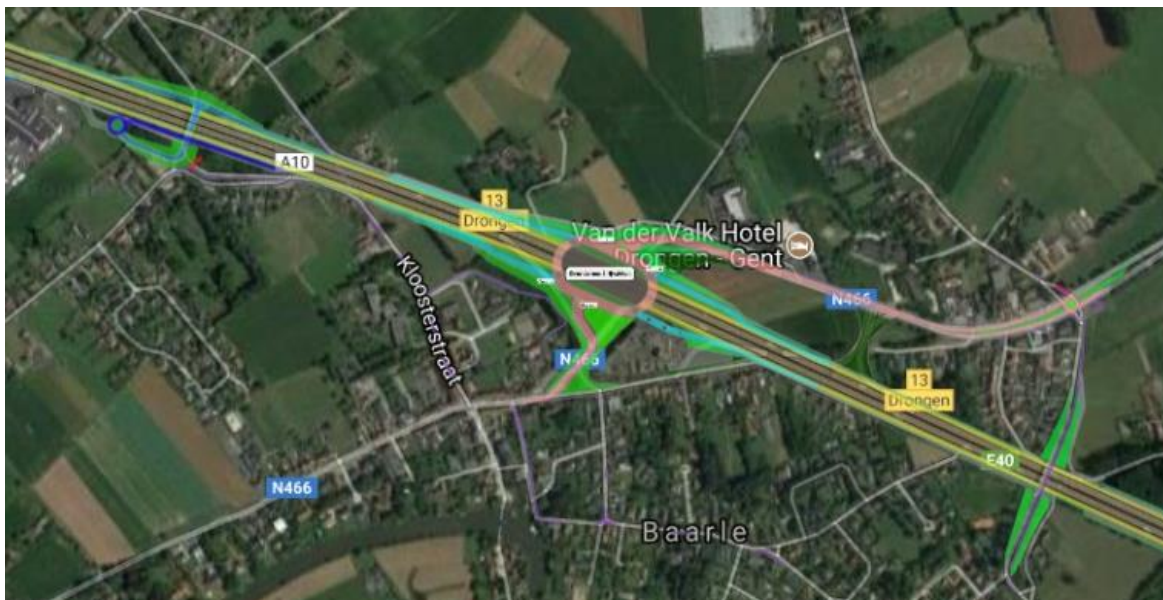
→ *Het alternatief verhoogt de leefbaarheid en de veiligheid niet. Ten opzichte van een centraal Hollands complex is dit een grotere aanslag op de mens en die mogelijks als onevenredig kan beschouwd worden.*

Een alternatief met een tweede westelijk complex met een optimalisatie van het huidige complex is niet redelijk want voldoet niet aan de plandoelstellingen en de realiteitszin.

3.5.10 Parallelstructuur met centrale ovonde en westelijk Hollands complex

Inspraak bij kennisgeving plan MER 2018

Dit alternatief is vergelijkbaar met de C1+(Deinze)NZb. =het betreft een gesplitst complex; met een zwevende ovonde ter hoogte van de N466, met parallelweg aan de noordelijke zijde.



Figuur 3-31: Parallelstructuur met centrale ovonde en westelijk Hollands complex

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ *Het alternatief is strijdig met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Conform de principes van de wegeninfrastructuur bedraagt de afstand tussen op- en afritten langs hoofdwegen 10km. Aan de zuidelijk zijde wordt een bijkomende afrit vanuit de kust voorzien.*
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ *Het alternatief voorziet niet in een compact complex, maar in twee complexen,*

waarbij de ovonde met op- en afritten een erg groot ruimtebeslag heeft. Er moet nagegaan worden of een ovonde met voldoende grote bochtstralen, correcte aansluitingen van de op- en afritten, ... mogelijk is binnen de beschikbare ruimte. Ook de parallelweg vraagt extra ruimte.

De verkeersveiligheid vormt een knelpunt: de weefstroken op de parallelweg zijn veel te kort. De verkeersveiligheid voor het doorgaand langzaam verkeer is niet duidelijk.

Mogelijks kan dit alternatief met een vrijliggende langzaam verkeersstructuur gecombineerd worden.

De ovonde ruimtelijk en landschappelijk inpassen op deze locatie is geen evidentie.

Impact op de aangrenzende school kan niet uitgesloten worden.

3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de 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.

→ De aantakking van de lokale bedrijfsontsluitingsweg op een hoofdweg is niet conform de functionele principes van de wegencategorisering.

De werfstrook op de parallelweg voldoet niet aan de nodige afstanden om verkeersveilig te kunnen functioneren. Daarnaast zijn ook bijsturingen nodig van de aansluiting van de wegen en op – en afritten op de ovonde. Een verkeersveilige aansluiting gebeurt haaks op een rotonde.

4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:

- 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.

→ Het alternatief verhoogt de leefbaarheid van Baarle niet. De ovonde brengt meer verkeer (want alle verkeer moet de rijrichting volgen, ook de voertuigen komende van de E40 die richting Gent gaan...) dicht bij de kern, op hoogte.

Verkeer afkomstig van het bedrijfsterrein dat niet naar de E40 moet, zal blijven gebruik maken van de lokale wegen. In de Baarleveldestraat zal het verkeer van en naar het bedrijfsterrein wel afnemen, maar in de kern van Baarle en Landegem kan net meer sluipverkeer ontstaan naar het nieuwe westelijke complex.

- Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.

→ Het alternatief vereist - zoals hoger beschreven - heel wat bijkomend ruimtebeslag. Daarbij is geen ruimtelijk kwetsbaar gebied.

- B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ Het alternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving.

- C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ Het alternatief vergt heel wat ruimte-inname en wegenis aanleg, meerdere kunstwerken, ... De kostprijs zal dan ook hoger zijn dan een centraal Hollands complex, maar niet van die grootte-orde dat deze per definitie onevenredig duur is.

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen
 → **Zoals hoger beschreven moet nog nader onderzocht worden of het voorgestelde concept conform de inrichtingsprincipes inpasbaar is in de beschikbare ruimte.**
3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen
 → **Het alternatief verhoogt de leefbaarheid en de veiligheid niet. Ten opzichte van een centraal Hollands complex is dit een grotere aanslag op de mens en die mogelijks als onevenredig kan beschouwd worden.**

Een alternatief met een ovonde, noordelijke parallelweg en een tweede westelijk complex is niet redelijk, want voldoet niet aan de plandoelstellingen en de realiteitszin.

3.5.11 Twee complexen met parallelstructuur

Inspraak bij kennisgeving plan MER 2018

In deze inspraakreactie worden twee complexen voorgesteld: afrit 13A ter hoogte van Baarle Dorp en afrit 13B ter hoogte van het bedrijventerrein.

De indiener stelt voor om, indien de afstand tussen de complexen te kort is om veilige weefbewegingen te voorzien, te werken met een parallelstructuur.

Een alternatief zonder parallelwegenstructuur is inderdaad strijdig met de principes van het structuurplan Vlaanderen en onveilig. Onderstaande aftoetsing is dan ook gebeurd op het voorstel met de parallelwegenstructuur.

Dit voorstel is vergelijkbaar met een aantal voorgaande, maar komt in de combinatie met een tweezijdige parallelwegenstructuur nog niet voor.

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
 → **Het alternatief is in afstemming met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
 → **Het alternatief voorziet niet in een compact complex. Het omvat een parallelstructuur met bijkomende rijstroken, die plaatselijk ook nog eens geflankeerd worden door de lokale wegenis van de Baarleveldestraat en / of Kloosterstraat. Ook hebben twee complexen meer ruimte-inname dan één. Om dit concept te realiseren, kan inname van woningen niet uitgesloten worden.**
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg 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.

→ Het alternatief kan uitgewerkt worden conform de functionele en inrichtingsprincipes van de wegselectie.

4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevensdoelstellingen:
 - 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.
→ Het alternatief verhoogt de leefbaarheid van Baarle langs de N466 beperkt door de vlottere verkeersafwikkeling op het complex. De verkeersstromen nabij de kern en nabij de Baarleveldestraat, op de parallelwegen, zullen echter zowel het verkeer dat van en naar het bedrijventerrein gaat en naar de N466 bevatten, en dat dicht bij de bebouwing.
 - Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ Het alternatief vereist - zoals hoger beschreven – heel wat bijkomend ruimtebeslag. Daarbij ook ruimtelijk kwetsbaar gebied, namelijk het recent herbestemd deelgebied Drongen – Kloosterstraat in het RUP Groen.

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ Het alternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving.

C. Realiteitszin

4. Niet onevenredig duur
→ Het alternatief vergt heel wat ruimte-inname en wegenis aanleg. De kostprijs zal dan ook hoger zijn dan een centraal Hollands complex, maar niet van die grootte-orde dat deze per definitie onevenredig duur is.
5. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen
→ Het alternatief kan verder uitgewerkt worden conform de technische vereisten, waarbij inname van woningen niet kan uitgesloten worden.
6. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen
→ Het alternatief vereist grote grondinnames. Ook komt het verkeer heel wat dicht bij de kern, en bij de kwetsbare populaties gevormd door de scholen en het rusthuis. Ten opzichte van een centraal Hollands complex is dit een grotere aanslag op de mens en die mogelijks als onevenredig kan beschouwd worden.

Een alternatief met een twee complexen en een parallelstructuur is niet redelijk want voldoet niet aan de plandoelstellingen (ruimte-inname, kwetsbare bestemmingen is mogelijks niet realistisch.

3.5.12 Twee complexen met parallelstructuur met verplaatsen dienstzone

Inspraak bij startnota Grup 'Omgeving Complex E40 – N466 Drongen' (2021)

In dit voorstel wordt net zoals in het alternatief dat beschreven wordt bij 3.5.3 twee complexen voorzien waarbij de dienstzone verplaatst wordt naar het nieuwe, westelijke complex (tussen Kloosterbrug en Vosselarestraat, ter hoogte van de Moerstraatbrug dus). In het eerder besproken alternatief werd daarbij noordelijk een parallelweg aangelegd, zuidelijk niet. Deze inspraak stelt voor om dit te combineren met een parallelstructuur aan beide zijden van de E40, met als voorbeeld het concept van de afritten Sint-Niklaas en Temse op de E17.

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het alternatief is in afstemming met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het alternatief voorziet niet in een compact complex. Het omvat een parallelstructuur met bijkomende rijstroken, die plaatselijk ook nog eens geflankeerd zullen worden door de lokale wegen van de Baarleveldestraat en / of Kloosterstraat. Ter hoogte van Sint-Niklaas is dit een wegbreedte van 63m, excl. bermen en grachten en lokale wegen. Dat is een verdubbeling ten opzichte van de huidige 30m van de E40 ter hoogte van Baarle. Ook hebben twee complexen meer ruimte-inname dan één. Om dit concept te realiseren, zullen ook een aantal woningen moeten onteigend en afgebroken worden, net als parkings op het bedrijventerrein.**
Bijkomend is er ruimte-inname voor de te verplaatsen de dienstzone. Eventueel vrijgekomen ruimte ter hoogte van de huidige dienstzone is weliswaar een pluspunt, maar het is echter niet zeker of deze, gezien zijn jarenlange functie als tankstation en sterk verdichte bodems, volledig geschikt is voor de beoogde (hoogstaande) natuurontwikkeling.
Het westelijk complex met een brug heeft ook een zekere landschappelijke impact: het komt ook te liggen in de laatste open ruimtecorridor tussen de kern van Baarle en de kern van Landegem.
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg 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.
→ **Het alternatief kan uitgewerkt worden conform de functionele en inrichtingsprincipes van de wegselectie. Zoals hoger aangehaald, zullen hiervoor innames, ook van gebouwen, nodig zijn.**
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:
 - 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.
→ **Het alternatief verhoogt de leefbaarheid van Baarle langs de N466 beperkt**

door de vlottere verkeersafwikkeling op het complex. De verkeersstromen nabij de kern en nabij de Baarleveldestraat, op de parallelwegen, zullen echter zowel het verkeer dat van en naar het bedrijventerrein gaat en naar de N466 bevatten, en dat dicht bij de bebouwing en de aanwezige kwetsbare populaties (scholen en rusthuis). Verkeer afkomstig van het bedrijventerrein dat niet naar de E40 moet, zal blijven gebruik maken van de lokale wegen.

Een westelijk complex zal ook impact hebben op de kern van Landegem. In de omgeving bevindt zich een kwetsbare populatie (verzorgingstehuis).

- Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ *Het alternatief vereist - zoals hoger beschreven - heel wat bijkomend ruimtebeslag. Daarbij ook ruimtelijk kwetsbaar gebied, namelijk het recent herbestemd deelgebied Drongen – Kloosterstraat in het RUP Groen.*

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ *Het alternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving.*

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ *Het alternatief vergt heel wat ruimte-inname en wegenis aanleg. De kostprijs zal dan ook hoger zijn dan een centraal Hollands complex, maar niet van die grootte-orde dat deze per definitie onevenredig duur is.*

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ *Er moet nagegaan worden of het alternatief verder kan uitgewerkt worden conform de technische vereisten. Ook ter hoogte van het bedrijventerrein is de beschikbare ruimte beperkt, en moet deze naast de parallelweg ook voorzien in een lokale perceelsovergangsweg.*

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

→ *Het alternatief vereist grote grondinnames. Ook komt het verkeer heel wat dicht bij de kern, en bij de kwetsbare populaties gevormd door de scholen en het rusthuis. Ten opzichte van een centraal Hollands complex is dit een grotere aanslag op de mens en die als onevenredig kan beschouwd worden.*

Een alternatief met een tweede complex westelijk en het verplaatsen van de dienstzone met parallelwegenstructuur is niet redelijk want voldoet niet aan de plandoelstellingen, en is niet realistisch.

3.5.13 Twee complexen, 1 voor industrieterrein en verplaatste dienstzone en 1 voor N466 thv dienstzone

Inspiraakreactie bij startnota Grup 'Booiebos' (2021)

Dit voorstel voorziet net als het voorgaande alternatief een westelijk complex met de verplaatste dienstzone. Ter hoogte van de N466 verwijst de indiener naar een ander voorstel, we nemen aan dat dit het alternatief Oostelijk complex met ondergrondse trompet zoals beschreven in 3.3.7 betreft. Dit voorstel kan ook als overgangsscenario of in combinatie met behoud van de huidige dienstzone gerealiseerd worden.

waarbij op de vrijgekomen dienstzone een nieuw op- en afrittencomplex wordt aangelegd naar de N466. Daarnaast wordt voorgesteld om de huidige lokale wegen naar het bedrijventerrein te knippen om sluipeer te vermijden.

Als voorbeeld voor een combinatie dienstzone en ontsluiting van bedrijfsterrein wordt verwezen naar de afrit in Meer en de dienstzone en ontsluiting bedrijfsterrein in Hazeldonk langs de E19, met een tussenafstand die minder dan 3km bedraagt. .

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het alternatief is strijdig met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Conform de principes van de wegeninfrastructuur bedraagt de afstand tussen op- en afritten langs hoofdwegen 10km. Ook sluiten deze niet aan op lokale ontsluitingswegen, maar op wegen met een verzamelende en verbindende functie op bovenlokaal niveau. Zoals de indiener terecht aanhaalt, voldoen niet alle bestaande complexen hieraan. De meeste complexen zijn immers reeds aangelegd voor deze principes van kracht werden, en niet aangepast, of kunnen niet aangepast worden omwille van de ruimtelijke context.**
Daarnaast voldoet de oostelijke ondergrondse trompet niet aan de nodige inrichtings- en veiligheidseisen, zoals beschreven bij het desbetreffende alternatief. Bijsturingen mbt bochtstralen e.d zijn nodig en zullen leiden tot een grotere ruimte-inname.
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het alternatief voorziet niet in een compact complex. Het omvat naast een oostelijk verzonken complex een tweede westelijk complex met een groot ruimtebeslag, waarnaast er mogelijks ook ruimte-inname zal zijn voor de te verplaatsen de dienstzone. Eventueel vrijgekomen ruimte ter hoogte van de huidige dienstzone is weliswaar een pluspunt, maar het is echter niet zeker of deze, gezien zijn jarenlange functie als tankstation en sterk verdichte bodems, volledig geschikt is voor andere functies.**
De verzonken oostelijke op- en afrit kan landschappelijk ingepast worden. De ruimte op het maaiveld zal na aanleg kunnen benut worden voor andere functies, maar niet alle functies zullen mogelijk zijn.
Het westelijk complex met een brug heeft ook een zekere landschappelijke impact: het komt ook te liggen in de laatste open ruimtecorridor tussen de kern van Baarle en de kern van Landegem.
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg

type II (N466 - Deinsteenweg 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.

→ Het alternatief voldoet niet aan de functionele en inrichtingsprincipes van de wegselectie: de aantakking van de lokale bedrijfsontsluitingsweg op een hoofdweg is niet conform de functionele principes. Ook het voorgestelde oostelijke complex voldoet niet aan de nodige eisen, maar kan vermoedelijk aangepast worden mits een groter ruimtebeslag.

4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:

- 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.

→ Het alternatief verhoogt de leefbaarheid van Baarle en Landegem door een vlottere verkeersafwikkelingen naar de E40 vanaf de N466 en het onmogelijk maken van sluipverkeer op de lokale wegen naar het bedrijventerrein. Dit betekent echter ook dat het bedrijventerrein enkel nog via de snelweg bereikbaar is. Voor bv alle werknemers uit de omgeving zou dit een omweg via de E40 betekenen (hetzij via complex Nevele, hetzij via complex op de N466). Idem voor postbodes en andere dienstverleners...

Een westelijk complex zal ook impact hebben op de kern van Landegem. In de omgeving bevindt zich een kwetsbare populatie (verzorgingstehuis). Het oostelijke complex heeft een positieve invloed op de leefbaarheid van Baarle.

- Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ Het alternatief vereist - zoals hoger beschreven - heel wat bijkomend ruimtebeslag. Daarbij zijn ook ruimtelijk kwetsbare bestemmingen, met name het oostelijke verzonken complex komt te liggen in een deel van het recent herbestemd deelgebied Drongen – Keuzemeersen in het RUP Groen van de stad Gent.

- B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ Het is niet duidelijk of het oostelijk complex met een ondergrondse trompet in overeenstemming met de sectorale wetgeving, meer bepaald of een ondergrondse constructie op die plaats leidt tot een gewijzigde grondwaterstand in het natuurgebied Keuzemeersen. Eventuele wijzigingen, ook tijdelijk, zijn strijdig met het natuurdecreet.

- C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ Het alternatief vergt heel wat ruimte-inname en wegenis aanleg, meerdere kunstwerken, De kostprijs zal dan ook hoger zijn dan een centraal Hollands complex, maar niet van die grootte-orde dat deze per definitie onevenredig duur is.

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ Er moet verder nagegaan worden of het alternatief technisch haalbaar is. Zoals hoger aangehaald, voldoet de voorgestelde intekening niet aan de gestelde technische eisen.

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

→ Het alternatief vereist grote grondinnames. Ten opzichte van een centraal Hollands complex is dit een grotere aanslag op de mens die mogelijks als onevenredig kan

beschouwd worden.

De herlocalisatie van de dienstzone zorgt voor een mogelijks positief element in de ruimtebalans. Het is echter niet duidelijk waarvoor de vrijgekomen ruimte kan ingezet worden: het verwijderen van de dienstzone impliceert ook het weghalen van de benzinetanks, eventuele verontreinigingen, ... Er ontstaan ook milieu en veiligheidsrisico's op de nieuwe locatie. Daarbij zal moeten worden nagegaan of er geen veiligheidsrisico ontstaat op kettingreacties met de aanwezige bedrijven (waaronder Seveso bedrijven). Er kan dan ook niet gegarandeerd worden dat dergelijke verplaatsing geen onevenredige aanlag op het milieu teweegbrengt.

Het alternatief neemt ook groene bestemmingen in. Daarnaast kan impact op het natuurreserveaat Keuzemeersen (tevens VEN-gebied) niet uitgesloten worden.

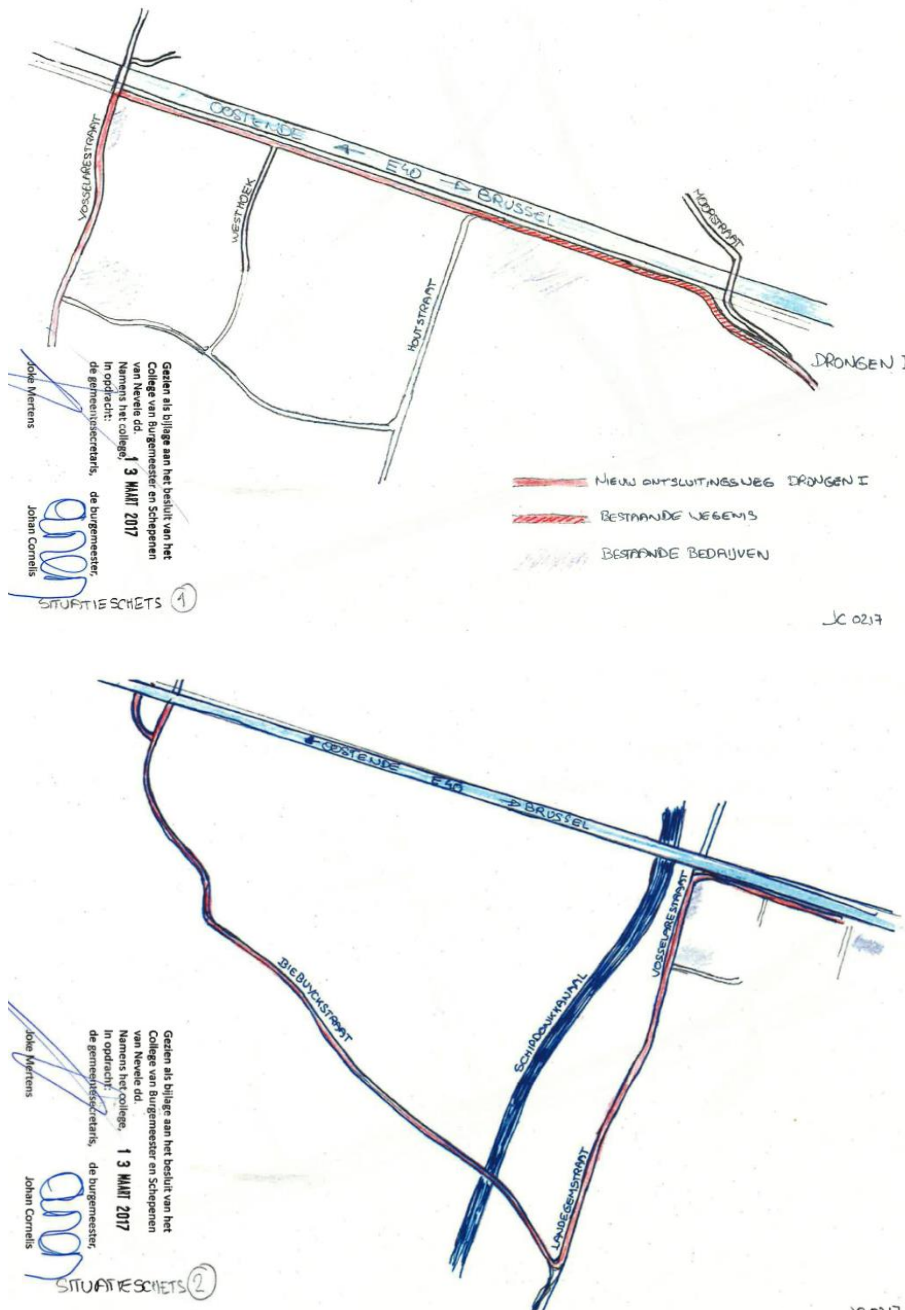
Een alternatief met een oostelijk ondergrondse trompet en een tweede westelijk complex gecombineerd met een dienstzone is niet redelijk, want voldoet niet aan de plandoelstellingen, is mogelijk strijdig met de sectorale regelgeving en de realiteitszin, met name de aanslag op mens en milieu, is niet met zekerheid positief.

3.6 Andere alternatieven en varianten

Naast bovenstaande locatiealternatieven zijn er nog andere, hybride inrichtingsalternatieven en varianten aan bod gekomen in het voortraject.

3.6.1 Bedrijventerrein bijkomend ontsluiten via Landegem

Advies bij kennisgeving plan MER 2018



Figuur 3-32 – Voorstel gemeente Nevele

De ingediende variant is een mogelijk alternatief voor de ontsluiting van het bedrijventerrein. Hierbij zou deze ontsluitingsweg een deel van het verkeer komende van het westen (Oostende,

Brugge) kunnen afleiden om toegang tot het bedrijventerrein te krijgen en wordt het complex van Baarle minder zwaar belast.

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Volgens het RSV geldt ondermeer volgend principe voor de lokalisatie en inrichting van nieuwe regionale bedrijventerreinen: “ontsluiting uitsluitend en rechtstreeks via primaire wegen of secundaire wegen”. De voorgestelde aantakking van een bedrijfsontsluitingsweg op een lokale weg gaat hier tegenin. Deze kan dan ook enkel gerealiseerd worden als een bijkomende, lokale ontsluiting.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het alternatief voorziet niet in een compact complex. Het omvat een nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein in westelijke richting dat gecombineerd kan worden met een compact complex dat ook een bedrijvenontsluitingsweg bevat. Deze bevindt zich parallel aan de snelweg. De huidige onverharde weg zit ter hoogte van de aansluiting op de ingeklemd tussen de bedrijfswoning van een carrosserie en de snelwegbrug. Het hoofd van de snelwegbrug belemmert de zichtbaarheid van en naar de kern Landegem . Om deze verkeersveilig te organiseren, is een lichtenregeling of aangepaste brug noodzakelijk.**
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg 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.
→ **Het voorstel voldoet zoals hoger beschreven enkel aan de functionele principes indien het een bijkomende, lokale ontsluiting voor het bedrijventerrein is. De weg kan vermoedelijk net ingepast worden tussen E40 en de aanwezige bebouwing (bovenlokaal bedrijf, landbouwbedrijf met toeristische logies).**
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:
 - 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.
→ **Het alternatief verhoogt beperkt de leefbaarheid van Baarle, Baarleveldestraat en de Moerstraat - Gentstraat (nu sluipverkeer dat in westelijke richting gaat). Dit ten koste van de verkeersleefbaarheid en veiligheid langs de Vosselarestraat en de N436 te Nevele.**
 - Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ **Het alternatief vereist beperkt bijkomend ruimtebeslag. De Vosselarestraat bevindt zich volgens het gewestplan net in een kwetsbare bestemming: agrarisch gebied met ecologisch belang of valleigebied. Eventuele aanpassingen aan de westzijde van dit kruispunt zijn een inname van een kwetsbare bestemming. Het is echter niet duidelijk of deze nodig zijn.**

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ **Het voorstel is in overeenstemming met de sectorale wetgeving.**

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ **Het alternatief vergt enige ruimte-inname en wegenaanleg, wat een extra kostprijs heeft. Eventueel aanpassingen aan het brughoofd van de snelwegbrug hebben een grotere kostprijs. Uit onderzoek in het verleden bleek evenwel dat het verkeer komende uit het westen beperkt is, en deze aanvulling beperkte baten biedt voor de kern van Baarle en ten nadele van de kern van Landegem en Nevele. Ook kan er bijkomend sluipverkeer ontstaan op de lokale wegen in de omgeving. Als er specifiek voor deze ingreep aanpassingen moeten gebeuren aan de snelwegbrug over de Vosselarestraat, is de kostprijs niet in verhouding tot de baten.**

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ **Er moet verder nagegaan worden of het technisch haalbaar is om een verkeersveilig kruispunt in te richten ter hoogte van de Vosselarestraat, waarbij er aan westelijke zijde geen innames van kwetsbare bestemmingen zijn.**

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

→ **Het alternatief creëert een onveilige verkeerssituatie ter hoogte van de Vosselarestraat, die zonder ingrijpende (aanpassen brughoofding) niet kan opgelost worden. Gezien de beperkte baten kan dit als een onredelijke aanslag op de mens beschouwd worden.**

Een westelijke ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein naar de Vosselarestraat te Landegem kan enkel als dit een lokale ontsluiting is. De baten van dergelijke weg zijn echter te beperkt om de kosten en/of de verkeersveiligheid als redelijk te kunnen beschouwen. Het voorstel wordt dan ook als niet redelijk beschouwd daar het niet in afstemming is met de plandoelstellingen (uitvoering RSV versus veiligheid), en niet realistisch is (kostprijs vs veiligheid).

3.6.2 Dienstenzone op een andere manier inrichten

Inspraakreacties bij kennisgeving plan MER (2018), startnota Grup 'Omgeving Complex E40 – N466 Drongen' en Grup 'Booiebos' (2021)

Vanuit de inspraakreacties bij de kennisgeving plan-MER wordt 1 concreet voorstel gedaan waarbij de dienstenzone volledig ingenomen wordt en wordt gevraagd om varianten te bestuderen waarbij de dienstenzone ingenomen wordt.

Ook in latere inspraak en diverse alternatieven die hoger zijn beschreven komen voorstellen met het verplaatsen, opheffen van de dienstenzone naar voor (3.5.3., 3.5.4, 0). De inrichting van een locatiealternatief van het op- en afrittencomplex in combinatie met de in- en uitvoegstroken van de dienstenzones verschilt van deze inrichting zonder combinatie met de in- en uitvoegstroken van de dienstenzone. Er wordt dan ook gevraagd om een alternatief te onderzoeken waarbij de

dienstenzones op termijn, na het verlopen van de huidige concessie, uitdoven en een andere bestemming krijgen, bijvoorbeeld natuurgebied omwille van de ligging in de Leievallei.

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het alternatief is niet strijdig met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het alternatief voorziet niet in een compact complex. Het kan evenwel gecombineerd worden met een van de hoger beschreven redelijke alternatieven voor een centraal complex.**
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg 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.
→ **Het alternatief voorziet niet in een compact complex. Het kan evenwel gecombineerd worden met één van de hoger beschreven redelijke alternatieven voor een centraal complex. Conform de functionele principes van de wegenstructuur moet ook het netplan voor de dienstenzones gerekend worden. Ook los van de exacte locaties van de dienstenzones zal er, bij het schrappen van de dienstzone op deze locatie, er in de omgeving een nieuwe dienstzone voorzien moeten worden. Dit moet verder onderzocht worden.**
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:
 - 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.
→ **Het alternatief zelf verhoogt de leefbaarheid in Baarle niet. Wel kan het bijdragen aan de realisatie van een kwaliteitsvolle omgeving voor Baarle en de Leievallei.** Het is echter niet duidelijk *hoe* de vrijgekomen ruimte kan ingezet worden: het verwijderen van de dienstzone impliceert ook het weghalen van de benzinetanks, eventuele verontreinigingen,
 - Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ **Het alternatief zal vermoedelijk een neutrale invloed hebben op het ruimtebeslag: er komt op deze locatie ruimte vrij die op een andere locatie zal ingenomen worden door een nieuwe dienstzone.**

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ **Het alternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving.**

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur
→ **Het voorstel betreft een extra kost: er moet een nieuwe locatie aangekocht en ingericht worden, de huidige locatie moet gesaneerd en hersteld worden, inclusief**

verwijderen van ondergrondse opslagtanks en eventuele saneringen dergelijke. In voorliggend plan is dit een hoge kostprijs voor iets dat niets bijdraagt aan de hoofddoelstellingen van het plan. Eventuele baten op het vlak van verkeersveiligheid kunnen enkel gerealiseerd worden als de dienstzone zou verdwijnen voor de herinrichting van het complex, wat niet realistisch is gezien de huidige concessietermijn en de nodige lange voorbereidingstermijn. In die zin is de kostprijs dan ook onevenredig duur in het kader van de doelstellingen van dit plan.

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen
→ **Het alternatief is technisch uitvoerbaar.**
3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen
→ **De herlocalisatie van de dienstzone zorgt plaatselijk voor een positief element in de impact op mens en natuur. Op de nieuwe locatie kan echter wel een impact verwacht worden. Daar deze locatie nog niet gekend is, kan de evenredigheid niet beoordeeld worden.**

Het verplaatsen van de dienstzone geeft geen invulling aan de plandoelstellingen, daarvoor moet deze gecombineerd worden met een complex dat redelijk is. Het wordt echter niet als realistisch beschouwd binnen voorliggend planproces: de kostprijs staat niet in verhouding tot de bijdrage die het levert aan het behalen van de plandoelstellingen.

3.6.3 Alternatieve ontsluiting Bedrijventerrein Drongen I

Inspraak bij kennisgeving plan MER 2018

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



Figuur 3-33 – Variant C1++Zd (Ontwerpend Onderzoek)

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het alternatief voorziet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het complex heeft een compacte footprint. De ringweg en alternatieve ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein creëren echter een groter ruimbetrag.**
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de ontsluitingsweg voor het regionaal bedrijventerrein Drogen I van en naar primaire weg type II, de lokale weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aanvullende lokale wegen.
→ **Het alternatief voorziet in een ringweg die kan ingepast worden in het lokale wegennetwerk.**
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende neven doelstellingen:
 - 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.
→ **Het geïntegreerde voorstel verhoogt de leefbaarheid van de kern langs de N466. Dit heeft echter ook een negatieve impact op de woningen in de Baarleveldestraat en de Noordhoutstraat.**
 - Het beperken van bijkomend ruimtebetrag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ **Het alternatief heeft een bijkomende ruimte-inname.**

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ **Het alternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving.**

C. Realiteitszin

4. Niet onevenredig duur
→ **Het alternatief is niet onevenredig duur.**
5. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen
→ **Het alternatief brengt geen technische problemen mee.**
6. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen
→ **Het alternatief leidt tot een zekere impact op de mens. Zoals beschreven, verhuist de impact mee met het verkeer: de leefbaarheid van de Baarle langs de N466 verhoogt ten nadele van deze in de Baarleveldestraat en de Noordhoutstraat. Daarnaast beperkt de alternatieve ontsluitingsweg de gewenste uitbreidingen van de aangrenzende bedrijven. Voor deze uitbreidingswens werd reeds een planologisch attest opgesteld en gedeeltelijk goedgekeurd. Eventuele baten van deze ontsluitingsvariant voor het bedrijventerrein wegen dan ook niet op tegen de aanslag die dit is voor de mens**

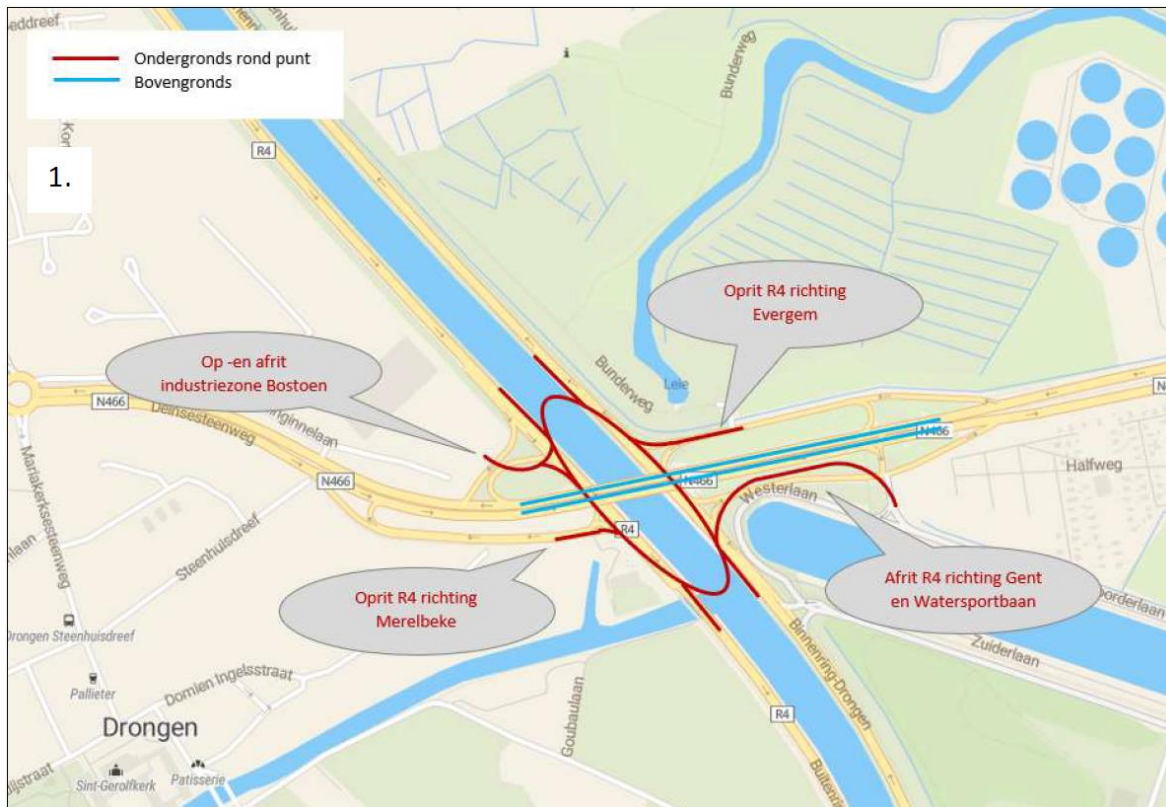
Een alternatieve ontsluiting voor het bedrijventerrein gekoppeld aan een ringweg wordt niet als redelijk beschouwd daar de aanslag op de mens niet in verhouding staat tot de baten.

3.6.4 Heraanleg N466 met aangepast complex R4, en aangepast complex E40

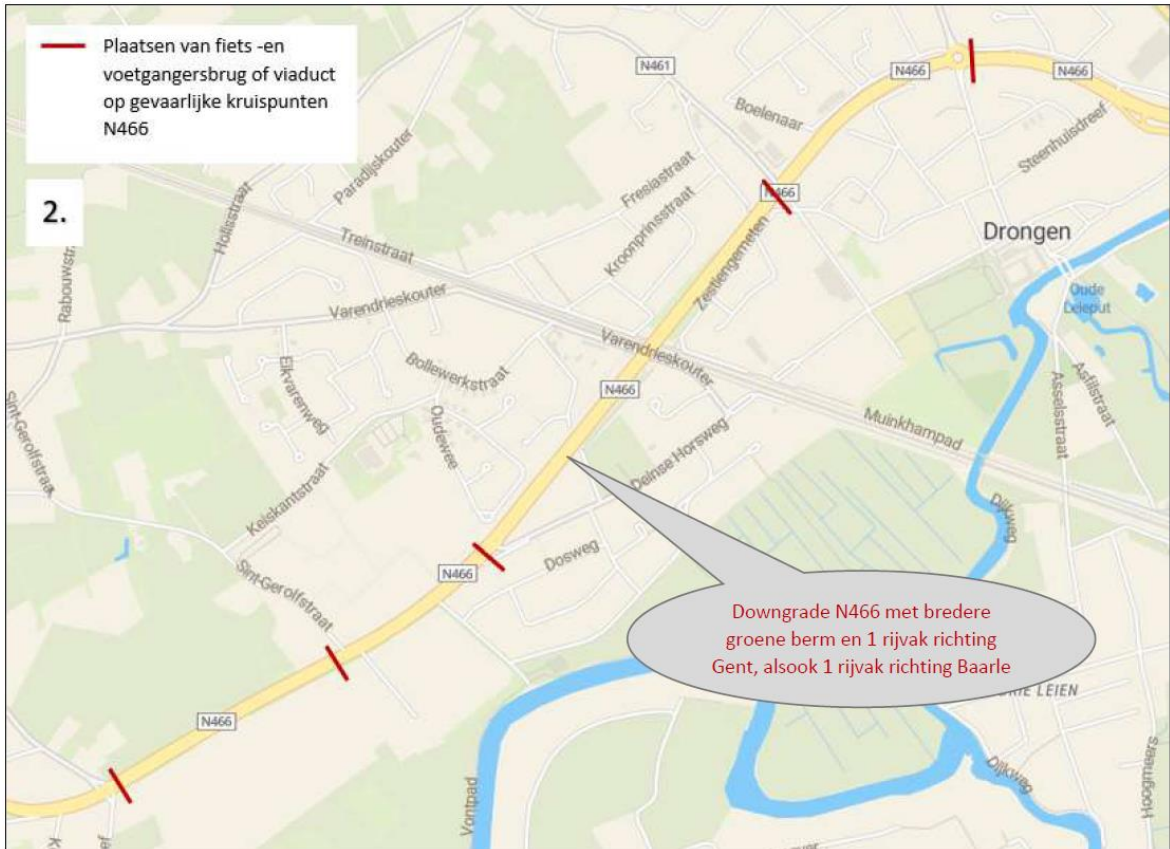
Inspraak bij startnota Grup 'Omgeving Complex E40 – N466 Drongen' (2021)

Voorstel:

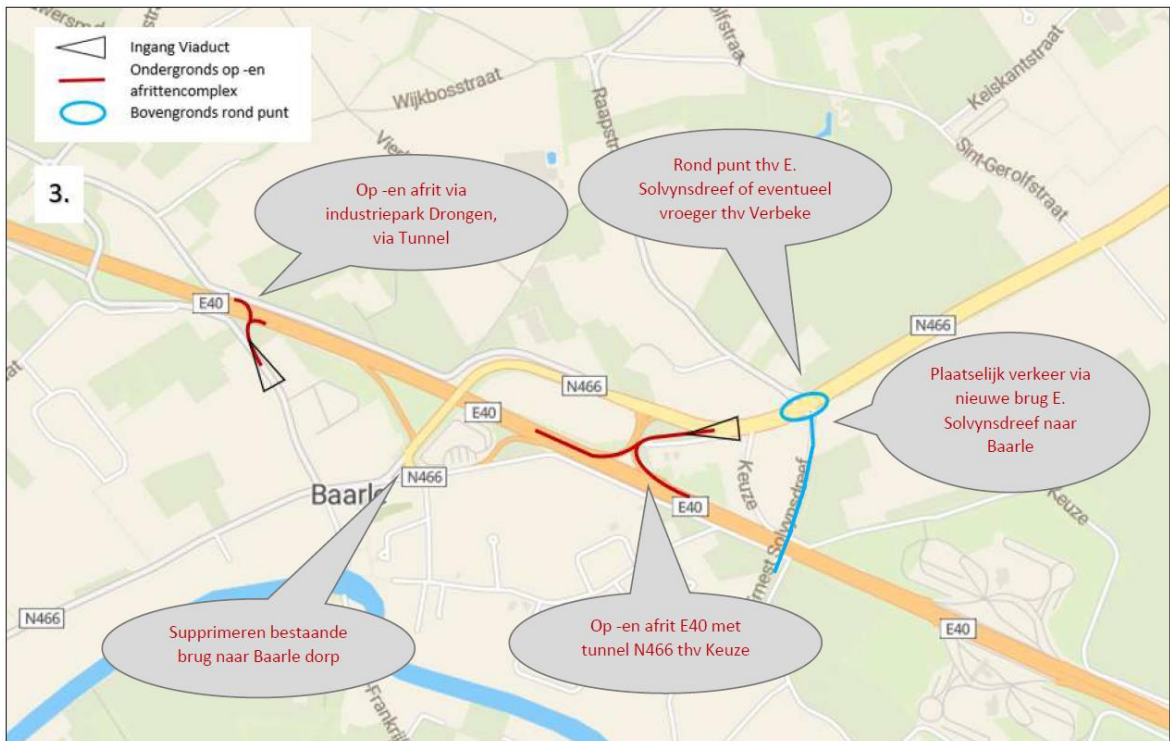
- 1. Aanpassing complex R4 naar een ondergrondse rotonde, rekening houdend met groeiend industriepark Bostoensite.
- 2. Heraanleg N466 vanaf Gent tem Baarle.
- 3. Aanpassing complex E40 Baarle.



Figuur 3-34: Voorstel 1. Aanpassing complex R4 naar een ondergrondse rotonde.



Figuur 3-35: 2. Heraanleg N466 vanaf Gent tem Baarle.



Figuur 3-36: 3. Aanpassing complex E40 Baarle.

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het alternatief is strijdig met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Conform de principes van de wegeninfrastructuur bedraagt de afstand tussen op- en afritten langs hoofdwegen 10km. Ook sluiten deze niet aan op lokale ontsluitingswegen, maar op wegen met een verzamelende en verbindende functie op bovenlokaal niveau.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het alternatief voorziet niet in complexen die beantwoorden aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes. Zowel het voorgestelde complex R4 – N466 en E40-N466 bevatten te kleine bochtstralen en dergelijke. In beide gevallen is het ook niet mogelijk om deze ruimtelijk bij te sturen conform de principes.**
Voorgestelde aanpassing aan het complex R4 is verkeerstechnisch niet haalbaar binnen de vooropgestelde contour: reële tunnelhellingen, invoegstroken e.d. zijn schematisch ingetekend. Het ruimtebeslag zal bij concrete uittekening veel groter zijn dan ingetekend in de inspraak. Dit concept is, gezien de beperkte beschikbare ruimte en de aanwezige infrastructures, technisch niet haalbaar. Ook zijn ondergrondse aansluitingscomplexen onder de vorm van een rotonde/ovonde o.a omwille van zichtproblematiek niet realistisch. Het complex zou ook onder de Ringvaart door moeten gaan: de impact op de functionaliteit van de Ringvaart tijdens de werken is groot. Idem voor het complex E40: te korte bochtstralen, houdt geen rekening met tunnelhellingen e.d. . De ruimtevrage van de technisch correcte uitwerking van voorliggend concept van een complex met tunnel zal ettelijke malen groter zijn dan de voorgestelde figuur en t.h.v. de industriezone onteigening van meerdere woningen vereisen.
Ook zijn de voorgestelde ondergrondse oplossingen, met bochten in tunnels, in se minder verkeersveilig dan gelijkgrondse complexen.
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg 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.
→ **De voorgestelde oplossingen voor de R4 en de E40 zijn zoals hoger beschreven niet ruimtelijk inpasbaar. Met betrekking tot het downsizen van de N466 tussen deze complexen is het zo dat een wijziging aan de wegeselectie niet voldoet aan deze doelstelling. Wel wordt deze momenteel verder onderzocht op het regionaal niveau. De mogelijkheid voor het downsizen moet dan ook afgestemd zijn met het in opmaak zijnde regionaal mobiliteitsplan.**
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:
 - 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.
→ **Het alternatief voorziet in verhoogde leefbaarheid voor de kern Drongen. De verschuiving van het verkeer kan echter ook tot bijkomend verkeer leiden in andere kernen, dit moet onderzocht worden.**

- Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ **Het alternatief vraagt bijkomende ruimte ter hoogte van de R4 en de E40. Op beide locaties worden ruimtelijk kwetsbare bestemmingen ingenomen: ter hoogte van de R4 het VEN-gebied (en tevens natuurreservaat Bourgoyen – Ossemeersen), ter hoogte van de voorgestelde aansluiting voor het bedrijventerrein Drongen (Kloosterstraat) het deelgebied Drongen – Kloosterstraat in het gemeentelijk Rup groen.**

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ **Er kan worden aangenomen dat ondergrondse complexen een impact hebben op de grondwaterstanden. Ter hoogte van het complex R4-N466 bevindt zich het natuurreservaat en VEN-gebied Bourgoyen- Ossemeersen, op enige afstand het natuurgebied Keuzemeersen. In de omgeving van de ingetunnelde aansluiting N466 – E40 bevindt zich eveneens het natuurgebied Keuzemeersen dat op die locatie ook staat aangeduid als VEN-gebied.**

Wijzigingen in de grondwaterstand in deze natuurgebieden zijn dan ook heel waarschijnlijk. Tijdelijke of definitieve impact op de grondwatertafel in het natuurgebied is strijdig met de bepalingen van het natuurdecreet.

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ **De voorgestelde ingrepen hebben een groot ruimtebeslag en bevatten complexe ondergrondse kunstwerken. Indien deze technisch uitvoerbaar zijn en onaanvaardbare effecten afdoende gemilderd / vermeden kunnen worden, zal de kostprijs onevenredig duur zijn ten opzichte van een compact centraal complex.**

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ **De technische uitvoerbaarheid van het alternatief is erg onzeker: ondergrondse complexen onder een waterweg, mogelijks ook deels onder de watersportbaan, en onder een te saneren site, waarbij er geen impact mag zijn op de grondwaterstand van het natuurgebied waar het deels in gelegen is, zijn niet echt realistisch.**

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

→ **Het alternatief leidt tot een groot ruimtebeslag, inclusief woningen en bebouwing op verschillende locaties. Daarnaast kan er ook een grote aanslag op de natuur verwacht worden. De nabijheid van een vervuilde site ter hoogte van het voorgestelde ondergrondse complex R4 – N466 kan ook leiden tot een aanslag op het milieu omwille van de mogelijke verdere verspreiding van vervuiling door gewijzigde grondwaterstromen, met een risico tot het vervuilen van oppervlaktewater in het hoofdwatwegennetwerk. Deze bijkomende aanslag kan als onevenredig beschouwd worden als de beperkte bijkomende baten ten aanzien van een centraal compact complex in overweging genomen worden.**

Het voorgestelde alternatief is niet redelijk. Het voldoet niet aan de plandoelstellingen, is strijdig met de sectorale wetgeving en niet realistisch.

Het onderdeel met betrekking tot het downsizen van de N466 is mogelijks wel redelijk, zoals beschreven in hoofdstuk 2.2.8.

3.6.5 Ontsluitingsweg industrieterrein gescheiden van Kloosterstraatbrug

Inspraak bij startnota Grup 'Booiebos' (2021)

In deze inspraakreactie wordt gepleit voor het behoud van de Kloosterstraatbrug voor lokaal verkeer en aanleg nieuwe brug over de E40 voor ontsluitingsweg industrieterrein.

In de nota wordt een aanzet gegeven voor een aparte ontsluiting van het industrieterrein via de Baarleveldestraat. Daarbij wordt de bestaande verbinding tussen Noord en Zuid gereduceerd tot een fietsverbinding. Dit zal er in de praktijk voor zorgen dat de wijken ten Noorden van de E40 worden afgesloten door Baarle Centrum.

De indiener stelt voor om toch een autoverbinding te maken over de E40 zodat de wijken ten Noorden nog verbonden zijn met de dorpskern en de school. Weliswaar op een wijze zodat het zwaar industrieverkeer gescheiden wordt van het lokaal verkeer naar Baarle centrum. Daarbij geniet het volgens deze inspraakreactie de voorkeur dat het rondpunt (Baarleveldestraat-Halewijnstationsstraat) volledig vrij gemaakt wordt van het industrieverkeer. Dit verbetert de fietsveiligheid naar de scholen in Baarle. In de praktijk kan dit betekenen dat er twee aparte bruggen noodzakelijk zijn: één voor de bereikbaarheid van het industrieterrein en één voor bereikbaarheid van Baarle dorpskern.

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het alternatief voorziet niet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegencategorisering, maar kan er wel mee worden gecombineerd.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Wat de indiener voorstelt om twee verbindingen over de E40 te voorzien, die van elkaar gescheiden zijn maar elkaar moeten kruisen, waarbij er bruggen worden voorgesteld. Het is niet duidelijk waar en hoe deze bruggen elkaar ongelijkgronds kunnen kruisen (ten zuiden of noorden van de E40?) en of dit verkeersveilig is, en landschappelijk en ruimtelijk kan ingepast worden. Om dit te kunnen beoordelen, moet het voorstel verder worden uitgewerkt.**
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de 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.

→ Het voorstel moet verder worden uitgewerkt om dit te kunnen beoordelen.

4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:

- 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.
→ Het voorzien van een afzonderlijke Kloosterstraatbrug voor alle verkeer behoudt de huidige (reeds beperkte) samenhang in de kern en de bereikbaarheid.
- Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ Het voorstel om twee bruggen te voorzien over de E40 die dan ook nog eens ongelijkgronds moeten kruisen, zal een zekere ruimte-inname hebben, voor de weg, de taluds, eventuele verschuivingen van de Kloosterstraat... Er kan niet uitgesloten worden dat deze innames ook gebouwen zullen betreffen.

- B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ Het inrichtingsalternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving.

- C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ Een bijkomend kunstwerk heeft uiteraard een bijkomende kostprijs, maar ook baten. Het alternatief is niet per definitie onevenredig duur.

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ De technische haalbaarheid moet worden nagegaan. Onder meer de bochtstralen, de langshellingen, mogelijke afstemming op de huidige plannen voor de Kloosterstraatbrug, ... zijn aandachtspunten.

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

→ Er wordt enige ruimte-inname verwacht van voorliggende variant. Die ruimte-inname zal beperkter zijn indien er niet gewerkt wordt met twee bruggen maar met een ingetunnelde bedrijvenontsluitingsweg en een brug voor de Kloosterstraat, zoals geopperd bij het verder te onderzoeken alternatief 'Ingesleufde ontsluitingsweg bedrijventerrein 2.2.4.'. Ook zal dit ertoe leiden dat één van de twee verkeersstromen langer in de hoogte blijft, wat zorgt voor een verder reikende impact op milieu (bv geluidsemissies) en het landschap. De baten blijven dezelfde. Een concept met twee bruggen is dan ook onevenredig als eenzelfde baat kan behaald worden met een tunnel en brugcombinatie.

De voorgestelde variant moet beschouwd worden samen met een redelijk alternatief voor een complex. Rekening houden met een vergelijkbaar voorstel om de verbinding van de Kloosterstaat voor lokaal verkeer in stand te houden, gecombineerd met een ingetunnelde bedrijvenontsluitingsweg, is de aanslag op de mens en het milieu echter onevenredig groot. Er zal dan ook verder onderzoek gebeuren naar een variant met een ingesleufde en ingetunnelde ontsluitingsweg, niet naar een combinatie met twee bruggen.

3.6.6 Intunnellen van de E40 in combinatie met verschillende mogelijkheden voor de aanleg van een complex

Inspiraakreacties bij startnota Grup 'Omgeving Complex E40 – N466 Drongen' en Grup 'Booiebos' (2021)

Het ondertunnellen van de E40 op deze locatie zou een aantal negatieve aspecten van de huidige E40 kunnen oplossen. Maar deze biedt op zich geen oplossing voor de huidige knelpunten en beantwoordt niet aan de plandoelstellingen om het complex te optimaliseren samen met de ontsluiting van het bedrijventerreinbedrijventerrein. Dit kan wel in combinatie met.

In voorgaande voorstellen werden reeds een aantal concrete combinaties behandeld met insleuvingen of intunnelingen van de E40. Dit kan echter ook met heel veel andere combinaties. In onderstaande aftoetsing wordt dan ook nagegaan of het principe van de intunneling, in combinatie met een als redelijk beschouwd alternatief voor het complex en ontsluiting van het bedrijventerrein,, als redelijk beschouwd kan worden.

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het alternatief kan gecombineerd worden met een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **Het alternatief voorziet, na aanleg, in een compacte oplossing. Ze draagt ook bij een beter landschappelijk en ruimtelijke inpassing.**
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de 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.
→ **Het alternatief voorziet in een geheel dat ruimtelijk ingepast is en kan ingericht worden conform de geldende functionele en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering. Tijdens de aanlegfase zullen wel voldoende maatregelen moeten genomen worden om voldoende doorstroming te garanderen op deze belangrijke verkeersas.**
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelstellingen:
 - 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.
→ **Het alternatief verhoogt na aanleg de leefbaarheid van Baarle doordat de E40 ondergronds wordt, en het complex zelf en de verschillende dwarsbewegingen gelijkgronds. De connectie tussen het noordelijk en zuidelijk deel van de kern wordt hersteld. De Leievallei zal eveneens hersteld worden.**

Door de aanleg van de tunnel en gewijzigde grondwaterstanden kan wel het landschapsbeeld, meer bepaald de vegetatie, wijzigen.

- Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.

→ Het alternatief vereist heel wat bijkomend ruimtebeslag tijdens de aanleg, maar creëert mogelijkheden voor nieuw ruimtegebruik op het maaiveld, op het tunneldak van de E40. Er kan daarbij niet uitgesloten worden dat inname van kwetsbaar gebied vermeden zal kunnen worden (deelgebied Drongen – Keuzemeersen uit het Rup Groen, tevens VEN-gebied en erkend natuurreserveaat.)

Bij alle combinaties zullen grote aankomst- vertrekschachten gebouwd moeten worden (grootte-orde 40x50 m in oppervlakte en grootte-orde 30 m diep). Er zullen aanloophellingen moeten gebouwd worden op de plaats van of naast de huidige snelweg. Dit vraagt ofwel het tijdelijk aanleggen van bijkomende rijstroken naast de snelweg of het sterk beperken van het aantal rijstroken op de snelweg c.q. het terugbrengen van 2x3 rijstroken naar de breedte van 1 rijrichting. De facto komt de snelweg dan op 2x2 rijstroken voor zeer lange tijd. De impact op veiligheid zal significant zijn. Dit voorstel om gedurende de (lange) aanlegperiode het verkeer op een weghelpt te organiseren, biedt ook te weinig doorstroomcapaciteit, wat strijdig is met de hoger beschreven functionele principes voor deze weg..

Een logische werffasering is, op hoofdlijnen, als volgt:

- 1. eerst worden de bruggen over de E40 en hun aanloophellingen afgebroken,**
- 2. de tijdelijke wegenis aanleggen voor de E40, inclusief tijdelijk bruggen over de Leie,**
- 3. insleuving uitgegraven en tunnel aanleggen (in open sleuf of geboord),**
- 4. tijdelijke wegenis verwijderen,**
- 5. gelijkgrondse bruggen bouwen.**

Ter hoogte van de dienstzone, het bedrijventrum, en de Keuzewijk is er, te weinig onbebouwde ruimte beschikbaar om deze tijdelijke wegen aan te leggen en zullen er mogelijks ook gebouwen moeten ingenomen worden.

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ Er kan worden aangenomen dat een intunneling een grote invloed zal hebben op de grondwaterstanden in de Leievally, en dat er wijzigingen zullen optreden op de grondwaterstand in het natuurgebied Keuzemeersen, tevens Ven-gebied. Dit bevindt zich immers net naast deze tunnel. Tijdelijke of definitieve impact van een tunnel op de ondergrondse waterstromen en de grondwatertafel in het natuurgebied is niet uit te sluiten of met sluitende zekerheid technisch voldoende te beperken. Dit alternatief is dan ook strijdig met het natuurdecreet.

Daarnaast is er mogelijks ook een strijdigheid met de kaderrichtlijn water. Uit het Wezer arrest blijkt met name dat geen enkele achteruitgang, ook niet tijdelijk, is toegestaan op de rivieren en hun watersystemen. Dergelijke verstoringen van het watersysteem, ook tijdelijke, kunnen dan ook als strijdig met de kaderrichtlijn beschouwd worden.

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ *Het alternatief zal exponentieel duurder zijn dan een centraal complex met Hollands complex, dit door de vele nodige onteigeningen voor de werf, en de aanleg van de tunnel. Daarnaast zijn er ook na de aanleg hogere kosten (de tunnelveiligheidssystemen vragen hoge investeringen en zijn onderhoudsintensief). Een terugverdieneffect door ontwikkeling bovenop de tunnel is beperkt op deze landelijke locatie. De betere landschappelijke inpassing en leefbaarheid voor de inwoners van Baarle staat niet in verhouding tot de meerprijs voor dit alternatief. Het wordt dan ook als onredelijk duur beschouwd.*

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ *Er moet verder nagegaan worden of het alternatief technisch haalbaar is. Naast de technische aspecten zoals langshellingen, bochtstralen, tunnelveiligheid is ook verder onderzoek naar de geschikte aanlegmethode nodig. Boortunnels met 3 rijstroken en een pechstrook liggen aan de grenzen van wat met de huidige boortechnieken haalbaar is (buitendiameters groter dan 15m zijn zeer uitzonderlijk). Het voorzien van minder rijstroken of schrappen van de pechstrook in een tunnel over deze afstand is eveneens niet wenselijk.*

De tunnel zal diep onder de Leie moeten doorgaan om geen opbarsten te krijgen bij het boren. Tussen de bodem van de Leie en de bovenkant van de tunnelbuis wordt idealiter 1 à 1,5 maal de diameter van de boorbuis dekking voorzien. Dit kan met beperktere dieptes maar vraagt grote ingrepen (bv het voorzien van een zware betonprop op de Leiebodem) die zelf ook invloed zullen hebben op of moeten afgetoetst worden met de landschapswaarde, de waterveiligheid enz. De aanloophellingen zullen een aanzienlijke lengte hebben en mogelijks verder rijken dan op de voorgestelde schets.

De op- en afritten moeten ondergronds aansluiten op de boortunnel. Een ondergrondse afritten- en vooral oprittencomplex is naar verkeersveiligheid sterk af te raden en vraagt het over grote lengte doorsnijden van de boorbuizen. In deze geologische context is dit niet haalbaar. Lokaal zal dus een grote (lengte inritten) en diepe bouwput moeten gemaakt worden om deze inritten te realiseren. De risico's van dergelijke diepe bouwputten vragen verregaande maatregelen met impact op de omgeving. Een dergelijke diepe bouwput is bijvoorbeeld weinig realistisch zonder een zware bemaling om stabiliteitsredenen.

Ook is een snelle realisatie niet mogelijk. Als tijdsindicatie kunnen we hierbij verwijzen naar de tijdshorizon die gehanteerd wordt voor het viaduct te Gentbrugge. Op dit ogenblik wordt de mogelijkheid van intunneling onderzocht die gerealiseerd kan worden binnen 20 tot 30 jaar. Voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid van Baarle is een oplossing op kortere termijn gewenst. Deze sluit echter niet uit dat, net zoals voor het viaduct te Gentbrugge, reeds met een haalbaarheidsonderzoek voor een herstel van de vallei op langere termijn gestart wordt.

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

→ *Het alternatief zal een impact generen op het grondwater. Dit heeft gevolgen voor de natuur in de Leievallei, ook in de onmiddellijk aangrenzende Keuzemeersen.*

Daarnaast is er een grote negatieve impact op de mens tijdens de aanlegfase: naast de verschillende onteigeningen voor de grote ruimte-inname tijdens de werffase zal er een lange werfperiode met hinder zijn. Naast geluid, lucht en visuele hinder, zal de

bereikbaarheid van de kern en het bedrijventerrein gedurende lange tijd sterk beperkt worden. Rechtstreekse verbindingen over de E40 in de kern zullen er niet zijn, alle verkeer zal via Landegem (Vosselarestraat / Landegemstraat en Moerstraat) moeten. Beide hebben een beperkt fysisch profiel, en zorgen voor extra verkeer langs kwetsbare functies (scholen, verzorgingstehuis). Lokaal zal het verkeer, ook het verkeer voor het bedrijfsterrein, via woonstraten en smalle landbouwwegen moeten georganiseerd worden. Het is onduidelijk of een tijdelijke op- en afrit kan georganiseerd worden. Daar er een lange werfperiode kan verwacht worden, is dit een grote aanslag op de mens. Ook na de aanlegfase wordt nog impact verwacht op de mens. De intunneling van de weg betekent niet dat de luchtmissies verdwijnen, wel worden ze sterker geconcentreerd ter hoogte van de tunnelmonden. Het ingesproken alternatief voorziet tunnelmonden t.h.v. tankstation, maar ook meer westelijk en oostelijk, wat zal leiden tot sterke concentraties van luchtvervuiling op die locaties, dus ook nabij de kern van Baarle, en niet bijdragen tot een betere leefomgeving in de kern. Op heden wordt weliswaar gezocht naar technische oplossingen mbt absorptie van luchtvervuiling in tunnelwanden, maar deze zijn nog geen bewezen technologie. De extractie van fijn stof uit tunnels staat nog steeds in de kinderschoenen en is o.a. in Madrid uiteindelijk vervangen door een vrachtverbod.

Een alternatief met een ingetunnelde E40 wordt niet als redelijk beschouwd omdat het niet voldoet aan de plandoelstellingen, strijdig is met de sectorale wetgeving en niet realistisch is.

Bijkomend moet rekening gehouden worden met een lange voorbereidingstermijn. Dit zorgt ervoor dat het nulalternatief, dat eveneens als niet redelijk beschouwd wordt, nog lange tijd blijft bestaan.

3.6.7 N466 Deinzesteeweg ingericht als een 50 km – zone met een middenbaan voor fietsers en wandelaars (met bomen).

Inspraakreacties bij startnota Grup 'Booiebos' (2021)

In een inspraakreactie werd voorgesteld om de N466 te downsizen, gekoppeld aan een concrete inrichting met een middenzone voor fietsers en wandelaars. Dit voorstel vormt geen alternatief op zich maar is een extra variant die kan gecombineerd worden met een als redelijk beschouwd alternatief.

Deze ruimtelijke configuratie komt gedeeltelijk voor langs de N466 tussen de R4 en de R40, waarbij de middenzone wel een pad heeft dat echter niet geschikt is voor fietsers.

Belangrijk bij onderstaande analyse is dat een plan of project zelf geen snelheidsregime kan vastleggen, maar wel dat het plan ontworpen moet worden voor een bepaalde richtsnelheid.

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **De variant kan gecombineerd worden met een complex dat uitvoering geeft aan het RSV.**
2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **De variant kan gecombineerd worden met een complex dat hieraan voldoet. Het voorzien van een centrale zone voor langzaam verkeer is onveilig als er veel aantakkingen zijn, waardoor er veel oversteekbewegingen ontstaan. Dit is beperkt langs de N466 tussen de Raapstraat en de Sint-Gerolfstraat. Vanaf daar zullen langzaam verkeersvoorzieningen aan de buitenzijde van de weg, al dan niet extra, nodig zijn.**
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg 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.
→ **De variant kan gecombineerd worden met een complex dat hieraan voldoet. Het beperken van de snelheid tot 50km/u is niet in overeenstemming met de inrichtingsprincipes voor een primaire II buiten de bebouwde kom. Een wijziging aan de wegenselectie voldoet niet aan deze doelstelling. Wel wordt deze momenteel verder onderzocht op het regionaal niveau. De mogelijkheid voor het downsizen moet dan ook afgestemd zijn met het in opmaak zijnde regionaal mobiliteitsplan. De richtsnelheden voor interlokale wegen bedragen ook daar 70km/u buiten de bebouwde kom. Een herinrichting van de weg mag echter niet conflicteren met de eisen die gesteld worden aan inrichting voor een route voor uitzonderlijk vervoer.**
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelstellingen:
 - 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.
→ **De variant zelf voorziet niet in verhoogde leefbaarheid voor de kern Drongen. De verschuiving van het verkeer kan echter ook tot bijkomend verkeer leiden in andere kernen, dit moet onderzocht worden. Wel zal de N466 als geheel landschappelijk beter geïntegreerd worden.**
 - Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ **Het alternatief voldoet aan deze doelstelling.**

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ **Het herinrichten van de N466 voldoet aan de sectorale wetgeving.**

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur
→ **De variant heeft een zekere kostprijs, die op zich niet onevenredig is als deze de verkeersveiligheid verbetert. Een eventuele heraanleg staat echter los van de**

doelstelling van voorliggend plan, en kan ook zonder aangepast complex gerealiseerd worden.

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen
→ **Het alternatief brengt geen technische problemen mee.**
3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen
→ **De variant met een snelheidsbeperking tot 50km/u voor een brede, rechte verbindingsweg, met 2*2 rijstroken die van elkaar gescheiden worden door een middenberm, is niet conform het verwachtingspatroon van de verkeersdeelnemers. Er is ook geen enkel afdoende argument om in dergelijke context de snelheid te beperken tot 50km/u. Dergelijke beperking zal dan ook enkel nageleefd worden bij strikte handhaving, wat tot heel wat frustraties zal leiden. Ook kan dit de oorzaak worden van verkeersonveilige en conflictsituaties: bestuurders die zich aan de snelheidsbeperking willen houden versus bestuurders die een voor hen logische snelheid, 90km wensen aan te houden. De discrepantie tussen de verwachte snelheid en de toegelaten snelheid is met andere woorden te groot en zal door de mens onevenredig bevonden worden. Het voorzien van extra bomen en conflictvrije langzaam verkeersverbindingen, ongeacht de positie (midden of aan de zijkant van de weg heeft wel een positieve impact op mens, milieu en natuur.**

De variant is niet evenredig met de doelstellingen van voorliggend plan. Ook is de voorgestelde inrichting gekoppeld aan de snelheidsverlaging niet evenredig.

3.6.8 Snelheidsregime 90km/u op E40

Inspraakreacties bij startnota Grup 'Omgeving Complex E40 – N466 Drongen'

In een aantal adviezen en inspraakreacties wordt een snelheidsverlaging van 90km/u voorgesteld. Deze snelheidsverlaging leidt tot een verlaging van geluidshinder en emissies, en zou bijdragen aan de verkeersveiligheid bij de vele weefbewegingen op de E40 ter hoogte van het op- en afrittencomplex.

Dit wordt in een aantal reacties voorgesteld als een plaatselijke snelheidsverlaging, maar in een reactie ook als een mogelijke oplossing voor alle verkeer op de hoofdwegen in en rond Gent.

Dit voorstel is geen volwaardig alternatief, maar een variant die mogelijks in combinatie met een alternatief wordt toegepast. Belangrijk bij onderstaande analyse is dat een plan of project zelf geen snelheidsregime kan vastleggen, maar wel dat het ontwerp dat ontworpen is voor een bepaalde snelheid.

Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen

1. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
→ **Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen stelt als inrichtingsprincipe dat de hoofdwegen worden uitgevoerd als autosnelwegen met ontwerp-standaarden op**

Europees niveau. De ontwerp-snelheid dient hoger dan 100km/u te zijn. Een ontwerpsnelheid van 90km is dan ook strijdig met het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.

2. Het realiseren van een compact op- en afrittencomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.
→ **De variant kan bijdragen aan de verkeersveiligheid van een complex. De mate waarin in sterk afhankelijk van de inrichting van het complex. De lengte van de in- en uitvoegstroken is daarbij bepalend.**
3. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg 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.
→ **Bij een ontwerpsnelheid van 90km/u wordt niet voldaan aan de inrichtingsprincipes van de wegcategorisering.**
4. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van volgende nevendoelestellingen:
 - 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.
→ **Een lagere snelheid zal minder uitstoot generen, en dus ook minder impact op de mens in de directe omgeving van de snelheidsverlaging.**
 - Het beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
→ **Een snelheidsbeperking wijzigt het ruimtebeslag niet.**

B. Overstemming met sectorale wetgeving

→ **Een snelheidsbeperking is niet strijdig met sectorale wetgeving.**

C. Realiteitszin

1. Niet onevenredig duur

→ **De kostprijs van een snelheidsverlaging is beperkt en kan niet als onevenredig duur beschouwd worden?**

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ **Het alternatief brengt geen technische problemen mee.**

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur betekenen

→ **Het alternatief leidt op zich niet tot niet compenseerbare aanslag op mens, natuur of milieu.**

Het vastleggen van een snelheidsregime kan niet opgenomen worden in een RUP. Het hanteren van een ontwerpsnelheid van 90km/u in het RUP is niet redelijk daar het niet voldoet aan de plandoelstellingen.