Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Herinrichting Complex E40 Drongen’

Scopingnota 2

Vlaamse overheid

DEPARTEMENT OMGEVING

Dit document is bijlage VIII van het GRUP ‘Herinrichting Complex E40 Drongen’.
Deze bijlage bevat de ‘**scopingnota 2**’.

Overzicht andere bijlagen:

- bijlage I: Grafisch plan
- bijlage II: Stedenbouwkundige voorschriften
- bijlage IIIa: Toelichtingsnota – tekst
- bijlage IIIb: Toelichtingsnota – kaarten
- bijlage IV: Register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing of een compensatie
- bijlage V: ontwerp plan-MER
- bijlage VI VerkeersVeiligheidsEffecten Beoordeling
- bijlage VII ontwerpend onderzoek
- **bijlage VIII scopingnota 2**

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Herinrichting Complex E40 Drongen’ is, in overeenstemming met artikel 2.2.3 VCRO, tot stand gekomen binnen een planteam, met de medewerking van ruimtelijk planners Griet De Mulder en Peter David.

Inhoud

1 Leeswijzer 6
2 Historiek en aanleiding 7
2.1 Aanleiding 7
2.1.1 GRUP Omgeving Complex E40-N466 Drongen 7
2.1.2 GRUP Booiebos 9
2.2 Voorafgaand onderzoek 10
2.3 Relatie met relevante beleidsplannen en onderzoeken 11
2.3.1 Ruimtelijk 11
2.3.2 Mobiliteit 18
2.3.3 Ruimtelijke beleidsplannen – structuurplannen lokaal niveau 28
2.3.4 Andere relevante beleidsplannen – Intergewestelijk en Vlaams niveau 32
2.3.5 Relevante bestemmingsplannen en RUP's 33
3 Plandoelstellingen en planvoornemen 40
3.1 Kaderstellende elementen 40
3.1.1 Algemene doelstelling 40
3.1.2 Specifieke doelstellingen 41
3.2 Planvoornemen 45
3.3 Compensatietoets 46
3.4 Alternatieven en varianten 46
3.4.1 Nulalternatief 47
3.4.2 Locatie(alternatief) 47
3.4.3 Programma(alternatieven) 52
3.4.4 Inrichting(salternatieven) 52
3.4.5 Bouwsteen complex Drongen (1) 53
3.4.6 Bouwsteen Kloosterstraat (2) 57
3.4.7 Onderzoeksvragen 60
3.4.8 Opportuniteiten en kansen 60
3.4.9 Niet weerhouden vragen tot alternatief 60
3.5 Ruim studiegebied GRUP in functie van eventuele compensaties en milderende maatregelen 61
3.6 Reikwijdte en detailleringsgraad 61
4 Studiegebied voor de uitwerking van de plandoelstellingen van het voorgenomen RUP (studiegebied GRUP) 63
4.1 Situering 63
4.2 Bestaande juridische toestand 64
4.3 Bestaande feitelijke toestand 65
4.3.1 Ruimte 66
4.3.2 Landschap, onroerend erfgoed en archeologie 67
4.3.3 Mobiliteit 71

4.3.4 Lucht 75
4.3.5 Geluid 79
4.3.6 Bodem 81
4.3.7 Water 83
4.3.8 Biodiversiteit 86
4.3.9 Gezondheid 90
4.3.10 Klimaataspecten 90
5 Scoping 91
5.1 Geïntegreerd milieuonderzoek 91
5.2 Planingrepen en hun relatie tot de effectgroepen 93
5.3 Algemene methodologie 93
5.3.1 Diepgang van de milieubeoordeling 93
5.3.2 Studiegebied MER 95
5.3.3 Referentiesituatie en referentiejaar 96
5.3.4 Ontwikkelingsscenario's 96
5.3.5 Waardeschaal en effectbeoordeling 97
5.4 Team van erkende MER-deskundigen 97
5.5 Te onderzoeken effecten 98
5.5.1 Mobiliteit 98
5.5.2 Lucht 101
5.5.3 Geluid en trillingen 104
5.5.4 Bodem 110
5.5.5 Water 112
5.5.6 Biodiversiteit 114
5.5.7 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie 119
5.5.9 Mens-ruimte 123
5.5.10 Mens -gezondheid 125
5.5.11 Klimaataspecten 126
5.6 RVR-toets 126
6 Bijlagen 127

Scopingnota

De Vlaamse Regering keurde op 28 oktober 2022 de startnota van voorliggend GRUP goed. Over deze startnota werd een participatieperiode georganiseerd van 21 november 2022 tot 20 januari 2023. De scopingnota versie 1 die op 26 juni 2024 gepubliceerd werd, was het resultaat van de verwerking van de inspraakreacties en adviezen op de startnota. Voorliggende scopingnota 2 bevat een beperkt aantal bijstellingen en verduidelijkingen ten opzichte van versie 1 van de scopingnota. Deze bijstelling gebeurt op basis van voortschrijdend inzicht in zowel het ruimtelijk ontwerp als de milieu-effectenbeoordeling.

De scopingnota heeft bovendien tot doel de ruimtelijke aspecten, de effectenbeoordelingen die moeten worden uitgevoerd en de onderzoeksmethode, te omschrijven. Dit document vormt samen met de procesnota de leidraad voor het verdere verloop van het geïntegreerd planningsproces dat leidt tot de opmaak van het voorontwerp GRUP (d.i. de derde fase van het geïntegreerd planningsproces).

De scopingnota bevat aldus de nodige inhoudelijke informatie om het voorontwerp GRUP te kunnen vaststellen, de procesnota bevat een beschrijving van het verloop van het geïntegreerd planningsproces en de procesaanpak. Beide documenten zijn samen raadpleegbaar en worden ter beschikking gesteld op de website van het Departement Omgeving. Deze scopingnota kan indien nodig tot de voorlopige vaststelling van het ontwerp GRUP worden gewijzigd/ aangepast. De aangepaste versies zullen steeds online ter beschikking worden gesteld. De procesnota wordt eveneens doorheen het proces aangepast en tevens online ter beschikking worden gesteld

In de scopingnota is vooral inhoudelijke informatie over het GRUP opgenomen. Voor informatie over het procesverloop en de procesaanpak wordt verwezen naar de procesnota die in deze fase samen met de scopingnota raadpleegbaar is op de website (link in te vullen).

Het Team Omgevingseffecten van het Departement Omgeving maakt onderdeel uit van het planteam en zorgt op deze wijze voor een continue kwaliteitswaarborging van het milieueffectenonderzoek. De kwaliteitsbeoordeling over de inhoudsafbakening van het plan-MER door het Team Omgevingseffecten zit vervat in deze scopingnota, en dit op basis van de huidige inzichten. Het Team Omgevingseffecten gaat akkoord met het voorgestelde team van erkende MER-deskundigen die het plan-MER zullen opstellen.

Contact en info:

Departement Omgeving
www.omgevingvlaanderen.be
https://www.vlaanderen.be/grup-herinrichting-complex-e40-drongen
02 553 38 00
Koning Albert II-laan 15 bus 550
1210 Brussel

1 Leeswijzer

Voorliggend document is scopingnota 2 voor de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in de zin van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening stelt dat een ruimtelijk uitvoeringsplan het resultaat is van een ruimtelijk planningsproces waarbij de effectbeoordelingen procedureel en inhoudelijk geïntegreerd worden in het proces, het zgn. geïntegreerd planningsproces. Die integratie houdt in dat de effectbeoordelingen plaatsvinden tijdens het proces voor de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan. De effectbeoordelingen leveren gegevens over de mogelijke effecten van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan. Die gegevens worden verwerkt in het planningsproces voor het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan.

Het geïntegreerde planningsproces bestaat uit vijf fasen, waarbij het resultaat telkens geconsolideerd wordt in een van de volgende documenten:

1° de startnota;

2° de scopingnota;

3° het voorontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan;

4° het ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan;

5° het definitieve ruimtelijk uitvoeringsplan.

De scopingnota bevat:

1° een beschrijving en verduidelijking van de doelstellingen van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan;

2° een afbakening van het gebied of de gebieden waarop het plan betrekking heeft;

3° een beknopte beschrijving van de alternatieven voor het ontwerpplan of voor onderdelen ervan, die de initiatiefnemer heeft overwogen, en een beknopte beschrijving van de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven;

4° een beschrijving van de reikwijdte en het detailleringsniveau van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan en daaraan gekoppeld de reikwijdte en het detailleringsniveau van de te voeren effectonderzoeken zoals in die fase gekend;

5° de relatie met het ruimtelijk structuurplan en, in voorkomend geval, met andere relevante beleidsplannen;

6° de beschrijving van de te onderzoeken effecten en van de inhoudelijke aanpak van de effectbeoordelingen, met inbegrip van de methodologie, zoals bepaald door de wetgeving van de op te maken effectbeoordelingen en van andere onderzoeken die nodig zijn voor het plan. In voorkomend geval bevat de scopingnota ook een weergave van de gedane analyse, vermeld in artikel 4.2.6, § 1, 5°, en artikel 4.4.1 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, met inbegrip van de redenen waarom geen planmilieueffectrapport, respectievelijk ruimtelijk veiligheidsrapport moet worden opgemaakt;

7° in voorkomend geval, relevante gegevens uit vorige effectbeoordelingen of uit de goedgekeurde rapporten die daaruit zijn voortgekomen; dit is hier het geval.

8° in voorkomend geval, de impact of het effect dat het geïntegreerde planningsproces kan hebben op mens of milieu in een ander gewest of land of op de gebieden die onder de federale bevoegdheid vallen; dit is hier niet het geval.

9° een overzicht van instrumenten die samen met het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan ingezet kunnen worden, als die al bekend zijn in deze fase.

De scopingnota wordt ter beschikking gesteld op de website en het digitaal platform DSI.

2 Historiek en aanleiding

2.1 Aanleiding

De aanleiding voor voorliggend plan is dubbel. Enerzijds is er de vaststelling dat het bestaande op- en afrittencomplex van de autosnelweg E40 (A10) met de N466 te Drongen-Baarle niet meer voldoet aan de huidige normen, en dit zowel op vlak van afwikkelingskwaliteit, van verkeersveiligheid als van de normen op vlak van knooptypologie. Deze vaststelling werd in het verleden reeds vertaald in het GRUP Omgeving Complex E40 – N466 Drongen.

Anderzijds is er het planologisch attest (MB 17/07/2019) dat onder voorwaarden werd verleend voor 4 bedrijven (Carrosserie Matthys NV, FUNICO NV, Nuscience Belgium NV en Willemen Infra NV) aansluitend aan het bedrijventerrein Drongen I. Hierbij moest de ontsluiting van het hele bedrijventerrein worden geoptimaliseerd. Dit planologisch attest (en de voorwaarden) werd in het verleden vertaald in het GRUP Booiebos.

Voor beide dossiers werd een startnota goedgekeurd en participatieperiode doorlopen. In de participatieperiode van beide dossiers werd onder meer gewezen om de ruimtelijke (en verkeerskundige) samenhang van deze dossiers. Op 20 mei 2022 werd in een mededeling Vlaamse Regering beslist om deze planprocessen stop te zetten omwille van de ruimtelijk verkeerskundige samenhangen. In de paragrafen hieronder wordt er voor de volledigheid dieper ingegaan op de voor voorliggend dossier relevante elementen uit beide stopgezette planprocessen.

2.1.1 GRUP Omgeving Complex E40-N466 Drongen

Aan de basis van de startnota voor dit GRUP lag de vaststelling dat het bestaande op- en afrittencomplex van de autosnelweg E40 (A10) met de N466 te Drongen-Baarle niet meer voldoet aan de huidige normen, en dit zowel op vlak van afwikkelingskwaliteit, van verkeersveiligheid als van de normen op vlak van knooptypologie.

Op de E40 ter hoogte van het complex Drongen werden in de afgelopen jaren verschillende ongevallen geregistreerd. Registratie betekent dat het ongeval als ernstig genoeg werd ervaren door betrokkenen om hulpdiensten/politie te vorderen. Concreet werden er in de periode 2015-2016-2017 in het geoloket 22 ongevallen geregistreerd op de E40 in het studiegebied GRUP. In de richting van Oostende doen de meeste ongevallen zich voor tussen de afrit en ca. 1 km voor de afrit. Het aantal ongevallen richting Brussel is groter ter hoogte van het complex met een piek in 2016. Doorheen de periode is er voornamelijk een duidelijke toename waarneembaar in het aantal verkeersongevallen tussen de afrit en tot 2 kilometer voor de afrit.

Hoofdzakelijk betreft het ongevallen met louter stoffelijke schade, maar in 2015 werd er eveneens een ongeval geregistreerd met een dodelijk slachtoffer. Dit ongeval was een botsing tussen een trekker met aanhangwagen en een gewone personenauto. De persoon in de personenwagen overleed. Dit ongeval is gesitueerd op de E40 nabij de oprit komende van Baarle richting Brussel. Daarnaast kunnen ook volgende elementen afgeleid worden:

- In de onmiddellijke nabijheid van het complex zijn 4 ongelukken met zwaargewonden geregistreerd.
- 7 maal is in de ongevalfiche genoteerd dat er file was (4 maal in de avondspits, 1 maal in ochtendspits en 2 maal op andere momenten).

Daarnaast zijn er ook ongevallen geregistreerd in de onmiddellijk omgeving van de E40, zoals de op- en afrit.

Voor de periode 2019 zijn er geen gegevens opgenomen in het geoloket. De databank van de politie toont in ieder geval geen daling van het aantal ongevallen op de E40 in het studiegebied GRUP: er werd een pv opgemaakt voor 22 ongevallen in 2019. Daarbij waren 5 ongevallen met gewonden, allen in de richting van Oostende. Ook de ongevallen met stoffelijke schade bevinden zich voornamelijk in de rijrichting Oostende. Slechts 5 van de 22 ongevallen deden zich voor richting Brussel.

De wachttijden tijdens de spitsmomenten lopen op, zowel aan de afritten van E40 als op de N466 in beide rijrichtingen. De afrit E40 richting Brussel is van de 7de in 2014/2015 naar de 2de plaats in 2016/2017 van de meest filegevoelige afrit van de studie van het Vlaams Verkeerscentrum (TOP 80 meest filegevoelige afritten 2016-2017). De afrit E40 richting Oostende is van plaats 30 in 2014/2015 naar plaats 37 in 2016/2017 van de 80. Deze wachtrijen leiden tot terugslag op de snelweg met gevaarlijke situaties tot gevolg. Het complex Drongen voldoet niet langer aan de huidige normen noch op vlak van veiligheid, noch op vlak van een vlotte doorstroming.

Dit heeft in de ruimere omgeving effecten die gaan van sluipverkeer tot ongevallen. De doortocht van verkeer door de kern van Baarle zorgt voor files, onveilige situaties en bekommernissen in verband met overlast, milieu-impact en leefbaarheid. De huidige inrichting van de snelweg strookt niet met de hedendaagse inzichten inzake veiligheid. De toegang tot het regionale bedrijventerrein Drongen I gebeurt nu via wegen die ook door lokaal verkeer en zwakke weggebruikers worden gebruikt. De fiets- en voetgangersvoorzieningen in de buurt van het complex zijn dringend aan verbetering toe, als ze al bestaan. De Solvynsbrug en de Kloosterstraatbrug werden intussen vervangen. De overige bruggen dienen dringend vervangen te worden. Ze staan allang op een Lijst van Prioritaire Kunstwerken.

Overeenkomstig de visie uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen moet de kans op files op het hoofdwegennet vermeden worden. Om deze doelstelling te bereiken dient het verouderde op- en afrittencomplex op een andere manier ingericht te worden. Het AWV streeft er naar om op de aansluitingscomplexen van deze toegangswegen tot Gent de kans op filevorming op het hoofdwegensysteem tot een minimum te herleiden door de doorstroming/verkeersafwikkeling te verbeteren, en zo mede de kans op kop-/staartbotsingen te minimaliseren.

De hierboven geschetste aanleiding is nog steeds actueel en vormt de aanleiding voor voorliggend planproces.

2.1.2 GRUP Booiebos

De bedrijven Carrosserie Matthys NV, FUNICO NV, Nuscience Belgium NV en Willemen Infra NV palen aan een ingesloten agrarisch gebied, dat begrensd wordt door de lintbebouwing van de Noordhoutstraat / Moerstraat en het bedrijventerrein Drongen I.

Een buffer op het bedrijventerrein zelf tussen de bedrijven en het ingesloten agrarisch gebied ontbreekt grotendeels. Het agrarisch gebied tussen het bedrijventerrein en de woningen van de Noordhoutstraat fungeert op vandaag als het ware als buffer: de afstand tussen de woningen en Carrosserie Matthys NV bedraagt ca. 80 meter, tussen de woningen en de bedrijven aan Booiebos ca. 350 meter en tussen het perceel van Willemen Infra NV en de woning van de paardenfokkerij LVP Stables ca. 190 meter.

De 4 bedrijven met uitbreidingsbehoeften verkregen op 17/07/2019 een voorwaardelijk planologisch attest. Als voorwaarden werden onder meer opgenomen:

- Intensiveren en optimaliseren van het ruimtegebruik: na intensief overleg tussen de 4 bedrijven hebben zij de uitbreiding beperkt van initieel 10 ha tot 7 ha;
- Verplichte aanrijroute voor de bedrijven via Baarleveldestraat voor vrachtwagens;
- Stapelen en inbreiding voor het parkeren: zowel Nuscience Belgium als Carrosserie Matthys voorzien parkeren op het dak;
- Het voorzien van een 15 meter brede groenbuffer, waarin waterlopen en grachten niet inbegrepen zijn;
- Het beperken van verharding, hergebruik van hemelwater en voorzien van een voldoende buffer- en infiltratiecapaciteit voor hemelwater: via het intensief overleg tussen de 4 bedrijven is een gemeenschappelijk watersysteem ontworpen;
- Maatregelen voorzien voor het verplaatsen van waterlopen en grachten en inrichten van een gezamenlijke gracht rond de bedrijfsterreinen die de waterbeheerfunctie voldoende garandeert;
- Het voorzien van 5 m brede stroken voor beheer van waterlopen die niet ten koste gaan van de vereiste groenbuffers;
- Beperken van het stedelijk hitte-eiland-effect (hittestress) door verhardingen te beperken, de aanleg van opgaand groen, het voorzien van waterpartijen en de aanleg van lichtgekleurde daken en verharde oppervlakten;
- Maatregelen voor het beperken van geluidshinder en geurhinder;
- Het principe van ruimteneutraliteit wordt meegenomen als uitgangspunt in het te voeren planproces;
- De compensatie voor het verlies van beleidsmatig herbevestigd agrarisch gebied wordt meegenomen in het geïntegreerde planproces.

De ontsluiting moet zo georganiseerd worden dat, los van de oplossing voor de heraanleg van het op- en afrittencomplex van de E40 te Drongen, het bedrijventerrein kan blijven functioneren.

De vier bedrijven hebben in de loop van oktober 2019 omgevingsvergunningen verkregen voor de korte termijnbehoeften die in het planologisch attest werden opgenomen.

Bovenstaande vormde de aanleiding voor de opmaak van een startnota voor het GRUP Booiebos. Onder meer uit inspraak over deze startnota bleek dat de verkeersafwikkeling en ontsluiting gekoppeld is aan het complex Drongen. Er wordt in voorliggend planinitiatief gezocht naar een optimale ontsluiting van het bedrijventerrein gekoppeld aan het complex Drongen. Het bedrijventerrein zelf vormt geen onderdeel van voorliggend plan. Hiervoor zal een afzonderlijk gewestelijk RUP worden opgemaakt.

2.2 Voorafgaand onderzoek

Sinds 2010 zijn in verschillende studies verschillende alternatieven onderzocht om de verkeerssituatie ter hoogte van het op- en afrittencomplex van de E40 met de N466 (Deinsesteenweg – Baarledorpstraat) te Baarle te optimaliseren. Daarbij werden verschillende actoren betrokken, waaronder o.a. het Agentschap Wegen en Verkeer, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Departement Omgeving, de stad Gent, de gemeente Nevele (nu Stad Deinze), enz. De Alternatievennota, opgemaakt in het kader van het plan-MER in 2018 (zie verder), bevat een overzicht van alle onderzochte alternatieven.

De eerste onderzoeken werden gerapporteerd in **de nota (complex E40 – Drongen - 2011)**. Deze nota belicht de knelpunten, formuleert de doelstellingen en stelt een aantal alternatieven voor. De beschouwde alternatieven gingen van het behoud van het huidige systeem, over ontkoppeling lokaal en regionaal systeem, parallelwegen langs de E40 en een westelijk verschoven complex. Op basis van een multicriteria-analyse (MCA) werden voorkeursalternatieven behouden. De alternatieven bestaan uit een set van bouwstenen die een oplossing bieden voor het op- en afrittencomplex van de snelweg, de doortocht in Baarle en de ontsluiting van het bedrijventerrein. Deze werden vervolgens na overleg met de verschillende actoren verder geëvalueerd in **een trechteringsnota (2013).**

In het **ontwerpend onderzoek (2014)** werd vervolgens nagegaan of de alternatieven verkeerskundig kunnen functioneren. Er werden ook een aantal bijkomende alternatieven toegevoegd die aangebracht werden door de betrokken actoren en op overleg met bewoners. Dit resulteerde in een set van alternatieven die opgenomen werden in **de kennisgeving van het plan-MER Heraanleg van autosnelwegcomplex 13 van de E40 te Drongen (2016)**.

Deze kennisgeving werd voorgelegd aan het publiek. Bij deze consultatie werden opnieuw nieuwe (locatie) alternatieven voorgesteld (westelijk en oostelijk complex). Deze werden verder uitgewerkt. Er werd nagegaan of ze al dan niet voldeden aan de doelstellingen, en of ze bijgevolg als redelijke alternatieven beschouwd konden worden in het kader van het plan-MER. Dit werd gerapporteerd in **de alternatievennota (2018)**, een bijlage van plan MER Heraanleg van autosnelwegcomplex 13 van de E40 te Drongen. Het plan-MER werd goedgekeurd op 31 oktober 2019 (PLMER-0240-GK).

Mede op basis van het goedgekeurde plan-MER werd vastgesteld dat er slechts **1 redelijk (locatie)alternatief** is voor de inplanting van een compact op- en afrittencomplex aan de E40 en de N466 te Baarle, zijnde een **centraal complex** onder de vorm van een Hollands complex.

Vervolgens werd een nieuw planningsproces opgestart, GRUP Omgeving Complex E40-N466 Drongen, waarbij verder wordt gezocht naar een alternatief binnen het centraal complex (2.1.1). De nieuwe startnota van het GRUP bouwde verder op deze alternatievennota en het eerder gevoerde milieuonderzoek (het Plan MER werd goedgekeurd op 31 oktober 2019 - PLMER-0240-GK). Op basis van de toenmalige resultaten werden de plandoelstellingen verder verfijnd en uitgewerkt. De alternatievennota werd dan ook verder aangevuld en is als Bijlage 1: Alternatievennota bij voorliggende scopingnota toegevoegd.

2.3 Relatie met relevante beleidsplannen en onderzoeken

In onderstaande paragrafen wordt eerst ingegaan op verschillende beleidsplannen en onderzoeken vanuit mobiliteitsoogpunt (en dit voor de verschillende bestuursniveaus) en vervolgens op de verschillende ruimtelijke beleidsplannen (voor de verschillende bestuursniveaus).

2.3.1 Ruimtelijk

2.3.1.1 Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Voorliggend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) zal uitvoering geven aan de principes die zijn vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het ruimtelijk beleidskader op Vlaams niveau. Zowel het richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als de bindende bepalingen bevatten inhoudelijke elementen die relevant zijn voor de opmaak van voorliggend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Voor een duurzame mobiliteit wordt een duurzame ruimtelijke ontwikkeling beoogd, waarbij de economische, de sociale en de ecologische componenten ten volle worden onderkend. Deze drie basiscomponenten worden geïntegreerd benaderd. De belangrijkste uitgangspunten om een duurzame mobiliteit te bewerkstelligen, worden als volgt omschreven:

- het garanderen van de noodzakelijke bereikbaarheid van en in Vlaanderen, omwille van de belangrijke impact ervan op de economische ontwikkeling;
- het garanderen van de beoogde leefbaarheid;
- het vergroten van de verkeersveiligheid;
- het afremmen van de groei van de automobiliteit door het verbeteren van de kwantitatieve en kwalitatieve ruimtelijke condities voor de alternatieve vervoerswijzen (= grotere multimodaliteit);
- het optimaliseren van de grotendeels bestaande infrastructuur.

In het RSV worden poorten gedefinieerd die Vlaanderen verbinden met het buitenland. De poorten zijn eerste-lijnknooppunten, welke mondiale stromen van goederen en personen bedienen en de relatie leggen tussen de poorten en het achterland. De poorten worden ontsloten voor alle vervoerswijzen naar elk van hun achterlanden.

In het RSV is een wegencategorisering gemaakt voor de grote lijninfrastructuren. In de bindende bepalingen van het RSV zijn de volgende selecties relevant voor dit ruimtelijk uitvoeringsplan opgenomen:

- De E40 Jabbeke – Groot-Bijgaarden is geselecteerd als hoofdweg, die per definitie het verbinden op internationaal niveau en (aanvullend) het verbinden op Vlaams niveau als functie heeft. De N466 wordt ten noorden van de E40 (vanaf de aansluiting van het complex Drongen tot aan de R40 Rooigemlaan) geselecteerd als primaire weg type II die het verzamelen op Vlaams niveau als hoofdfunctie en het verbinden op Vlaams niveau als aanvullende functie heeft.
- In het RSV wordt de N466 als 1 van de 3 invalsassen gezien vanaf de E40 naar de R4 rond Gent. De overige assen zijn de Pegoudlaan ter hoogte van Flanders Expo (The Loop) die geselecteerd is als primaire weg type I (i.e. het verbinden op Vlaams niveau als hoofdfunctie en verzamelen op Vlaams niveau als aanvullende functie) en de B403 in Merelbeke, die eveneens een primaire weg type I is.

Uitgaande van de algemene visie op mobiliteit worden voor het geheel van de lijninfrastructuur op Vlaams niveau (de zogenaamde hoofdinfrastructuur) een drietal ruimtelijke principes vooropgesteld. De hoofdinfrastructuren zijn de fysieke drager van de belangrijkste vervoersstromen en zijn als dusdanig de uitdrukking en het gevolg van de mobiliteit van personen en goederen. De drie ruimtelijke

principes voor de hoofdinfrastructuur zijn de verdere uitwerking van het algemene ruimtelijke principe 'infrastructuur als bindteken en als basis voor locatiebeleid'.

De drie ruimtelijke principes zijn de volgende:

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

Specifiek voor de weginfrastructuur wordt in het RSV geopteerd voor de optimalisatie van het bestaande wegennet. Deze optimalisering houdt een functionele categorisering van het wegennet in. De categorisering is gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan ofwel de bereikbaarheid ofwel aan de leefbaarheid. De ruimtelijke consequenties van deze prioriteiten worden uitgedrukt in een ruimtelijk beleid voor aanleg en inrichting van de wegen. Door op een aantal wegen prioriteit te verlenen aan de bereikbaarheid, ontstaat een patroon van wegen dat voor de omgevende ruimte verkeersontlastend werkt.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen het hoofdwegennet, de primaire wegen, de secundaire wegen en de lokale wegen.

- De hoofdfunctie van een hoofdweg is verbinden op internationaal niveau, bijkomend heeft een hoofdweg een verbindende functie op Vlaams niveau. Een hoofdweg moet ingericht worden als een autosnelweg conform de Europese normen.
- Primaire wegen hebben ofwel vooral een verbindingsfunctie op Vlaams niveau (primaire weg I), ofwel vooral een verzamelfunctie op Vlaams niveau (primaire weg II).
- Hoofdfunctie voor secundaire wegen is om op lokaal en bovenlokaal niveau te verbinden of te verzamelen. Een aanvullende functie is toegang geven.
- De hoofdfunctie van lokale wegen is om toegang te geven.

In het RSV staan ontwikkelingsperspectieven voor de hoofdwegen, primaire wegen en secundaire wegen. De algemene principes inzake de vormgeving en de uitrusting van de verschillende categorieën van wegen kunnen voor wat betreft bestaande wegen niet opgevat worden als bindende norm, en moeten steeds geëvalueerd worden vanuit de bestaande historisch gegroeide structuur van de omgeving waarin deze weg gelegen is.

Voor dit ruimtelijk uitvoeringsplan zijn vooral de ontwikkelingsperspectieven van de hoofdwegen en de primaire wegen II van belang.

Hoofdwegen verzorgen de verbindingsfunctie (met rechtstreekse aansluiting) voor de grootstedelijke- en regionaalstedelijke gebieden met elkaar, met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en met de groot- en regionaalstedelijke gebieden in Wallonië en Frankrijk, Groot-Brittannië, Nederland en Duitsland. Tevens verzorgen de hoofdwegen de verbindingsfunctie (met rechtstreekse aansluiting) voor de zeehavens en de internationale luchthaven Zaventem met elkaar en met het achterland van de zeehavens.

Overeenkomstig de verklarende woordenlijst in het RSV is het hoofdwegennet "het wegennet waar de nadruk eenzijdig op de (inter)nationale verbindingsfunctie ligt".

Bij de aanleg en inrichting van de hoofdwegen staan onder andere volgende principes voorop:

- hoofdwegen worden uitgevoerd als autosnelwegen met Europese ontwerp-standaarden
- de ontwerp-snelheid dient hoger dan 100km/u te zijn

- het aantal aansluitingen wordt beperkt gehouden
- de kruispunten zijn uitsluitend ongelijkvloers
- er zijn geen toegangsmogelijkheden tot particulier terrein
- langsheen de hoofdweg wordt een bouw- en gebruiksvrije zone als erfdienstbaarheid opgelegd
- binnen het invloedgebied van de grootstedelijke gebieden wordt gestreefd naar scheiden van het stedelijke (lokale) verkeer met het doorgaande (internationale en gewestelijke) verkeer.

De Vlaamse Regering besloot in het Regeerakkoord 2019-2024 om een nieuwe wegencategorisering in te voeren (zie verder**Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**).

In de bindende bepalingen van het RSV is Gent geselecteerd als grootstedelijk gebied. Deinze is geselecteerd als kleinstedelijk gebied. De grootstedelijke gebieden werden tevens geselecteerd als economisch knooppunt. Zoals in het RSV omschreven zijn de economische activiteiten in de economische knooppunten geconcentreerd op goed uitgeruste regionale bedrijventerreinen en lokale bedrijventerreinen of komen verwerven voor met andere functies.

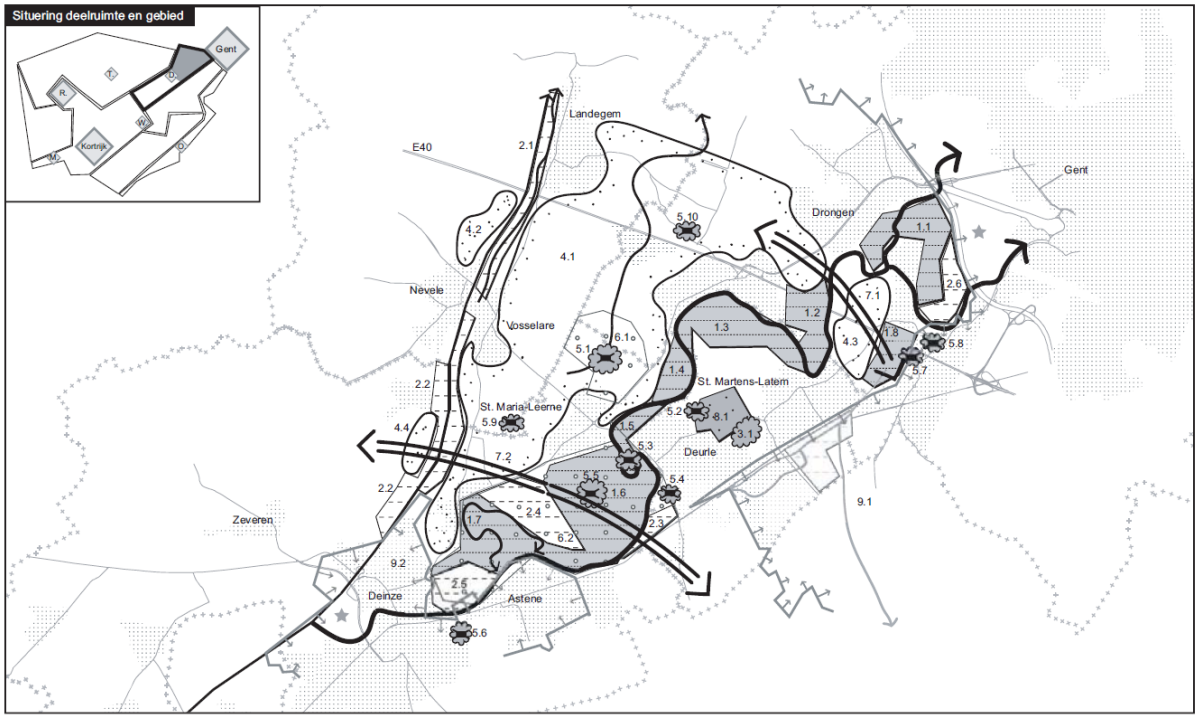
2.3.1.2 Ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos (AGNAS)

Van 2004 tot 2009 werkte de Vlaamse overheid in overleg met gemeenten, provincies en belangengroepen een ruimtelijke visie uit op landbouw, natuur en bos, voor dertien regio's in het buitengebied. De visie geeft op hoofdlijnen aan welke gebieden behouden blijven voor landbouw en waar er ruimte kan zijn voor natuurontwikkeling of bosuitbreiding. Ze vormt de basis voor de opmaak van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, die de bestemmingen op perceelsniveau vastleggen.

Voor elk van de dertien regio's heeft de Vlaamse Regering de visievormingsprocessen afgerond met een beslissing over het actieprogramma voor de op te maken ruimtelijke uitvoeringsplannen. Voor de landbouwgebieden waar de bestemming van het gewestplan zeker behouden kan blijven, besliste de regering om de bestaande agrarische bestemmingen te herbevestigen. Op die manier is midden 2009 ca. 538.000 hectare agrarisch gebied vastgelegd. De resultaten van deze overlegprocessen zijn consulteerbaar op www.vlaanderen.be/agnas.

Op 7 mei 2010 besliste de Vlaamse Regering over de verdere voortgang van het afbakeningsproces. Er is een coördinatieplatform opgericht met o.m. vertegenwoordigers van de verschillende beleidsvelden en de natuur- en landbouworganisaties. Dit platform volgt de uitvoering van de afbakening op. Het bekijkt voor welke gebieden gestart kan worden met de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen en bewaakt de gelijktijdige voortgang van de realisatie van de doelen voor landbouw, natuur én bos. De Vlaamse overheid stelde een administratie-overschrijdend team samen dat deze plannen voorbereidt en het vooroverleg met de betrokken lokale besturen en middenveldorganisaties organiseert. Het coördinatieplatform bepaalt sinds 2010 jaarlijks in een 'gebiedsgericht programma' voor welke concrete gebieden er een planningsproces opstart.

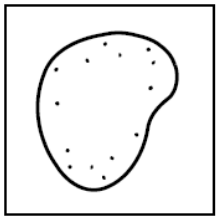
Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) stelt dat het Vlaams Gewest de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur afbakent in gewestplannen of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, om zo bijkomende ruimte voor grote eenheden natuur, grote eenheden natuur in ontwikkeling, agrarisch gebied bestemd voor de beroepslandbouw, bosgebied of bosuitbreidingsgebied en natuurverwevingsgebied te verankeren. Het afbakenen van de gebieden van de agrarische en natuurlijke structuur is volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen een specifieke taak voor het Vlaams Gewest. Via gemeentelijke of provinciale ruimtelijke structuur- en uitvoeringsplannen kunnen gemeenten en provincies de invulling op het terrein echter verder aanvullen.



Figuur 2-1: Kaart: Gewenste ruimtelijke structuur Noordelijke Leievallei (AGNAS)2-1

De regio rond het complex Drongen wordt ingedeeld in de buitengebiedregio ‘Leiestreek’ en meer specifiek in de deelruimte ‘Noordelijke Leievallei’. Het agrarisch gebied in en rond gebied Drongen I is herbevestigd als agrarisch gebied, behalve het agrarisch gebied ter hoogte van Industriepark-Drongen, Kloosterstraat en Noordhoutstraat ten zuiden van de brug over de E40.

Voor het GRUP is het volgende ruimtelijke concept van belang:



Ruimtelijk-functioneel samenhangende gebieden vrijwaren voor de grondgebonden land- en tuinbouw als drager van de open ruimte

- De hoofdfunctie van deze gebieden is landbouw
- In deze aaneengesloten landbouwgebieden wordt de land- en tuinbouwsector als ruimtelijke drager erkend en gevrijwaard. Mogelijkheden voor een gerichte ruimtelijke ondersteuning van glastuinbouw, op lokaal of regionaal niveau, kunnen onderzocht worden.
- De landbouwgebieden gelegen in een landschap onder verstedelijkingsdruk zoals in de omgeving van Deinze, Gent en Zulte zorgen voor een landschappelijke visuele openheid.
- Binnen het landbouwgebied komen kleine landschapselementen voor (dreven, houtkanten, hagen, knotbomen, beken, sloten, poelen, ...) die relicten vormen van het traditionele landschap. Er wordt gestreefd naar het behoud en via stimulerende maatregelen, het versterken van een raamwerk van deze elementen, zoals langs de Merebeek, zodat een landschapsecologische basiskwaliteit gegarandeerd wordt, zodat de regionale identiteit versterkt wordt, en zodat de overgang tussen natuurkernen en landbouwgebieden minder scherp wordt. Hierbij gaat bijzondere aandacht naar de verbindende functie van dit netwerk tussen de valleicomplexen.
- Het open landschappelijk karakter van de historische kouters dient gevrijwaard te worden.
- In de overstromingsgevoelige gebieden worden de landbouwfunctie en de waterbeheerfunctie zoveel mogelijk op elkaar afgestemd. Vanuit het ruimtelijk beleid worden deze gebieden gevrijwaard van verdere bebouwing, zodanig dat de waterbergingsfunctie bewaard blijft en waar nodig hersteld kan worden

2.3.1.3 Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

Parallel aan de verdere uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bereidt de Vlaamse Regering een nieuw Beleidsplan Ruimte voor. De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed en op 22 februari 2022 de conceptnota over de bouwshift. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen. De Vlaamse Regering heeft hiermee een beleidslijn uitgezet die een vernieuwde filosofie en aanpak in het ruimtelijke beleid wil inzetten. Dit is een belangrijke stap op weg naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal vervangen.

De strategische visie vertrekt vanuit de constatatie dat onze ruimte-inname te groot en te versnipperd is, waardoor open ruimte en natuur onder druk staan. Het witboek bevat strategieën om de verdere ruimte-inname en verharding te stoppen. De economische, sociale en ecologische invalshoek komen hierbij gelijktijdig en evenwichtig aan bod. Ruimtelijk betekent dit inzetten op een evenwichtige ontwikkeling om:

- de metropolitane allure te versterken;
- de mensenmaat in de ruimte te koesteren;
- de veerkracht van de ruimte te verhogen.

Geïntegreerde gebiedsontwikkeling wordt hierbij aanzien als de motor voor samenwerking.

Voorliggend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zet reeds in op een aantal belangrijke ruimtelijke ontwikkelingsprincipes opgenomen in de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen:

- Verhogen van het ruimtelijk rendement in het huidig ruimtebeslag met een zorgvuldig ruimtegebruik;
- Het bijkomend ruimtebeslag stelselmatig verminderen: ruimtelijk uitbreiden als uitzondering/ geen netto stijging van het ruimtebeslag en afnemende verhardingsgraad in de open ruimte;
- Robuuste en veerkrachtige open ruimte: fysisch systeem en landschappelijke structuur als basis voor ontwikkeling;

2.3.1.4 Vlaams energie en klimaatplan

Verordening (EU) 2018/841 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 inzake de opname van broeikasgasemissies en -verwijderingen door landgebruik, verandering in landgebruik en bosbouw in het klimaat- en energiekader 2030, en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 525/2013 en Besluit nr. 529/2013/EU) of de zogenaamde LULUCF-verordening omvat regels om de koolstofvoetafdruk van activiteiten in verband met omzetting, gebruik en beheer van land en bossen te verkleinen. Op grond van de in 2018 aangenomen LULUCF-verordening moet elke lidstaat ervoor zorgen dat alle emissies in de sector landgebruik, verandering in landgebruik en bosbouw (land use, land use change and forestry – LULUCF) worden gecompenseerd door een minstens even groot aantal verwijderingen in de periode 2021-2030. Dat noemt men de "no debit"-regel. Met koolstof-verwijderingen wordt het proces bedoeld waarbij bossen en land CO_2 uit de lucht halen.

De verordening werd herzien in 2023 waarbij hogere streefcijfers zijn bepaald en er netto méér koolstof verwijderd moet worden dan uitgestoten (Verordening (EU) 2023/839 van het Europees Parlement en de Raad van 19 april 2023 tot wijziging van Verordening (EU) 2018/841 wat betreft het toepassingsgebied, vereenvoudiging van de rapportage- en nalevingsvoorschriften, en vaststelling van de streefcijfers voor de lidstaten voor 2030, en van Verordening (EU) 2018/1999 wat betreft verbetering van monitoring, rapportage, het volgen van de vooruitgang en beoordeling)[1]. Deze herziening trad in werking op 11 mei 2023.

Voor elke lidstaat moeten er bindende streefcijfers voor meer netto verwijderingen van broeikasgassen in de LULUCF-sector worden vastgelegd in twee fasen:

- Fase 1 tot 2025: verplichting voor elke lidstaat om emissies en verwijderingen in evenwicht te brengen (zgn. “no debit”-regel).
- Fase 2 van 2026 tot 2030: nieuw streefcijfer op EU-niveau voor netto verwijderingen = 310 Mt – elke lidstaat moet hieraan bijdragen.

In het Vlaams Energie- en Klimaatplan besliste de Vlaamse Regering (12 mei 2023) om een LULUCF actieplan op te stellen. Vlaanderen stelt zich als doelstelling om in een Belgische context te voldoen aan de vereisten van de nieuwe Verordening, dus aan de no-debit rule voor de periode 2021-2025, en een bijdrage te leveren aan de 320 kt CO_2-eq bijkomende opslag tegen 2030 in België.

Het landgebruik wordt i.k.v. LULUCF in Vlaanderen opgedeeld in vijf categorieën: bos, wetland, grasland, akkerland en ruimtebeslag. Elke landgebruikscategorie heeft eigen kenmerken en een verschillend vermogen om koolstof op te slaan. Bodems onder wetland, bos en permanente graslanden hebben aanzienlijk meer capaciteit om koolstof vast te houden dan bodems onder akkerland en ruimtebeslag. Bossen slaan daarnaast niet enkel koolstof op in de bodem, maar ook in hun bomen (biomassa). Voor de cijfers met betrekking tot de koolstofopslag per landgebruik wordt verwezen naar de website van het departement Omgeving https://omgeving.vlaanderen.be/nl/klimaat-en-milieu/klimaat/land-use-land-use-change-and-forestry-lulucf

- Samen met veen en natte natuur vormen wetlands de grootste opslag van bodemkoolstof per hectare. Het is belangrijk om deze koolstofhotspots te behouden, te beschermen en uit te breiden door vernatting. Dat kan door grondwaterstanden te behouden of te verhogen via peilbeheer, of door het gecontroleerd wegnemen van drainerende grachten of ondergrondse drainages. Oppervlakteveen en ondergronds diepveen is ook rijk aan koolstof, en moeten daarom maximaal behouden en beschermd worden.
- Het behoud van bestaande bossen en aanplanten van nieuwe bossen draagt bij aan het beschermen en uitbreiden van koolstofvoorraden in bosbodems en in de bomen. Niet alleen in de bosbodems maar ook in het levend en dood hout en strooisel wordt koolstof opgeslagen.
- De gemiddelde bodemkoolstofvoorraad in grasland is minder dan in bos of wetlands (ca. 75 ton/ha). Een natte bodem kan sneller koolstof opslaan en blijvende graslanden houden veel koolstof vast. Vernatten van graslanden, een extensief beheer en het omzetten van akkerland naar grasland draagt bij tot een verhoogde koolstofopslag in de graslandbodems.
- Akkerland en ruimtebeslag slaan het minste koolstof op in de bodem (ca. 54 ton/ha).
- Er kunnen verscheidene maatregelen genomen worden om de koolstofopslag in graslanden te verhogen, zoals een extensief beheer, vernatting, en het behouden, beschermen en uitbreiden van bestaande graslanden.

2.3.1.5 Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) is op 10/12/2003 door de provincieraad vastgesteld. Op 18 februari 2004 keurde de Vlaamse regering het goed. Op 24 maart 2004 is het PRS Oost-Vlaanderen in werking gesteld. In 2012 volgde een partiële herziening met accenten op wonen en bedrijvigheid.

Het PRS richt zich naar het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en focust zich op de problemen van provinciaal belang.
In het PRS wordt gewerkt met 5 deelstructuren. Eén van de deelstructuren is de verkeers- en vervoersstructuur.

Het studiegebied GRUP ligt aan de rand van de deelruimte 'Oost-Vlaams kerngebied'. In dit gebied zijn de grootstedelijke functies gefragmenteerd aanwezig naast herkenbare historische verdichtingspunten, met daartussen nieuwe woonontwikkelingen, landbouwgronden en groengebieden. De samenhang is voornamelijk functioneel veeleer dan morfologisch, waarbij centrale functies op verschillende schaalniveaus werken en sterk versnipperd overkomen.

Drongen en Nevele werden geselecteerd als hoofddorp en Baarle, Landegem en Vosselare als woonkernen.De E40 is als autosnelweg een belangrijke internationale route, en samen met de spoorweg onderdeel van de infrastructuurbundel Oostende Gent.

Het PRS Oost Vlaanderen identificeert het bedrijventerrein 'Industriepark Drongen I' als onderdeel van het economisch kerngebied van Gent binnen de ruimtelijk economische structuur van de provincie.

2.3.2 Mobiliteit

2.3.2.1 Europese verordening trans-Europees vervoersnetwerk

Het vrije verkeer van goederen en personen in Europa leidt tot veel transportbewegingen over de gehele Unie. Om dit grensoverschrijdende verkeer mogelijk te maken, is het nodig dat transportverbindingen in Europa aan bepaalde eisen voldoen en geharmoniseerd zijn. Dit wordt nagestreefd door de Trans-Europese Transportnetwerken, oftewel TEN-T. De grondslag hiervoor is vastgelegd in artikel 170-172 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) en is uitgewerkt in **Verordening 2024/1679**, die de oude **Verordening 1315/2013** heeft opgevolgd. Trans-Europese Netwerken (TEN) zijn op elkaar aangesloten en met elkaar verbonden nationale netwerken, bijvoorbeeld snelwegen, spoorlijnen of energienetten. Decentrale overheden krijgen met TEN-T te maken wanneer deze zich bezighouden met infrastructurele projecten die door TEN-T gedekt worden, zoals spoorvervoer.

Het netwerk is ingedeeld in 3 niveau's , in functie van hun relatief belang, met elk een verschillende prioriteit:

- Uitgebreid netwerk (deadline 2050): Het uitgebreide netwerk omvat alle bestaande en geplande vervoersinfrastructuur van het trans-Europese vervoersnetwerk. Dit netwerk moet in 2050 voltooid zijn en aan alle gestelde vereisten voldoen. Verordening 2024/1679 legt objectieve criteria vast aan de hand waarvan een lucht-, zee- of binnenhaven onderdeel van dit netwerk wordt.
- Uitgebreid kernnetwerk (deadline 2040): tussenniveau tussen kern- en uitgebreid netwerk
- Kernnetwerk (deadline 2030): Het kernnetwerk is een onderdeel van het overkoepelende uitgebreide netwerk dat de strategisch belangrijkste knooppunten en verbindingen van het TEN-T omvat wat vervoersbehoeften betreft. Dit netwerk moet in 2030 afgerond zijn. Voor de infrastructuur die deel uitmaakt van het kernnetwerk gelden strengere eisen dan voor de andere netwerken. Het kernnetwerk is ingedeeld in negen kernnetwerkcorridors over de hele EU, die de belangrijkste transportroutes vormen. De E40 maakt onderdeel uit van de Noordzee – Rijn – Middelandse Zee corridor.

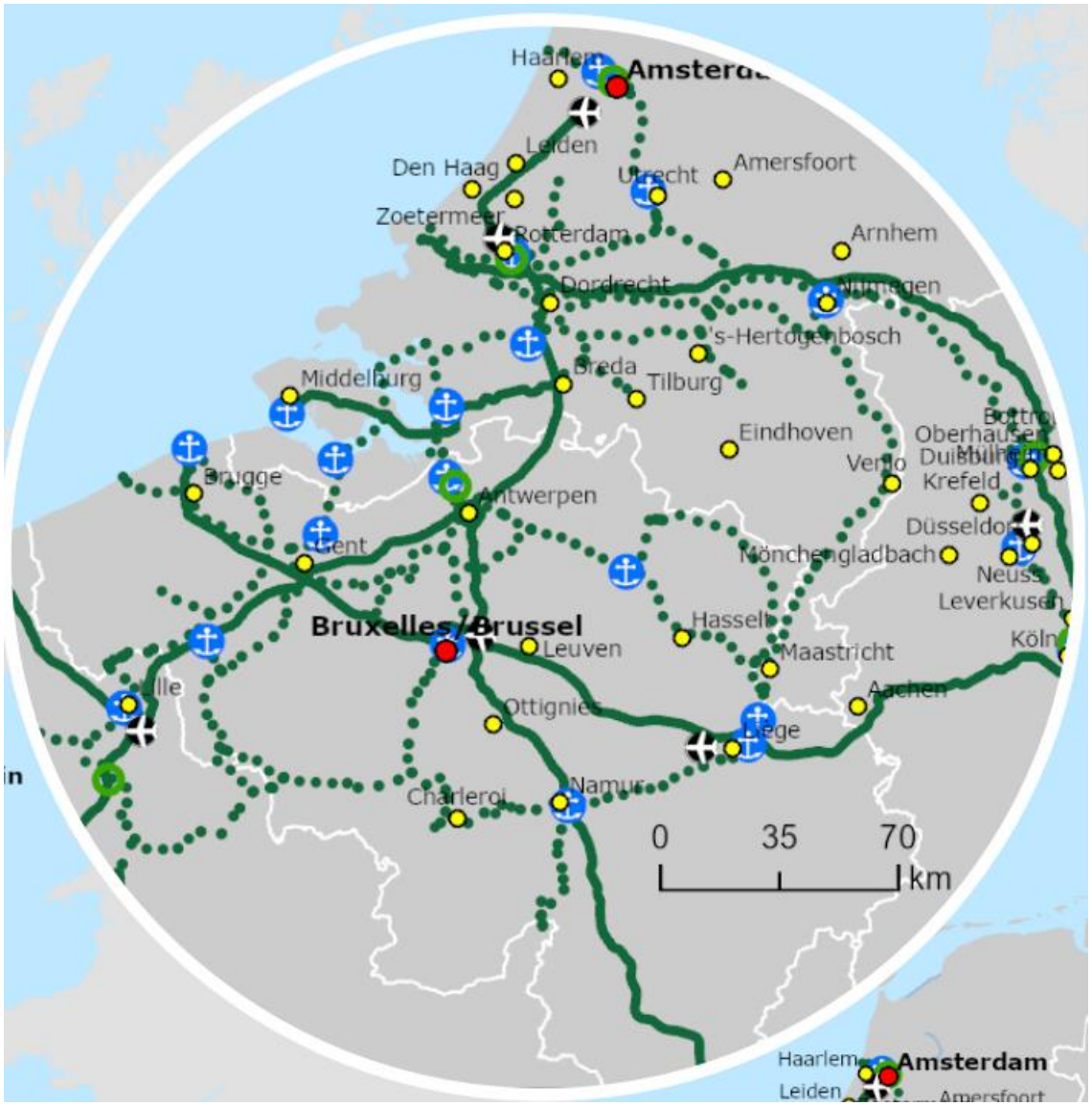
Het TEN-T richt zich ook op de verbinding van stedelijke knooppunten. De huidige stedelijke knooppunten zijn vastgelegd in bijlage II van Verordening 2024/1679 en zijn de belangrijkste vertrekpunten en bestemmingen van goederen en passagiers op het TEN-T. Om een stedelijk knooppunt te worden moet een stad mintsens 100,000 inwoners zijn of het belangrijkste knooppunt zijn van een NUTS-2 regio waar zich geen ander stedelijk knooppunt in bevindt. Lucht-, zee- of binnenhavens in andere steden kunnen echter evengoed onder het TEN-T vallen. Stedelijke knooppunten moeten op grond van de Verordening ook een **duurzaam stedelijk mobiliteitsplan** (SUMP) opstellen en jaarlijks data over stedelijke mobiliteit aan de Commissie

overhandigen. Op basis van de **Verordening betreffende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen** (AFIR) moet elk stedelijk knooppunt vóór 2026 laadmogelijkheden hebben voor zware elektrische voertuigen en waterstofvoertuigen.

Verordening 2024/1679 stelt een aantal prioriteiten voorop bij de ontwikkeling van het kernnetwerk. Volgende zaken zijn relevant voor het onderhavig project:

- de blootstelling van stedelijke gebieden en, in voorkomend geval, dichtbevolkte kwetsbare gebieden aan de negatieve effecten van doorgaand spoor- en wegvervoer te beperken
- het gebruik van infrastructuur te optimaliseren, met name door een efficiënt capaciteitsbeheer, verkeersbeheer en betere operationele prestaties;
- bij te dragen tot positieve effecten voor de gezondheid en het milieu door het gebruik van actieve mobiliteitsvormen te bevorderen via de ontwikkeling van passende fiets- en loopinfrastructuur
- de ontwikkeling van een veilig en beveiligd wegennet met voldoende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en veilige en beveiligde parkeerterreinen;
- de uitrol van ICT-systemen voor alle vervoerswijzen op het netwerk, in voorkomend geval, om een efficiënt gebruik van de infrastructuur te waarborgen en digitale informatie-uitwisseling mogelijk te maken

de uitrol van de nodige infrastructuur om naadloos verkeer van emissievrije en emissiearme voertuigen te waarborgen, alsook van vaartuigen en luchtvaartuigen die brandstoffen gebruiken die bijdragen tot emissievermindering in de vervoersector en een grotere energiezekerheid.



Figuur 2-2: Overzicht TEN-T Corridor Noordzee – Rijn – Middelandse zee, wegennet en waterwegennet

De E40 Oostende – Gent – Brussel – Liège – Köln is opgenomen in het kernnetwerk.

Wegen van het kernnetwerk moeten uiterlijk tegen 2030 voldoen aan onderstaande voorwaarden:

- de veiligheid van de infrastructuur voor wegvervoer wordt verzekerd, gemonitord en zo nodig verbeterd in overeenstemming met Richtlijn 2008/96/EG;
- bij het ontwerp, de aanleg, de verbetering of het onderhoud van wegen worden hoge kwaliteits- en veiligheidsnormen gehanteerd;
- bij het ontwerp, de aanleg, de verbetering of het onderhoud van wegen wordt een hoog niveau van milieubescherming gehanteerd, waar nodig aangevuld met maatregelen om geluidshinder te beperken en voor de opvang, behandeling en lozing van afvloeiend water;
- wegtunnels met een lengte van meer dan 500 m voldoen aan Richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad (52);
- de interoperabiliteit van tolheffingssystemen in voorkomend geval wordt gewaarborgd overeenkomstig Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad (53),

Uitvoeringsverordening (EU) 2020/204 van de Commissie (54) en Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/203 van de Commissie (55);

- tolgelden of gebruiksrechten in voorkomend geval worden geheven overeenkomstig Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad (56);
- alle intelligente vervoerssystemen op de infrastructuur voor wegvervoer in overeenstemming zijn met Richtlijn 2010/40/EU, en bij de uitrol daarvan de op grond daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen in acht worden genomen;
- op het wegennet infrastructuur voor alternatieve brandstoffen wordt uitgerold in overeenstemming met Verordening (EU) 2023/1804.
- de weg is speciaal ontworpen, aangelegd of aangepast voor verkeer met motorvoertuigen;
- er zijn rustplaatsen beschikbaar op onderlinge afstanden van maximaal 100 km, met voldoende veilige parkeerruimte en adequate voorzieningen, waaronder sanitair, die voldoen aan de behoeften van divers personeel;
- gemiddeld om de 300 km zijn er op het netwerk van een lidstaat systemen voor het wegen van rijdende voertuigen geïnstalleerd.

Voor het kernnet gelden bijkomend volgende voorschriften:

- de wegen zijn speciaal ontworpen, aangelegd of aangepast voor verkeer met motorvoertuigen
- de wegen beschikken, behalve op bepaalde plaatsen of tijdstippen, in beide rijrichtingen over rijstroken die van elkaar gescheiden zijn door een niet voor het verkeer bestemde strook, of op een andere wijze die een gelijkwaardig veiligheidsniveau garandeert;
- de wegen hebben geen gelijkvloerse kruisingen met andere wegen, spoorwegen, tramlijnen, fietspaden of voetpaden.
- langs de wegen van het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk, op onderlinge afstanden van maximum 60 km beschikt over rustplaatsen met voldoende, veilige parkeerruimte en adequate voorzieningen, waaronder sanitair, die voldoen aan de behoeften van divers personeel;

2.3.2.2 Mobiliteitsvisie Vlaanderen

Op 9 juli 2021 heeft de Vlaamse Regering de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 goedgekeurd.

De betekenis van mobiliteit wordt samengevat in één slagzin: ‘Met slim geregeld verkeer en vervoer naar duurzaam verbonden mensen en bedrijven’. Deze slagzin bevat 3 cruciale aspecten van de toekomstvisie op de mobiliteit in Vlaanderen. De Vlaamse overheid wil dat mobiliteit en onze ruimtelijke organisatie een maximale verbondenheid en bereikbaarheid garanderen op een duurzame en veilige manier, én op maat van alle mensen en bedrijven.

Voor **reizigers** wordt gezorgd voor laagdrempelige en duurzame mobiliteitsoplossingen binnen handbereik. Dat betekent dat iedereen op eigen maat op een heel toegankelijke manier gebruik kan maken van een veilig en gedifferentieerd aanbod van publieke en private mobiliteitsdiensten.

Voor **bedrijven** wordt ingezet op goederenvervoer op basis van competitieve en duurzame logistieke oplossingen. Bedrijven zijn via logistieke oplossingen veilig, vlot, duurzaam en kostenefficiënt geconnecteerd binnen Vlaanderen en met de economische polen in de rest van de wereld.

De doelstellingen voor 2050 zijn

- Geen zware verkeersslachtoffers meer
- Geen vervoersemissies meer
- Een vlotte en naadloze mobiliteit
- Verminderde materiaal-voetafdruk voor mobiliteit met 60%

- Om onze ambities voor een duurzame, veilige, vlotte en betrouwbare personenmobiliteit waar te maken, worden voor 2040 vier cruciale beleidsthema's naar voor geschoven, elk met bijhorende doelstellingen en beleidsprioriteiten. Knooppunten en netwerken
    - Robuust: het moet tegen een stootje kunnen (bv. slechte weersomstandigheden) of kunnen omgaan met veranderingen (bv. meer of minder verkeer of andere vervoermiddelen)
    - Toekomstbestendig: het moet om kunnen met toekomstige ontwikkelingen (bv. zelfrijdende, elektrische wagens)
    - Volledig: er zijn geen bottlenecks, ontbrekende schakels of onveilige situaties
    - Naadloze aangesloten: het stimuleert een gevarieerd gebruik van de verschillende modi
    - Verleidelijk: het is toegankelijk, veilig en nodigt uit tot het gebruik ervan
- Datastrategie en digitalisering
    - Het blijft veilig. Veiligheid, vertrouwen en privacy zijn cruciaal bij data-uitwisseling.
    - Niemand wordt uitgesloten. Iedereen kan gebundelde (anonieme) data opvragen en gebruiken.
    - Naadloze dienstverlening betekent maximale koppeling tussen alle aanbieders, beheerders en gebruikers.
    - Het vraagt om samenwerking. Producten, systemen of organisaties kunnen pas zonder beperkingen onderling samenwerken, over de grenzen heen, als er Europese standaarden en procedures zijn voor data-uitwisseling.
- Aanbodzijde
    - Kwaliteitsvolle opties: mensen kunnen relevante vervoersopties kiezen op basis van betaalbaarheid, betrouwbaarheid, vlotheid, milieu- en klimaatvriendelijkheid, …
    - Open markt: geen drempels zodat publieke en private initiatieven voor personenmobiliteit op een veilige en (kosten)efficiënte manier ingezet kunnen worden
    - Gelijk speelveld: de prijszetting van verschillende vervoersmogelijkheden houdt rekening met de maatschappelijke kosten en baten
    - Duurzame groei: vergroening van de mobiliteit als voorwaarde voor de groei van de vervoerssector
- Vraaggedrag
    - Bewust: belang en nut van verplaatsingen inschatten
    - Bekend: kennen en afwegen van verschillende digitale opties en vervoersopties
    - Logisch: inzien van de maatschappelijke effecten van het gedrag
    - Aangemoedigd: fiscale stimulansen en fiscale en juridische kaders

2.3.2.3 Wegencategorisering Vlaams niveau

De wegencategorisering werd vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). Hierin werd een onderscheid gemaakt in 4 niveau's:

- Hoofdweg verbinden op Europees niveau
- Primaire weg verbinden (I) of verzamelen (II) op Vlaams niveau
- Secundarie weg verbinden of verzamelen op lokaal en bovenlokaal niveau
- Lokale wegen toegang geven

De wegen op primair en secundair niveau werden geselecteerd in het RSV. De hoofdwegen worden geselecteerd op Europees niveau, de lokale wegen op gemeenteniveau. Onderstaande figuur toont de selectie van het hoger wegennet.

Voor de nieuwe wegencategorisering worden basisprincipes opgesteld met betrekking tot de inrichting van de wegen. Eind 2020 werd een visiedocument opgemaakt voor de inrichting van het robuust wegennet met betrekking tot de Europese Hoofdwegen (EHW) en de Vlaamse Hoofdwegen (VHW). Dit visiedocument kwam tot stand met de inbreng van het departement Mobiliteit en Openbare Werken, De Lijn, De Werkvennootschap en het departement Omgeving.

Oude wegencategorisering

Wegcategorie	Netwerkstructuur
Hoofdwegen	Boomstructuur
Primaire wegen type I	
Primaire wegen type II	
Secundaire wegen type I	
Secundaire wegen type II	
Secundaire wegen type III	
Lokale wegen type I	
Lokale wegen type II	
Lokale wegen type III	

Nieuwe wegencategorisering

Netwerkniveau	Wegcategorie	Netwerkstructuur	Mazen
Hoofdwegennet	Europese hoofdwegen (EHW)	Rasterstructuur EHW	Europese mazen
	Vlaamse hoofdwegen (VHW)	Rasterstructuur VHW	Vlaamse mazen
Dragend netwerk	Regionale wegen (RW)	Rasterstructuur RW	Regionale mazen
	Interlokale wegen (IW)	Rasterstructuur IW	Interlokale mazen
Lokaal wegennet	Ontsluitingswegen (OW)	Boomstructuren OW + EW	
	Erftoegangswegen (EW)		

Europese hoofdwegen

Basisprincipes	Ambities
■ Europese hoofdwegen worden ingericht als een autosnelweg met gescheiden rijrichtingen en met een pechstrook en pechhavens. ■ Europese hoofdwegen zijn ontworpen voor gemotoriseerd verkeer. ■ Het aantal aansluitingen op Europese hoofdwegen blijft beperkt. ■ Kruispunten op Europese hoofdwegen zijn uitsluitend ongelijkvloers. ■ De ontwerpsnelheid op hoofdbanen van Europese Hoofdwegen bedraagt 120 km/uur. ■ Langs Europese hoofdwegen wordt een bouwvrije strook voorzien.	■ Europese hoofdwegen worden ontworpen rekening houdend met de kwaliteit van de omgeving. ■ Er is een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer op Europese hoofdwegen. ■ De filekans op Europese hoofdwegen is beperkt.

Vlaamse hoofdwegen

Basisprincipes	Ambities
■ Vlaamse hoofdwegen worden ingericht als een weg met gescheiden rijrichtingen zonder toegang tot aanpalende eigendommen en met een passeermogelijkheid bij calamiteiten. ■ Vlaamse hoofdwegen zijn ontworpen voor gemotoriseerd verkeer. ■ Het aantal aansluitingen op Vlaamse hoofdwegen blijft beperkt. ■ Kruispunten op Vlaamse hoofdwegen zijn ongelijkvloers, verkeerslichtengeregeld of ontworpen als een rotonde. ■ De ontwerpsnelheid op hoofdbanen van Vlaamse hoofdwegen bedraagt 90 km/uur. ■ Langs Vlaamse hoofdwegen wordt een bouwvrije strook voorzien.	■ Vlaamse hoofdwegen worden ontworpen rekening houdend met de kwaliteit van de omgeving. ■ Er is een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer op Vlaamse hoofdwegen. ■ De filekans op Vlaamse hoofdwegen is beperkt.
Er kan eventueel ook gekozen worden om een Vlaamse hoofdweg in te richten als een Europese hoofdweg.	

Figuur: nieuwe wegcategorisering (bron: https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/toekomstgerichte-vervoersnetwerken/wegennetwerk) en inrichtingsprincipes voor de Europese (EHW) en Vlaamse hoofdwegen (VHW) - uit Mobiliteitsbrief 213 - Wegencategorisering (november 2020)

Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden, meer samenhangend en met eenvoudige benamingen.

Voor de nieuwe wegencategorisering worden basisprincipes opgesteld met betrekking tot de inrichting van de wegen.

In het ontwerp van verzameldecreet van 6 maart 2020 wordt deze nieuwe wegcategorisering verder vorm gegeven. De bestaande wegencategorisering die voorheen was opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal worden vervangen door de nieuwe. Momenteel is het nieuwe plan echter nog niet definitief vastgesteld en blijft het RSV (zie boven) dus gelden.

Alle huidige wegcategorieën zullen verdwijnen. Ze worden vervangen door 6 nieuwe categorieën die worden onderverdeeld in 3 hiërarchische lagen:

- het hoofdwegennet
    - Europese hoofdwegen

    - Vlaamse hoofdwegen
- het dragende netwerk
    - regionale wegen
    - interlokale wegen
- het lokale wegennet
    - lokale ontsluitingswegen
    - lokale erftoegangswegen

In de nieuwe wegencategorisering wordt er afgestapt van de boomstructuur uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en gewerkt met een netwerk van rasters voor het hoofdwegennet en het dragend netwerk. Voor het lokale wegennet wordt de boomstructuur behouden omdat gebleken is dat die op lokaal niveau zijn meerwaarde heeft bij het terugdringen van sluipverkeer.

Vrijdag 15 juli 2022 keurde de Vlaamse Regering de ontwerpselectie van het hoofdwegennet goed.

- Hierin is de “E40 Jabbeke – Groot-Bijgaarden” geselecteerd als een Europese hoofdweg. De E40 is hierdoor drager van internationaal verkeer en verbinden de internationale knooppunten met het buitenland. De Europese hoofdwegen behoren tot het Europese TEN-T-netwerk, vermeld in artikel 2 van de verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU.
- De N466 is niet opgenomen bij de ontwerpselectie van het hoofdwegennet.

De vervoerregioraden hebben volgens het “Decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid” een voorstel geformuleerd over de selectie van het dragend wegennetwerk. Dit dragend wegennet bestaat uit:

- Regionale wegen, die verbindingen vormen tussen gemeenten onderling en het hoofdwegennet enerzijds en tussen het hoofdwegennet en de regionale logistieke knopen anderzijds.
- Interlokale wegen, die verbindingen vormen tussen niet-aanpalende gemeenten. Ze ontsluiten belangrijke recreatieve en economische attractiepolen. Dit zijn attractiepolen op regionaal niveau.

Het Regionaal Mobiliteitsplan 2030-2050 voor de vervoerregio Gent werd op 21 december 2023 definitief vastgesteld door de Vervoerregioraad en op 23 december 2023 officieel goedgekeurd door de Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

2.3.2.4 Regionaal mobiliteitsplan Gent

Volgens het Decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid gebeurt de afstemming van het mobiliteitsbeleid in relatie tot basisbereikbaarheid voor alle betrokken actoren op Vlaams en lokaal niveau maximaal op het niveau van de Vervoersregio (VVR). Dat neemt niet weg dat het voor een gemeente of groep van gemeenten belangrijk kan zijn om voor een aantal lokale uitdagingen op het grondgebied van de gemeente of in het grensgebied van buurgemeenten een antwoord te bieden via een planmatige aanpak.

Het regionaal mobiliteitsplan (RMP) legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio en dat voor alle vervoersmodi. De opmaak van het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Gent is een proces in drie fasen. Het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio van Gent trad in werking op 9 februari 2024. In het mobiliteitsplan wordt gestreefd naar:

- Bereikbaarheid
- Klimaatgezondheid
- Attractiviteit
- Gezondheid en veiligheid
- Inclusiviteit
- Innovatie en welvarendheid
- Partnerschap

De operationele doelstellingen omvatten:

- Een modal shift voor personenvervoer naar 40% autogebruik tegen 2040 (vandaag 60%)
- Een modalshift voor personenvervoer naar 70% wegvervoer tegen 2030 (74% vandaag)
- Evolutie naar 0 verkeersdoden (vandaag 35 doden per jaar)

Om deze doelstellingen te bereiken wordt gewerkt volgens 4 leidende principes:

- Werken aan het mobiliteitsaanbod
- Werken aan het gedrag van mensen
- Werken aan de ruimte

De vervoerregioraden hebben volgens het "Decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid" een voorstel geformuleerd over de selectie van het dragend wegennetwerk. Dit dragend wegennet bestaat uit:

- Regionale wegen, die verbindingen vormen tussen gemeenten onderling en het hoofdwegennet enerzijds en tussen het hoofdwegennet en de regionale logistieke knopen anderzijds.
- Interlokale wegen, die verbindingen vormen tussen niet-aanpalende gemeenten. Ze ontsluiten belangrijke recreatieve en economische attractiepolen. Dit zijn attractiepolen op regionaal niveau.

Het Regionaal Mobiliteitsplan 2030-2050 voor de vervoerregio Gent werd op 21 december 2023 definitief vastgesteld door de Vervoerregioraad en op 23 december 2023 officieel goedgekeurd door de Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

De categorisering van de netwerken wordt beschreven onder de beschrijving van de bestaande feitelijke toestand (mobiliteit).

2.3.2.5 Mobiliteitsplan Gent

Het mobiliteitsplan van de stad Gent kreeg een gunstig advies op de regionale mobiliteitscommissie (RMC) van 20/7/2015. Dit is de voorloper van de huidige Projectstuurgroep (PSG). Dit gemeentelijke beleidsplan is relevant voor dit studiegebied GRUPstudiegebied GRUP op verschillende punten, in het bijzonder:

- Binnen de visie wordt gestreefd naar het "versterken van stappen, trappen en openbaar vervoer", waarbij doorgedreven investeringen en een voelbare kwaliteitssprong in de infrastructuur voor voetgangers en fietsers, hun aandeel in de model split sterk vergroten.
- De krachtlijn "Gent versterkt haar fietsinfrastructuur" beoogt, via nieuwe (randstedelijke) ontwikkelingen en kunstwerken, de focus te verruimen tot een stadsregionaal netwerk dat de fietsverbindingen met de buurgemeenten valoriseert.
    - De ambitie is om verder te gaan dan de bestaande fietsersstromen te gaan faciliteren, maar om het fietsen als een primair, concurrentieel stadsregionaal vervoerssysteem en daarvoor de juiste randvoorwaarden te gaan creëren:

Verkeersveilige fietsroutes: in de mate van het mogelijke worden zo veel mogelijk fietsroutes conflictvrij aangelegd los van het gemotoriseerde verkeer.
- De belangrijkste bestemmingen voor fietsers moeten via deze routes bereikbaar zijn, waaronder de verschillende deelkernen en woonwijken
- De fietsroutes moeten zo direct mogelijk zijn: ze moeten de kortst mogelijke afstand aanbieden aan de fietser (vooral uitgedrukt in snelheid en reistijd).
- De omgeving van fietsroutes moet voldoende aantrekkelijk zijn: hierbij spelen oriëntatie, leesbaarheid, groenaanleg en aangepaste verlichting een grote rol
- Comforteisen moeten veel aandacht krijgen

- Snelheidsregimes:

  Nauw samenhangende met de vooropgestelde wegencategorisering en met de afbakening van verblijfsgebieden, werden er ook gewenste snelheidsregimes bepaald.

- Vrachtroutenetwerk

  Er wordt voortgebouwd op de principes en de methodiek van het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio van Gent rond het vrachtroutenetwerk, met een doorvertaling naar de Gentse realiteiten. Hierbij werd een visie op de gewenste routering van vrachtverkeer opgemaakt op korte en lange termijn.

In het kader van het aspect zwaar vervoer zijn volgende (relevante) doelstellingen van belang:
- Verhogen verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid;
- Opvangen van het vrachtverkeer in relatie met de haven, de huidige en toekomstige bedrijvenzones op de hoofdstructuur, om de tussenliggende gebieden en de kernstad niet te belasten.

Voor het vastleggen van deze routes zijn volgende visie en randvoorwaarden opgesteld. De meeste relevante voor dit plan zijn:
- Doorgaand vrachtverkeer (transitverkeer) dient gebruik te maken van het hoofdvrachtroutenetwerk;
- Voor de geselecteerde vrachtroutes is veiligheid voor de overige modi een cruciaal aandachtspunt (veilige fietspaden, oversteekvoorzieningen…).

2.3.2.6 Het strategisch netplan voor de dienstenzones langs de autosnelwegen

Het strategisch netplan voor dienstenzones langs de autosnelwegen is goedgekeurd in 2018 en heeft als doel om een nieuw streefbeeld te creëren op niveau van het netplan (onder andere analyse van de verschillende types dienstenzones en lokalisatie van deze types langs het snelwegennetwerk), alsook op niveau van de dienstenzones (wat mag men verwachten van een bepaald type dienstenzone). Hiervoor heeft men de autosnelwegen in Vlaanderen opgedeeld in 8 corridors waarbij de onderlinge samenhang tussen de verschillende dienstenzones op basis van vijf basisprincipes (basisuitrusting, gebruikerstypes, capaciteit, tussenafstanden en aangeboden diensten) werd bepaald.

De dienstenzones te Drongen zijn op de corridor van E40 geleggen.

Op de E40 liggen de dienstenzones met ongelijke tussenafstanden van elkaar: Jabbeke-Drongen en Wetteren-Groot Bijgaarden zijn lange trajecten (30 à 40km), terwijl Hoegaarden-Walshoutem en Westkerke- Jabbeke slechts 10 km bedragen.

Omdat de dienstenzones te Drongen in een waardevol landschap zijn gelegen (omliggend het VEN-gebied 'De Vallei van de Benedenleie' en het beschermd landschap 'de Leiemeersen'), zijn deze dienstenzones van het type D. Dit betekent dat dit een site is met beperkte voorzieningen (rusten, sanitair, parkeren, picknickvoorzieningen, tanken, shop, eten & drinken). Gelet op de bewaakte vrachtwagenparking te Wetteren, zullen de parkings te Drongen zowel voor wagens als voor vrachtwagens beperkt worden tot het kort parkeren. De omgeving leent zich tot een waardevolle landschappelijke (her)inrichting die prioriteit geeft aan de rustfunctie voor de reizigers per personenwagen of autobus.

2.3.3 Ruimtelijke beleidsplannen – structuurplannen lokaal niveau

2.3.3.1 Ruimte voor Gent – Structuurvisie 2030

Ruimte voor Gent - Structuurvisie 2030 (2018) bouwt verder op de beleidslijnen uit het Ruimtelijk Structuurplan Gent (RSG) uit 2003 en omvat de ambities voor het ruimtelijk beleid van de stad tot 2030 én daarna. Het document biedt een leidraad voor de ruimtelijke keuzen in het betrokken gebied, en dit in functie van een duurzame ruimtelijke ontwikkeling op lange termijn (2030) mét doorkijk naar een klimaatneutrale stad tegen 2050.

Met het beleidsdocument wil de stad Gent een antwoord bieden op de specifieke uitdagingen die zich stellen op vlak van participatie (burgeruitdaging), leefkwaliteit, klimaat, demografie, mobiliteit en economie. Het samenspel van deze uitdagingen is ook in onderhavig projectgebied terug te vinden. De visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling is gericht op de hoofddoelstelling van een leefbare stad en een warme samenleving. Elk ruimtelijk project vertrekt vanuit de basisgedachte dat het moet bijdragen aan de leefkwaliteit en een warme samenleving. De ruimtelijke eigenheid, de functionaliteit en de beeldkwaliteit van de Gentse ruimte (landschappen, stedelijke structuren, open en publieke ruimten en gebouwen) zijn belangrijke criteria bij elke ruimtelijke ontwikkeling. Behoedzame stadsontwikkeling respecteert de gelaagdheid en plek en het collectief geheugen, het ondersteunt de sociale dimensie van het wonen en leven in de stad en het vangt duurzame groei op binnen zijn contour (ruimteneutraal).

Verweving en diversiteit staan hierbij centraal, naast een selectieve maar hoogwaardige bereikbaarheid.

Vanuit deze visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling formuleert Ruimte voor Gent zes evenwaardige ruimtelijke concepten:

- Water, topografie en bodem vormen de basis voor de groeiende stad;
- Groen-blauwe dooradering levert zuurstof in en rond de stad;
- Een netwerk van voet- en fietspaden en verbindingen voor het openbaar vervoer garandeert selectieve bereikbaarheid;
- Verdichten op een slimme manier in de nabijheid van voorzieningen, knooppunten in het mobiliteitsnetwerk en water en groen;
- Verweven werk, ondernemerschap en innovatie in de stedelijke ruimte;
- Inzetten op sturende energienetwerken op maat en schaal van de plek.

De gewenste ruimtelijke hoofdstructuur bundelt zowel de zes ruimtelijke concepten als de ruimtelijke netwerken en accentueert de samenhang ervan. Voor die samenhang zijn enkele grote ruimtelijke structuren in het Gentse bepalend.

Drongen ligt niet in het grootstedelijke gebied waardoor het buitengebiedbeleid van toepassing blijft. De open ruimtefuncties zoals natuur, land- en tuinbouw, recreatie en lokale nederzettingspatronen

worden er maximaal gerespecteerd en op een laagdynamische en evenwichtige wijze ontwikkeld. De verstedelijking, versnippering in linten, gehuchten en verspreide bebouwing wordt tegengegaan.

Drongen en Baarle zijn aangeduid als wijkknooppunten, waar voorzieningen gebundeld worden en een kleinschaliger verdichting en verweving mogelijk is. De woonuitbreidingsgebieden Baarledorp en Noordhout worden beperkt aangesneden.

Elders in het weefsel in het buitengebied wordt maximaal uitgegaan van vrijwaring van het open landschap. We vernieuwen enkel met een lage dynamiek in het bestaande weefsel, maar breiden niet uit.

De **E40** heeft een verdeelfunctie op grensoverschrijdend, grootstedelijk niveau. Bovenlokale voorzieningen en economische activiteitenplekken takken aan op de grootstedelijke ring R4, de E40 en de E17. Ruimte voor Gent stelt dat de hoofdwegeninfrastructuur, waartoe de E40 behoort, om optimalisatie vraagt. Het internationale verkeer vlot laten verlopen zonder daarbij de stedelijke ruimte aan te tasten en te doorsnijden, moet hiervoor een uitgangspunt vormen. Vanuit de algemene ambities en doelstellingen binnen Ruimte voor Gent is het immers ondenkbaar woonwijken en woonkernen, waaronder Baarle, nog langer te laten kreunen onder de lasten van het internationale verkeer. Ruimte voor Gent wil voor alle hoofdwegen die doorheen woonkernen snijden, onderzoeken hoe de leefbaarheid van die woongebieden kan verhogen. Dit vraagt enerzijds maatregelen op korte termijn (bijvoorbeeld geluids- en groenschermen, snelheidsverlaging en het nog meer inzetten op alternatieve bereikbaarheid). Daarnaast wil Ruimte voor Gent ook de alternatieve oplossingen onderzoeken die op langere termijn moeten gerealiseerd worden. Ruimte voor Gent eist wel de enorme ruimte die deze internationale infrastructuur inneemt terug om de stedelijke ruimte te herstellen. Maar hoe dat precies moet gebeuren, daarvoor is bijkomend onderzoek nodig.

De E40- brug over de Leie is aangeduid als een locatie voor te behouden doorzichten op het openruimtelandschap.

De Drongensesteenweg is geselecteerd als één van de 3 primaire invalswegen als verbinding tussen de grootstedelijke ring R4 en de stadsboulevard R40. Hoewel deze invalswegen een belangrijke taak van doorstroming van het gemotoriseerd verkeer op zich nemen, vereisen ze door hun stedelijk karakter ook een sterke ruimtelijke expressie. Deze assen verdienen allemaal een sterke lineaire vergroening, waardoor ze ook landschappelijke groene assen worden richting R40.

Door de ligging aan de E40 is het regionaal bedrijventerrein Drongen I aangeduid als een economische zone met (overwegend) monofunctionaliteit. De economische zones worden gebufferd tegenover kwetsbare functies en ze zijn goed ontsluitbaar voor vrachtverkeer vanaf het hoger wegennet.

Figuur 2-2: kaart: gewenste ruimtelijke structuur – structuurvisie 2030 Gent

2.3.3.1 Synthesenota wijkstructuurschets Baarle

In opdracht van de Stad Gent maakte het Bureau voor Architectuur & Planning (Marc Martens en Jan Schreurs – ruimteplanners) een structuurschets voor Baarle op. Dit gebeurde samen met de bewoners van Baarle tijdens verschillende workshops. Op basis van het eindrapport van de externe opdrachthouders en de commentaren, besprekingen en reflecties van de vele actoren maakte de Stad Gent een synthesedocument op. Dat synthesedocument formuleert een toekomstvisie op de ontwikkeling van Baarle. Deze synthesenota werd op 9 december 2021 goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen. De toekomstvisie uit de synthesenota wordt gehanteerd als afwegings- en beoordelingskader voor lopende en toekomstige projecten in Baarle.

De toekomstvisie beschrijft Baarle als een:

- **autodorp**: het dorp blijft bereikbaar met de auto
    - De N466 snijdt vandaag door het dorp: om dit te verzachten is daar een gekende oplossing voor: een ‘doortocht’, die door zijn aanleg de auto dwingt

tot een respectvolle passage. Er wordt gestreefd naar 50% ruimte voor verblijfsfuncties en zacht verkeer in het hart van het dorp.
    - Aangepaste mobiliteitsmaatregelen om sluipverkeer te ontraden of te weren uit de woonijken ten zuiden van de E40 zijn noodzakelijk.
    - Het snelle autoverkeer in de woonwijken ten noorden van de E40 wordt afgeremd.
    - De ontsluiting van het bedrijventerrein naar de E40 loopt best ten noorden van de snelweg om de dorpskern met zijn voorzieningen te ontzien.
- **Fietsdorp**: bewoners kunnen vanuit iedere woonwijk veilig met de fiets naar het dorpshart en naar de voorzieningen in de omgeving.
    - Veilige fietspaden op de N466 zijn onontbeerlijk.
    - Enkel lokaal autoverkeer in de woonwijken ten zuiden van de E40.
    - In de linten ten noorden van de E40 zijn beschermende maatregelen zoals afzonderlijke fietspaden onvermijdelijk.
    - Bijkomende verbindingen kunnen het fietscomfort verhogen.
    - Fietsers kunnen op regelmatige afstanden de snelweg oversteken.
    - Op publieke plaatsen zijn voldoende fietsstallingen beschikbaar.
    - Degelijk openbaar vervoer is noodzakelijk.
- **Groen dorp**: er is nood aan publiek groen
    - Er wordt aangedrongen op een forse groenaanplanting langs de E40 overal waar het kan.
    - We zorgen voor groenaanplantingen in het dorpshart en publieke groene speelplekken in de wijken.
    - We gaan voor een groot speel- en/of plukveld in de open kouter aan de Gaverlandstraat.
    - We zorgen voor groenbuffers rond het bedrijventerrein die ook door personeel of bewoners gebruikt kunnen worden.
    - Bij verdichting zoeken we naar een maatschappelijke meerwaarde zoals open ruimtefuncties voor het dorp.
- **Bedrijvig dorp**: bedrijvigheid brengt leven in het dorp
    - Vrachtwagens en bestelwagens worden uit het dorpshart geweerd door een noordelijke autonome en aparte bedrijvenweg.
    - We nemen maatregelen om sluipverkeer uit de woonwijken weg te halen.
    - We bouwen langparkeren af.
    - De opwaardering van eht dorpshart met het inrichten van een doorocht en het voorzien van kortparkeren is een belangrijke stap ter ondersteuning van kleinhandel.
    - Volkstuinen en lokale initatieven gekoppeld aan groen vormen een schakel met de grootschalige agrarische activiteit.
- **Zorgzaam dorp**: er liggen meerdere kansen voor gemeenschapsvorming en het versterken van ‘sociaal kapitaal’.
    - Vandaag participeren veel Baarlenaren in het beheer van de Keuzemeersen.
    - De Sint-Martinuskerk zou ingezet kunnen worden als gemeenschapsruimte.
- **Inclusief dorp**: het is geen optie om te verdichten op stedelijke schaal
    - Verdichting gebeurt op maat van het dorp. Groete verdichting kan enkel als er een maatschappelijke meerwaarde aan verbonden is.
    - Voor dit soort projecten, zoals de invulling van het resterende woonuitbreidingsgebied, is een zorgvuldige en gedetailleerde stedenbouwkundige studie nodig.

2.3.4 Andere relevante beleidsplannen – Intergewestelijk en Vlaams niveau

2.3.4.1 Nationaal energie- en klimaatplan

De beleidslijnen en maatregelen die erop gericht zijn de uitstoot van broeikasgassen die afkomstig zijn van de vervoersmiddelen te verminderen zijn opgebouwd rond de volgende 3 assen:

- 1. De vraag naar mobiliteit verminderen, vooral via ruimtelijke ordening (verkleinen van de afstanden tussen de woongebieden, de diensten en de recreatie) en gedrags- en culturele veranderingen;
- 2. Sturen van de mobiliteitsontwikkeling. Dit gebeurt door het uitbouwen/investeren in een multimodaal mobiliteitssysteem, waardoor de modal shift wordt bevorderd door het versterken en verbeteren van het openbaar vervoeraanbod en door het aanmoedigen van het gebruik van de zachte mobiliteit (wandelen, fiets);
- 3. Voor het deel van het transport dat via de weg blijft verlopen, streven naar het geleidelijk koolstof vrij maken van het wegtransport via koolstofarme/koolstofvrije technologieën.

Elke overheid behartigt de materies binnen haar bevoegdheid. Evenwel is op een aantal thema's afstemming en samenwerking noodzakelijk. Er wordt een interfederaal mobiliteitsamenwerkingsakkoord afgesloten tegen 1/1/2021 op basis van overleg tussen de federale staat en de gewesten over specifieke onderwerpen (bvb. openbaar vervoer, transportfiscaliteit,…) waarover een interfederaal akkoord noodzakelijk is ten einde bepaalde maatregelen zoals opgenomen in dit plan te realiseren.
Er kan een samenwerkingsakkoord worden afgesloten over de jaarlijkse verkeersbelasting/belasting inverkeerstelling voor wat betreft de belastingplichtige die een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vzw met leasingactiviteiten is.

2.3.4.2 Vlaams Luchtbeleidsplan 2030

In oktober 2019 keurde de Vlaamse Regering het luchtbeleidsplan 2030 goed. Dit plan bevat maatregelen om de luchtverontreiniging in Vlaanderen aan te pakken en zo de impact van luchtverontreiniging op onze gezondheid en het leefmilieu verder te verminderen.

Het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030 bevat doelstellingen op korte, middellange (2030) en lange (2050) termijn én een uitgebreid pakket maatregelen om de luchtverontreiniging in Vlaanderen aan te pakken en zo de impact van luchtverontreiniging op onze gezondheid en het leefmilieu verder te verminderen. Om de twee jaar maakt de VMM een stand van zaken op.

Voor mobiliteit en verkeer werden volgende relevante doelstellingen naar voor geschoven:

- Doelstelling 1: Het aantal kilometer over de weg daalt
- Doelstelling 2: Er wordt een vergroening van het wagenpark gerealiseerd en stadscentra zijn emissiearm
- Doelstelling 3: De huidige verschillen tussen de beoogde en reële milieuprestaties van wagens werken we zo snel mogelijk weg
- Scheepvaart: Emissies van de zeevaartsector kunnen door het gebruik van schonere motoren en het stimuleren van alternatieve brandstoffen en walstroom worden gereduceerd.

Om deze doelstellingen te halen worden er voortgangsrapporten gepubliceerd. De meest recente uitgave is het voortgangsrapport van 04-10-2023.

2.3.5 Relevante bestemmingsplannen en RUP's

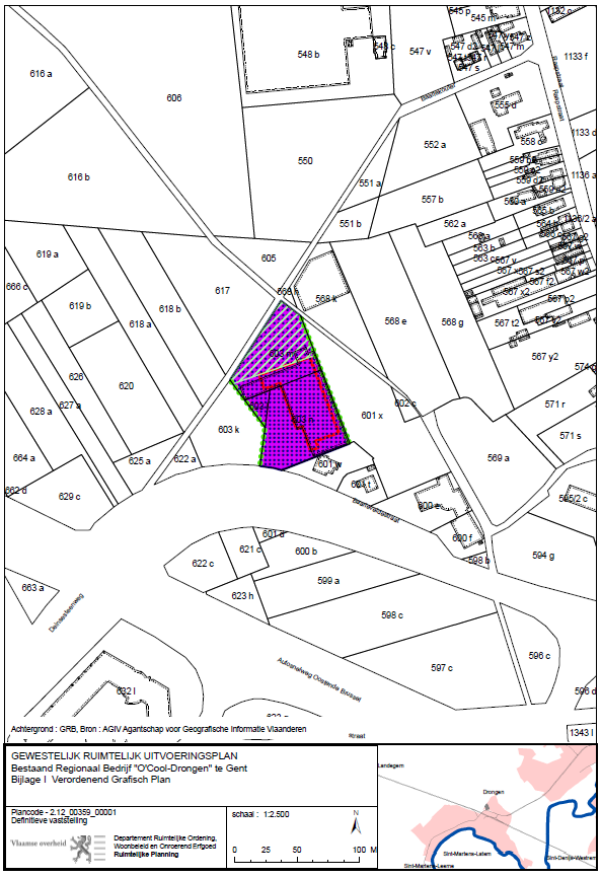
Een overzicht van de geldende bestemmingsplannen en RUP's is terug te vinden in de tabel juridische toestand.

Hieronder wordt kort ingegaan op bestemmingsplannen die in de omgeving liggen of interfereren met voorliggend planinitiatief.

2.3.5.1 GRUP 'Bestaand regionaal bedrijventerrein O'Cool-Drongen te Gent'

Dit GRUP werd op 07/12/2012 door de Vlaamse Regering goedgekeurd. In dit GRUP is de bestendiging voorzien van de bestaande bedrijfssite van O'Cool op een schaal die aanvaardbaar is in een landschappelijk en visueel open gebied. De bedrijfslocatie situeert zich in het begin van de Baarleveldestraat, een straat die noordelijk evenwijdig loopt met de hoofdweg E 40-A10 en aansluit vlak bij het op- en afrittencomplex (afrit nr. 13) van Drongen. De bedrijfslocatie is gelegen na het kruispunt met de Deinsesteenweg (Baarlebrug), in de driehoek gevormd door de Baarleveldestraat, en de onverharde landbouwwegen Baarlekouter en Vierlindendreef. Hierbij werd eveneens een gebiedsgerichte landschappelijke inpassing opgelegd. De aanleiding voor dit GRUP was de afgifte van een gedeeltelijk positief planologisch attest in 2009.

Intussen werd deze site door O'Cool verlaten en wordt dit terrein niet meer voor industriële activiteiten gebruikt.



Figuur 2-3: Grafisch plan: GRUP 'Bestaand regionaal bedrijventerrein O'Cool-Drongen te Gent'

2.3.5.2 RUP Groen

Het gemeentelijk 'Thematisch RUP Groen' is van kracht sinds 6 december 2021 en beschermt 257 hectare bestaande groengebieden en maakt de ontwikkeling van 113 hectare nieuwe natuur- en bosgebieden mogelijk. Daarnaast werd het deelgebied 700 – Drongen Assels vernietigd met Arrest nr. 258.086 door de Raad van State en werd hernomen. De herneming van dit deelgebied trad in werking op 2 juli 2024.

Het plangebied bestaat uit ruimtelijk van elkaar gescheiden deelgebieden, die verspreid zijn over het volledige grondgebied van de stad.

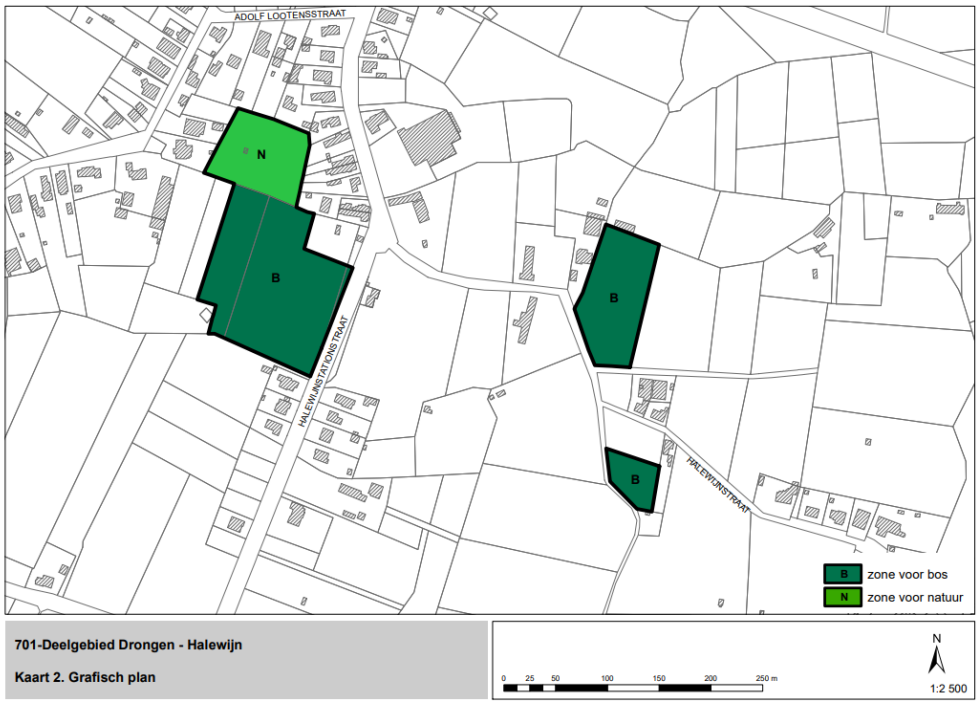
Volgende deelgebieden van dit RUP Groen liggen binnen de ruimere omgeving van het complex E40-N466:

1. Deelgebied (701) Drongen – Halewijn
2. Deelgebied (708) Drongen – Kloosterstraat
3. Deelgebied (707) Drongen – woonuitbreidingsgebied Noordhout
4. Deelgebied (703) Drongen – Noordhout
5. Deelgebied (702) Drongen – Keuzemeersen
6. Deelgebied (602) Sint-Denijs-Westrem - Afsnee – Leieoever

<u>Deelgebied Drongen – Halewijn:</u>

Het deelgebied Halewijn bestaat uit drie afzonderlijke kleinschalige bosjes en een grasland in Drongen. Halewijn is gesitueerd ter hoogte van het kruispunt van de Halewijnstationstraat en de spoorweg Brugge – Gent. De drie onderdelen situeren zich langs de Halewijnstationstraat en de Halewijnstraat. Het meest westelijke bos is het grootste en bestaat uit een naaldbos. Het centrale bosje ligt op de hoek van de Halewijnstraat en Kraaiaard (een trage weg). Het meest oostelijke bosje is zeer kleinschalig en bevindt zich ten zuiden van de Halewijnstraat.

Het RUP zet voor dit deelgebied de gewestplanbestemming agrarisch gebied om naar een zone voor bos en een zone voor natuur.

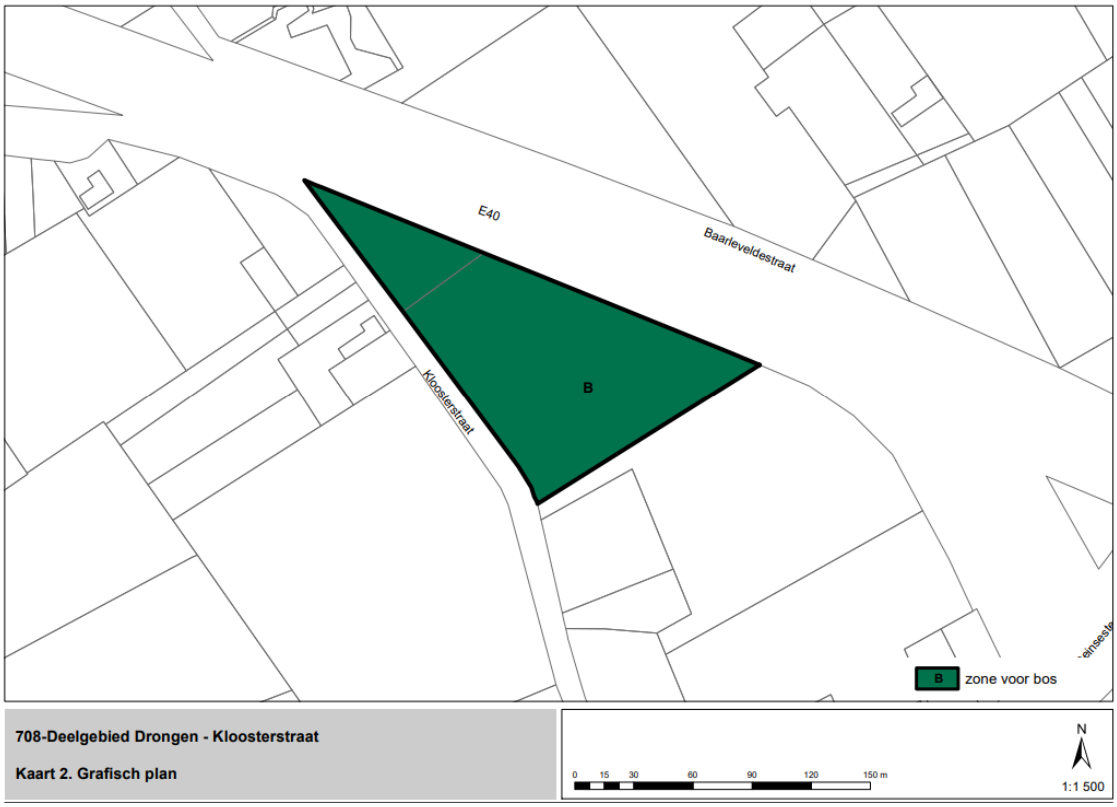


Figuur 2-4: Grafisch plan: Thematisch RUP Groen – deelgebied Drongen - Halewijn

Deelgebied Drongen – Kloosterstraat:

Het deelgebied Kloosterstraat is gelegen in Baarle-Drongen. Het deelgebied is gesitueerd ten zuiden van de snelweg E40 en ten noorden van de Kloosterstraat. Het plangebied bestaat uit twee onbebouwde percelen ten noorden van Baarledorp. Het betreft een versnipperd stuk open ruimte grenzend aan de snelweg in het noorden en een cluster van gemeenschapsvoorzieningen ten oosten en ten zuiden.

Het RUP zet voor dit deelgebied de gewestplanbestemming woongebied om naar een zone voor bos. Het terrein komt immers, door de ligging naast de E40, minder in aanmerking voor bewoning. Het is eerder wenselijk om de bestaande voorzieningen en bebouwing voldoende te bufferen ten opzichte van de snelweg. Nieuwe bebossing kan bijgevolg de woonkwaliteit, voornamelijk in het woonzorgcentrum Leiehome en de nieuwe aanpalende ontwikkelingen, verbeteren.



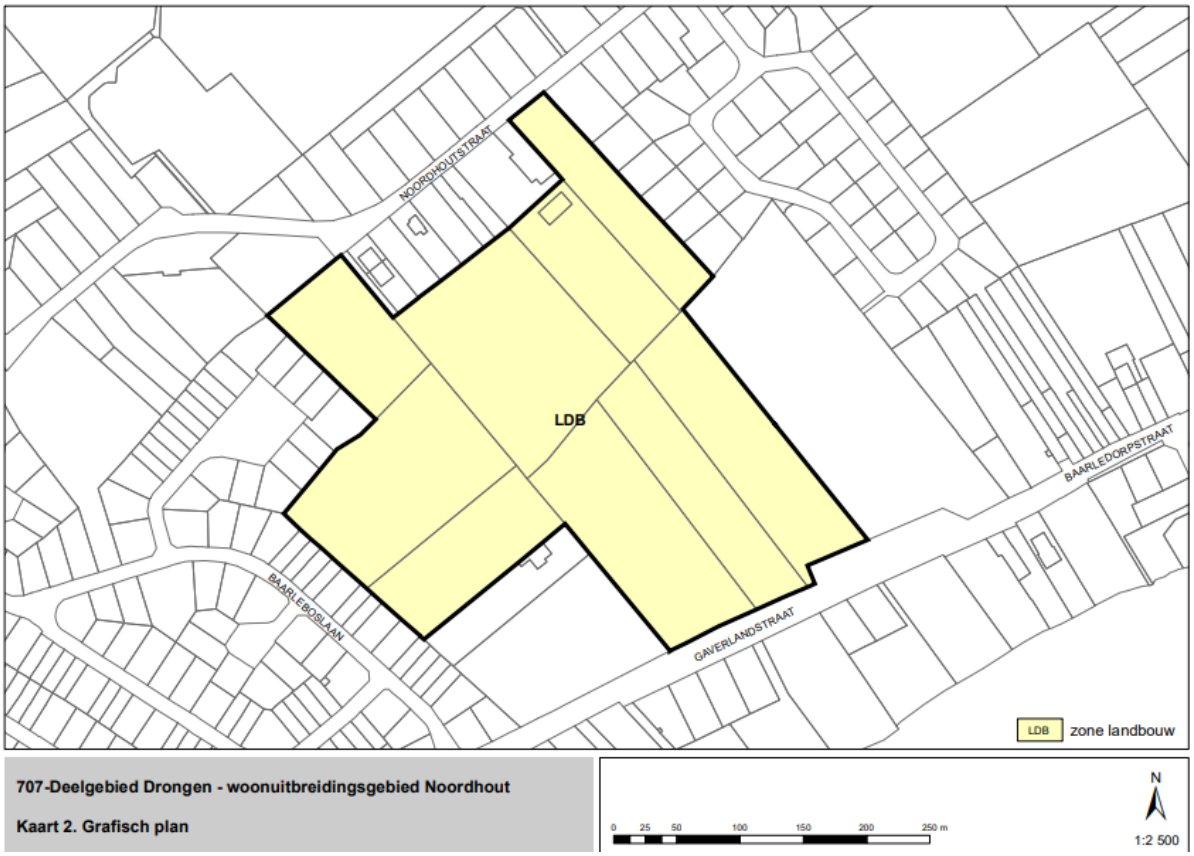
Figuur 2-5: Grafisch plan: Thematisch RUP Groen – deelgebied Drongen - Kloosterstraat

Deelgebied Drongen – woonuitbreidingsgebied Noordhout:

Het woonuitbreidingsgebied Noordhout is gelegen in Drongen-Baarle, ten zuiden van de snelweg E40. Het woonuitbreidingsgebied situeert zich tussen N466 (Gaverlandstraat), de Noordhoutstraat en de verkavelingen Schepenstraat en Baarleboslaan.

Het betreft een open ruimte binnen het bebouwd weefsel gevormd door lintbebouwing en 20ste eeuwse verkavelingen. Het woonuitbreidingsgebied is volledig in agrarisch gebruik, met uitzondering van 1 geïsoleerd woonperceel aan de zuidwestzijde en een reeks tuinuitbreidingen van de woningen langs de Schepenstraat, aan de noordoostzijde van het woonuitbreidingsgebied. De percelen die niet in agrarisch gebruik zijn, worden niet opgenomen in de contour van het RUP deelgebied.

Het RUP zet voor dit deelgebied de gewestplanbestemmingen woonuitbreidingsgebied en woongebied om naar een zone voor landbouw.

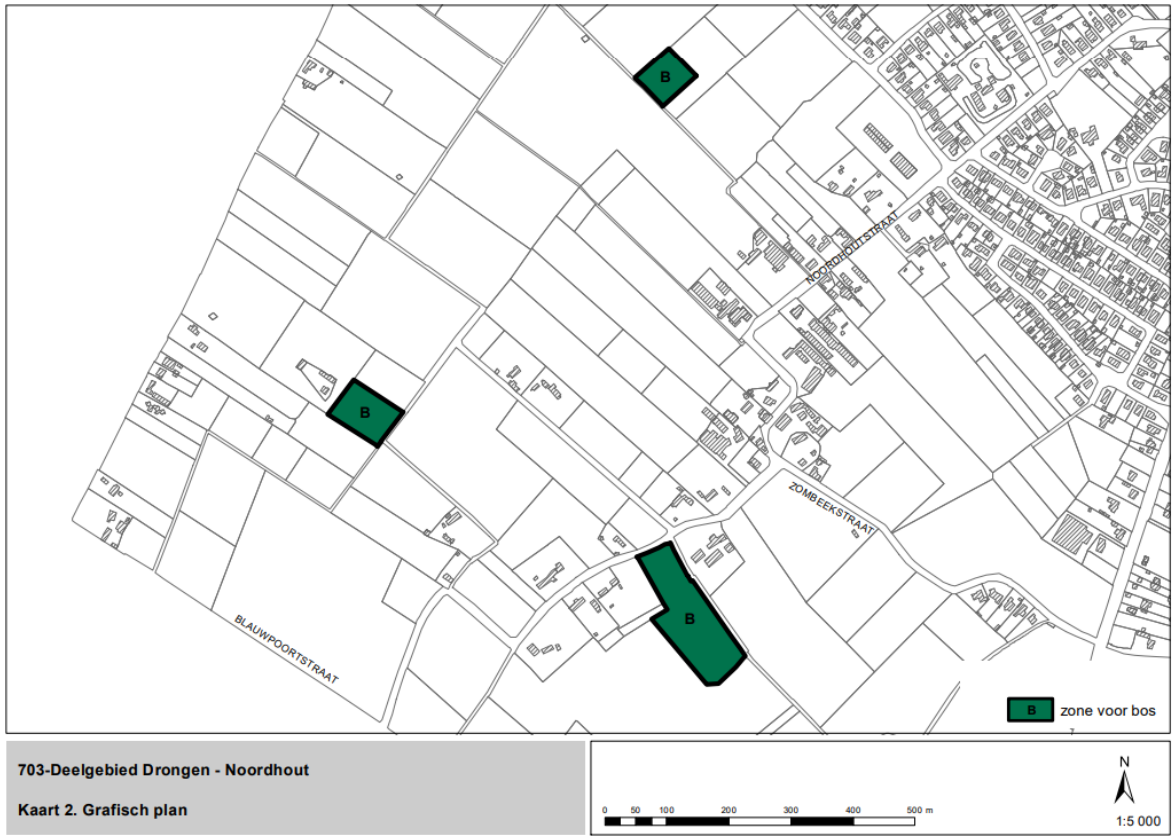


Figuur 2-6: Grafisch plan: Thematisch RUP Groen – deelgebied Drongen – Woonuitbreidingsgebied Noordhout

Deelgebied Drongen – Noordhout:

Het deelgebied Noordhout bestaat uit drie onderdelen aan weerszijden van de Noordhoutstraat in Drongen Baarle, op de grens met Sint-Martens-Leerne. Het meest noordelijke onderdeel is een klein bosje middenin het agrarisch areaal. Het centrale bosje is gelegen achter een woonperceel in de Moerstraat. Het meest zuidelijke bosje bevindt zich eveneens achter een woonperceel in de Noordhoutstraat. Het bosje is gelegen langs een landbouwontsluitingsweg die uitgeeft op de Noordhoutstraat. Het bosje bevindt zich achter een oude boomgaard die eveneens onderdeel is van het RUP Groen.

Het RUP zet voor dit deelgebied de gewestplanbestemmingen agrarisch gebied om naar een zone voor bos.

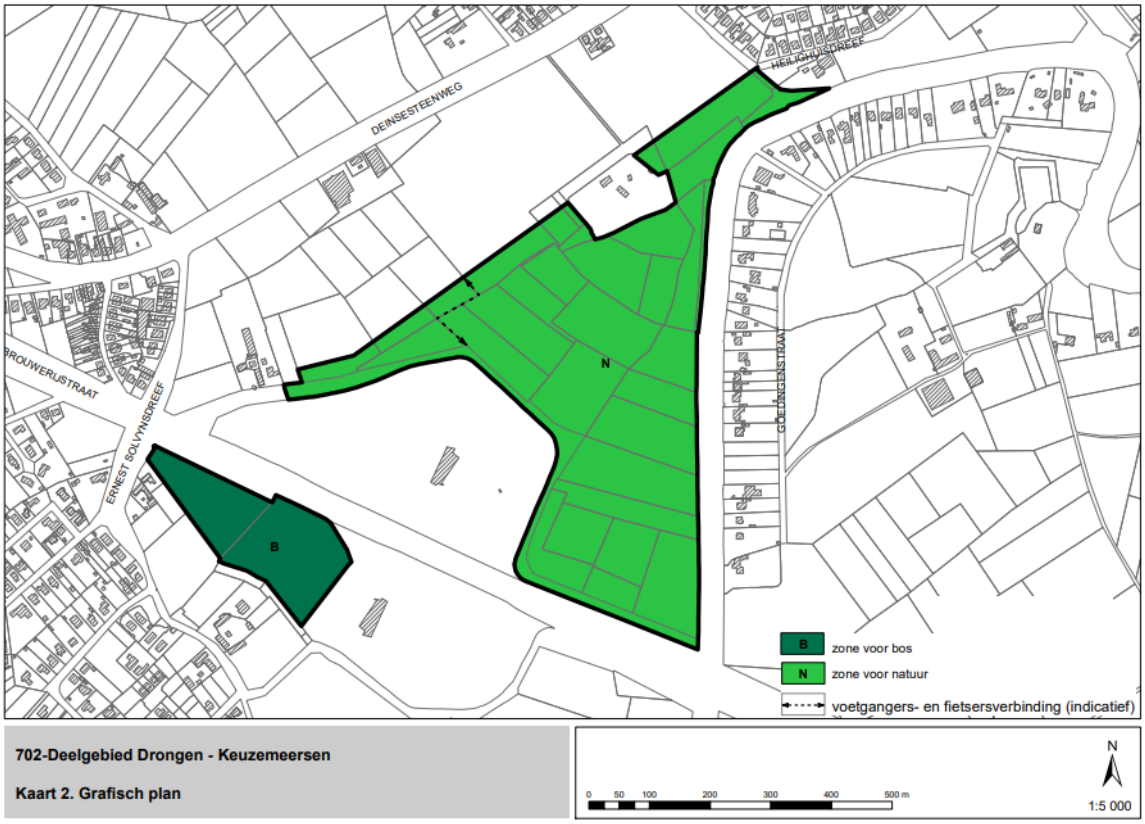


Figuur 2-6: Grafisch plan: Thematisch RUP Groen – deelgebied Drongen - Noordhout

Deelgebied Drongen - Keuzemeersen:

Het deelgebied Keuzemeersen is gelegen in Drongen, ter hoogte van de 'kruising' tussen de Leie en de E40. Het gebied wordt doorsneden door de snelweg, waardoor het uit 2 delen bestaat. De bestaande dienstenzone aansluitend bij de E40 en een woonperceel op de steilrand van de Leievallei worden uit de contour van het thematisch RUP Groen, deelgebied ten noorden van de E40, gehouden. Het deelgebied stemt morfologisch gezien overeen met de Keuzemeersen, grenzend aan de Leie, inclusief de steilrand op de overgang naar de Keuzekouter en de beboste rand rond de dienstenzone E40.

Het RUP zet voor dit deelgebied de gewestplanbestemmingen agrarisch gebied en dienstverleningsgebied om naar zone voor natuur (ten noorden van de E40) en zone voor bos. (ten zuiden van de E40).

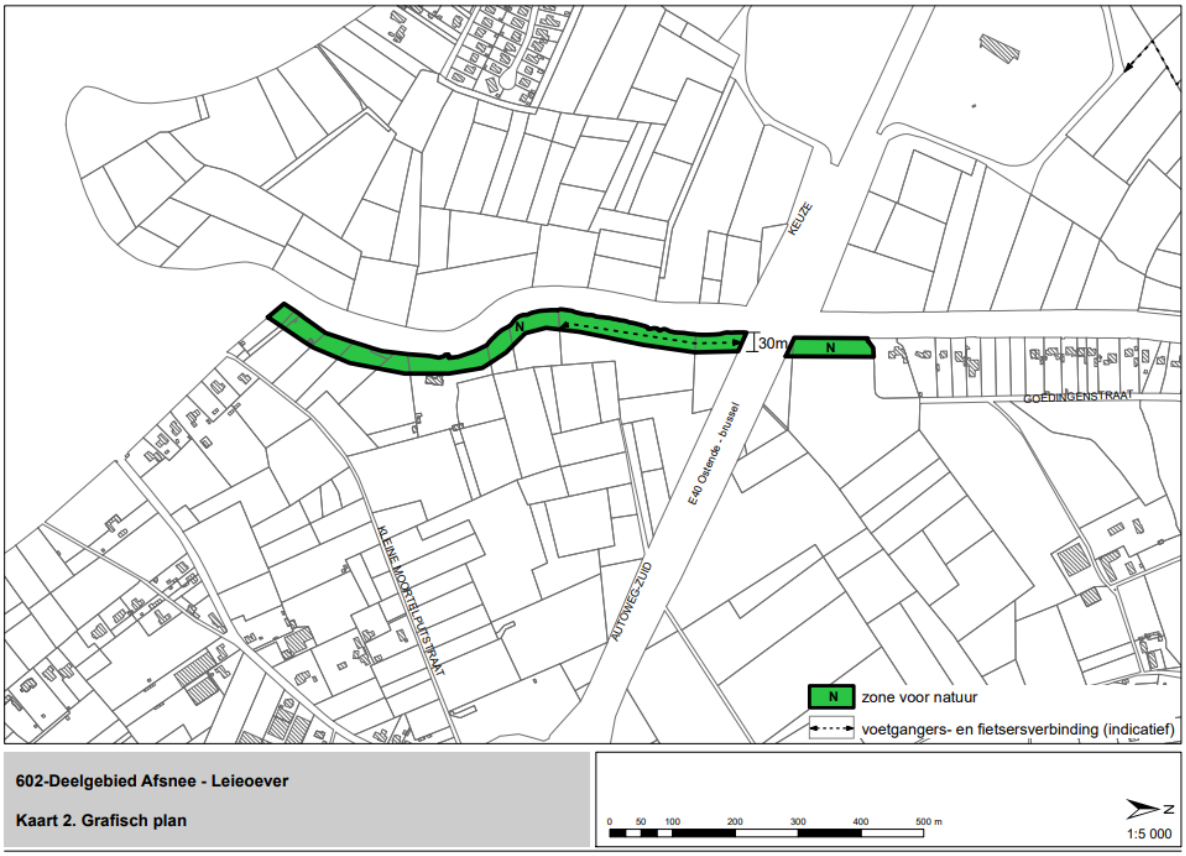


Figuur 2-7: Grafisch plan: Thematisch RUP Groen – deelgebied Drongen - Keuzemeersen

Deelgebied Sint-Denijs-Westrem - Afsnee – Leieoever:

Het deelgebied Leieoever is gelegen tussen de Leie en de Afsneekouter in Afsnee. De strook heeft een breedte van 30 m en is onderdeel van een aantal percelen in landbouwgebruik. In het zuiden is deze strook onderdeel van een villatuin. Het betreft een nieuw te ontwikkelen groengebied met ruimte voor natuurontwikkeling, omwille van de ligging in de Leievallei en rechtstreeks grenzend aan de Leie.

Het RUP zet voor dit deelgebied de gewestplanbestemmingen woonpark (ten noorden van de E40) en landschappelijk waardevol agrarisch gebied (ten zuiden van de E40) en de bestemmingen van het BPA “Afsnee-Zuid”, nl. zone voor privaat park (ten noorden van de E40) en zone voor landschappelijk waardevol agrarisch gebied (ten zuiden van de E40) om naar een zone voor natuur.



Figuur 2-8: Grafisch plan: Thematisch RUP Groen – deelgebied Sint-Denijs-Westrem-Afsnee - Leieoever

3 Plandoelstellingen en planvoornemen

De plandoelstellingen en het planvoornemen betreffen de ruimtelijke herinrichting van het Complex E40 Drongen en de omgeving van de Kloosterstraat. Dit bevat naast het complex zelf ook de ontsluiting van het nabijgelegen bedrijventerrein Drongen I.

In dit hoofdstuk 3 worden eerst de doelstellingen van het plan toegelicht in §3.1. Hoofdstuk §3.2 beschrijft het planvoornemen. Vervolgens behandelt §3.3 de alternatieven, varianten en ontwikkelingsscenario's. §3.4 tenslotte gaat in op de reikwijdte en detailleringsgraad van het plan.

3.1 Kaderstellende elementen

De bestaande ruimtelijke structuur van de omgeving van het complex Drongen bestaat uit verschillende elementen die elk een verschillende invloed kunnen hebben op het voorgenomen plan. Deze vormen het kader waarbinnen het voorgenomen plan zich situeert.

Naast de plannings- en juridische context worden voor het GRUP 'herinrichting complex E40 Drongen) volgende elementen in het bijzonder als kaderstellend beschouwd:

- De Leievallei met een belangrijke waterbergende functies en bestaande natuur, landschappelijke en landbouwwaarden.
- De dienstenzone. Hierbij wordt het behoud van de dienstenzone als een uitgangspunt genomen. Het behoud van de dienstenzone staat met andere woorden in voorliggend planproces niet ter discussie. Hoewel op lange termijn niet kan worden uitgesloten dat deze zone hier ooit zal verdwijnen, is dit vandaag niet het geval. De dienstenzone wordt als een element van de bestaande ruimtelijke toestand meegenomen in het onderzoek. Er wordt met voorliggend planproces wel over gewaakt dat mogelijke toekomstige ontwikkelingen bij het verdwijnen van de dienstenzone (bv het ontharden van deze zone) niet wordt gehypothekeerd.

3.1.1 Algemene doelstelling

Het GRUP wordt opgemaakt in uitvoering van het ruimtelijk beleid op Vlaams niveau. Voor een duurzame mobiliteit wordt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) een duurzame ruimtelijke ontwikkeling beoogd, waarbij de economische, de sociale en de ecologische componenten ten volle worden onderkend. Deze drie basiscomponenten worden geïntegreerd benaderd.

In het RSV wordt de E40 Jabbeke – Groot-Bijgaarden geselecteerd als hoofdweg, die per definitie het verbinden op internationaal niveau en (aanvullend) het verbinden op Vlaams niveau als functie heeft. De N466 wordt ten noorden van de E40 (vanaf de aansluiting van het complex Drongen tot aan de R40 Rooigemlaan) geselecteerd als primaire weg II die het verzamelen op Vlaams niveau als hoofdfunctie en het verbinden op Vlaams niveau als aanvullende functie heeft. Bij de aanleg en inrichting van de hoofdwegen staat in het RSV o.a. het volgende principe voorop: "Binnen het invloedsgebied van de grootstedelijke gebieden wordt er gestreefd naar het scheiden van het stedelijke (lokale) verkeer met het doorgaande (internationale en gewestelijke) verkeer. Dit kan bijvoorbeeld door de aanleg van parallelbanen en een beperking van het aantal aansluitingen op de doorgaande verbindingen." In het voorstel van nieuwe wegencategorisering worden alle hoofdwegen, dus ook E40 overgenomen als Europese Hoofdwegen (EHW). De ontwerpsnelheid voor EHW is 120 km/u. Het aantal aansluitingen blijft beperkt en kruispunten zijn ongelijkvloers.

Het Vlaams ruimtelijk beleid zet in op een samenhangende en evenwichtige ontwikkeling van woongelegenheden, werkplekken en voorzieningen door ze zoveel mogelijk te koppelen aan collectieve vervoersstromen, aan fietsinfrastructuur en bestaande concentraties van voorzieningen.

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

Op die manier wordt er vanuit het RSV een dubbele ruimtelijke doelstelling geformuleerd: zowel naar het **functioneren van de hoofdweg op zich (herbouwen van het complex) (1)** als naar de manier waarop een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex **ruimtelijk en naar functioneren wordt ingepast in zijn omgeving (conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering) (2)**.

Bijkomend aan deze doelstellingen wordt vastgesteld dat het herbouwen van het complex Drongen fungeert als katalysator en hefboom kan dienen voor de **realisatie van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur (3)**. Dit gebeurt door in te spelen op potenties en uitdagingen in domeinen als ruimte, landschap, ecologie en milieu. Door het benutten van deze potenties en het omzetten naar synergiën worden wederzijdse doelstellingen versterkt. Het gaat hier onder meer over het verbeteren van de verkeersleefbaarheid van de dorpskernen en clusters, het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare gebieden en het afremmen van bijkomend ruimtebeslag.

Deze **3 doelstellingen**[1], waar verder in de startnota dieper werd op ingegaan, vertrekken in elk geval steeds vanuit een optimale ruimtelijke inpassing telkens vanuit een eigen insteek, nl. vanuit het complex, vanuit de functioneren met het onderliggend wegennet en vanuit de impact op de omgeving.

Als algemene overkoepelende doelstelling, die steeds wordt nagestreefd, wordt een maatschappelijk verantwoorde kosten-batenverhouding vooropgesteld. Een overheid dient immers altijd rekening te houden met de maatschappelijke kosten-batenverhouding van plannen en projecten.

Voor de milieubeoordeling daarentegen, worden economische aspecten niet meegenomen. Het plan, dat gelinkt is met de concrete realisatie van een project en dus eventuele (inrichtings)alternatieven, moet zowel aan de plandoelstellingen als aan deze algemene overkoepelende doelstelling voldoen.

3.1.2 Specifieke doelstellingen

Het plan “Herinrichting Complex E40 Drongen” heeft de onderstaande plandoelstellingen vooropgesteld. Voor de verschillende alternatieven en varianten die zullen worden geselecteerd en waarvoor de effectenbeoordelingen zullen worden gemaakt, zullen moeten voldoen aan deze doelstellingen.

1. Het **realiseren van een compact op- en afrittencomplex** dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.

2. Het **ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem** rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering:

[1] In de tekst aangeduid met (1), (2) en (3)

- de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de lokale weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), de rechtstreekse ontsluitingsweg voor het regionaal bedrijventerrein Drongen I van en naar primaire weg type II en de aanvullende lokale wegen;
- of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende lokale wegen.

3. 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 wooncluster ten noorden en ten zuiden van de E40 en het realiseren van een kwaliteitsvolle omgeving voor Baarle, de kouters, bulken en de Leievallei.
   - Het afremmen van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.

Hieronder wordt achtereenvolgens op de 3 plandoelstellingen verder ingegaan.

3.1.2.1 Toelichting bij de plandoelstellingen

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.

Het Vlaamse ruimtelijk beleid streeft ook naar een beperking van het ruimtebeslag en zuinig ruimtegebruik. Dit kan ook voor grotere infrastructuurprojecten op verschillende manieren worden gerealiseerd. Dit betekent dat er niet zomaar wordt uitgegaan van ‘een’ herinrichting van het bestaande complex Drongen op exact dezelfde plaats, maar wel van een vanuit principes van een zuinig ruimtegebruik compact ontwerp van dit complex. Dit betekent dus ‘besparen’ op harde bestemmingen en ruimtebeslag maar niet op landschappelijke inpassing, groenbuffering,…

De huidige problematiek van het complex Drongen wordt voor een groot deel veroorzaakt door een slechte afstemming tussen de vormgeving en de functie van de wegenis. Dit leidt in de omgeving tot onveilige verkeerssituaties met menging van verschillende types weggebruikers en onaangepast rijgedrag. De beperkte leesbaarheid van de bovenlokale infrastructuur werkt bovendien fouten bij de bestuurders in de hand, met impact op zowel routekeuze (sluipverkeer) als verkeersveiligheid.

Het voorliggend plan heeft dan ook als doelstelling om hiervoor een oplossing aan te reiken die voldoet aan de inrichtingsprincipes zoals die zijn gedefinieerd op Vlaams niveau. Het goed functioneren van het op- en afrittencomplex E40- N466 te Baarle Drongen wordt bepaald door volgende elementen:

- Voldoende doorstroming garanderen op de verschillende wegtypes;
- Een leesbaar en verkeersveilig systeem conform de gehanteerde richtlijnen, vademecums,…;
- Een robuust systeem dat bestand is tegen veranderende verkeersstromen.

Bovenstaande principes gelden bovendien voor de verschillende verkeersmodi. Het complex dient eenduidig te zijn voor elk type weggebruiker en dient op een maximaal verkeersveilige manier

georganiseerd te worden. Er wordt ook gestreefd naar een verbetering van de oversteekbaarheid van de E40 voor fietsers.

Aangezien de internationale en gewestelijke verbindingsfunctie primeert op het hoofdwegennet, wordt het aantal op- en afritten beperkt gehouden. Dit bevordert de doorstroming van het doorgaand verkeer en de verkeersveiligheid. Op- en afritten, die te dicht op elkaar liggen, veroorzaken gevaarlijke weefbewegingen en die zorgen dan weer voor files en ongevallen. Het aantal aansluitingen wordt beperkt gehouden, de afstand tussen aansluitingen is ten minste 8 à 10 km.

In de onmiddellijke omgeving van het Complex Drongen langs de E40 wordt er gestreefd naar een reductie van de barrièrewerking van de E40.

2. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.

Om de leefbaarheid in de omliggende steden en gemeenten te verhogen, is het belangrijk om het sluipverkeer uit de stads- en dorpskernen te halen én te houden. Hiervoor is het van belang om een duidelijke hiërarchie in het bovenlokaal (en lokaal) wegennet te implementeren.
Een gereorganiseerd verkeersysteem rond het op- en afrittencomplex van de E40 te Baarle zal zo ontworpen worden dat deze hiërarchie wordt gerespecteerd en uitgevoerd. Voor wat betreft de E40 betekent dit onder meer een storingsvrije afwikkeling van zowel het doorgaande verkeer als het op- en afrittenverkeer.
Ook zal worden voorzien in een optimalisatie van de ontsluiting van het bedrijventerrein Drongen I. Een ontsluiting van dit regionaal bedrijventerrein kan worden gerealiseerd op de Regionale weg (N466) en het complex Drongen, waarbij conflicten met bewoning tot een minimum beperkt worden en de afstand tussen het complex Drongen en de ontsluitingsweg van het bedrijventerrein zo kort mogelijk wordt gehouden. Het bedrijfsverkeer wordt hierbij geweerd van het lokale wegennetwerk van de dorpskern en de woonclusters van Baarle.

Door het ontbreken van valabele alternatieven maakt het gemotoriseerde verkeer voor het transport van goederen en personenvervoer van en naar de bedrijventerreinen vaak gebruik van wegen die eveneens een belangrijke functie vervullen voor lokaal verkeer en soms als woonerf zijn ingericht. Deze situatie leidt zowel tot efficiëntieverlies voor het bedrijfsverkeer als tot een belangrijke negatieve impact op de verkeersveiligheid en leefbaarheid van deze wegen.

Ruimtelijk inpassen betreft niet enkel het landschappelijk inpassen, maar ook het functioneel inpassen. Dit betekent dat niet enkel de meest zichtbare functionele verbindingen op en naast de infrastructuur moeten aangepast worden. Ook functionele inpassingen zoals het afstemmen van afwatering, overbruggen van niveauverschillen, geluidsbuffering, perceelsontsluitingen en afsluitingen… maken hier deel van uit.
Bij de landschappelijke inpassing betreft dit zowel de inpassing in de hardere, bebouwde omgeving, als de landschappelijke inpassing in de open ruimte. Daarbij vormt het landschappelijke inpassen van deze infrastructuur in het specifieke landschap van de Leiestreek met zijn verschillende aspecten een specifiek aandachtpunt.

3. Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van 2 nevendoelstellingen:

- Het verhogen van de leefbaarheid van Baarle met inbegrip van de dorpskern en de wooncluster 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.

Het wegverkeer en de weginfrastructuur hebben een belangrijke impact op de leefbaarheid van zowel de bebouwde als de open ruimte.

Het verhogen van de leefbaarheid van Baarle met inbegrip van de dorpskern en de wooncluster ten noorden en ten zuiden van de E40 en het realiseren van een kwaliteitsvolle omgeving voor Baarle, de kouters, bulken en de Leievallei.

Het verkeer heeft een directe impact op het geluidsklimaat en de luchtkwaliteit, en de infrastructuur veroorzaakt visuele hinder en creëert nieuwe fysieke barrières in de omgeving. De mogelijkheden tot een ruimtelijk kwalitatieve inrichting worden vaak beperkt door de verkeersintensiteiten en de hiervoor noodzakelijke infrastructuur en de dominantie van het gemotoriseerd verkeer in het wegbeeld. De interferentie van het (doorgaand en/of zwaar) gemotoriseerd verkeer met langzaam verkeer op het onderliggend wegennet zorgt bovendien voor een groot aantal conflicten. Het aandeel zwaar verkeer zorgt voor een verhoogd risico op ernstige gevolgen indien deze conflicten resulteren in een ongeval. Het plan dient hieraan dus een oplossing te bieden.

We focussen ons op verschillende aspecten van omgevings- en leefkwaliteit door verder onderzoek naar impact op landschap (zowel de bebouwde als de open ruimte), geluidsimpact, luchtvervuiling, gezondheidsaspecten, biodiversiteit, water, enz. Uit het onderzoek moet blijken hoe kan worden omgegaan met deze aspecten door bijvoorbeeld aandacht te besteden aan de landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur in de omgeving; zo kan bijvoorbeeld de globale geluidsoverlast in de omgeving van het complex Drongen aangepakt worden door vb. te werken met geluidsschermen en/of -bermen, wat de leefbaarheid in de regio zal verbeteren. Deze verschillende aspecten moeten een plaats krijgen in voorliggend planningsproces.

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

Er wordt in voorliggend plan gestreefd naar het beperken van bijkomend ruimtebeslag. Dit betekent dat een minimaal bijkomend ruimtebeslag van het nieuwe complex wordt vooropgesteld.

Bijkomende verkeersinfrastructuur zal onvermijdelijk samengaan met de bijkomende inname van ‘zachte’ bestemmingen ten opzichte van de huidige weginfrastructuur (inclusief aanhorigheden). Dit bijkomend ruimtebeslag wordt in voorliggend plan maximaal beperkt door het streven naar een compact complex en het maximaal voorzien bij komende ontharding binnen het complex Drongen zelf.

Algemeen wordt vooropgesteld dat ruimtelijk kwetsbare bestemmingen en gebieden maximaal moeten worden gevrijwaard. Ten oosten van de kern van Baarle bevinden zich de Leievallei en Keuzemeersen, een zone met bestemming Natuurgebied op het gewestplan. Deze zone maakt tevens deel uit van het netwerk van VEN-gebieden (Vlaams Ecologisch Netwerk 6) en komt voor op de ecosysteemkwetsbaarheidskaarten als prioritair gebied (zone 2). Ook ten noorden van de E40 komen waardevolle percelen voor, die echter momenteel geen groene bestemming hebben. Er wordt gestreefd naar een maximale ruimtelijke en landschappelijke integratie van het complex en bijhorende aansluitingen. Daarbij wordt er gefocust op een afweging tussen twee elementen. Enerzijds dient er te worden gestreefd naar het zoveel mogelijk wegnemen van de huidige

barrièrewerking van het complex. Anderzijds dienen de aanwezige fysische kenmerken behouden te blijven en de ecologische en landschappelijke potenties zoveel mogelijk kansen te krijgen. Een hoogwaardige landschappelijke integratie slaagt erin om de impact van de weginfrastructuur op de Leievallei te beperken.

Ook zijn in de omgeving van het studiegebied GRUP deelgebieden van het goedgekeurde RUP Groen van de stad Gent aanwezig. In dit gemeentelijk RUP worden nieuwe groene bestemmingen voorzien. Voorliggend planinitiatief mag de globale ontwikkeling van deze gebieden niet hypothekeren.

3.2 Planvoornemen

De hierboven beschreven plandoelstellingen laten toe om de link te maken naar de mogelijke **planvoornemens**, met name het type van bestemmingswijzigingen en/of overdrukken die relevant zijn om de betreffende plandoelstelling te halen, en vervolgens met de **mogelijke fysieke planingrepen en planinstrumenten** die kunnen toegepast worden onder de betreffende bestemmingen.

Het GRUP “Herinrichting Complex E40 Drongen” zal de bestemmingswijzigingen meenemen die nodig zijn in functie van de realisatie van de doelstellingen. Dit is het **planvoornemen**.

Vermits met deze scopingnota het begin van het planningsproces is, is het momenteel niet mogelijk om gedetailleerd aan te geven welke bestemmingswijzigingen zullen opgenomen worden in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zal na het verdere onderzoek die bestemmingswijzigingen in het studiegebied GRUP meenemen die nodig zijn in functie van de realisatie van de doelstelling van het plan. De opmaak van een bestemmingsplan is **maatwerk**. Voor bepaalde aanduidingen, zoals fietsverbindingen of ecologische verbindingen kan zowel gewerkt worden met effectieve bestemmingsgebieden, overdrukgebieden of symbolische aanduidingen. Deze bestemmingen of symbolen in overdruk wijzigen de grondbestemming niet, maar voegen elementen toe aan deze grondbestemming. De keuze tussen de verschillende manieren van weergave op het grafisch plan is situatieafhankelijk. Volgende elementen zijn van belang bij deze afweging: leesbaarheid, rechtszekerheid, voorzien van de nodige flexibiliteit, duidelijkheid,…

Het kan voor het GRUP “Herinrichting Complex E40 Drongen” o.m. (niet–limitatief) gaan om volgende bestemmingen:

- **Gebied voor wegeninfrastructuur**. Deze bestemmingswijziging is nodig in functie van het herbouwen van het complex Drongen zelf. De afbakening van dit gebied gebeurt op basis van de gebruikelijke dwarsprofielen. Waar nodig worden eventueel ook andere wegen opgenomen.
- **Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing** van wegeninfrastructuur en buffergebied en zone voor waterbeheer in het kader van de landschappelijke inpassing in functie van de leefbaarheid. Het betreft bijvoorbeeld groene inpassing (kleine landschapselementen zoals bomenrijen, houtkanten) maar ook visuele (groen)buffering, taluds die aansluiting maken met het bestaande maaiveld, grachten voor de opvang en infiltratie van regenwater, veiligheids- en afstandsstroken,… Dit gebied wordt bestemd in functie van de ruimtelijke inpassing van de wegeninfrastructuur, de realisatie van maatregelen uit de milieubeoordeling en dus het verminderen van bestaande en toekomstige effecten van het complex Drongen.
- **Symbolische aanduidingen in overdruk** waarbij het gaat om bestemmingswijzigingen die nodig zijn in functie van het verminderen van de barrièrewerking of in functie van de multimodale bereikbaarheid. Voorbeelden zijn kruisende infrastructuren voor ecologische

verbindingen of voor fiets- en voetgangersverbindingen, waterbeheersing… Dit kadert in de doelstelling maatschappelijke meerwaarden te creëren.

Daarnaast wordt afhankelijk van het gekozen alternatief nagedacht over het kwalitatief invullen van eventuele restruimtes

Daarnaast zijn er aan aantal andere **instrumenten**, die gekoppeld aan het GRUP kunnen worden, ingezet om bepaalde maatregelen te realiseren. Het kan gaan om stedenbouwkundige verordeningen, convenanten, overeenkomsten, instrumentenkoffer VLM … Deze kunnen door de overheid worden ingezet om het beleid zodanig te sturen, dat de plandoelstellingen maximaal bereikt worden, en het flankerend beleid uitgevoerd wordt.

3.3 Compensatietoets

Bij decreet van 17 mei 2024 werd in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) een artikel 2.2.6/1 ingevoegd dat een planologische compensatieplicht invoert. Dit houdt in dat de plannende overheid bij planinitiatieven voor bijkomend aanbod voor de bestemmingen wonen, bedrijvigheid, recreatie, gemeenschapsvoorzieningen, tegelijk slecht gelegen of overbodig juridisch aanbod neutraliseert voor zover aanwezig op het grondgebied van de plannende overheid.

In deze regeling is het volgende opgenomen: “Als een ruimtelijk uitvoeringsplan een wijziging doorvoert van een zachte bestemming of nabestemming naar een harde bestemming of nabestemming, gaat die bestemmingswijziging gepaard met een gelijktijdige en in oppervlakte minstens gelijke wijziging van harde bestemmingen naar zachte bestemmingen. Voor de toepassing van dit artikel wordt verstaan onder:

- 1° harde bestemming: de bestemming van een gebied dat ressorteert onder de categorie of subcategorie van gebiedsaanduiding “wonen”, “bedrijvigheid”, “recreatie” of “gemeenschaps- en nutsvoorzieningen”;
- 2° zachte bestemming: de bestemming van een gebied dat ressorteert onder de categorie van gebiedsaanduiding “landbouw”, “bos”, “overig groen” of “reservaat en natuur”.

De compenserende wijziging naar een zachte bestemming gebeurt op gronden waarvan de realisatie van de tot dan toe geldende harde bestemming door de plannende overheid beleidsmatig niet langer gewenst is.”

Deze compensatieplicht wordt concreet omschreven aan de hand van de gebiedscategorieën van artikel 2.2.6 van de VCRO, zodat daarover geen onduidelijkheid bestaat en is van toepassing op alle ruimtelijke uitvoeringsplannen waarvoor de startnota wordt goedgekeurd na 20 juli 2024.

De startnota van voorliggend GRUP dateert van voor 20 juli 2024 en is dus niet onderhevig aan de planologische compensatieplicht. Bovendien wordt geen bijkomend aanbod voorzien in de voornoemde bestemmingscategorieën zoals opgesomd in de VCRO.

3.4 Alternatieven en varianten

Het genereren van alternatieven heeft als doel verschillende mogelijke oplossingen te vinden die beantwoorden aan de plandoelstellingen. Een alternatief is aldus een andere manier om de plandoelstelling(en) te realiseren.

Algemeen kunnen verschillende soorten alternatieven worden onderscheiden:

- Nulalternatief: het ‘alternatief’ dat erin bestaat het planvoornemen niet uit te voeren;
- Locatiealternatief: het plan of delen ervan worden gerealiseerd op een andere locatie;

- Inrichtingsalternatief: binnen hetzelfde studiegebied GRUP een andere (ruimtelijke) configuratie van hetzelfde programma voorzien;
- Uitvoeringsalternatief: verschilt slechts door de manier waarop het wordt uitgevoerd (tijdens de aanlegfase);
- Programma-alternatief: de verschillende bouwstenen van een plan worden verschillend (bijvoorbeeld maximaal ten opzichte van minimaal) ingevuld.

Binnen deze alternatieven kunnen ook varianten gedefinieerd worden. Dit zijn beperkte wijzigingen die slechts op een aantal aspecten onderscheidend zijn van elkaar.

Voorafgaand aan dit planproces werden reeds heel wat alternatieven onderzocht. In het kader van dit planproces werden deze alternatieven getoetst aan hun redelijkheid en de plandoelstellingen. Alternatieven die niet voldoen aan de plandoelstellingen, strijdig zijn met de vigerende (sector)wetgeving of technisch niet uitvoerbaar, worden als niet-redelijk beschouwd. Uit deze aftoetsing, (zie Bijlage 1: Alternatievennota §2.1) komt naar voor dat enkel het centraal gelegen complex voldoet aan de huidige plandoelstellingen en als redelijk kan beschouwd worden (cfr. 3.4.2). Binnen dit alternatief van het centraal complex kunnen verschillende oplossingen worden geformuleerd (cfr. 3.4.5). Hier wordt verder in 3.4.2.1 dieper op ingegaan.

In de scopingnota wordt nog geen keuze gemaakt voor een voorkeursoplossing *binnen* het locatiealternatief van een centraal complex. Er zullen met andere woorden verschillende redelijke en realistische oplossingsrichtingen voorliggen die een mogelijke invulling geven aan het planvoornemen en de doelstellingen in het milieuonderzoek bekeken worden. In dit hoofdstuk worden deze oplossingsrichtingen beschreven. Op uitvoeringsalternatieven wordt hier niet ingegaan; deze betreffen alternatieven die slechts van het uiteindelijk gekozen alternatief zullen verschillen door de manier waarop het wordt uitgevoerd (projectfase).

Hierna wordt een overzicht gegeven van de alternatieven die als redelijk beschouwd worden en verder onderzocht zullen worden in dit geïntegreerd planproces. Voor de niet-weerhouden alternatieven wordt verwezen naar de bijlage "alternatievennota".

3.4.1 Nulalternatief

Het nulalternatief is het ‘alternatief’ dat erin bestaat het planvoornemen niet uit te voeren. In een plan-MER moeten “de relevante aspecten van de bestaande situatie van het milieu en de mogelijke ontwikkeling ervan als het plan niet wordt uitgevoerd”, worden beschreven[2]. Dit alternatief voldoet niet aan de doelstellingen van het plan en wordt dan ook niet meegenomen voor verder onderzoek.

3.4.2 Locatie(alternatief)

3.4.2.1 Algemeen

In het milieuonderzoek 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 wordt volgend toetsingskader gehanteerd:

A. Voldoen aan de plandoelstellingen
B. In overeenstemming zijn met sectorale wetgeving
C. Realiteitszin
    1. Niet onevenredig duur

[2] DABM, Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (en latere wijzigingen), art. 4.2.8. §1bis 2°

2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen
3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) impact op mens, milieu of natuur betekenen

In het voorafgaand onderzoek, opgenomen in Bijlage 1, is er vastgesteld dat er slechts 1 redelijk locatie-alternatief is voor de inplanting van een compact op- en afrittencomplex aan de E40 en de N466 te Baarle: een zgn. "**centraal complex**" onder de vorm van een Hollands complex, overwegend ter hoogte van de huidige ligging van het op- en afrittencomplex. Dit centraal complex beantwoordt aan de vooropgestelde functionele en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering, heeft een compacte footprint en voorziet in een complex dat in al zijn onderdelen functioneert en voor alle modi veilig is. Dit complex voorziet in een bijkomende vrijliggende fietsverbinding. De configuratie zal leiden tot een vlottere verkeersafwikkeling waarbij de op- en afritten zich op een grotere afstand van de bebouwing zullen bevinden. Dit complex houdt het afremmen van bijkomend ruimtebeslag in en vrijwaart maximaal ruimtelijk kwetsbare bestemmingen. Bovendien is dit complex in overeenstemming met de sectorale wetgeving, is het niet onevenredig duur en brengt het geen technische problemen met zich mee. Dit centraal complex houdt geen niet te compenseren impact op mens, natuur of milieu in.

Dit centraal complex bevat eveneens een **ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Drongen I**. Deze bedrijfsontsluitingsweg is in alle weerhouden alternatieven gelegen aan de noordzijde van de E40 (zie verder Kloosterstraat).

De keuze voor de **noordelijke bedrijfsontsluitingsweg** is een inherent gevolg van de keuze voor een centraal complex.
Een zuidelijke ontsluitingsweg blijkt compatibel met een oostelijk complex. Gezien het complex zelf elders komt te liggen bij een oostelijk complex, kan de zuidelijke ontsluitingsweg eenvoudig verknopen met de N466. Dit is echter niet het geval bij een centraal complex. Een aansluiting van de bedrijfsontsluitingsweg op het hogere wegennet ten zuiden van de E40 is bij een centraal complex een ruimtelijk en verkeerstechnisch knelpunt omwille van:

- enerzijds is er de ruimtelijke beperking van de beperkte afstand en ruimte tussen een complex op die plaats en het centrum van Baarle om bv. de afrit vanuit Oostende te combineren met een parallelle, zuidelijke ontsluitingsweg
- anderzijds is er de verkeerstechnische beperking: een bijkomende aansluiting of een bijkomend kruispunt in de zone ten zuiden van de E40 is praktisch niet inpasbaar en regelbaar. De aansluitingen volgen elkaar daar kort na elkaar op, waardoor de kans op interferentie tussen de opeenvolgende kruispunten zeer groot is en de regelbaarheid van het geheel ondermijnd wordt.

Om die redenen is de keuze van een **Centraal complex** inherent verbonden met de keuze van een **noordelijke bedrijfsontsluitingsweg**.

3.4.2.2 Aftoetsen van de redelijkheid

A. Plandoelstellingen
   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.
      → Het alternatief heeft een compacte footprint, en voorziet in een complex dat in al zijn onderdelen functioneert en voor alle modi veilig is.
   2. Het ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.

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

3. 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 wooncluster 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 door de realisatie ter hoogte van het huidige complex. Hierdoor wordt geen nieuw grootschalig bijkomend ruimtebeslag. Kwetsbare bestemmingen ter hoogte van de Leievallei worden eveneens gevrijwaard.

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) impact op mens, milieu of natuur betekenen

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

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

3.4.2.3 Ontwerpprincipes

Volgende vijf ontwerpprincipes worden gehanteerd op de uitwerking van het alternatief op deze (centrale) locatie, zodat deze op het vlak van mobiliteit, infrastructuur en landschap kan worden ingepast in de bestaande ruimtelijke context en tegemoet kan komen aan de geformuleerde plandoelstellingen van dit GRUP:

<u>Leesbare wegenhiërarchie:</u>

De verschillende assen in het studiegebied GRUP behouden hun categorisering binnen het netwerk, maar worden onderling herschikt. In de configuratie van de verknopingen krijgt de hogere wegenis een doorgaande beweging. Op die manier krijgt de hiërarchie van de wegenis een ruimtelijke vertaling, waarbij de leesbaarheid van de configuraties wordt verhoogd. De kruispunten worden ingericht met verkeersregelinstallaties (VRI).

Naam	Type	Snelheid	Snelheid	Kruispunten

E40	Europese hoofdweg	120	2x3	ongelijkvloers
N466 (E40-Gent)	Regionale weg	50/70	1x2	VRI/rotonde/voorrang
N466 (E40 – Deinze)	Interlokale weg	50/70	1x2	VRI/rotonde/voorrang
Bedrijfsontsluitingsweg	Lokale wegen	50/30	1x2	voorrang/rotonde
Baarledorpstraat				

Barrièrewerking E40 voor fietsers en voetgangers verminderen:
De barrièrewerking van de snelweg E40 wordt gemilderd door het ritme in oversteken en de kwaliteit ervan te vergroten.
De primaire functionele fietsroute in het studiegebied GRUP (Gent- Deinze) wordt conflictvrij ingericht tussen de Baarledorpstraat en de aansluiting op de Deinse Horsweg. Daarnaast wordt de huidige voetgangersverbinding over de Leie (tussen de pijlers van de huidige brug) vervangen door een volwaardige fietsbrug, richting de Sint-Denijs-Westrem en Zwijnaarde.
Aan de noordzijde van de E40 wordt fietsinfrastructuur voorzien langs de bedrijfsontsluitingsweg (buiten het netwerk).

Lokale verbinding tussen Keuze en Baarle-centrum:
De Baarledorpstraat wordt als doortocht heringericht, met aandacht voor de verblijfskwaliteit. De wijk Keuze wordt ontsloten voor lokaal (gemotoriseerd) verkeer via Baarle dorp zodat het lokale verkeer het verkeer van het op- en afrittencomplex niet kruist. Dit versterkt de sociale cohesie tussen de verschillende woonwijken en vereenvoudigd de lokale mobiliteit.

Continu bermenlandschap
In het studiegebied GRUP zijn verschillende bermen aanwezig in functie van ongelijkvloerse kruisingen (= aanloophellingen) en geluidsbuffering. Deze bermen worden als één geheel ontworpen en op elkaar afgestemd in functie van een coherent wegbeeld, een effectieve geluidsbuffering en visuele afscherming naar de wijken toe. De wijk Keuze ten noorden van de E40 wordt middels een berm omzoomd. Ten zuiden van de E40 wordt een langgerekte berm vanaf het bedrijventerrein Drongen I tot voorbij de Ernest Solvynsdreef voorzien.

Geen nieuwe, onbestemde restruimte binnen plangebied
Het plan zal de terreinen gelegen rondom het nieuwe aansluitingscomplex herschikken. Doelstelling hierbij is om nieuwe, onbestemde restruimtes maximaal te vermijden, en deze terreinen in te zetten in functie van leefbaarheid en leefkwaliteit (of waterbuffering).

3.4.2.4 TECHNISCHE ONTWERPEISEN

- **Weggeometrie**

Voor het ontwerp van het centrale complex te Drongen (wegtracés - horizontaal alignement, lengteprofielen en dwarsprofielen) wordt uitgegaan van de technische ontwerpeisen, conform het Vademecum Weginfrastructuur deel Europese Hoofdwegen (2023) en het Vademecum Vergevingsgezinde Wegen deel Gemotoriseerd Verkeer (2020). Het onderliggend wegennet wordt vormgegeven conform CROW Handboek wegontwerp (2013). In functie van het plan-MER en het reeds uitgevoerde ontwerpend onderzoek wordt dit als aanname gehanteerd. Bij concretisering van het ontwerp van de weg is verfijnend ontwerpend onderzoek aangewezen, waarbij de resultaten uit het plan-MER eveneens worden geïntegreerd.

- **Ontwerpsnelheid**

Er wordt uitgegaan van een effectief snelheidsregime van 120 km/h op de E40 als Europese hoofdweg. Op de N466 wordt ten noorden van de E40 berust op een effectief snelheidsregime van 50 of 70 km/h en ten zuiden van de E40 van 30 of 50 km/h. Voor de ontsluitingsweg blijft 50 km/h - en 30 km/h in krappe bochten - het uitgangspunt als effectief snelheidsregime.

- **Dwarsprofielen**

Als onderdeel van het iteratief proces voor de opmaak van het GRUP wordt, parallel aan het plan-MER, ontwerpend onderzoek uitgevoerd. Hierbij worden enerzijds generieke dwarsprofielen uitgewerkt die niet onderscheidend zijn voor de verschillende alternatieven. Anderzijds worden dwarsprofielen uitgewerkt specifiek voor elk alternatief. Uiteindelijk zullen de dwarsprofielen bij het verder uitwerken van het gekozen alternatief dat effectief wordt doorvertaald in het GRUP, bepalend zijn voor het uiteindelijk ruimtebeslag en ligging van de contour van het GRUP. Bepalend voor de dwarsprofielen zijn enerzijds de weginfrastructuur, maar daarnaast ook de landschappelijke inkleding, maatvoering van de langsgrachten, fietspaden, … en andere aanhorigheden.

- **Fietspaden**

Het ontwerp van de fietspaden wordt uitgewerkt volgens het Vademecum Fietsvoorzieningen van het Agentschap Wegen & Verkeer i.s.m. Fietsberaad (versie juli 2022).

- **Kruising E40 voor gemotoriseerd verkeer**

Afhankelijk van het alternatief (zie verder) wordt de E40 door de N466 gekruist door middel van een brug of een tunnel/onderdoorgang. Bij een brug dient een vrije hoogte van 5,25m gerespecteerd te worden. Bij een tunnel/onderdoorgang wordt geen permanente bemaling voorzien, enkel tijdelijke bemaling tijdens de aanlegfase. De Kloosterstraat kruist de E40 middels een brug.

- **Omgeving Solveynsbrug**

De Solveynsbrug, in het oosten van het studiegebied GRUP, kan op lange termijn niet in zijn huidige vorm behouden blijven. In functie van de realisatie van een continue pechstrook moeten de pijlers in de toekomst mogelijk verdwijnen. In geval van de bouw van een nieuwe brug zal een langere overspanning nodig zijn. Gezien het GRUP wordt opgemaakt met een doorkijk op lange termijn wordt de omgeving van de Solveynsbrug meegenomen in het onderzoek en het studiegebied GRUP. De Solveynsbrug maakt integraal deel uit van het verkeersnetwerk van het studiegebied GRUP. Zowel de zuidelijke aansluiting op de brug kan wordt onderzocht als de noordelijke aansluiting ter hoogte van Keuze en de Deinsesteenweg.

- **Verlichting**

Inzake verlichting wordt de lichtvisie voor snelwegen en gewestwegen van AWV gehanteerd. Voor snelwegen geldt het principe: ’s nachts gaat het licht uit als het kan en blijft het ’s nachts aan als het moet voor verkeersveiligheid. Ook voor gewestwegen geldt in het algemeen ‘niet verlichten waar het kan, verlichten waar het moet’.

3.4.3 Programma(alternatieven)

Er zijn geen volwaardige programma alternatieven

3.4.4 Inrichting(salternatieven)

Het ontwerp (& inrichtingsalternatieven) is het voorwerp van een lopend ontwerpproces, waarbij rekening wordt gehouden met de hierboven geformuleerde ontwerpprincipes (cfr. 3.4.2.3).

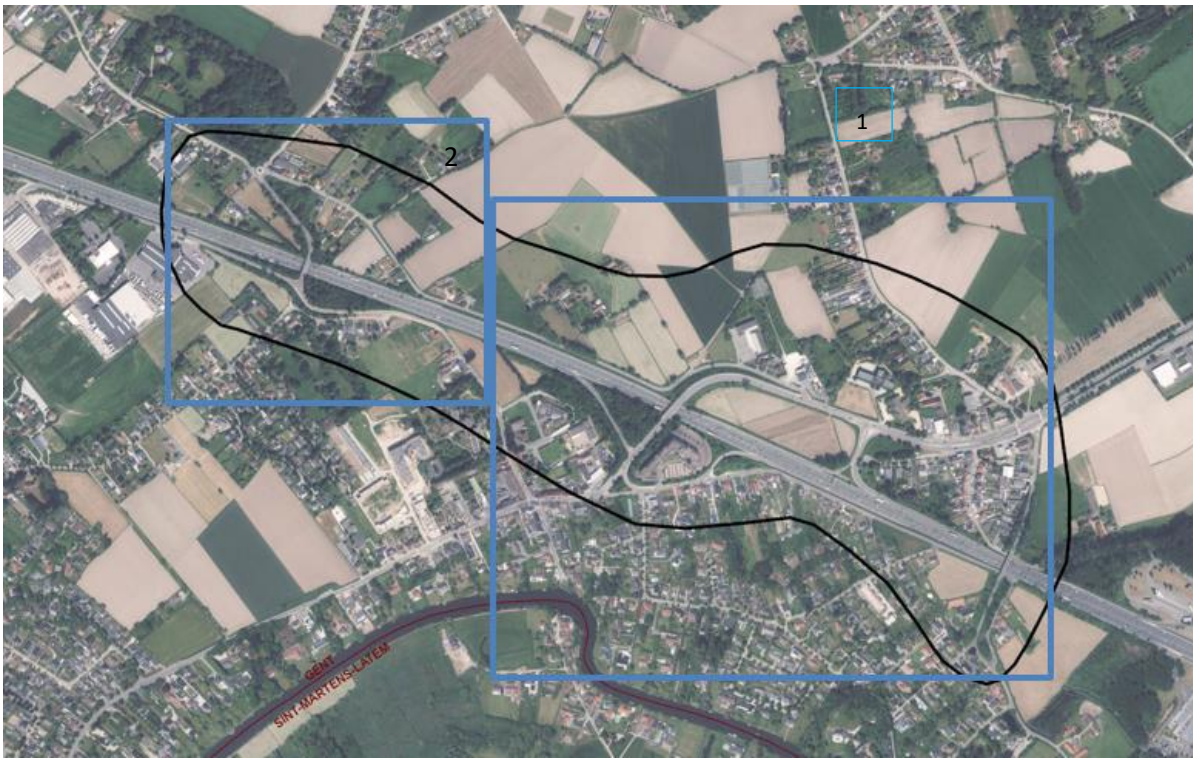
Voorafgaand aan deze scopingnota werden in kader van de startnota van het GRUP 'Omgeving Complex E40-N466 Drongen' inrichtingsalternatieven ingesproken. Deze ingesproken inrichtingsalternatieven werden samen met de betrokken administraties, het middenveld en de bevolking in reflectiekamers en werkateliers verder uitgewerkt en afgetoetst aan hun haalbaarheid. Bijkomend werd voor de gekozen inrichtingsalternatieven een beoordelingskader opgemaakt.

In het voorafgaand onderzoek, opgenomen in Bijlage 1 bij deze scopingnota, is er vastgesteld dat er slechts 1 redelijk locatie-alternatief is voor de inplanting van een compact op- en afrittencomplex aan de E40 en de N466 te Baarle: een zgn. "**centraal complex**" onder de vorm van een Hollands complex, overwegend ter hoogte van de huidige ligging van het op- en afrittencomplex. Binnen dit locatie-alternatief werden inrichtingsalternatieven ontwikkeld.

Deze inrichtingsalternatieven vertrekken bijgevolg allemaal van het enige redelijke locatie-alternatief Centraal. Onderstaand worden de weerhouden inrichtingsalternatieven (op basis van de reflectiekamers en werkateliers) voor verder onderzoek beschreven. Voor de niet weerhouden inrichtingsalternatieven (incl. ingesproken inrichtingsalternatieven) wordt verwezen naar bijlage I.

De weerhouden alternatieven worden opgebouwd op basis van 2 bouwstenen binnen het studiegebied GRUP:

1. Complex Drongen
2. Kloosterstraat



Figuur 3-1: Aanduiding ligging bouwsteen 1 en 2 binnen het studiegebied GRUP

De overige planelementen, zoals de ontsluitingsweg, het fietsnetwerk, de landschappelijke inpassingen en buffers worden op basis van de generieke inrichtingsprincipes vormgegeven en zijn bijgevolg relevant voor de verschillende alternatieven.

Binnen voorliggend milieuonderzoek op planniveau worden de concepten die op planniveau in het GRUP zullen worden vastgelegd gehanteerd. Gedetailleerd ontwerp van bijvoorbeeld exacte vormgeving van de kruispunten, lichtenregelingen, … worden niet vastgelegd in de voorschriften van een RUP en worden dan ook in deze fase van het onderzoek niet verder in detail onderzocht. Om verschillende mogelijke kruispuntinrichtingen te kunnen waarborgen wordt hiervoor een voldoende ruime contour gehanteerd.

3.4.5 Bouwsteen complex Drongen (1)

Voor de bouwsteen “complex Drongen” worden 4 redelijke alternatieven gedefinieerd. Deze vier alternatieven kunnen op basis van de eventuele aantakking van de N466 worden gegroepeerd binnen 2 oplossingenfamilies. De oplossingsfamilies komen voort uit het bundelen van gemeenschappelijke verkeerskundige oplossingen

3.4.5.1.1 Oplossingsfamilie 1 – Doorgaande N466

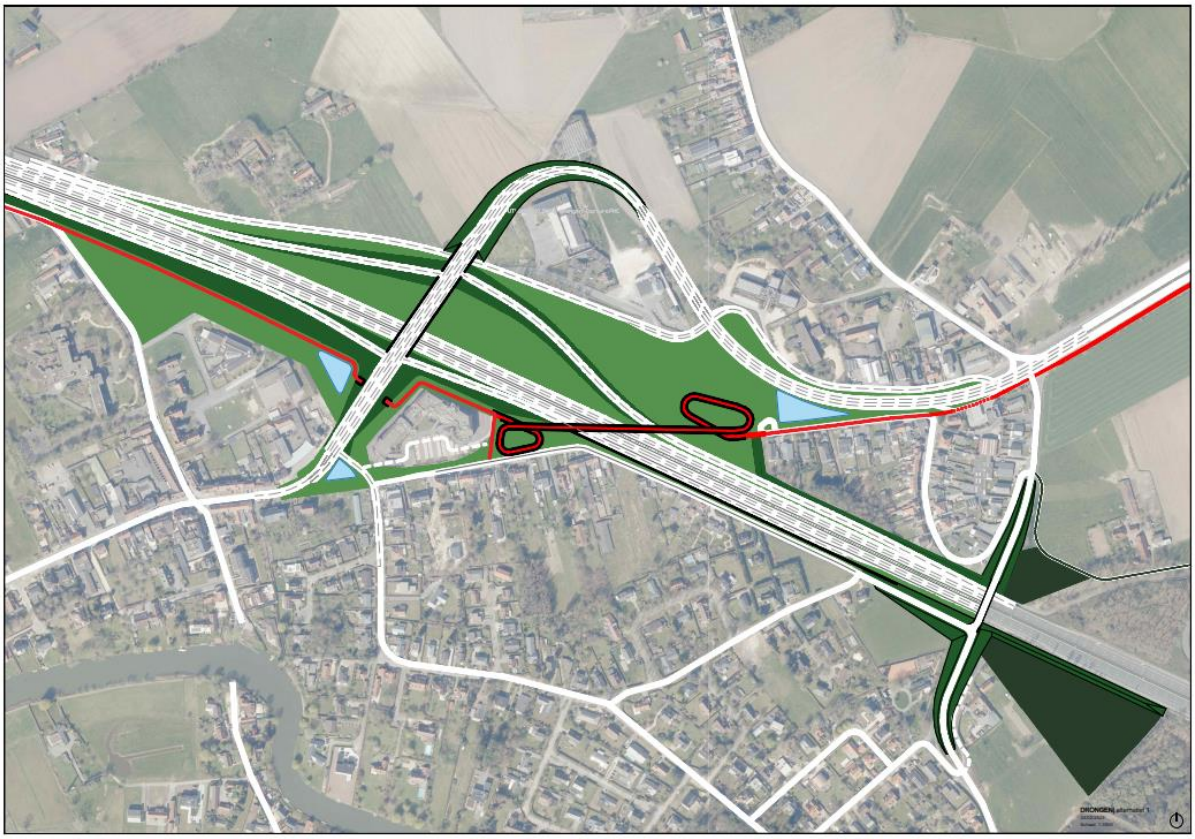
Binnen de oplossingsfamilie wordt de N466 als doorgaande weg gerealiseerd, waarbij de op- en afritten aantakken op de N466. Binnen deze oplossingsfamilie kunnen twee alternatieven worden gedefinieerd. In een eerste alternatief loopt de N466 rond de bedrijvencluster Van Der Valk. Bij een tweede alternatief wordt een compactere inrichting gerealiseerd, waarbij de N66 niet rond de bedrijvencluster heen wordt gelegd.

Alternatief 1: Doorgaande N466 met ruime bocht

In dit alternatief wordt de N466 omgelegd rond de bedrijvencluster met Van der Valk, waardoor een rechte brugaansluiting ontstaat over de E40 en de ontsluitingsweg van Drongen I. Ter hoogte van de snelweg sluiten de op- en afritten met de E40 aan op de N466 aan met een compact Hollands complex. Door de realisatie van een ruime bocht ontstaat een duidelijk afgebakende ruimte rond Van der Valk. Binnen dit alternatief worden de potenties voor de invulling van deze ruimte mee onderzocht (waterbuffer, carpoolparking, hotelfunctie, …). De vrije ruimte tussen de N466 en op- en de afritten kan mogelijk ook dienst doen voor carpoolparking, waterbuffer, ….

De ontsluitingsweg naar het bedrijfsterrein Drongen I sluit aan op de N466 net ten noorden van de oprit op de E40 richting Oostende en voor de bocht in de N466. Een ventweg ten oosten van de N466 verzamelt het verkeer van de aanpalende functies en sluit aan op de N466 ter hoogte van de aansluiting van de ontsluitingsweg van Drongen I.

Voor het actieve verkeer worden bijkomende vrijliggende verbindingen voorzien. In het verlengde van de Brouwerijstraat wordt een fietsbrug gepland die aansluit op het vrijliggend fietsnetwerk, zoals het vrijliggend fietspad aan de zuidzijde van de snelweg richting Drongen I.



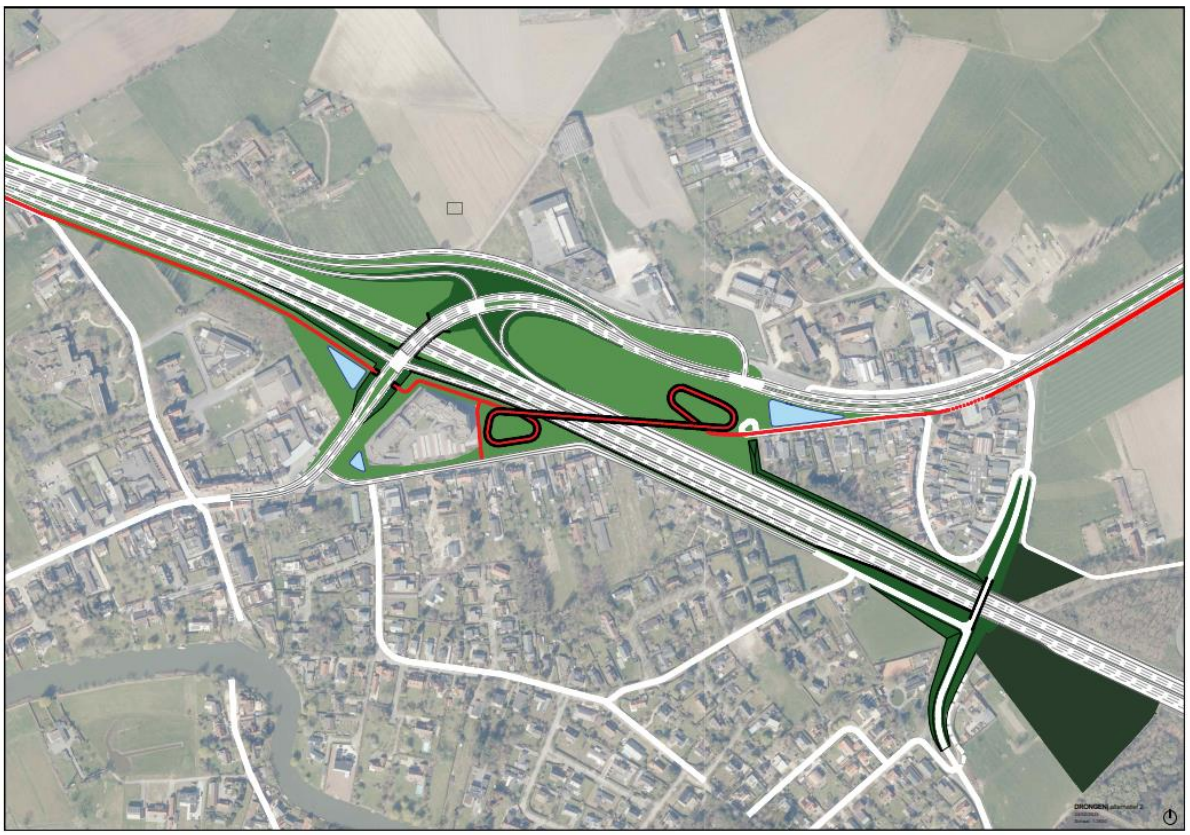
Figuur 3-1: Alternatief 1: Doorgaande N466 met ruime bocht (rode lijn = fietspad, arcering = waterbuffer)

Alternatief 2: Doorgaande N466 met compacte bocht

Zoals hoger beschreven wordt eenzelfde netwerkprincipe gehanteerd bij dit alternatief, maar wordt de N466 met een compactere bocht gerealiseerd. Door de compactere bocht is het noodzakelijk om de aantakkende wegen verder uit elkaar te leggen. De op- en afritten aan de noordzijde voor de richting Oostende komen verder van de snelweg te liggen, waarbij de aansluiting op de N466 meer naar het oosten wordt voorzien. De ontsluitingsweg naar het bedrijventerrein Drongen I takt eveneens aan op het kruispunt N466 x op- en afrit E40 richting Oostende.

Bij dit alternatief ontstaat geen afgebakende ruimte ter hoogte van Van der Valk zoals bij de alternatieven met een ruime bocht. Voor deze ruimten worden dan ook geen potenties voor toekomstige invulling onderzocht. De vrije ruimte tussen de N466 en op- en de afritten kan wel mogelijk dienst doen voor carpoolparking, waterbuffer, ….

Voor het actieve verkeer worden, net zoals bij het eerste alternatief, bijkomende vrijliggende verbindingen voorzien. In het verlengde van de Brouwerijstraat wordt eveneens een fietsbrug gepland die aansluit op het vrijliggend fietsnetwerk, zoals het vrijliggend fietspad aan de zuidzijde van de snelweg richting Drongen I.

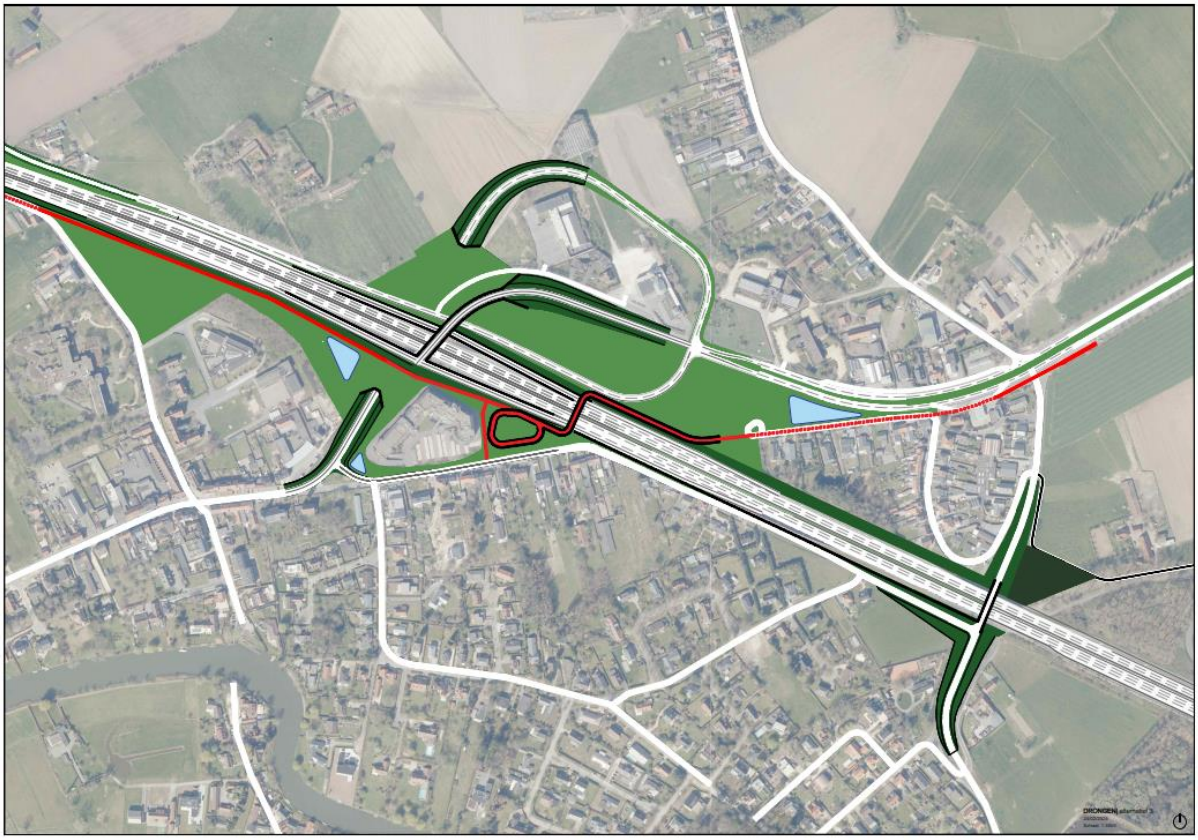


Figuur 3-2: Alternatief 2: Doorgaande N466 met compacte bocht (rode lijn = fietspad, arcering = waterbuffer)

3.4.5.1.2 Oplossingsfamilie 2 – Ontkoppelde N466

Alternatief 3: Ontkoppelde N466 met ruime bocht

Bij alternatief 3 heeft de N466 geen doorgaande bewegingen. Na de aansluiting van de N466 en de op- en afrit richting Brussel stopt de weg. Ter hoogte van de bedrijvencluster met Van de Valk wordt op de N466 een afslagbeweging mogelijk gemaakt om richting Baarle-Dorp of het bedrijventerrein Drongen I te rijden. De verbinding naar Baarle-Dorp maakt een ruime bocht om de bedrijvencluster rond Van der Valk heen en komt onder maaiveldniveau te liggen. De weg kruist de E40 recht ondergronds en komt ter hoogte van de kerk van Baarle-Dorp terug op maaiveldniveau. De ontsluitingsweg naar het bedrijventerrein Drongen I bevindt zich op het maaiveld parallel en ten noorden met de E40.
Door de realisatie van een ruime bocht ontstaat een duidelijk afgebakende ruimte rond Van der Valk. Binnen dit alternatief worden de potenties voor de invulling van deze ruimte mee onderzocht (waterbuffer, carpoolparking, hotelfunctie, …). De vrije ruimte tussen de N466 en op- en de afritten kan mogelijk ook dienst doen voor carpoolparking, waterbuffer, ….
Net zoals bij de voorgaande alternatieven wordt dit concept gecombineerd met waar nodig ventwegen, een carpoolparking, een vrijliggend fietsnetwerk, waterbuffer en landschappelijke integratie.

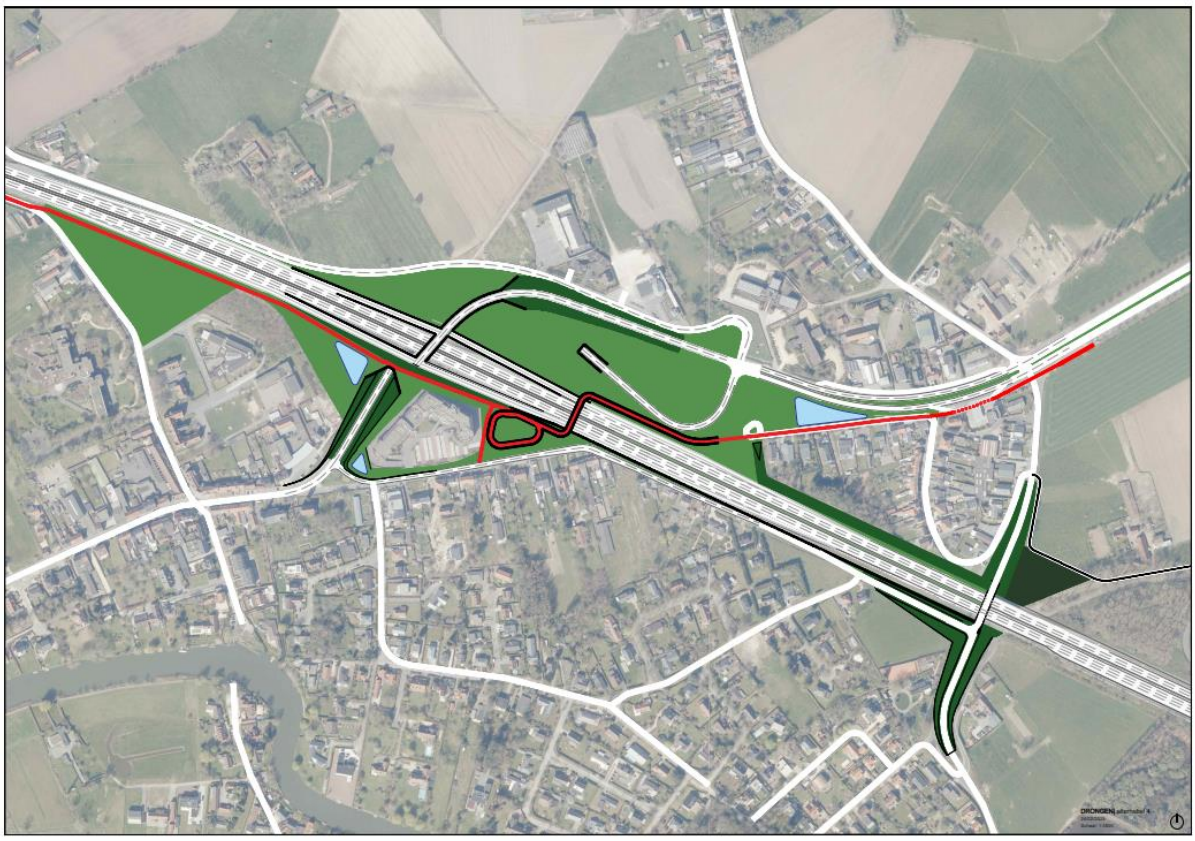


Figuur 3-4: Alternatief 3: Ontkoppelde N466 met ruime bocht (rode lijn = fietspad, arcering = waterbuffer)

Alternatief 4: Ontkoppelde N466 met compacte bocht

Bij dit alternatief wordt de verbinding naar Baarle-Dorp compacter gerealiseerd, waarbij een aansluiting van de verbindingsweg richting Baarle en de ontsluitingsweg naar het bedrijventerrein Drongen I ten zuiden van de bedrijvencluster Van der Valk wordt gerealiseerd. De verbinding naar Baarle wordt hierdoor in een iets langere tunnel in een bocht onder de E40 ingericht. De ontsluiting naar het bedrijventerrein Drongen I bevindt zich aan noordzijde van de N466 en de E40.

Net zoals bij de voorgaande alternatieven wordt dit concept gecombineerd met waar nodig ventwegen, een carpoolparking, een vrijliggend fietsnetwerk, waterbuffer en landschappelijke integratie.
Bij dit alternatief ontstaat geen afgebakende ruimte ter hoogte van Van der Valk zoals bij de alternatieven met een ruime bocht. Voor deze ruimten worden dan ook geen potenties voor toekomstige invulling onderzocht. De vrije ruimte tussen de N466 en op- en de afritten kan wel mogelijk dienst doen voor carpoolparking, waterbuffer, ….



Figuur 3-5: Alternatief 4: Ontkoppelde N466 met compacte bocht (rode lijn = fietspad, arcering = waterbuffer)

Variante oplossing(en) binnen de weerhouden alternatieven

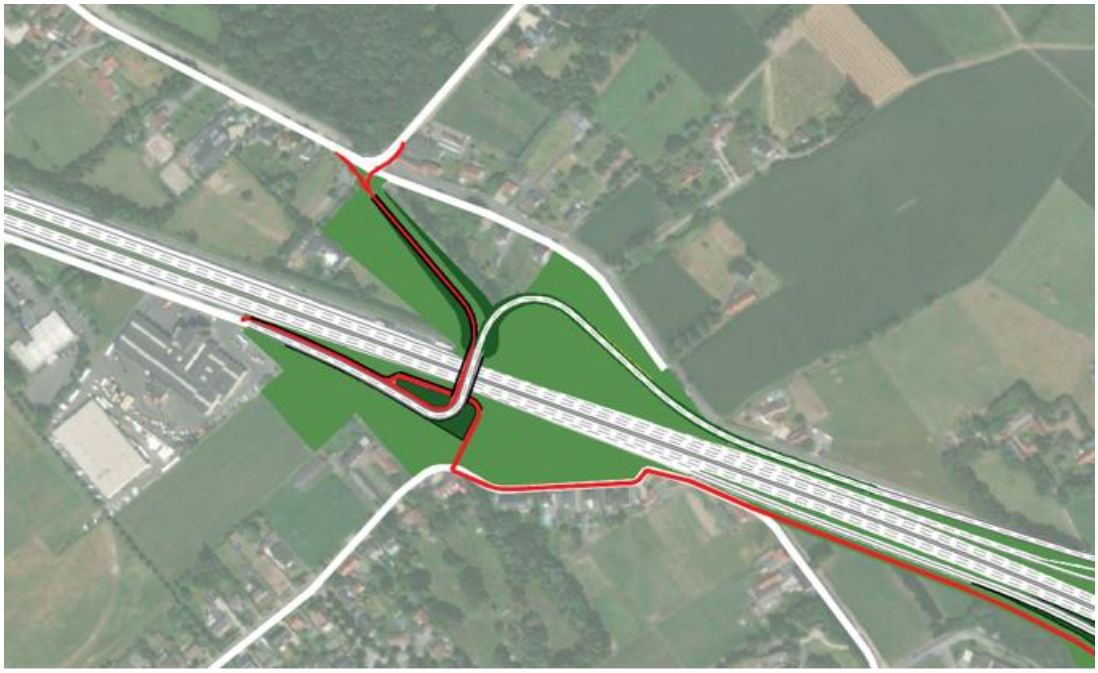
Indien blijkt uit het milieuonderzoek dat bovenstaande alternatieven moeten worden geoptimaliseerd in functie van een hogere capaciteit of omwille van een ander aspect, kan gezocht worden naar een variante verkeerskundige inrichting voor het alternatief (zoals bijvoorbeeld een “vlecht”) of voor een variante inrichting van de kruispunten (verkeerslichten, rotonde, …). Deze variante oplossingen passen voor de overige elementen binnen het ruimtebeslag en overige aannames van de beschreven alternatieven de aannames van de alternatieven. Deze varianten worden niet expliciet vastgelegd door middel van het GRUP en worden daarom niet verder uitgewerkt.

3.4.6 Bouwsteen Kloosterstraat (2)

Voor de bouwsteen Kloosterstraat worden 3 alternatieven gedefinieerd. Hierbij valt een onderscheid te maken in de wijze waarop het lokaal verkeer deE40 kan kruisen.

Alternatief A: Met knip lokaal gemotoriseerd verkeer

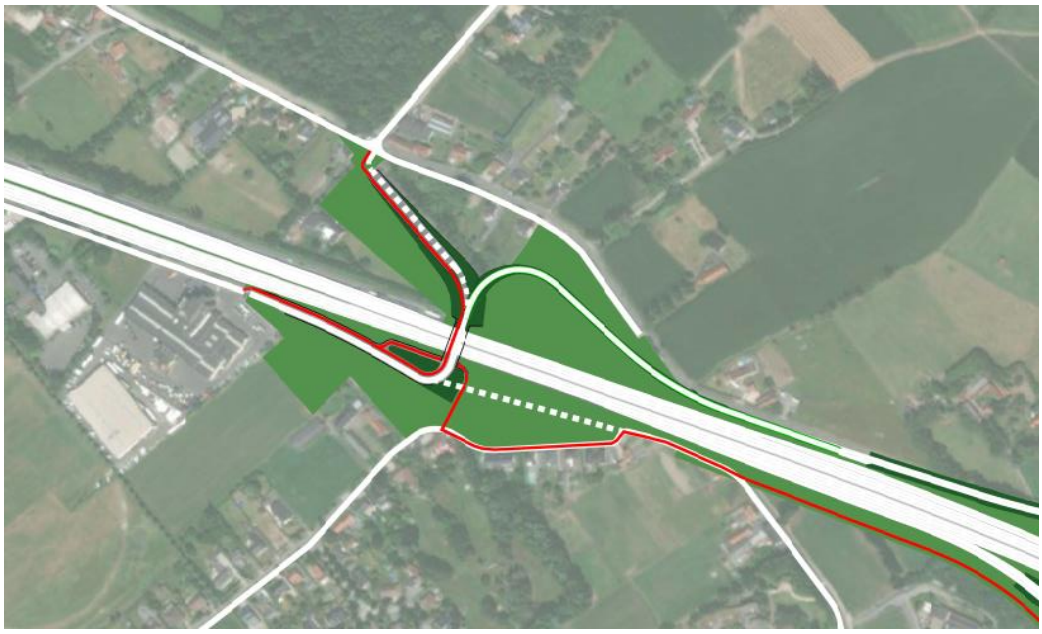
De Kloosterstraat werd heraangelegd en volgt de historische brughelling en aansluiting. Op vandaag kent de vernieuwde brug knelpunten. Het is wenselijk om deze aan te passen en de noordelijke aanloop een logischer tracé te geven, parallel aan de E40. De woningen langs de Baarleveldestraat krijgen dan een afzonderlijke ontsluiting.
De bestaande aanloop van de brug aan de noordzijde blijft behouden als helling voor het fietsverkeer. Er wordt een knip gerealiseerd voor het lokaal verkeer, waardoor enkel het zwaar verkeer de brug over de E40 kan gebruiken. Daarnaast kan het fietsverkeer de E40 eveneens kruisen. Ruimtelijk houdt dit alternatief een wijziging in ten opzichte van de huidige situatie, maar verkeerskundig gezien is alternatief A een bestendiging van de huidige situatie (knip).



Figuur 3-6: Alternatief A: Kloosterstraat brug met knip lokaal gemotoriseerd verkeer

Alternatief B: Met gestremd lokaal gemotoriseerd verkeer

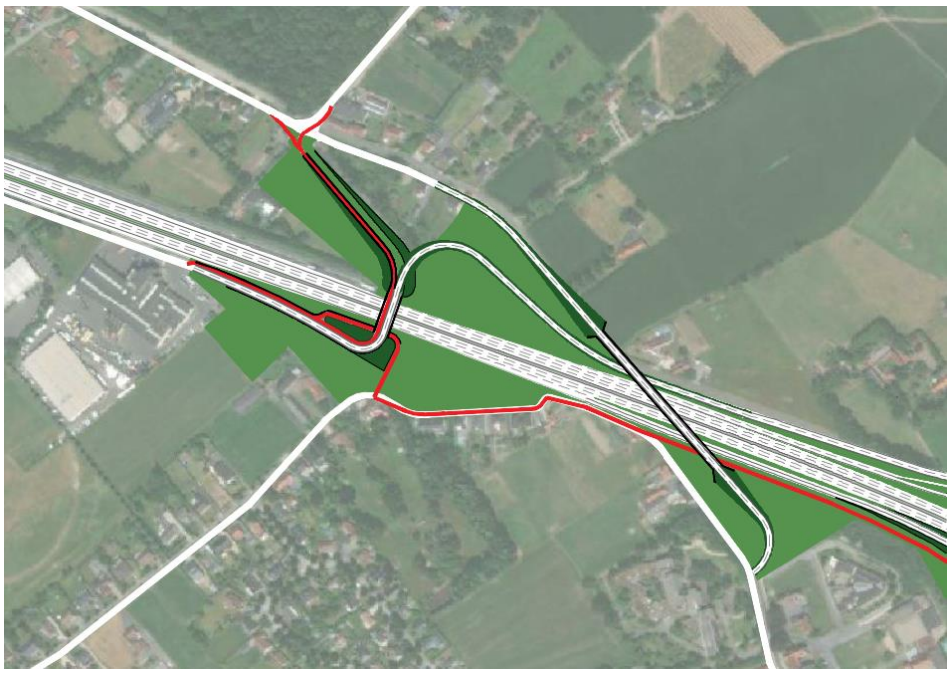
Bij dit alternatief wordt naast de geoptimaliseerde aansluiting voor het bedrijfsverkeer voor Drongen I eveneens nog een aantakking gerealiseerd voor lokaal verkeer op de Baarleveldestraat en de Kloosterstraat. Met behulp van krappe aansluitingen en een tonnageverbod (segment A en B op onderstaande figuur) worden deze beweging voor het zwaar verkeer onmogelijk gemaakt. Hierdoor kan het zwaar verkeer enkel via de ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Drongen I de overzijde van de E40 bereiken. Het lokaal verkeer kan hier in tegenstelling tot alternatief A wel de brug gebruiken om de E40 te kruisen. Daarnaast kan het fietsverkeer de E40 eveneens kruisen.



Figuur 3-7: Alternatief B: Kloosterstraat brug met gestremd doorgaand lokaal verkeer

Alternatief C: Met afzonderlijke brug voor lokaal gemotoriseerd verkeer

In dit alternatief wordt naast de Kloosterstraatbrug een bijkomende verbinding voor lokaal verkeer voorzien over de ontsluitingsweg van het bedrijventerrein en de E40. De verbinding tussen Baarleveldestraat en de brug wordt geknipt. Enkel het bestemmingsverkeer voor het bedrijventerrein kan gebruik maken van de brug over de E40. Het lokaal verkeer kan via de Baarleveldestraat en de nieuwe brug over de E40 de Kloosterstraat ten zuiden van de E40 bereiken.



Figuur 3-8: Alternatief C: Kloosterstraat brug met gescheiden verbinding voor lokaal verkeer

3.4.7 Onderzoeksvragen

Binnen de **bouwsteen 'Complex Drongen**' kan worden nagegaan of en waar er ruimte is voor de realisatie van een **carpoolparking**. De realisatie van een carpoolparking binnen het complex Drongen wordt als een opportuniteit gezien binnen het gekozen alternatief. De realisatie van een carpoolparking is immers niet bepalend voor de keuze van een bepaald alternatief, maar past binnen de ontwerpeis van het plan om nieuwe onbestemde restruimten binnen het studiegebied GRUP te voorkomen. De realisatie van een carpoolparking betreft met andere woorden een opportuniteit om bij beschikbare ruimte binnen het gekozen alternatief een carpoolparking te realiseren. Deze onderzoeksvraag wordt daarom enkel meegenomen in het onderzoek naar milieueffecten voor het gekozen alternatief (hoofdstuk 13) en komt niet aan bod bij de afweging van de alternatieven. Bij de beoordeling van het gekozen alternatief zal eveneens worden nagegaan welke locaties binnen het studiegebied GRUP van het gekozen alternatief in aanmerking kunnen komen voor de ligging van een carpoolparking.

Een carpoolparking ter hoogte van een op- en afrittencomplex van een hoofdweg wordt een behoefte van minimaal 30 parkeerplaatsen tot 50 parkeerplaatsen aangenomen (op basis van vergelijkbare locaties langsheen de E40). Uitgaande van een netto-oppervlakte van 25m² per parkeerplaats wordt een benodigde oppervlakte nodig geacht van 1.250m². Rekening houdende met de benodigde ruimte voor waterbuffering, landschappelijke inkleding, laadpalen, fietsparkeerplaatsen wordt een benodigde oppervlakte van 1.500 m² nodig geacht.

Voor **alternatief C** binnen **bouwsteen Kloosterstraat** wordt binnen het onderzoek eveneens nagegaan wat de mogelijke effecten zijn indien de kruising met de E40 niet onder de vorm van een brug, maar onder de vorm van **een tunnel** wordt gerealiseerd (op dezelfde locatie).

3.4.8 Opportuniteiten en kansen

Het milieueffectenonderzoek concentreert zich in eerste instantie in het onderzoek naar en de beoordeling van potentieel negatieve effecten en de onderscheidende effecten tussen de alternatieven in functie van de doorvertaling van het plan in een GRUP (cfr. 5.3 methodologie milieuonderzoek). De doelstellingen van het plan beogen naast een infrastructurele oplossing die functioneert in al zijn onderdelen eveneens de realisatie van een maatschappelijke meerwaarde. Dit betekent dat voorliggend plan ook moet resulteren in het landschappelijk en ruimtelijk inpassen van het plan in de context, verhogen van de leefbaarheid van Baarle en Drongen en dat het bijkomend ruimtebeslag maximaal wordt beperkt. Het plan wordt door deze doelstelling gezien als een hefboom tot het realiseren van maatschappelijke meerwaarden in de omgeving. Daarom werd in het MER binnen elke discipline nagegaan waar de beoogde maatschappelijke meerwaarden te rapen vallen met de realisatie van voorliggend plan.

Daarom wordt in het onderzoek naast het in beeld brengen van de negatieve (onderscheidende) effecten van de alternatieven binnen elke discipline eveneens nagegaan welke opportuniteiten er voor de verschillende alternatieven te definiëren zijn om te voldoen aan de doelstellingen van het plan (maatschappelijke meerwaarde creëren).

3.4.9 Niet weerhouden vragen tot alternatief

In een aantal adviezen en inspraakreacties wordt gevraagd alternatieven te onderzoeken. Voor de beschrijving van de **niet weerhouden alternatieven** wordt verwezen naar de alternatievennota die in bijlage I bij deze scopingnota is opgenomen. .

3.5 Ruim studiegebied GRUP in functie van eventuele compensaties en milderende maatregelen

De opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan gaat gepaard met onderzoek, zowel ruimtelijk, technisch als naar milieueffecten. Uit deze onderzoeken kunnen verschillende maatregelen komen:

- Compensaties en milderende maatregelen
- Voorstellen die het plan beter maken en inspelen op het realiseren van maatschappelijke meerwaarden (zie doelstellingen) en een verbetering van de leefkwaliteit kunnen inhouden.

Het studiegebied GRUP wordt in deze fase van het planproces (scopingnota) bewust voldoende ruim genomen om het complex en de bijhorende landschappelijke inpassing te kunnen inplannen en tevens alle compensaties en milderende maatregelen die nodig zouden blijken te kunnen voorzien in het studiegebied GRUP. Welke maatregelen (en dus ook welke percelen) effectief zullen worden opgenomen in het gewestelijk RUP (en hierin herbestemd zullen worden), is op dit moment van het onderzoek nog niet gekend. Dit studiegebied GRUP zal dus in de loop van de procedure worden verfijnd in functie van definitieve keuzes en ontwerpen.
Bij de realisatie van een nieuw op- en afrittencomplex zal er verharding bijkomen, hoofdzakelijk door de autosnelweg E40 veiliger in te richten met pechstroken en langere in- en uitvoegstroken conform de huidige richtlijnen. De landschappelijke inpassing en eventuele compensaties en milderende maatregelen zullen in de eerste plaats maximaal binnen het complex zelf voorzien worden vanuit het principe van zuinig en compact ruimtegebruik. Indien nodig, zal buiten het complex extra ruimte moeten voorzien worden. Daarom werd de contour van het studiegebied GRUP voldoende ruim genomen om aan deze aspecten een oplossing te kunnen bieden indien nodig.

3.6 Reikwijdte en detailleringsgraad

Het GRUP zal alle bestemmingen en ruimtelijk vertaalbare maatregelen opnemen binnen het nader te verfijnen studiegebied GRUP. Hiervoor wordt uitgegaan van de typevoorschriften, waarbij gebiedsspecifieke elementen worden toegevoegd. Dit betekent ook dat, bijvoorbeeld de technische ontwerpen, voorlopig geabstraheerd worden op het moment van het bepalen van de bestemmingen. Er zullen ook marges in acht genomen worden om een beperkte flexibiliteit toe te laten bij verdere uitvoering van het project.

Zoals eerder gesteld wordt geen gedetailleerd ontwerp van bijvoorbeeld de kruispunten, lichtenregelingen, … vastgelegd in de voorschriften van een RUP (of grafische doorvertaling). Om verschillende mogelijke kruispuntinrichtingen te kunnen waarborgen wordt hiervoor een voldoende ruime contour gehanteerd.

Als doorheen het onderzoek blijkt dat er naast een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan nog andere instrumenten moeten worden ingezet om de doelstelling te bereiken, dan wordt dit zo snel mogelijk meegegeven. Volgens artikel 2.2.5 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening kunnen volgende instrumenten ingezet worden:

- Stedenbouwkundige verordeningen;

- Overeenkomsten met publiekrechtelijke rechtspersonen, met privaatrechtelijke rechtspersonen of met natuurlijke personen;
- Inrichtingsnota;
- Grondruilplan;
- Gewijzigde of opgeheven erkennings-, rangschikkings- en beschermingsbesluiten inzake onroerend erfgoed;
- Onteigeningsplan;
- …

Doorheen het verdere proces en ontwerp is het van belang dat wordt bepaald en/of wordt vastgelegd welke partner welke actie op zich neemt. Dit kan via een flankerend beleid vastgelegd worden.

Voor de realisatie van het plan kunnen onteigeningen noodzakelijk zijn. De bevoegde overheid kan op basis van haar eigen wetgeving indien nodig voor de realisatie van de weg onteigeningen uitvoeren. Omdat de ruimtelijke herinrichting van het complex Drongen nog volop in onderzoek is, is er momenteel nog niet exact geweten over welke percelen het zou kunnen gaan.

4 Studiegebied voor de uitwerking van de plandoelstellingen van het voorgenomen RUP (studiegebied GRUP)

4.1 Situering

Kaart 0 Situering studiegebied GRUP (bijlage 3)
Kaart 1 Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen (bijlage 3)

Het studiegebied GRUP is gelegen ten westen van het grootstedelijk gebied Gent. Zowel de N466 als de E40 voorzien een verbinding voor gemotoriseerd verkeer met de stad. Het stadscentrum ligt een tiental kilometer van de site.

Het op- en afrittencomplex van de E40 te Drongen bevindt zich ten zuidwesten van het centrum van Gent langs de N466 Gent-Deinze. Doorheen het grondgebied Drongen kruist de autosnelweg E40 (Brussel – Oostende). Ter hoogte van de woonkern van Baarle ligt het op- en afrittencomplex met de autosnelweg E40 en de N466 Gent-Deinze. Deze N466 (ten noorden van de E40) is in het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent geselecteerd als Regionale Weg en als één van de drie toegangen tot Gent vanaf de E40. Het segment ten zuiden van de E40 is geselecteerd als Interlokale weg.

In de omgeving van het complex bevindt zich in het zuiden de kern van Baarle (een woonkern van Drongen) en in het westen het bedrijventerrein Drongen I langs de E40.

Het bedrijventerrein Drongen I ligt grotendeels op het grondgebied van Drongen (Gent) en voor een klein deel in de gemeente Landegem (Deinze), nl. drie bedrijven ter hoogte van de Moorstraat brug over E40.

Drongen is een deelgemeente van de stad Gent (Oost-Vlaanderen) en is ten zuidwesten van het stadscentrum van Gent gelegen. Drongen ligt aan de Leie en is qua oppervlakte de grootste deelgemeente van Gent. Drongen is het hoofddorp en er zijn twee woonkernen, Luchteren en Baarle.

Ten westen van de woonkern van Baarle en ten zuiden van de autosnelweg E40 is het bedrijventerrein Drongen I gesitueerd. Het bedrijventerrein is een specifiek gemengd regionaal bedrijventerrein voor productie en distributie en omvat ca. 55 ha.

De hoofdtoegang van het bedrijventerrein ligt aan de Kloosterstraat (brug over E40). Het bedrijventerrein wordt via de Kloosterstraat en de Baarleveldestraat ontsloten naar het op- en afrittencomplex van de E40 en de N466 (Deinsesteenweg).

4.2 Bestaande juridische toestand

Kaart 2 Bestaande juridische toestand: gewestplan, gewestplanwijzigingen en ruimtelijke uitvoeringsplannen (bijlage 3)
Kaart 3 Bestaande juridische toestand: andere plannen (bijlage 3)

Plan	Naam
Gewestplan	Het gewestplan Gentse en Kanaalzone (KB 14-09-1977)is in voege. Op het gewestplan worden volgende bestemmingen weergegeven voor het studiegebied GRUP: • Agrarische gebieden • Natuurgebied • Parkgebied • Industriegebied • Woongebieden, woongebieden met landelijk karakter • Dienstverleningsgebieden • Bestaande autosnelwegen • Bestaande hoofdverkeerswegen
Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Het GRUP bestaand regionaal bedrijventerrein O'cool bevindt zich in het studiegebied GRUP.
Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	Geen
Gemeentelijke plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen	RUP Groen (stad Gent – 06/12/2021). Een omschrijving van dit RUP en de relevante deelgebieden is opgenomen in hoofdstuk 2.3.5.2
Verkavelingsvergunningen	DossierNr – Vergunning – GeldigDatu – SubStatus 2003303 – 44021_2003_1359 – 27/06/1962 – geldig deel (deels vervallen) 2003310 – 44021_2003_1368 – 10/05/1967 – geldig deel (deels vervallen) 2003322 – 44021_2003_1380 – 24/10/1962 – vergunning 2003331 – 44021_2003_1391 – 23/11/1995 – vergunning 2003357 – 44021_2003_1434 – 12/09/1962 – vergunning 2003646 – 44021_2003_1878 – 2/03/1989 – vergunning 2003649 – 44021_2003_1882 – 20/11/1990 – vergunning 2003723 – 44021_2003_1970 – 18/02/1970 – vergunning 2003727 – 44021_2003_1974 – 23/01/1997 – vergunning 2003841 – 44021_2003_2128 – 7/03/1973 – vergunning 20031752 – 44021_2003_4105 – 11/09/2003 – vergunning 20032092 – 44021_2003_6127 – 23/10/2003 – vergunning 20032139 – 44021_2003_6558 – 12/08/2004 – geldig deel (deels vervallen)

Plan	Naam
	200693 44021_2006_89160 5/04/2007 vergunning 200872 44021_2008_114193 22/01/2009 vergunning 201138 44021_2011_194728 24/11/2011 vergunning 201613 44021_2016_225909 14/07/2016 vergunning
Beschermingszones grondwaterwinning	-
Bevaarbare waterlopen	geen
Habitatrichtlijngebieden (SBZ-H)	geen
Vogelrichtlijngebieden (SBZ-V)	geen
Gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN)	het VEN-gebied “De Vallei van de Benedenleie” (nr. 213), ten zuiden van de E40.
Gebieden van het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON)	geen
Vlaamse of erkende natuurreservaten	Het erkende natuurreservaat “Gentse Leievallei”, in eigendom en beheer bij Natuurpunt
Bosreservaten	Geen
Beschermde monumenten	Er bevinden zich geen beschermde monumenten in of in de directe omgeving van het studiegebied GRUP.
Beschermde stads- en dorpsgezichten	Geen
Beschermde cultuurhistorische landschappen	Ten zuiden van het studiegebied GRUP zijn, op de linkeroever van de Leie, de Leiemeersen (ID 9939) beschermd als cultuurhistorisch landschap.

4.3 Bestaande feitelijke toestand

In dit hoofdstuk wordt de bestaande feitelijke toestand beschreven op hoofdlijnen. Vanuit de verschillende relevante disciplines worden de belangrijkste aandachtspunten beschreven. Daarbij wordt rekening gehouden met de verschillende relevante schaalniveaus: de toestand in het studiegebied GRUP, in het studiegebied (de omgeving van het studiegebied GRUP waar het plan mogelijk een effect op zou kunnen hebben), en de aanwezige netwerken.

Als studiegebied GRUP (aangeduid op de kaarten) wordt een ruime en vrije intekening gebruikt, die alle elementen van het op- en afrittencomplex van E40 en de ontsluitingswegen van het bedrijventerrein Drongen I omvatten, inclusief de nodige ruimte voor de bijhorende landschappelijke inpassing te kunnen inplannen en tevens alle compensaties en milderende maatregelen die nodig zouden blijken te kunnen voorzien in het studiegebied GRUP. Het is dan ook belangrijk voor ogen te houden dat het beschreven studiegebied GRUP (en, hiermee samenhangend, studiegebied) in principe ruimer kan zijn dan het GRUP dat opgemaakt zal worden als resultaat van dit geïntegreerd planningsproces.

4.3.1 Ruimte

Het studiegebied GRUP is gelegen op het grondgebied van de stad Gent. Het bevindt zich net ten noorden van de kern van Baarle. Het structurerende element op bovenlokaal niveau in het studiegebied GRUP is de hoofdweg E40. Ten oosten en ten zuiden van het studiegebied GRUP bevindt zich nog de Leievallei. Het studiegebied situeert zich op de linkeroever van de Leie.

Centraal in het studiegebied GRUP liggen momenteel de op- en afritten van de E40 verspreid in het bebouwde weefsel van Baarle. Ze takken aan (rechtstreeks of onrechtstreeks) op de N466, richting Brussel net naast het centrum van de kern, richting de kust op enige afstand.

De kern van Baarle bestaat uit bebouwing met diverse functies die zich op de rooilijn bevindt. De N466 of Baarledorpstraat is ten zuiden van de snelweg een typische dorpshoofdstraat: relatief smal, met verschillende lokale centrumfuncties (kerk, school, slagers, fietsenwinkel, kapper, motorenwinkel, …) verweven met de woonfuncties. Wel is het verkeer tijdens de spits heel wat drukker dan langs een gewone dorpsstraat, er is een continue verkeersstroom. De brug over de snelweg bevindt zich net naast het centrum, en vormt ook de toegang tot de kern.

In de oksel van de oprit richting Brussel bevindt zich het MP center, een kantorencomplex van zo'n 11000m². De oprit takt ook niet onmiddellijk af van de N466, maar op een aansluitende woonstraat, de Brouwerijstraat, die naast woningen ook bedrijven en enkele andere woonstraten van de wijk Keuze ontsluit.

Ten zuiden van de snelweg bevindt zich de bebouwing van de kern Baarle, die wordt gevormd door de Baarledorpstraat (N466), Kloosterstraat en Baarleveer.

Onmiddellijk aansluitend aan de snelweg bevinden zich in de Kloosterstraat onderwijsinstellingen (een lagere school en een school met bijzonder onderwijs) en een woonzorgcentrum. Er bevinden zich ook jeugdlokalen.

In de rand van de kern bevindt zich meer residentiële bebouwing, waarbinnen lokale bedrijven en horeca verweven zijn. Deze contrasteert met het aangrenzende bedrijventerrein Drongen I ten westen van het studiegebied GRUP, waar verschillende grootschalige bedrijfspercelen gelegen zijn. Dit bedrijventerrein wordt in het oosten begrensd door de woonstraten Noordhoutstraat, Streepbosstraat en Moerstraat en in het zuiden door de open ruimte. In die open ruimte bevindt zich naast enkele verspreide gebouwen (voornamelijk agrarische bedrijfswoningen) ook nog een bedrijfsgebouw.

Naast de uitvoegstrook van de afrit in de rijrichting van de kust bevindt zich een deel van de woonwijk Keuze ten noorden van de snelweg. Deze bevat diverse bebouwingsvormen en is er door een geluidsmuur gescheiden van de uitvoegstrook. Aan de overzijde van de N466 sluit op deze woonstraat de Raapstraat aan, waar meer residentiële bewoning voorkomt. De N466 zelf ontsluit hier verder enkele bedrijven (tankstations, carwash, broodjeszaak, hotel, enz.).
Ter hoogte van Hotel Drongen sluit de Baarleveldestraat aan op de N466. De Baarleveldestraat is de ontsluitingsweg voor het gemotoriseerde en zwaar (+ 3,5 ton) verkeer van en naar het bedrijventerrein Drongen I net ten westen van het studiegebied GRUP. Niet zwaar, gemotoriseerd verkeer (minder dan 3,5 ton) van en naar het bedrijventerrein Drongen I is eveneens mogelijk via de Kloosterstraat, Boonstede, Baarlewarande, de Moerstraat en de Noordhoutstraat.

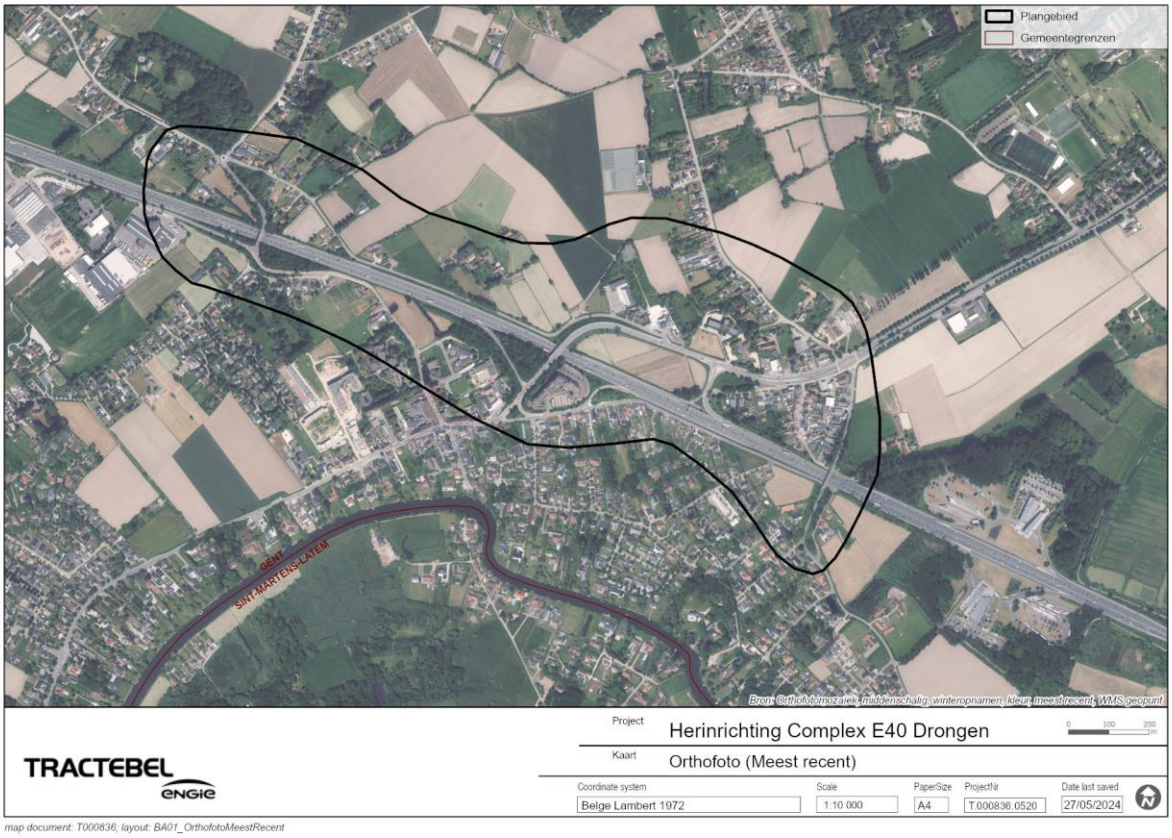
Op 3 plaatsen is zacht en gemotoriseerd verkeer over de snelweg E40 mogelijk: de bruggen in de Kloosterstraat, de Baarledorpstraat en Ernest Solveynsdreef. Meer naar het oosten, ter hoogte van de Goedingenbrug over de Leie, is het mogelijk om via Keuze onder de E40 door te rijden. Onder deze Goedingenbrug is er een hangbrug over de Leie voor voetgangers en fietsers.

Terug meer naar het westen, net ten oosten van het studiegebied GRUP bevinden zich een dienstenzone (met snelwegparkings en tankstations) langsheen de E40, die verder doorheen landbouw en natuurgebied loopt.

Naast de hoofdfuncties is er in de omgeving van het studiegebied GRUP heel wat medegebruik door recreatie: wandelen en fietsen langs de openbare wegenis (Noordhoutstraat, Kloosterstraat, Baarleveer), veer aan de Leie en in natuurpercelen langs de Leie. Op een aantal plaatsen bevinden zich onderdelen van het fietsknooppuntennetwerk in het studiegebied GRUP.

Het ruimtegebruik in het studiegebied GRUP betreft de huidige verkeersfuncties, landbouw, bedrijvigheid en woonfuncties en ermee verweven functies. Aangrenzend in het zuiden bevindt zich het woonweefsel van de kern Baarle en de woonondersteunende functies zoals handel, horeca en dienstverlening zoals onderwijs. Noordelijk bevinden zich een aantal geïsoleerde steenwegfuncties. Aan de oostelijke zijde bevinden zich ook natuurgebieden in de omgeving van het studiegebied GRUP.

De gebruikskwaliteit van het wonen wordt positief beïnvloed door de aanwezige open ruimte en natuur. Aspecten waar de gebruikskwaliteit minder goed op scoort, is dat de aanwezigheid van voorzieningen beperkt is tot de basisvoorzieningen (slager, school… maar geen supermarkt). Ook is er hinder van het doorgaand gemotoriseerd verkeer en een beperkte ontsluiting door andere modi.



Figuur 4-1: Situering van het studiegebied GRUP op orthofoto

4.3.2 Landschap, onroerend erfgoed en archeologie

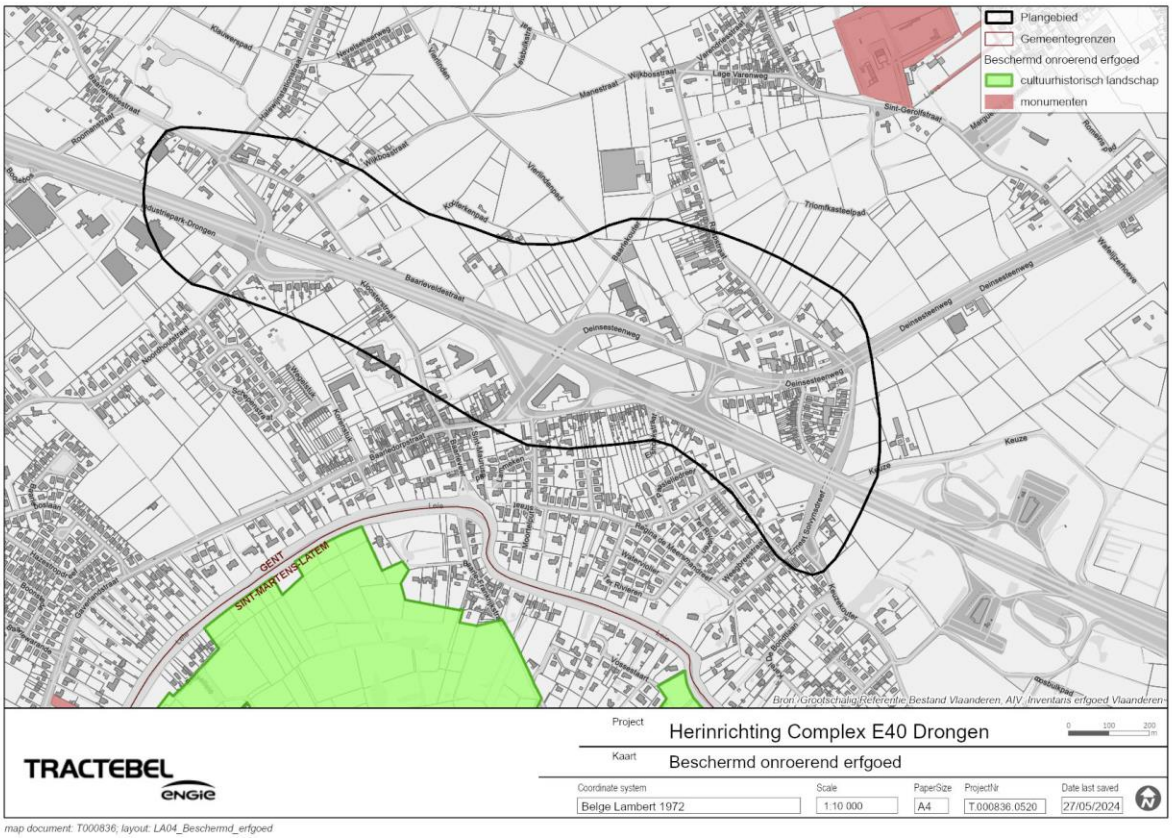
Het studiegebied bevindt zich in een riviervallei (laaggelegen vlakte met microreliëf) en de aangrenzende Keuzekouter. Actueel wordt het gebied sterk versnipperd door de aanwezigheid van een snelweg (op- en afrittencomplex en dienstenzone), gewestweg, spoorlijn en een fijnmazig wegennet gerelateerd aan de intensieve bebouwing (verspreide bewoning en industrieterrein) in het

gebied. Intensief landbouwgebruik (akkers en intensieve graslanden) heeft tot gevolg dat vallei-ecotopen dikwijls teruggedrongen worden naar de perceelsranden en de weinige resterende natte percelen. Ten zuiden van de snelweg, aansluitend bij het studiegebied GRUP, zijn er landschappelijk en ecologisch waardevolle natte weilanden aanwezig, en in het landbouwgebied ten noorden van de snelweg is de landschapsstructuur met vanaf de rivier oplopende vallei nog tastbaar aanwezig.

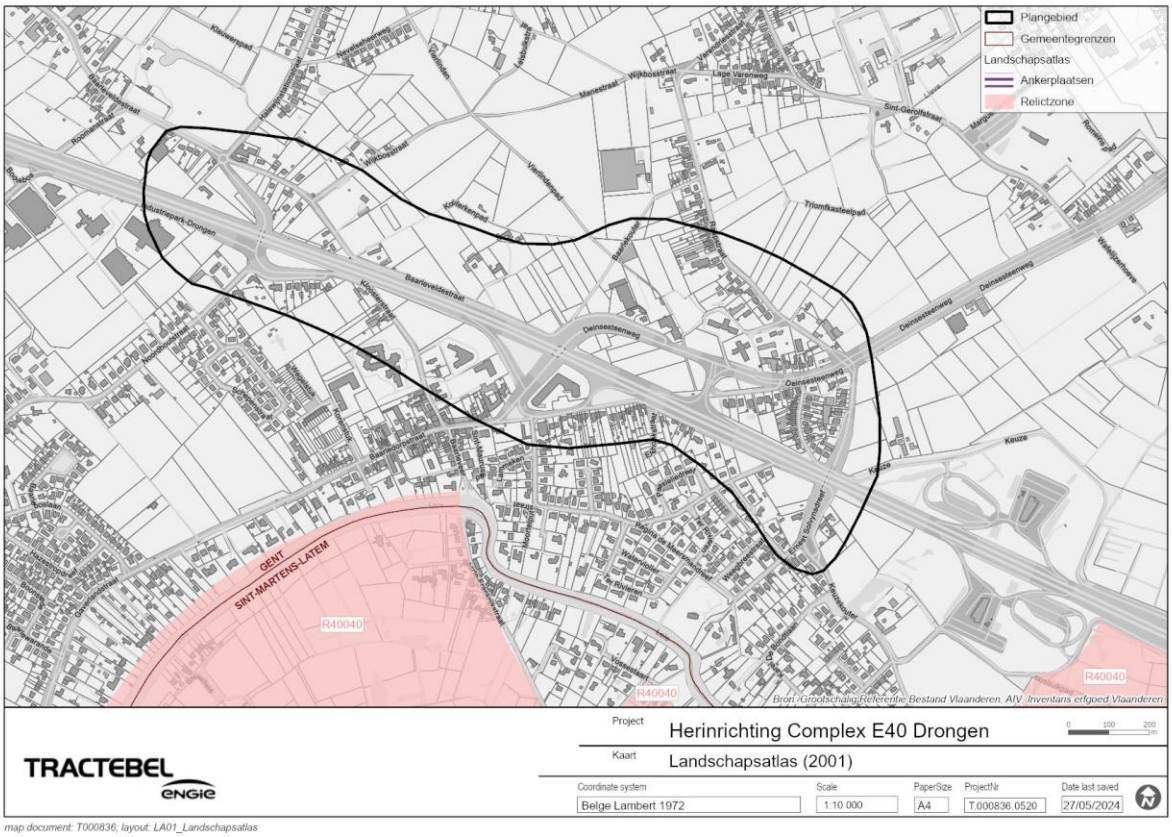
Ten zuiden van het studiegebied GRUP zijn, op de rechteroever van de Leie, de Leiemeersen (ID 9939) beschermd als cultuurhistorisch landschap. In de Landschapsatlas zijn de Leiemeersen ten zuiden van de Leie opgenomen als landschappelijk geheel. Ze maken deel uit van de relictzone “Leievallei van Gent tot Deinze (R40040). Verder zijn er nog enkele bouwkundige elementen die deel uitmaken van de vastgestelde inventaris onroerend erfgoed die (gedeeltelijk) binnen het studiegebied GRUP vallen: Hoeve ’t Blauwe Wiel en Hoeve de Meierij (beiden langs de N466 gelegen), de parochiekerk en pastorie van Sint-Martinus in de kern van Baarle, het Sint-Regina’s Godshuis langs de Kloosterstraat, een boerenarbeiderswoning aan de Keuzekouter (tegen de brug van de Ernest Solvynsdreef), Hoeve ’t Keuzegoed, eveneens aan de Keuzekouter gelegen, in de strook landbouwgebied tussen de dienstenzone en de kern van Baarle, een boerenhuis, boerenwoning en hoeve langs de Baarleveldestraat, een langgestrekte hoeve langs de E40 en Kasteel Roman met park. Binnen het studiegebied (visuele invloedsfeer van het plan op het omliggende landschap) bevinden zich enkele beschermde monumenten. Deze bevinden zich allen op een afstand van minstens 500 m van de verschillende alternatieven. Binnen het studiegebied GRUP zijn geen beschermde monumenten aanwezig.

In het zuiden van het studiegebied GRUP, ten zuiden van de E40 en de Brouwerijstraat, bevindt zich een archeologische vindplaats. In de omgeving van het studiegebied GRUP zijn verder nog enkele archeologische vindplaatsen aanwezig.

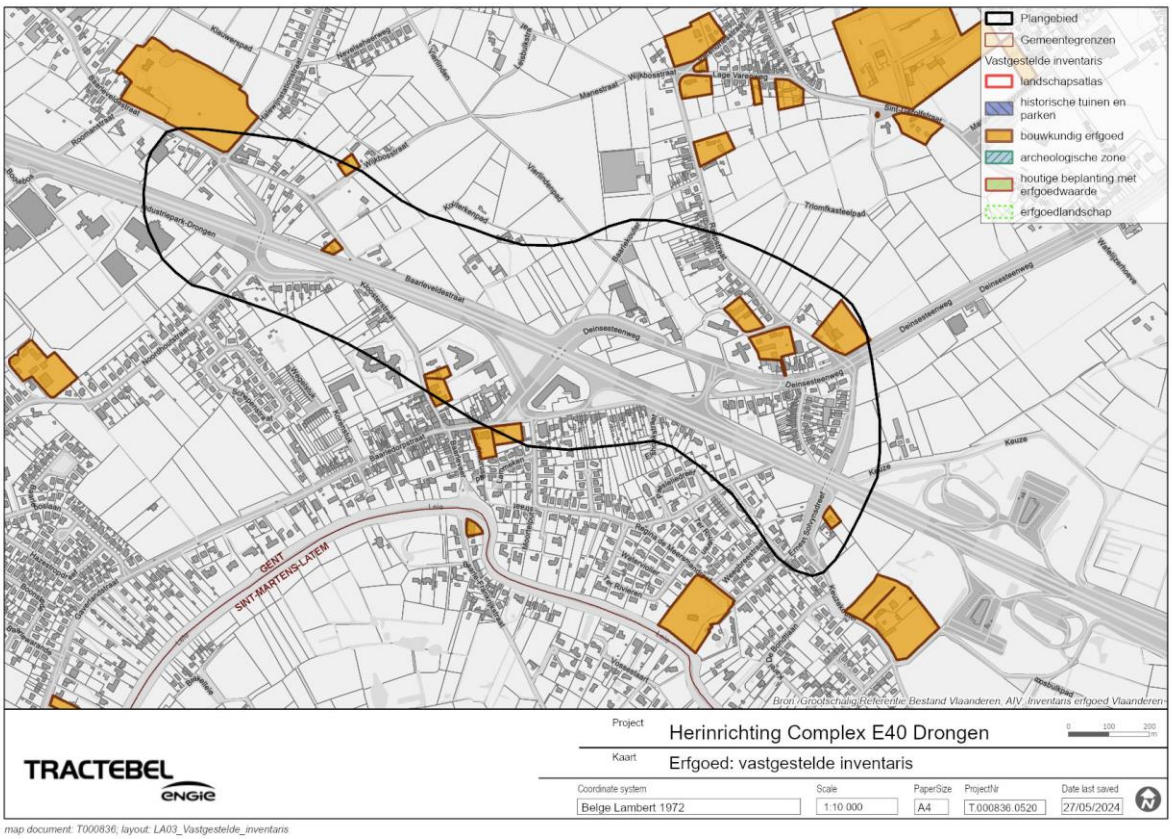
Het studiegebied GRUP wordt gekenmerkt door diverse infrastructuur (E40, gewestweg, spoorlijn, fijnmazig wegennet), verspreide bebouwing door verkavelingen, industriële ontwikkelingen… die visueel bepalend zijn. Net ten oosten van het studiegebied is het meersengebied als onderdeel van de Leievallei plaatselijk nog relatief intact. Ten noorden van de snelweg bevinden zich de noordelijke Keuzemeersen, die in westelijke richting via een steilrand overgaan in de Keuzekouter. Ten zuiden van de snelweg zijn dit de zuidelijke Keuzemeersen. Het relatief intacte open meersengebied en de sequentie richting de valleirand vormen een positief element in het landschapsbeeld. De doelstellingen zijn hier bovendien gericht op het behoud van een open meersengebied aansluitend bij de Leie en een halfopen landschap op de verderaf gelegen percelen.



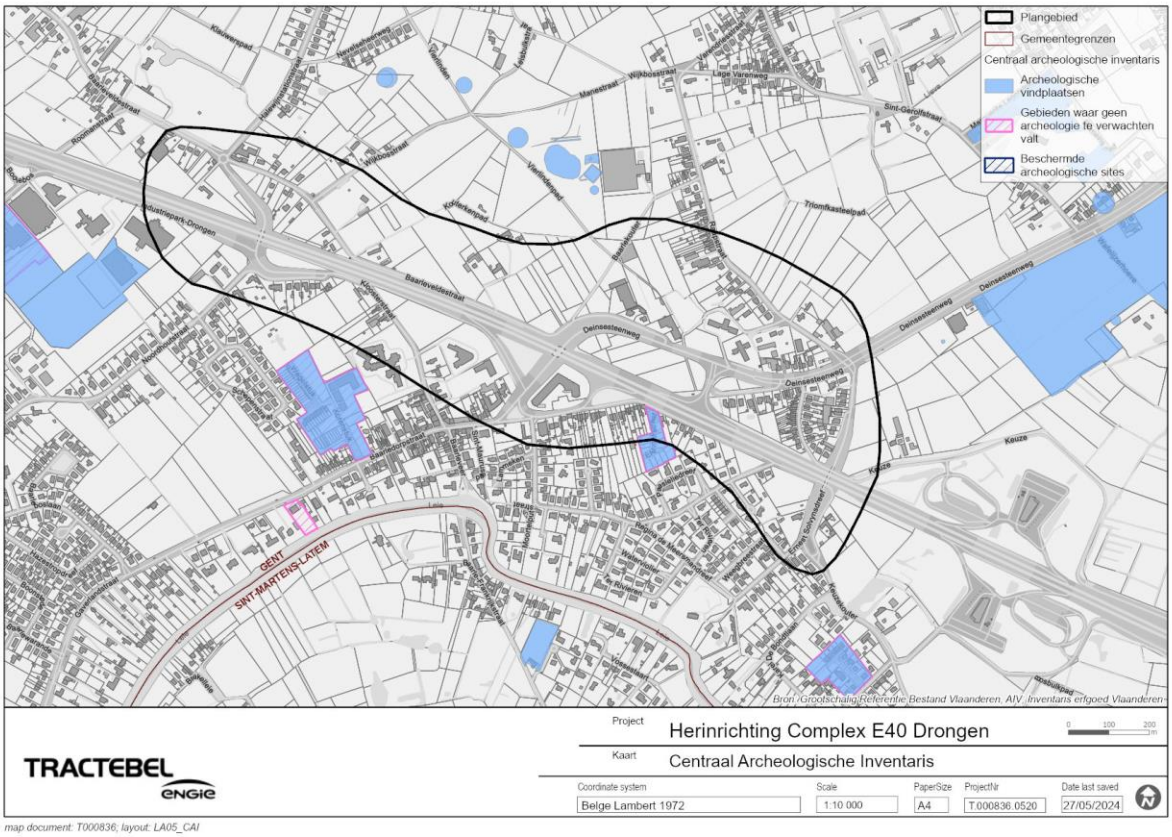
Figuur 4-2: Situering van het studiegebied GRUP ten opzichte van beschermd onroerend erfgoed



Figuur 4-3: Situering van het studiegebied GRUP op de landschapsatlas

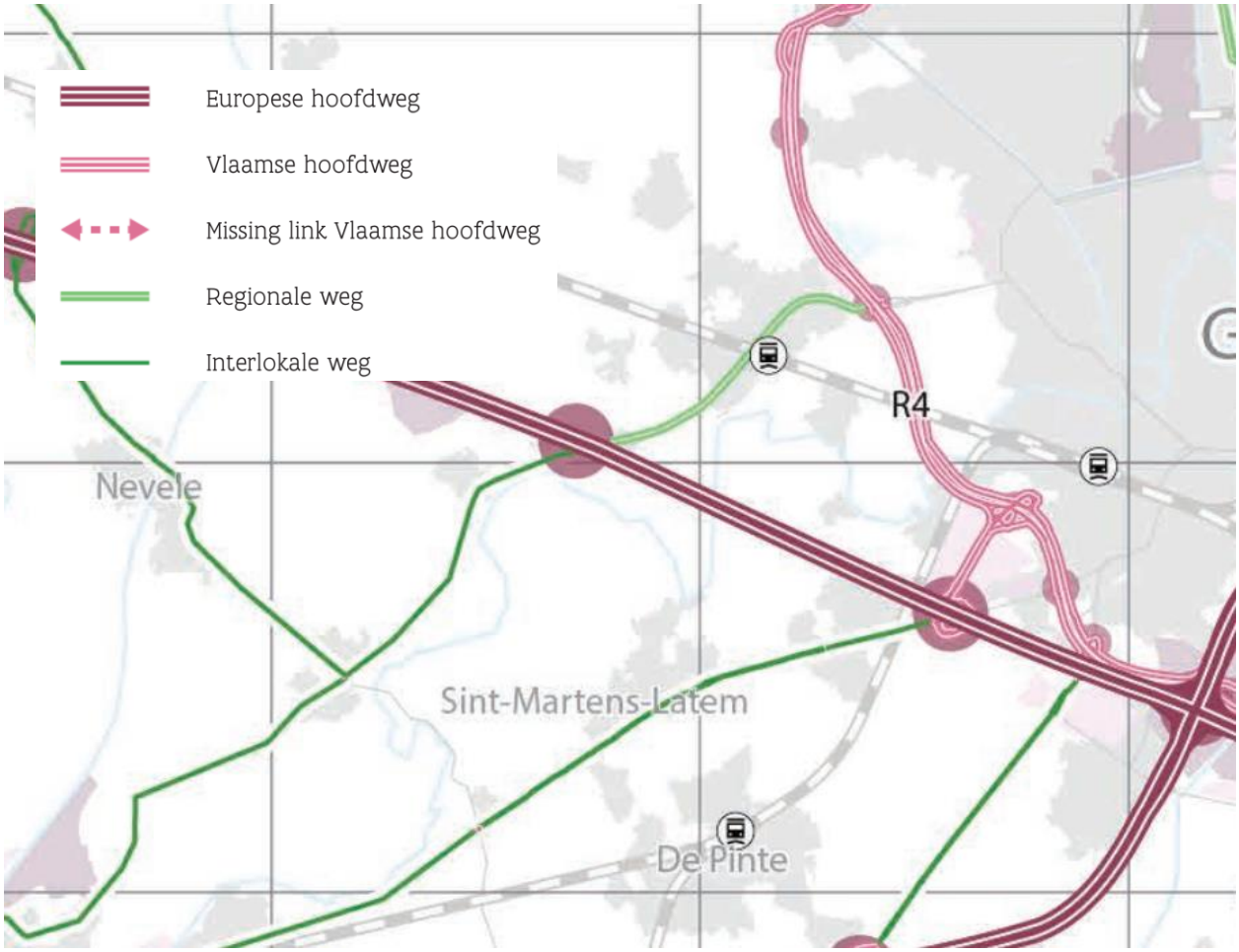


Figuur 4-4: Situering van het studiegebied GRUP op de vastgestelde inventaris onroerend erfgoed



Figuur 4-5: Situering van het studiegebied GRUP op de Centraal Archeologische Inventaris (CAI)

4.3.3 Mobiliteit



Figuur 4-6-6: Netwerk autoverkeer (bron Regionaal Mobiliteitsplan Gent)

Het complex Drongen (nr. 13) bevindt zich op het snijpunt van de **Europese hoofdweg** E40 en de N466 (Gent – Deinze), ter hoogte van de kern van Baarle. Langs de E40 bevindt zich op minder dan 1km van het complex Drongen ter hoogte van Baarle een dienstenzone met snelwegparking, tankstation (Esso) en voorzieningen (Burger King, Delhaize). In het mobiliteitsplan van de Vervoerregio Gent is de N466 is ten noorden van de snelweg aangeduid als **regionale weg** in het mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent. De weg is hier vormgegeven als een 2x2 rijbaan met gescheiden fietspaden. Ten zuiden van de snelweg is de N466 aangeduid als **interlokale weg**. De weg is hier ingericht als een doortocht, met 2 x 1 rijstrook en gemengd fietsverkeer en voetpaden aan weerszijden. In het RSV werd de N466 ten noorden van de snelweg aangeduid als primaire weg type II (verzamelen op Vlaams niveau). De N466 kreeg geen bovenlokale categorisering. Aangezien de nieuwe wegencategorisering op Vlaams niveau nog niet goedgekeurd werd, geldt deze categorisering nog steeds. Aangezien de globale visie en de belangrijkste inrichtingsprincipes niet verschillen tussen RSV en RMP, vormt dit echter geen knelpunt binnen het dossier.

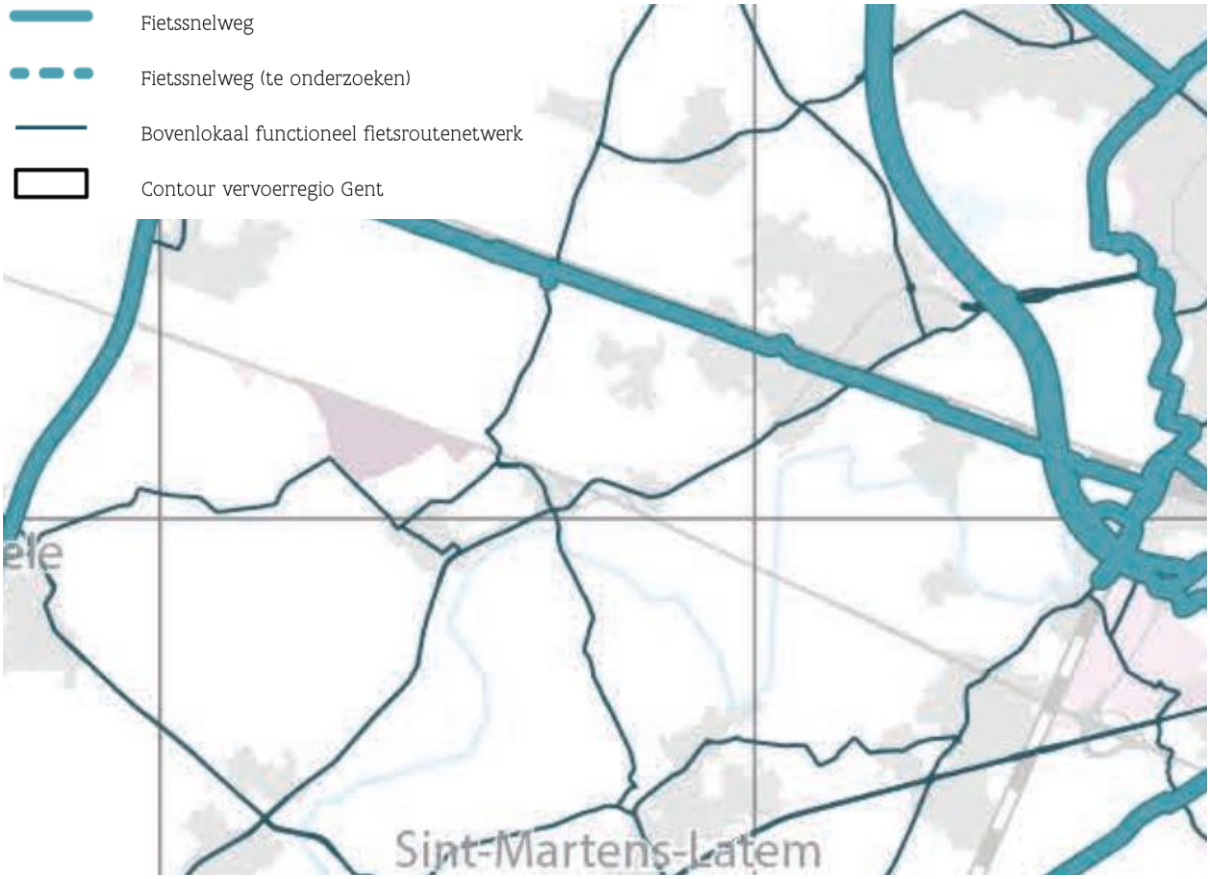
Het huidige complex Drongen ontsluit in eerste instantie de kern van Baarle, een woonkern in het zuidwesten van het grootstedelijk gebied Gent, een deelkern van Drongen. De verschillende delen van het complex lopen doorheen de kern, en de oprit richting Gent vanaf de N466 is tevens een woonstraat. Op microniveau ontsluit het complex verder het industriepark Drongen I, ten westen van de kern van Baarle en het zakencentrum MP-Center aan de zuidkant van het complex, op het hoofdwegennet. Dit zijn twee belangrijke attractiepolen binnen het onderzoeksgebied. Het vrachtverkeer kan de industriezone Drongen I bereiken via de N466 Deinsesteenweg langs de

Baarleveldestraat. Voor autoverkeer van en naar industriegebied Drongen I zijn alternatieve routes ook mogelijk via de Kloosterstraat of via de Noordhoutstraat. Om ongewenst zwaar verkeer te vermijden doorheen woonstraten, zijn in de omgeving van het industrieterrein tonnagebeperkingen van toepassing. Deze ontsluiting van het industrieterrein is niet optimaal.

De N466 ten noorden van de snelweg werd aangeduid als interlokale aanrijroute binnen het vrachtnetwerk in het mobiliteitsplan van de Vervoerregio Gent. De verbinding vanaf het complex richting Drongen I wordt aangeduid als een ontbrekende **interlokale aanrijroute**.

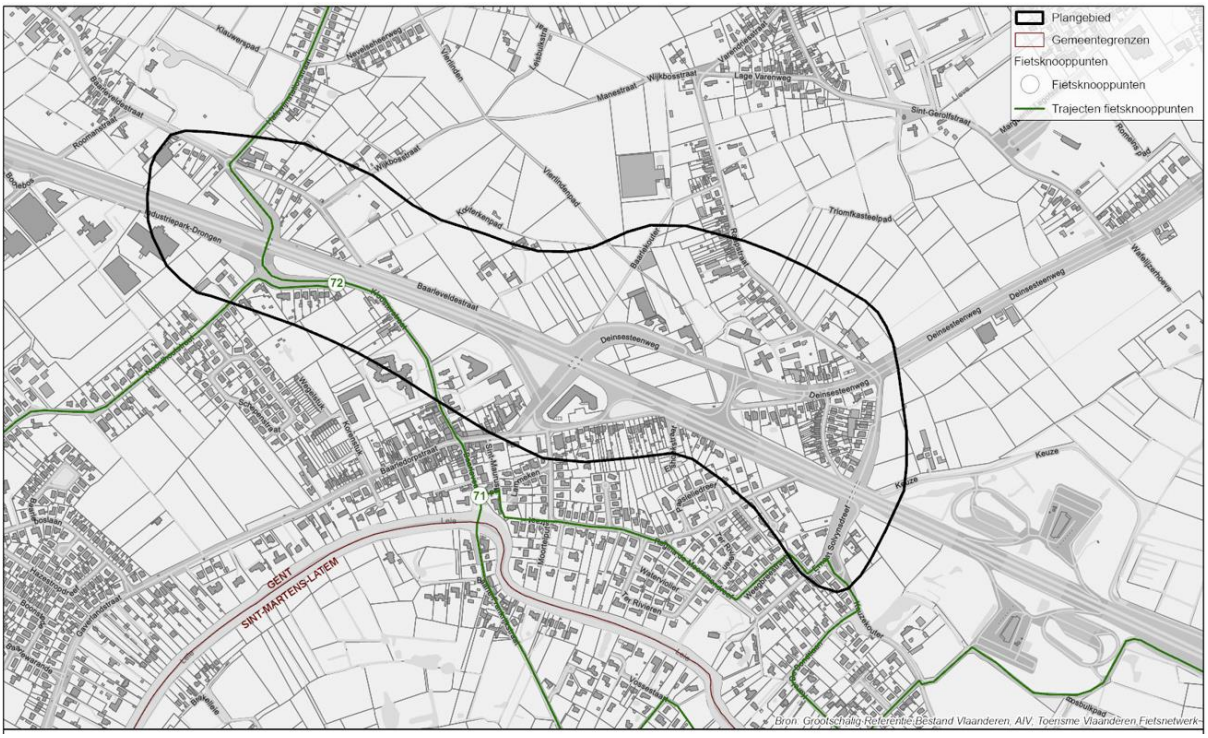
Figuur 4-7-7: Netwerk openbaar vervoer (bron Regionaal Mobiliteitsplan Gent)

De N466 werd aangeduid als onderdeel van het **basis OV-net** (kernnet + aanvullend net) in het mobiliteitsplan van de Vervoerregio Gent. Verder zijn er geen wegen met specifieke functies in het OV-net aangeduid binnen het studiegebied.



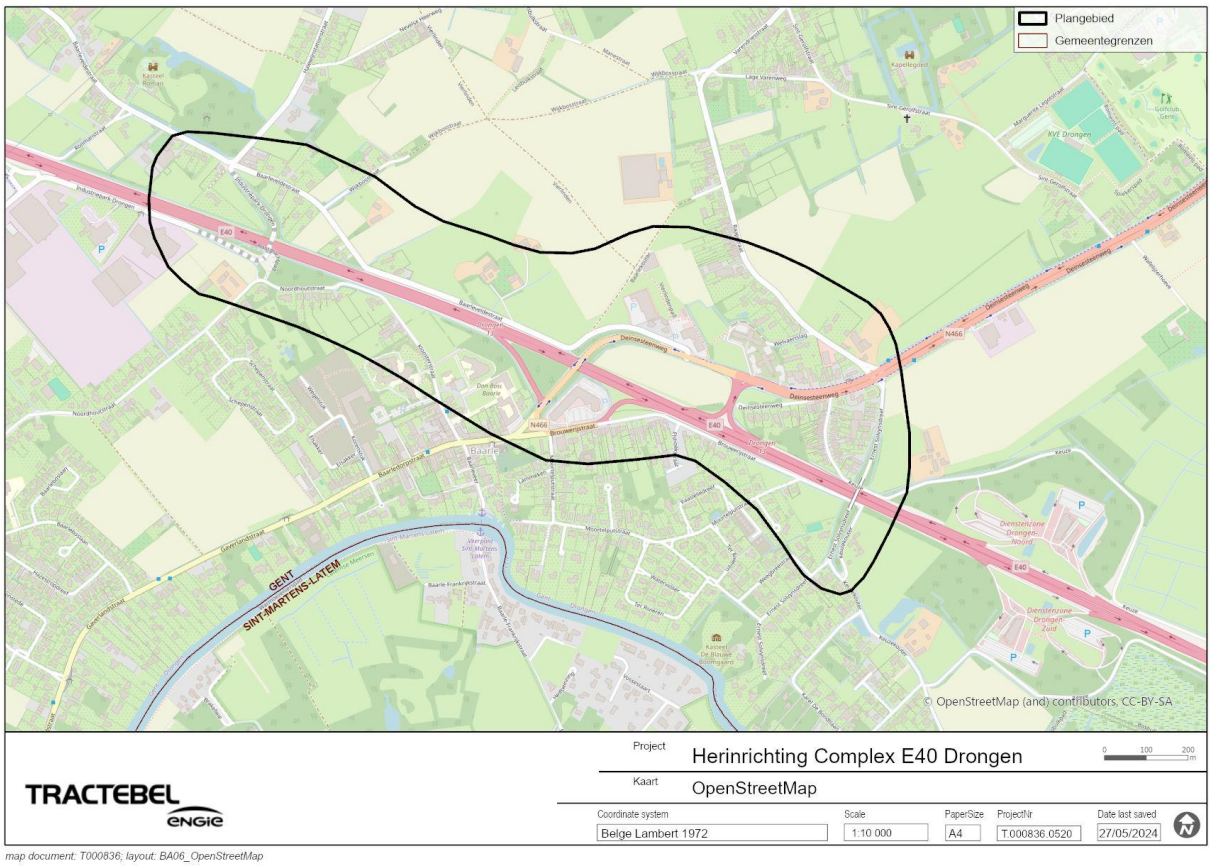
Figuur 4-8-8: Netwerk fiets (bron Regionaal Mobiliteitsplan Gent)

De N466 werd aangeduid als **functionele fietsroute (BFF)** in het mobiliteitsplan van de Vervoerregio Gent. Ook de Kloosterstraat – Halewijnstraat kreeg deze categorie. De infrastructuur op beide assen is echter niet afgestemd op deze functie, wat leidt tot onveilige situaties. In het open ruimte gebied rondom het complex lopen daarnaast een aantal recreatieve fietsroutes.



Figuur 4-9-9: Recreatiefnetwerk fiets

Vanwege de geografische spreiding van de op- en afritten, is het complex slecht leesbaar voor weggebruikers. Dit leidt vaak tot onveilige situaties, zeker voor fietsers. Ten noorden van de snelweg zorgen de ruime dimensies van het kruispunt voor een zeer lange conflictafstand voor de fietsers die richting Gent rijden (in totaal 60 meter), ten zuiden is enkel de afrit deels verkeerslichtengeregeld, maar niet conflictvrij, waardoor conflicten ontstaan van fietsers met het oprijdende verkeer. Ook is de capaciteit van het complex ontoereikend voor de huidige verkeersintensiteiten. Zowel op vlak van verkeersafwikkeling als veiligheid voldoet het complex niet meer aan de voorgeschreven normen. Op de piekmomenten ontstaat file t.h.v. de verschillende knooppunten van het complex. Er bevinden zich dan hinderlijke wachtrijen op de N466 en ook het verkeer komende van de E40 staat in file met een terugslag tot op de snelweg, wat voor onveilige situaties zorgt op de snelweg. Het volledige complex schiet dus in zijn huidige vorm te kort op vlak van capaciteit.



Figuur 4-10: Situering van het studiegebied GRUP op de stratenatlas

4.3.4 Lucht

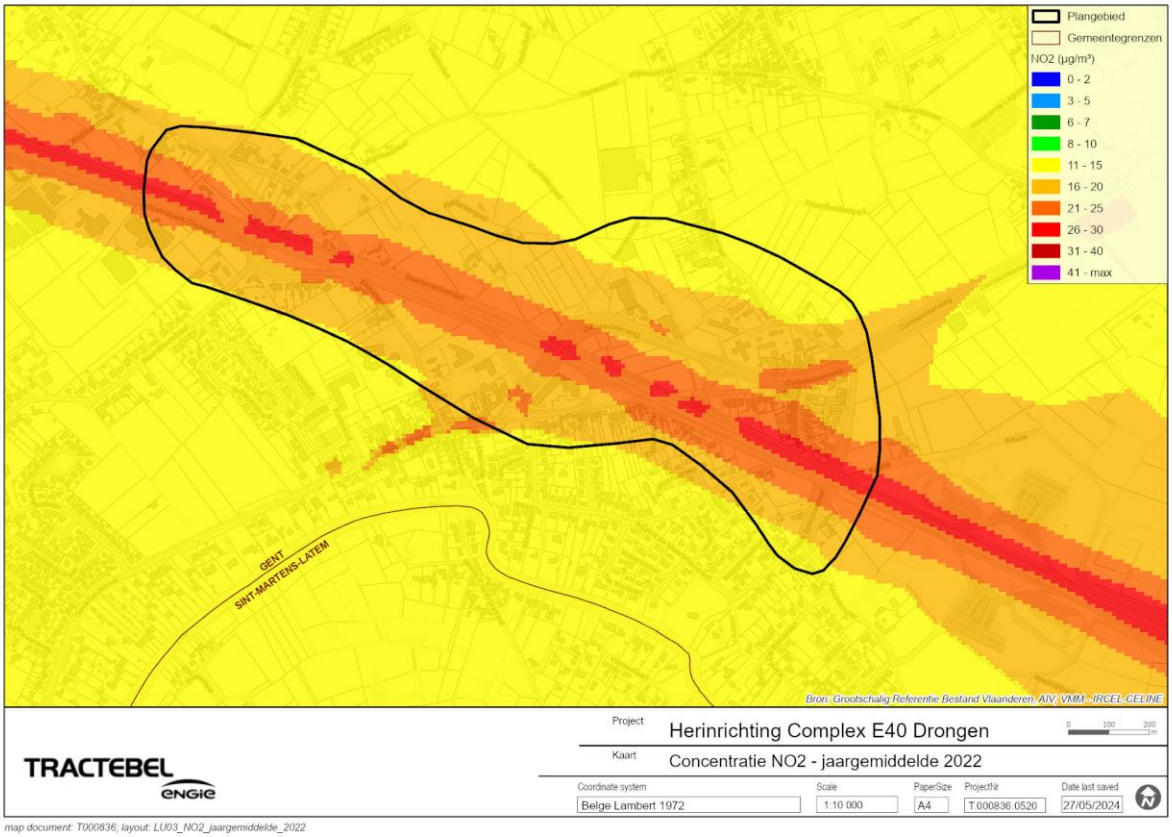
De huidige luchtkwaliteit in het studiegebied GRUP en zijn omgeving wordt voornamelijk beïnvloed door de uitlaatgassen van voertuigen, gezien de ligging aan de E40. De invloed ervan neemt wel snel af met de afstand tot de weg. Langsheen snelwegen kan gesteld worden dat een aantoonbare impact zich doorgaans slechts uitstrekt tot een grootteorde van één km afstand. Langsheen N-wegen (zoals de N466) kan aangenomen worden dat de impact zich minder ver uitstrekt.

In de winterperiode zal eveneens de gebouwverwarming van de nabij gelegen woningen een invloed op de plaatselijke luchtkwaliteit hebben. Er kan echter aangenomen worden dat het verkeer langsheen de E40 de meest bepalende factor is voor de luchtkwaliteit in het studiegebied. Lokaal is uiteraard ook de N466 mee bepalend.

Langs de E40 worden (sterk) verhoogde **NO_2[3] concentraties** berekend. Vlakbij de E40 situeren de waarden zich op het niveau van de grenswaarde (op de wegen zelf gelden de kwaliteitsgrenswaarden evenwel niet). Ook langs de N466 zijn de concentraties verhoogd, maar het effect is hier duidelijk minder uitgesproken.

Duidelijke verhoging wordt wel vastgesteld in het noordelijke deel van de Baarledorpstraat, omwille van het effect van de aaneengesloten gebouwen langs de weg die een negatieve impact hebben op de verdunning van de uitlaatgassen van de voertuigen. Het grootste deel van het studiegebied voldoet echter (zeer) ruimschoots aan de wettelijke grenswaarde, met een jaargemiddelde dat zich binnen het studiegebied ongeveer tussen de 16 en de 35 µg/m³ bevindt.

[3] Stikstofdioxiden ontstaan bij de verbranding van brandstoffen op een hoge temperatuur. Het is een gas, het ruikt slecht, het irriteert, het overleeft in de atmosfeer, en kan in hoge hoeveelheden schade berokkenen aan mens en milieu.

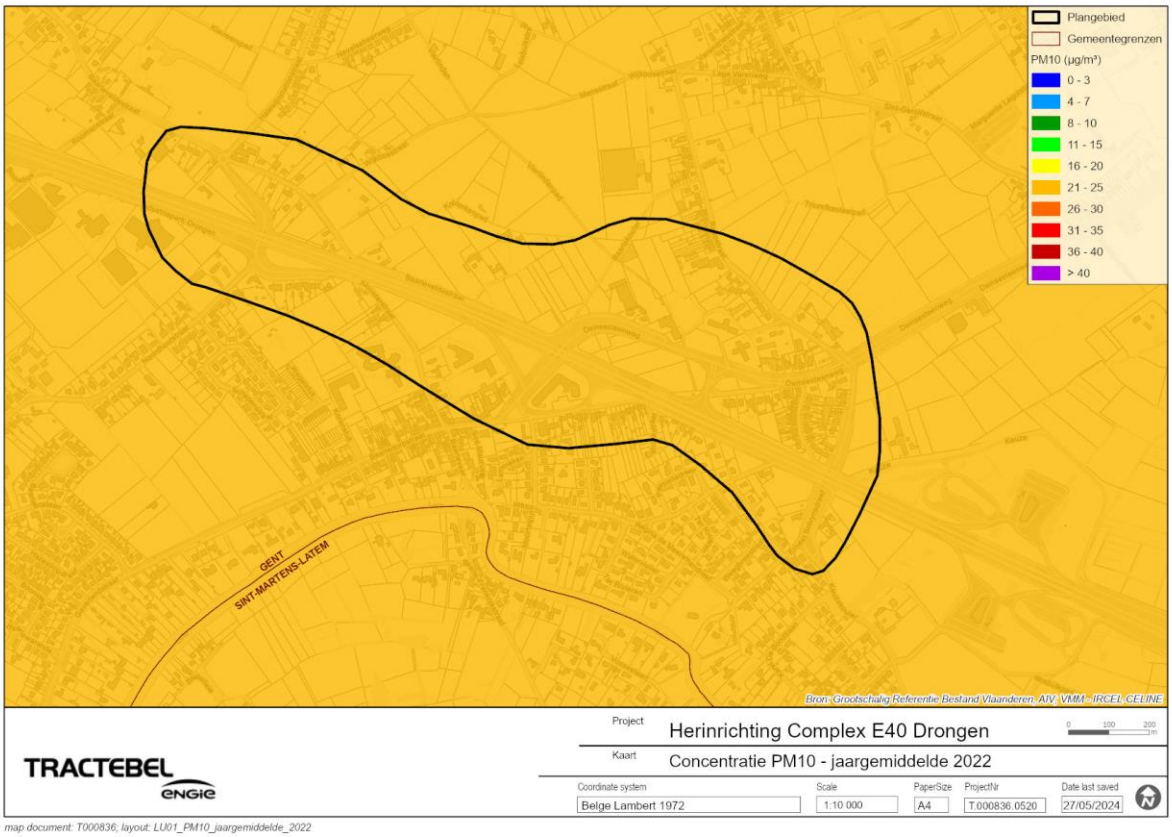


Figuur 4-11: Jaargemiddelde NO_2-waarde in 2019[4] - bron: VMM.be

Langs drukke (snel) wegen worden beperkt verhoogde **PM10 en (vooral) PM2.5 concentraties** (fijn stof) berekend. In de kaarten die de VMM ter beschikking stelt op haar website, vallen deze effecten echter niet terug te vinden binnen het studiegebied. Zowel voor PM10 als voor PM 2.5 blijken de wettelijke grenswaarde ruimschoots onderschreden. Voor PM10 bedraagt de jaargemiddelde waarde 21-25 µg/m³, voor PM2.5 is dat 13-15 µg/m³.

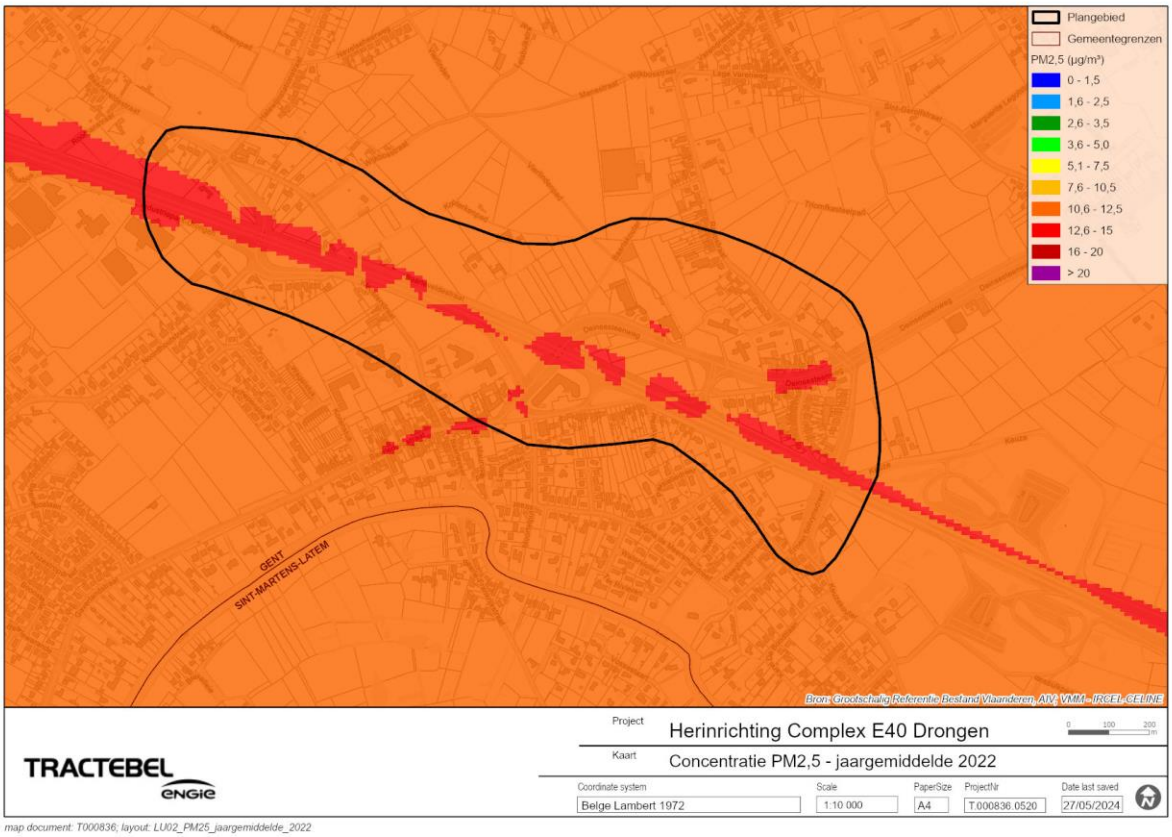
Het grootste deel van het studiegebied voldoet echter (zeer) ruimschoots aan de wettelijke grenswaarde.

[4] Bij opmaak van het plan-MER zal met de meest recente beschikbare gegevens van de VMM worden gewerkt



Figuur 4-12: Jaargemiddelde PM10-waarde in 2019[5] - Bron VMM.be

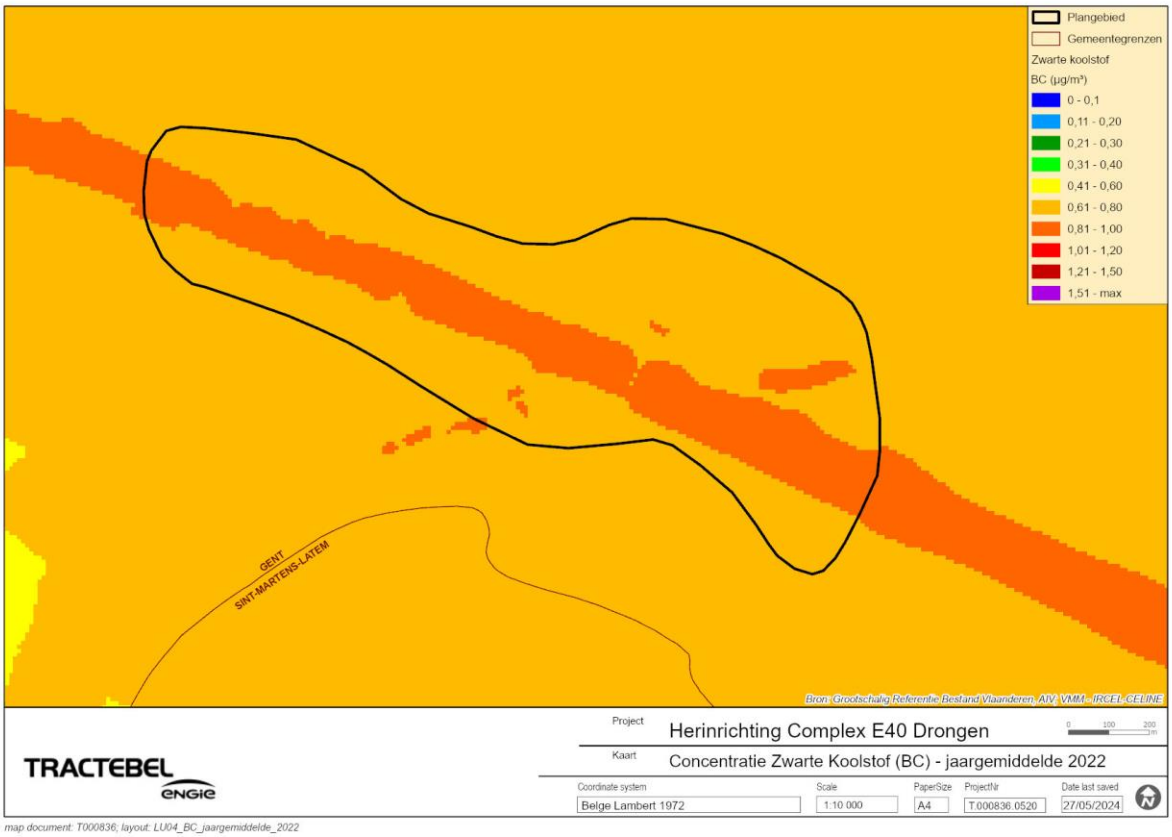
[5] Bij opmaak van het plan-MER zal met de meest recente beschikbare gegevens van de VMM worden gewerkt



Figuur 4-13: Jaargemiddelde PM2.5-waarde in 2019[6] - Bron VMM.be

Op de concentratiekaarten voor zwarte koolstof (BC – Black carbon) als maat voor de roetconcentratie kan het effect van de verkeersassen wel afgeleid worden. Voor BC gelden geen wettelijke grenswaarden en het is uit de kaart duidelijk dat de effecten eerder lokaal optreden. Ook hier valt echter de 'street canyon' werking van de smalle N466 in het centrum van Baarle op.

[6] Bij opmaak van het plan-MER zal met de meest recente beschikbare gegevens van de VMM worden gewerkt



Figuur 4-14: Jaargemiddelde BC-waarde in 2019[7] - Bron VMM.be

4.3.5 Geluid

In het studiegebied wordt het geluidsklimaat in grote mate bepaald door de geluidsemissie afkomstig van het wegverkeer van de hoofdweg E40 en de onderliggende ontsluitingswegen. Om de impact op het huidig geluidsklimaat (omgevingsgeluid) te kunnen kwantificeren, werd een inventarisatie uitgevoerd van de huidige toestand in het studiegebied.

In een aantal meetpunten uit voorgaande meetcampagnes in woongebied (Deinsesteenweg, Raapstraat, Baarleveldstraat, Baarledorpstraat, Karel De Bondtlaan, Noordhoutstraat, Keuze, Brouwerijstraat, Goedingenstraat) kon vastgesteld worden dat de milieukwaliteitsnormen voor geluid overschreden worden. In functie van oa. de beschrijving van de referentiesituatie, als de milieubeoordeling wordt een nieuwe meetcampagne ingepland in juni 2024 (cfr. 5.5.3.2).

Een plan-MER over weginfrastructuur legt de focus op o.a. de cumulatieve effecten van de alternatieven t.a.v. de referentiesituatie. In de referentiesituatie worden toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuuraanpassingen opgenomen, voor zover deze voor het planjaar 2030 vastliggen of een grote zekerheid van uitvoering kennen. De invulling ervan en de effecten op de verkeersafwikkeling (verkeersintensiteiten) werd beschreven in de discipline mobiliteit. De verwachte geluidsbelasting voor de referentiesituatie werd volgens de Standaard Nederlandse Rekenmethodiek voor wegverkeerslawaai (SRM II) doorgerekend. Op onderstaande geluidscontourkaarten wordt de geluidsuitbreiding weergegeven als Lden en Lnight geluidscontouren[8] betreffende het

[7] Bij opmaak van het plan-MER zal met de meest recente beschikbare gegevens van de VMM worden gewerkt

[8] De Lden (Engels: Level day-evening-night) is een maat om de jaargemiddelde geluidsbelasting door omgevingslawaai uit te drukken. Met ingang van 2004 werd het gebruik van de Lden in alle Europese landen verplicht. Dit hing samen met de implementatie van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai. Voor de

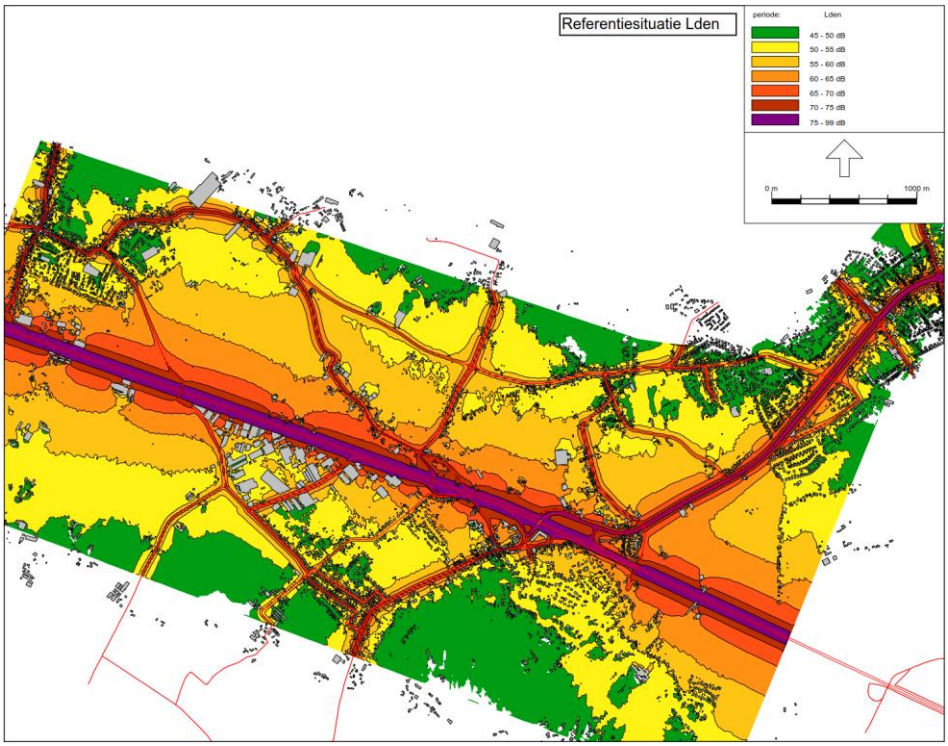
wegverkeersgeluid voor de referentiesituatie. Het significantiekader voor de effectbeoordeling van het wegverkeer volgt de aanbevelingen van het mer-richtlijnenboek van de discipline geluid en trillingen. De significantie van het geluidseffect hangt daarbij af van de evolutie van het omgevingsgeluid voor en na uitvoering van het plan. Het specifiek geluid dient eveneens vergeleken te worden met de gedifferentieerde referentiewaarden van de discussienota van de Vlaamse Overheid, in afwachting van een wettelijk toetsingskader. Deze aangenomen waarden zijn functie van de wegindeling, de situatie (bestaand of nieuw) en houden een zekere vereenvoudiging in. Omwille van een algemene toepasselijke grenswaarde wordt hierbij enkel de bovengrens (Lden 65 dB(A)/ Lnight= 55 dB(A)) volgens de gedifferentieerde referentiewaarden voor bestaande regionale, interlokale en lokale wegen in rekening gebracht. Vanaf een Lden niveau van 65 dB(A) kan gesteld worden dat ernstige geluidshinder kan optreden en dat er zich een geluidsprobleem voordoet. Voor de eerstelijnsbebouwing[9] en verder gelegen woningen tot de E40 en de woningen langsheen de Deinsesteenweg (N466) gelden de gedifferentieerde referentiewaarden voor hoofd- en dragend wegennet (Lden= 70 dB(A)/ Lnight = 60 dB(A)).

Lden > 65 dB(A) - afbakening binnen de gecombineerde rode, bruine en paarse zone

Lnight > 55 dB(A) - afbakening binnen de gecombineerde oker, oranje, rode, bruine en paarse zone

Gedifferentieerde referentiewaarden voor bestaande hoofd- en dragend wegennet:

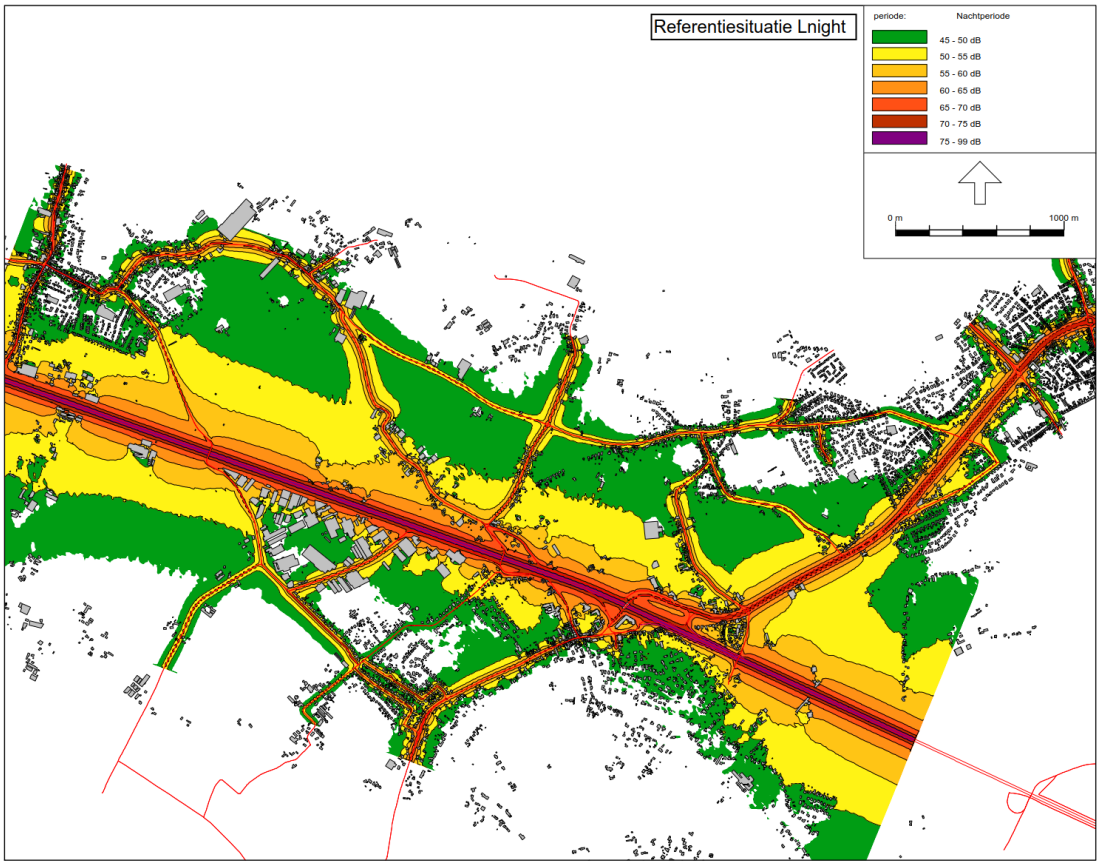
- Lden > 70 dB(A) - afbakening binnen de gecombineerde bruine en paarse zone
- Lnight > 60 dB(A) - afbakening binnen de gecombineerde oranje, rode, bruine en paarse zone



bepaling van L_{den} wordt rekening gehouden met de duur van de dag, avond en nachtperiode. Deze indicator is een weergave van de globale geluidshinder en houdt rekening met de hinderervaring van de geluidsblootstelling tijdens de avond- en nachtperiode.
Lnight: Het over alle nachtperioden van een jaar gemiddelde geluidniveau, dat wordt gehanteerd als een indicator voor slaapverstoring.

.

[9] Rij van woningen die het dichtst bij de rijweg is gelegen en dus het meeste geluidsimpact van het wegverkeer ervaart.



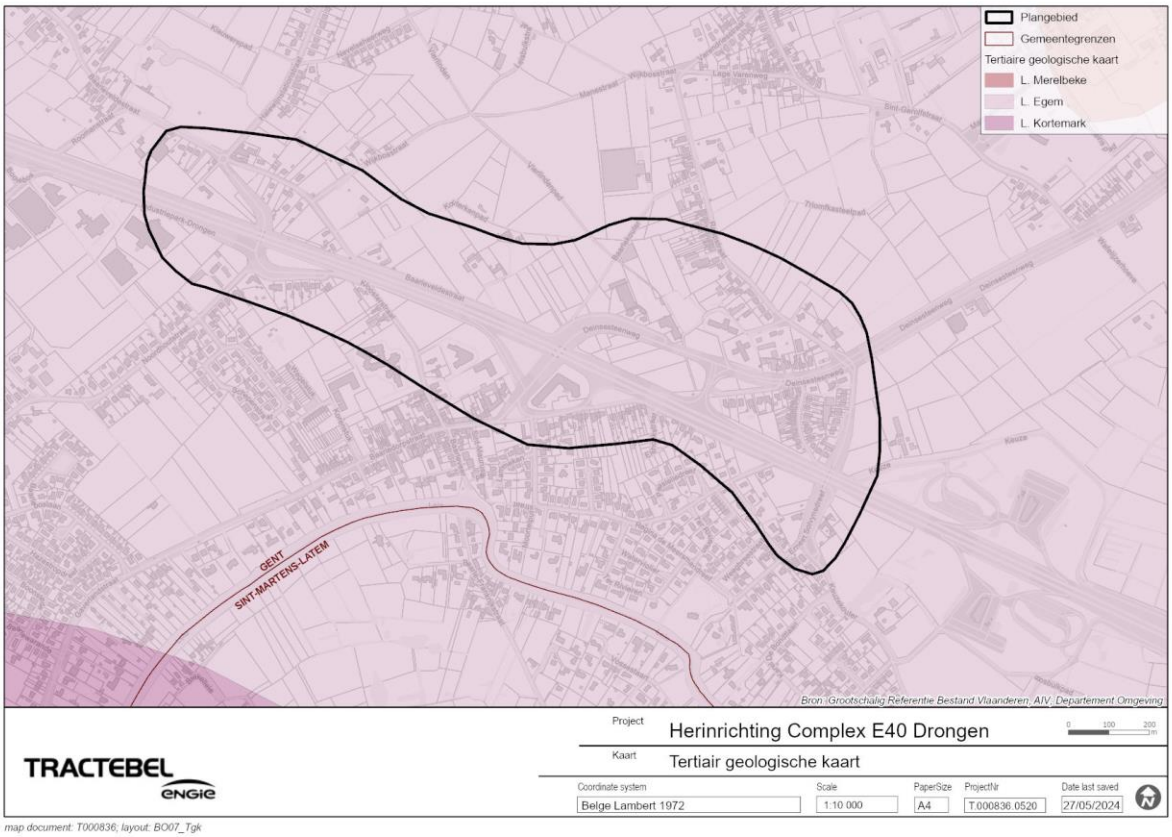
Figuur 4-15: Berekende geluidscontouren met de geluidsuitbreiding wegverkeersgeluid voor de referentiesituatie op een rekenhoogte van 4m als Lden en Lnight

In een strook van minstens 2x60 m langs de E40 en minstens 2x30 m langs de N466 (ten noorden E40) worden de referentiewaarden overschreden.

4.3.6 Bodem

Geologisch gezien ligt Drongen binnen de Vlaamse Vallei, in de zandleemstreek.

Het studiegebied GRUP bevindt zich ter hoogte van de Formatie van Tielt. Dit is een mariene lithostratigrafische eenheid, die over het algemeen onderaan bestaat uit een zeer-fijnzandige grove silt, die naar boven toe overgaat in een zeer fijn zand. De Formatie van Tielt wordt van boven naar onder onderverdeeld in het Lid van Egem en het Lid van Kortemark. In het studiegebied GRUP is enkel het Lid van Egem aanwezig. Het Lid van Egem bestaat uit glimmer- en glauconiethoudend zeer fijn zand, waarin kleilagen en ook lagen nummulietenkalksteen voorkomen. De dikte van het Lid van Egem schommelt rond de 20 m (Stadsarcheologie Gent, 2016).

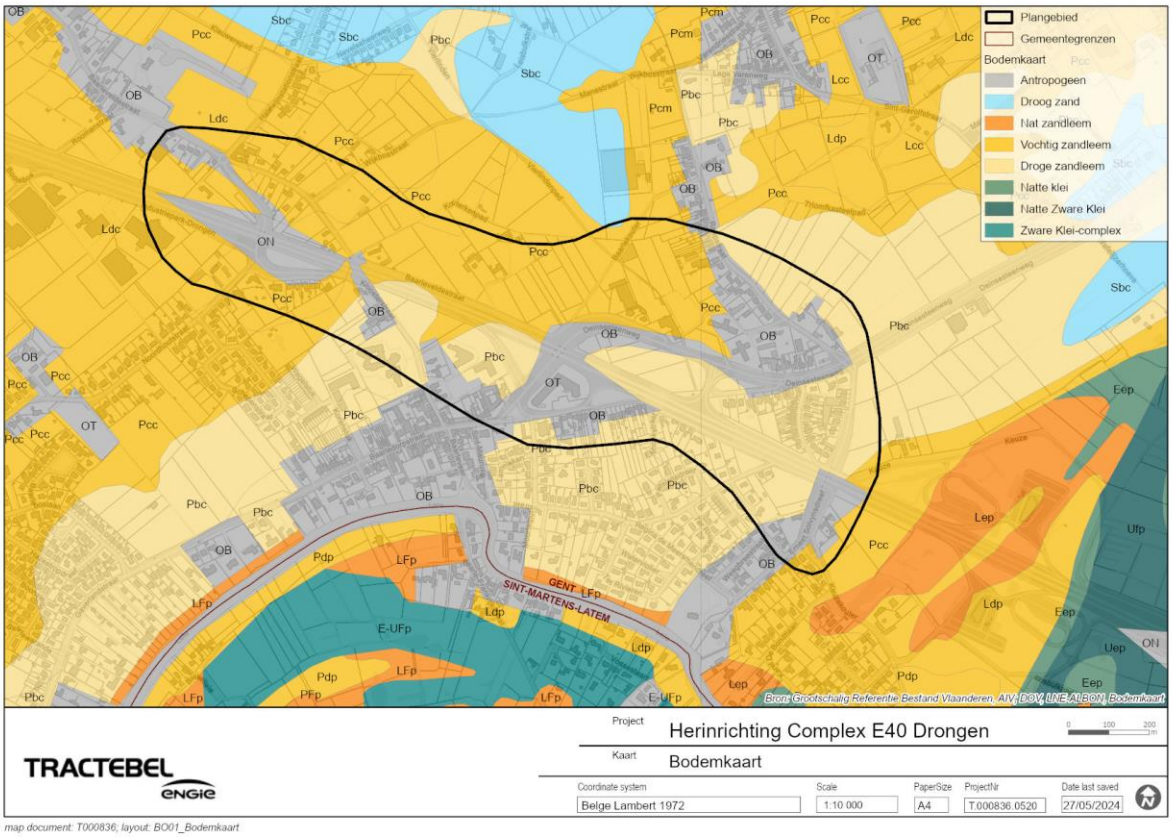


Figuur 4-16: Situering van het studiegebied GRUP op de Tertiair geologische kaart

Ter hoogte van het huidige op- en afrittencomplex komen naast antropogene (verstoorde) bodems nog vochtige en droge zandleembodems voor. In de omgeving van de Leie gaat dit over in natte klei en vervolgens natte zware klei. De open ruimte tussen de kern van Baarle en Drongen, de kouter, betreft een droge zandleemgrond.

Het studiegebied wordt doorsneden door de E40. Daarnaast bestaat het bodemgebruik voornamelijk uit veeteelt en discontinue bebouwing, waaronder bewoning en KMO's, maar ook scholen en een rust- en verzorgingstehuis, industrie en recreatie.

In de onmiddellijke omgeving van en overlappend met het studiegebied GRUP zijn heel wat OVAM-bodemdossiers (bodemverontreinigingsonderzoeken) gekend.



Figuur 4-17: Situering van het studiegebied GRUP op de bodemkaart

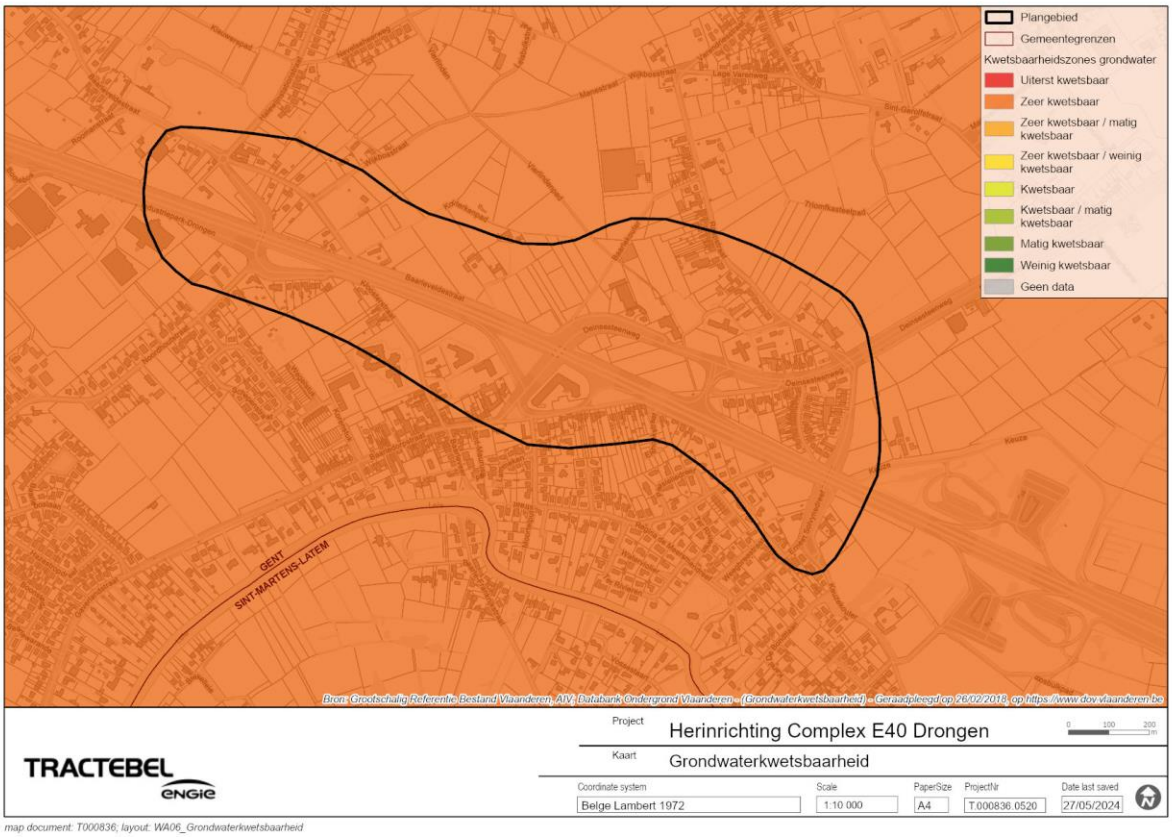
4.3.7 Water

Nabij het studiegebied GRUP is de geklasseerde waterloop de Leie (Grensleie) gelegen. Verder zijn er in de Leievallei veel kleine kavelsloten en greppels gegraven voor een goede afwatering van de landbouwpercelen.

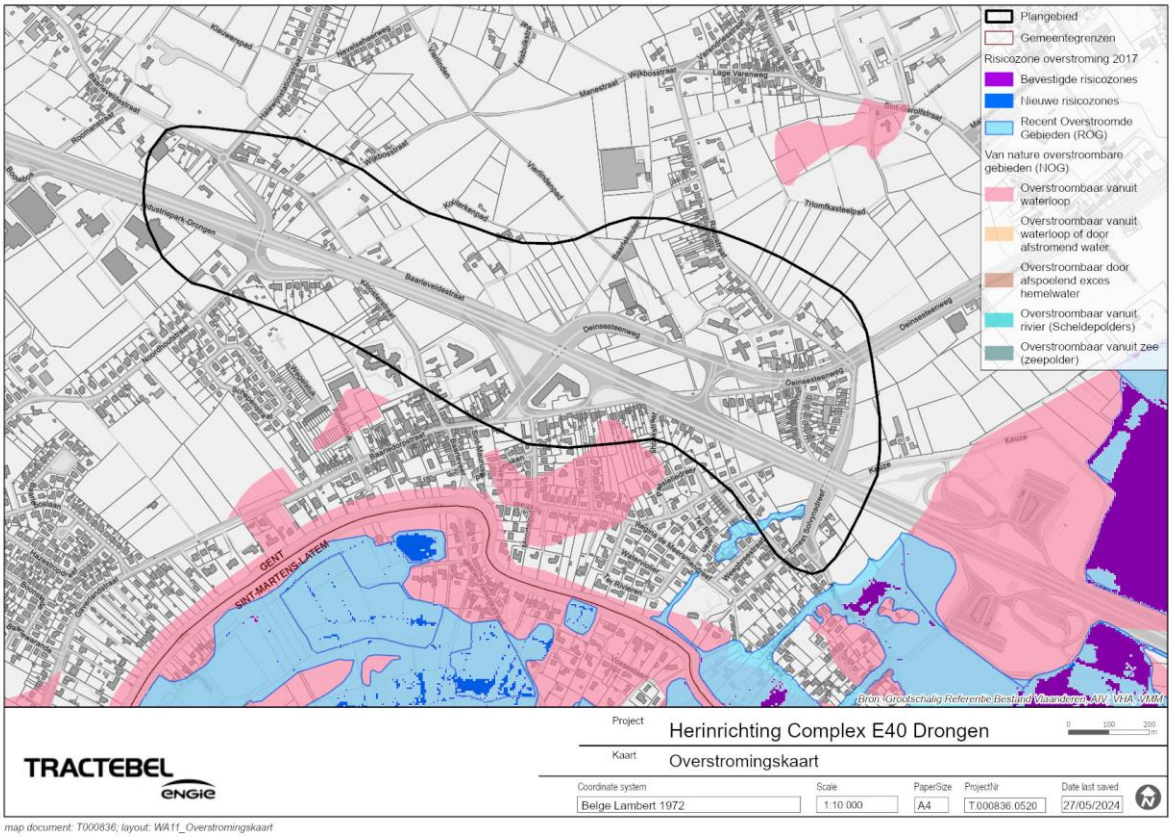
Het studiegebied GRUP wordt gekenmerkt door een ondiepe grondwaterstand. Het grondwater komt in het grootste deel van het studiegebied GRUP voor vanaf een diepte van 1 m en meer onder het maaiveld. Dichter bij de Leie (in zowel de noordelijke als de zuidelijke meersengebieden) reikt het grondwater in de winterperiode plaatselijk tot aan het maaiveld.

Als gevolg van landbouwactiviteiten in en rond het studiegebied GRUP is het ondiepe grondwater enigszins verontreinigd met nutriënten.

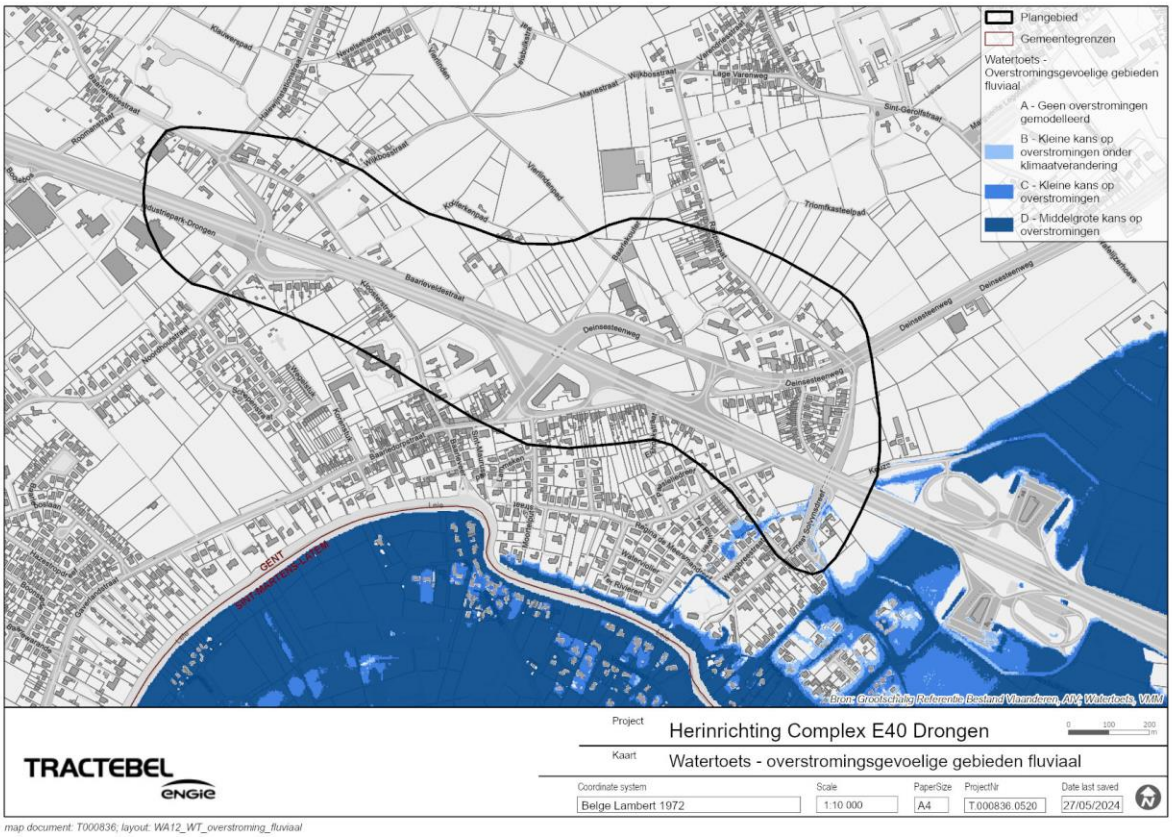
Aangezien de watervoerende laag bestaat uit zand, de deklaag zandig is en/of dunner is dan 5 m, en de onverzadigde zone minder dan 10 meter dik is, wordt het grondwater ter hoogte van het studiegebied GRUP (en in de ruime omgeving) aangeduid als zeer kwetsbaar.



Figuur 4-18: Situering van het studiegebied GRUP op de grondwaterkwetsbaarheidskaart

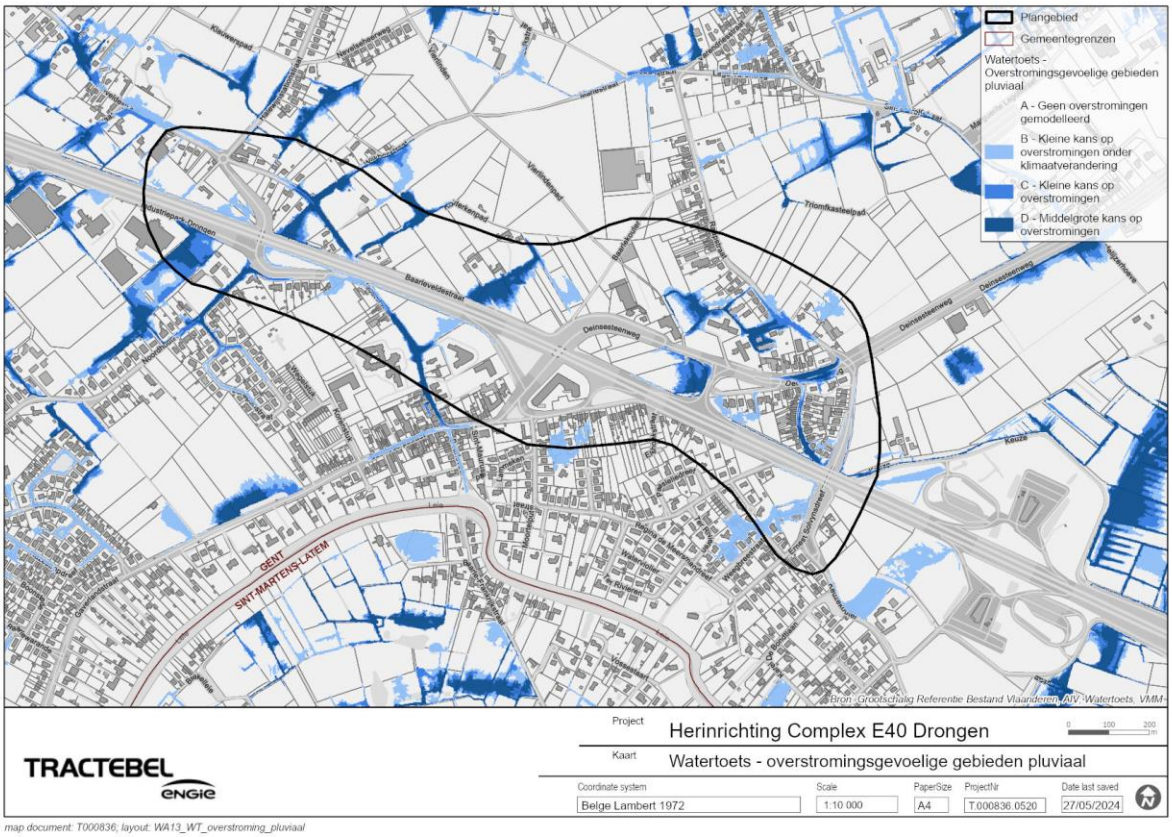


Figuur 4-19: Situering van het studiegebied GRUP ten opzichte van de overstromingsgevoelige gebieden



Figuur 4-20: Situering van het studiegebied GRUP ten opzichte van het fluviale overstromingsrisico.

In de omgeving van het studiegebied GRUP liggen er overstromingsgevoelige zones. Zowel de noordelijke als de zuidelijke meersengebieden grenzend aan de E40 zijn effectief overstromingsgevoelig, net als het gebied aan Keuzekouter. De dienstenzone wordt zo omzoomd door recent overstroomd gebied, dat deel uitmaakt van de Leievallei. De overstromingskans vanuit de rivier wordt dan ook als groot aanzien.

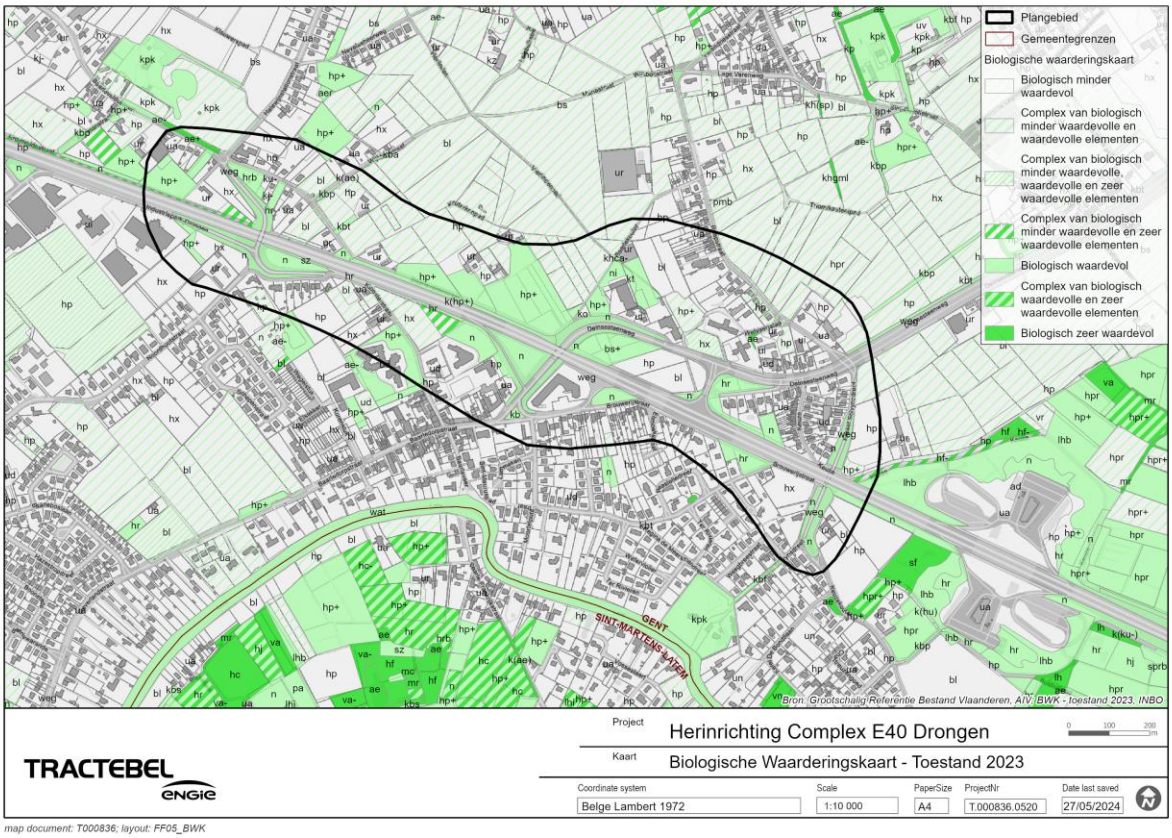


Figuur 4-21: Situering van het studiegebied GRUP ten opzichte van het pluviale overstromingsrisico.

4.3.8 Biodiversiteit

Het studiegebied GRUP en zijn omgeving bevindt zich op verschillende overgangen, zowel tussen de bebouwde omgeving van de kern van Baarle en het open landbouwlandschap ten noorden van de E40, als tussen de Leievallei met nat grasland en de droge kouters. Deze contrasten komen ook tot uiting in de vegetatietypes die in het gebied voorkomen.

Het studiegebied GRUP en zijn omgeving bestaan voornamelijk uit ecologisch weinig waardevolle akkers, al dan niet met bomenrijen in de perceelsrand. Verschillende percelen zijn ook soortenrijk permanent cultuurgrasland, al dan niet met interessant microreliëf in de vorm van oude grachtenpatronen. Ten zuiden van de E40, waar delen van deze structuur in groengebied gelegen zijn, vormen ze een waardevol geheel, maar ook ten noorden ervan (in landbouwgebied) wordt deze structuur (zij het anders beheerd) doorgetrokken en komen interessante fauna en flora voor.



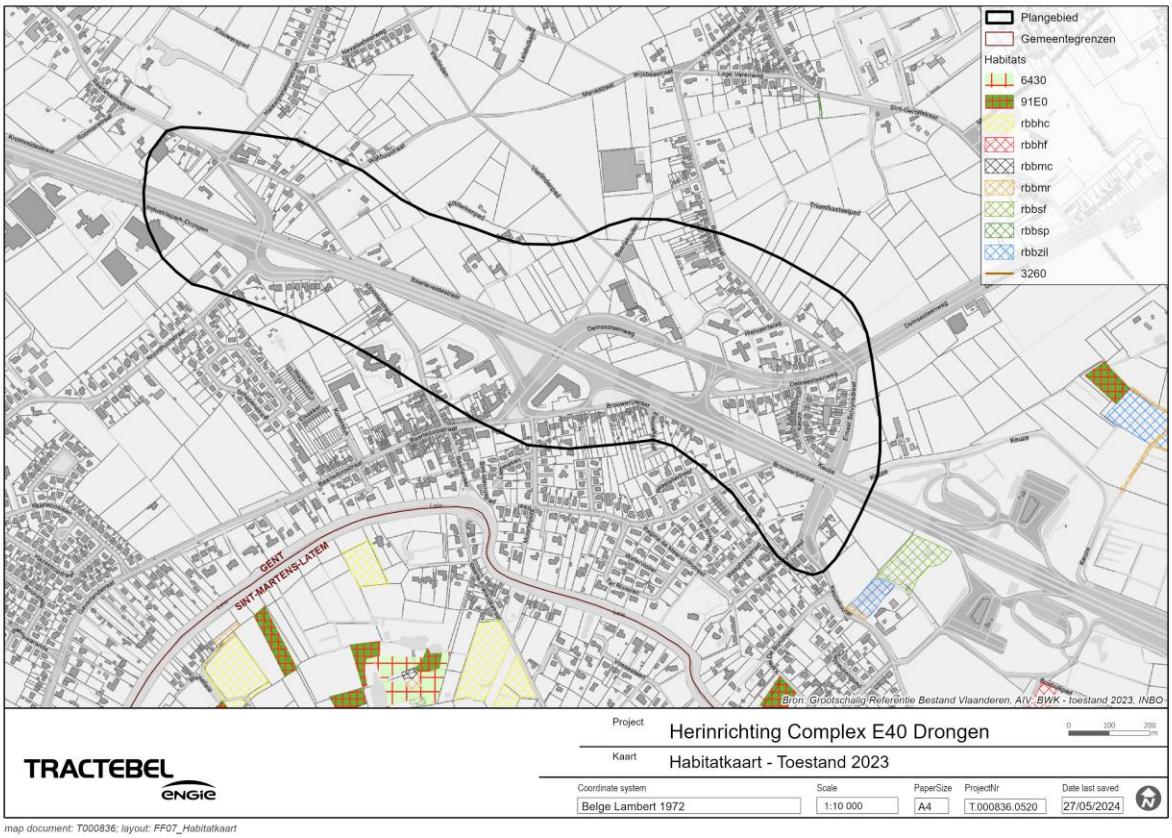
Figuur 4-22: Situering van het studiegebied GRUP op de Biologische waarderingskaart

De meest waardevolle biotopen bevinden zich net buiten het studiegebied in het lager gelegen gedeelte langsheen de Leie. De meersengebieden bestaan uit natte graslanden die nog maar zelden overstromen.

Verschillende soorten vleermuizen maken gebruik van het open valleigebied van de Leie en de Keuzemeersen als jachtgebied.

De noordelijke Keuzemeersen werden door de stad Gent aangeduid als hotspot: dit is een gebied waarin bedreigde, kwetsbare, gevoelige en/ of van bescherming afhankelijke soorten voorkomen. Een aantal delen van het studiegebied GRUP werden dan ook opgenomen in het thematische RUP Groen van de stad Gent, waarbinnen ze een groene bestemming toegedeeld krijgen. Het betreft hier een aantal zones in het deelgebied “Keuze” tussen de Leie, de Deinsesteenweg en de E40.

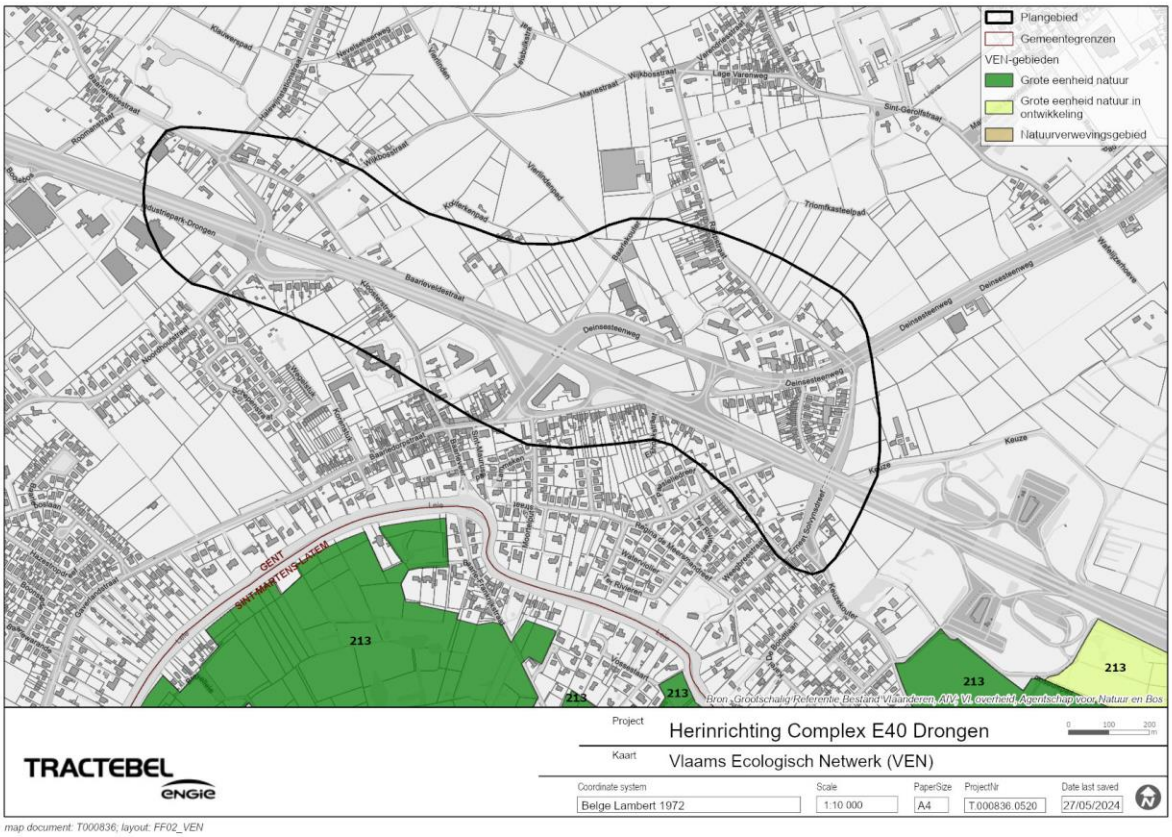
De servicezone wordt omgord door bosjes, voornamelijk populierenaanplant, die de tankstations en hun parkings afschermen voor het omliggende landschap. Ook in de bermen van de E40, en met name in de oksels van de op- en afritten, komen bosfragmentjes voor, naast grasvelden en lemige akkers. Er bevinden zich geen biologisch zeer waardevolle ecotopen of Europese habitattypes binnen het studiegebied.



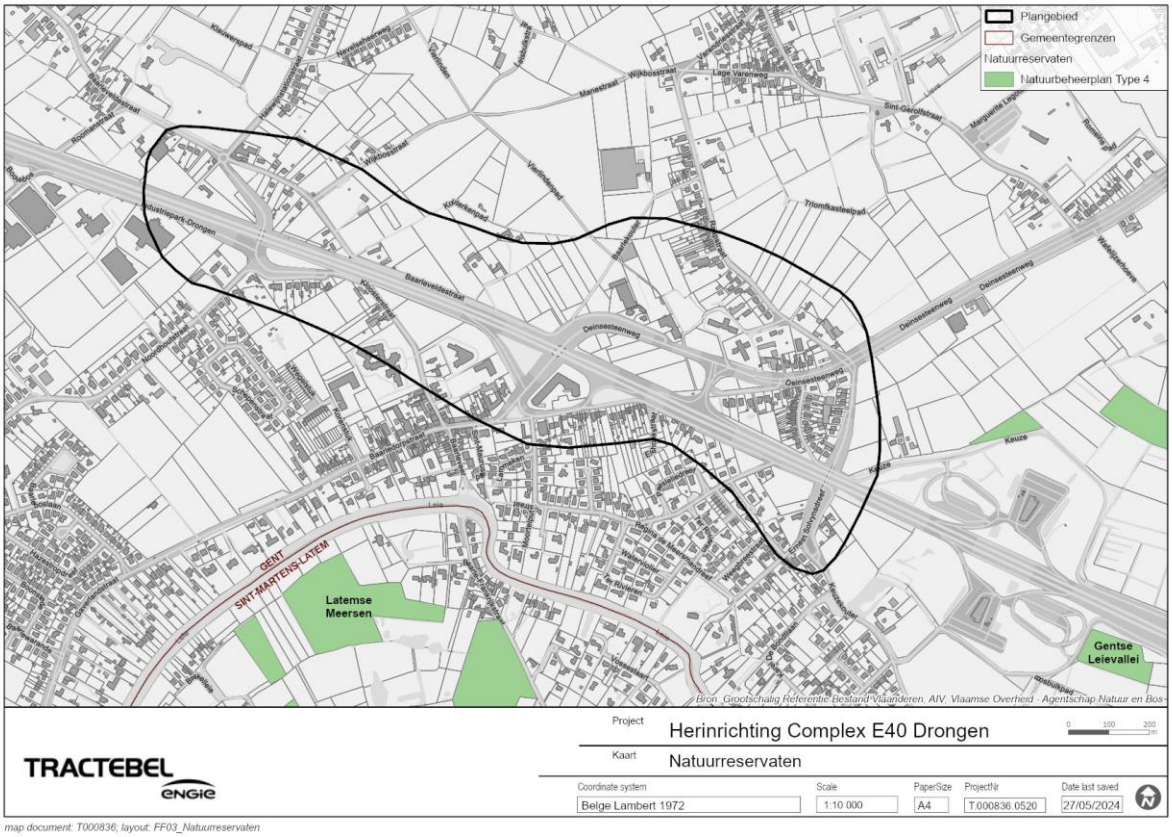
Figuur 4-23: Situering van het studiegebied GRUP op de habitatkaart

Het studiegebied GRUP is gelegen nabij het VEN-gebied “De Vallei van de Benedenleie” (nr. 213), ten zuiden van de E40. Het VEN-gebied is aangeduid voor de hoge natuurwaarden in de Leievallei tussen Deinze en Gent. Het dichtstbijzijnde Natura2000 gebied ligt op relatief grote afstand: het op meer dan vier kilometer ten noordoosten gelegen Habitatrichtlijngebied Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel (BE230005), deelgebied Vinderhoutse bossen.

Het studiegebied GRUP is ook gelegen nabij enkele erkende natuurreservaten “Keuzemeersen” en “Latemse Meersen”, beide in eigendom en beheer bij Natuurpunt.



Figuur 4-24: Situering van het studiegebied GRUP ten opzichte van het VEN



Figuur 4-25: Situering van het studiegebied GRUP ten opzichte van de natuurreservaten in de omgeving

4.3.9 Gezondheid

Met betrekking tot de discipline Mens-gezondheid zijn geen gegevens bekend betreffende de mogelijke belasting van de menselijke gezondheid. Wel kan er gesteld worden dat er een zeker achtergrondniveau is van 'hinder', gezien de bestaande situatie namelijk een voorstedelijke omgeving en bijhorende autosnelweg, op- en afrittencomplex en bijhorende doorgangswegen betreft. Het betreft voornamelijk hinder ten gevolge van geluid, mogelijke gezondheidseffecten zijn moeilijk te kwantificeren. Dit neemt niet weg dat men moeilijk kan spreken van een positieve gezondheidsomgeving, gezien de ligging van de woonkernen en gebieden ten opzichte van het complex en de autosnelweg.

Wat betreft de algemene luchtkwaliteit in de omgeving zijn er geen algemene overschrijdingen van de grenswaarden, noch van de gezondheidskundige advieswaarden vast te stellen.

4.3.10 Klimaataspecten

De effecten van het gekozen alternatief op het klimaat en van het klimaat op het gekozen alternatief zal eveneens worden beschreven in de milieubeoordeling van het gekozen alternatief.

Bij de bespreking van de klimaataspecten wordt klimaatmitigatie besproken op basis van de input van de disciplines mobiliteit en lucht inzake mobiliteitsemissies. Om een vollediger beeld van klimaatmitigatie te krijgen, wordt ook de LULUCF in beeld gebracht.

Naast klimaatmitigatie, komt ook klimaatadaptatie aan bod. Hierbij worden onderwerpen als hitte, droogte en overstromingen besproken.

5 Scoping

5.1 Geïntegreerd milieuonderzoek

Elk plan – en dus ook dit RUP – brengt veranderingen in de leefomgeving teweeg. De effecten van deze veranderingen op het leefmilieu kunnen te verwaarlozen, positief, maar ook negatief zijn. Het is daarom belangrijk om van RUP's de 'milieueffecten' en hun 'aanzienlijkheid' te onderzoeken op 'geïntegreerde' wijze.

De regelgeving inzake planmilieueffectrapportage is opgenomen in titel IV van het DABM (Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid, 5 april 1995 en latere wijzigingen), en bijhorende Besluiten. Het decreet verplicht dat bepaalde plannen van administratieve overheden van gewestelijk, provinciaal of lokaal niveau worden onderworpen aan een milieueffectenonderzoek, vooraleer zij definitief worden goedgekeurd. Wie een plan met mogelijk aanzienlijke milieueffecten wil opmaken, moet eerst de milieueffecten en de eventuele alternatieven in kaart brengen.

Dit is een milieueffectenbeoordeling zoals bedoeld in de plan-MER-richtlijn. De term **'geïntegreerd milieuonderzoek'** wordt echter bewust verkozen omdat deze term aangeeft dat de evaluatie van effecten parallel verloopt aan de planontwikkeling. De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening voorziet dat de milieubeoordeling gedurende het volledige planproces aan bod komt. Gezien de plandoelstellingen wordt ervan uitgegaan om een volwaardig plan-MER met alle relevante disciplines uit te werken in de volgende fases.

De milieubeoordeling heeft tot doel na te gaan welke de mogelijke milieueffecten van het voorgenomen plan zijn en die zo mogelijk te vermijden of te remediëren. In het plan-MER wordt in de eerste plaats gefocust op de milieueffecten die optreden ten gevolge van de realisatie van de nieuwe planologische bestemmingen die voorzien worden in het GRUP. Er wordt op planniveau een zeker abstractieniveau gehanteerd, gezien anders dan bij een concreet project, niet alle details reeds gekend zijn. Het plan-MER geeft immers mee sturing aan de opmaak van het GRUP. De milieueffecten ten gevolge van werkzaamheden in de aanlegfase worden slechts in aanmerking genomen indien er kans is op permanente (of langdurige) effecten.

In een milieueffectenbeoordeling worden de milieueffecten van de planingrepen onderzocht ten aanzien van de referentiesituatie(s), en dit voor de verschillende relevante disciplines. Dit onderzoek gebeurt door erkende onafhankelijke MER-deskundigen. Indien er negatieve effecten optreden, kunnen de deskundigen milderende maatregelen of monitoring voorstellen.

De **planingrepen** zijn de wijzigingen die door het plan (kunnen) gebeuren.

De wijzigingen worden bekeken ten opzichte van verschillende **referentiesituaties**. De referentiesituatie is de toestand van het milieu die als vergelijkingsbasis dient voor het beschrijven en beoordelen van de impact van een plan. De referentiesituatie is dus de toestand van de omgeving in het referentiejaar in afwezigheid van het plan. Als de referentiesituatie in de toekomst ligt, bepalen de autonome en gestuurde ontwikkelingen (beslist beleid) mee hoe die referentiesituatie er uit ziet.

Voor voorliggend RUP zullen, waar verschillend, twee referentiesituaties in beschouwing genomen worden:

- De bestaande toestand op het terrein (de feitelijke toestand);
- De planologische toestand (de toestand conform huidig geldende bestemmingen, hun voorschriften en eventueel bekomen vergunningen/toelatingen).

Alle effecten binnen de focus van een plan m.e.r-onderzoek, die optreden, zullen onderzocht en beoordeeld worden ten opzichte van deze referentiesituaties. Er wordt met andere woorden nagegaan wat de effecten van het plan zullen zijn in het referentiejaar in de toekomst, rekening

houdend met het reeds besliste beleid dat (onafhankelijk van het plan) op dat ogenblik zal gerealiseerd zijn.

De **ontwikkelingsscenario's** omvatten (als deze er zijn) geplande ontwikkelingen die nog geen beslist beleid zijn of die nog niet zullen gerealiseerd zijn in het referentiejaar. Voor ontwikkelingsscenario's zal worden nagegaan of de plannen invloed hebben op elkaar, of er effecten van beide plannen zijn die elkaar versterken of verzwakken.

De effecten worden onderzocht voor verschillende **milieudisciplines**: Mobiliteit, Geluid en trillingen, Lucht, Bodem, Water, Biodiversiteit, Landschap, onroerend erfgoed en archeologie, Mens – ruimtelijke aspecten en Mens-gezondheid. Mogelijke invloeden op het klimaat op het gekozen alternatief worden behandeld in een afzonderlijke klimaatreflex. In de scoping wordt nagegaan voor welke disciplines effecten kunnen verwacht worden. Op die manier worden de reikwijdte en het detailniveau voor het onderzoek in het plan-MER vastgelegd door het scopingsproces. Daarbij worden niet enkel de effecten die optreden in het onderzoeksgebied, maar ook de effecten die door het plan op andere plaatsen kunnen optreden, onderzocht.

Gelet op de aard van het plan, de omvang van de effecten en de grote afstand tot een lands- of gewestgrens worden geen grensoverschrijdende milieueffecten verwacht.

Het plan-MER zal aangeven welke de leemten in de kennis zijn die tijdens het uitvoeren van het milieueffectenonderzoek werden vastgesteld. Deze leemten kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op de concrete inrichting van het studiegebied GRUP, maar kunnen ook betrekking hebben op de gebruikte methode en het inzicht in het milieueffectenonderzoek. Het plan-MER zal aangeven hoe met deze leemten is omgegaan en hoe zij kunnen doorwerken in de verdere besluitvorming.

Iedere discipline wordt uitgewerkt door een door de overheid erkende **onafhankelijke MER-deskundige**. Er wordt eveneens advies gevraagd aan de relevante administraties. De richtlijnboeken fungeren hierbij als leidraad voor de deskundigen, waarbij de methodiek wordt aangepast en afgestemd op het voorliggend plan.

Bij negatieve effecten wordt er door de deskundigen nagegaan of ze kunnen worden vermeden en of er relevante **milderende maatregelen** kunnen toegepast worden. Dit zijn wijzigingen aan het plan of bijkomende randvoorwaarden zodat de negatieve effecten minder negatief worden. Indien uit een discipline de noodzaak van een milderende maatregel blijkt, wordt de impact van deze maatregel, indien relevant, eveneens onderzocht in de andere disciplines.

Sommige maatregelen zijn afhankelijk van of en hoe de effecten zich juist zullen manifesteren. Een aantal milieuaspecten vereisen verdere opvolging of monitoring.

Het plan-MER zal in een discipline-overschrijdende samenvatting aangeven wat de te verwachten gevolgen voor het milieu zijn, en hoe en in welke mate de voorgestelde maatregelen effecten kunnen voorkomen of milderen. De milderende maatregelen en aanbevelingen zullen eveneens in één overzichtelijke tabel opgelijst worden. Bij de milderende maatregelen zal aangegeven worden hoe deze zullen/kunnen doorwerken.

Het plan-MER zal ook een niet-technische samenvatting bevatten, als een afzonderlijk leesbaar deel, waar de essentie van de overige delen beknopt en correct worden weergegeven.

In functie van een gericht en kwaliteitsvol milieueffectenonderzoek, moet er eerst een scoping uitgevoerd worden, o.b.v. het planvoornemen en de eventuele alternatieven, naar de relevantie van de milieudisciplines en de effectgroepen hierin.

In de startnota werd de eerste stap van het milieuonderzoek gezet, de '*scoping'*. Dit wil zeggen dat voor het planvoornemen dat in de startnota werd opgenomen bekeken werd wat de (theoretische) effecten op het milieu kunnen zijn, of deze effecten relevant zijn, en zo ja of ze relevant genoeg zijn om mee te nemen in het verdere milieuonderzoek tijdens het planproces. In voorliggend hoofdstuk in

deze scopingnota worden deze uitgangspunten en de onderzoeksmethodologie (op hoofdlijnen), zoals voorgesteld in de startnota, aangevuld met relevante elementen uit de inspraakreacties en de adviesronde. De methodologie in deze scopingnota zal worden gehanteerd in het milieueffectenonderzoek.

De scoping is opgebouwd op basis van:

- Planingrepen en hun relatie tot de effectgroepen
- Algemene methodologie (referentiesituaties en ontwikkelingsscenario's, studiegebied, …)
- Overzicht te verwachten effecten en onderzoeksmethodologie per discipline

Tijdens het verdere planproces kan deze scoping, door bijvoorbeeld voortschrijdend inzicht, gewijzigde wetgeving,… nog bijgestuurd worden waar expliciet nodig. Dit betekent dat bijkomende effectgroepen kunnen onderzocht worden, of effectgroepen niet meer relevant worden geacht voor (verder of gedetailleerder) onderzoek op planniveau. Tevens kan het detail van het onderzoek nog beperkt wijzigen, in functie en op maat van nieuwe inzichten.

5.2 Planingrepen en hun relatie tot de effectgroepen

Ten behoeve van het plan-MER is het aangewezen om de beoogde bestemmingswijzigingen te vertalen naar mogelijke **planingrepen**, met name tastbare fysische projecten die mogelijk worden gemaakt én die ook verwacht worden vanuit de plandoelstellingen. In een aantal gevallen is het echter ook mogelijk de gevolgen van een bestemmingswijziging aan een plan-MER te onderwerpen zonder dat er sprake hoeft te zijn van concrete projectingrepen. Zo kan een bestemmingswijziging leiden tot andere geluidsnormen (achtergrondgeluid) of tot een verandering in de vastgoedwaarde van percelen of gebouwen.

Dit plan zal, afhankelijk van de locatie en het gekozen alternatief, volgende planingrepen mogelijk maken:

- Behouden / (her)aanleggen / wijzigen / verwijderen van wegenis voor gemotoriseerd verkeer;
- Behouden / (her)aanleggen / wijzigen / verwijderen van lokale wegenis;
- Behouden / (her)aanleggen / wijzigen / verwijderen van leidingenstroken;
- Behouden / (her)aanleggen / wijzigen / verwijderen van woongebied;
- Behouden / (her)aanleggen / wijzigen / verwijderen van bedrijvigheid;
- Behouden / (her)aanleggen / wijzigen / verwijderen van openbare nutsvoorzieningen;
- Behouden / (her)aanleggen / wijzigen / verwijderen van elementen voor de landschappelijke en functionele inpassing van de weginfrastructuur;
- Behouden / (her)aanleggen / wijzigen / verwijderen van ecologische infrastructuur;
- Behouden / (her)aanleggen / wijzigen / verwijderen van zachte verbindingen;
- Behouden / (her)aanleggen / wijzigen / verwijderen van agrarische activiteiten;
- Behouden / (her)aanleggen / wijzigen / verwijderen van overstromingsgebied.

De relatie van de planingrepen tot de effectgroepen wordt per discipline beschreven in paragraaf 5.4.

5.3 Algemene methodologie

5.3.1 Diepgang van de milieubeoordeling

Het voornemen om het complex op de E40 te Drongen en de omgeving van de Kloosterstraatbrug om te bouwen tot een centraal gelegen complex onder de vorm van een Holland Complex betreft een

plan. In deze fase van het proces worden de ligging en de inrichting van de alternatieven op deze centrale locatie voor het complex onderzocht op milieueffecten, eerder dan de beoordeling van de uitvoeringstechnische aspecten.

Dit betekent dat niet alle mogelijke milieueffecten in deze fase van het onderzoek (het plan-MER) relevant zijn. De wijze waarop elke milieudiscipline wordt uitgewerkt en de diepgang van de milieueffectenbespreking wordt daarom verder bepaald door: ·

- Het onderzoeksniveau (plan vs project)
- De plankenmerken
- Het onderscheidend karakter van elke effectengroep

5.3.1.1 Onderzoeksniveau

Effecten gerelateerd aan de werkzaamheden hebben enerzijds vaak een tijdelijk karakter en zijn sterk afhankelijk van de uitvoeringstechnische aspecten, inrichting werfzone, gebruikt materieel, ….. Het voorafgaande technisch en ontwerpend onderzoek in functie van het definiëren van de alternatieven, voorafgaand aan de eerste startnota, al een meer gedetailleerd onderzoek uitgevoerd naar de ruimtelijke inpassing en de technische haalbaarheid van het alternatieven.

De bestemmingswijzigingen die het plan doorvoert, maken het in de toekomst echter wel mogelijk dat bepaalde werkzaamheden kunnen plaatsvinden die op heden niet mogelijk zijn. Het voorliggend plan omvat geen bepalingen over deze werkzaamheden. De nodige werkzaamheden kunnen plaatsvinden zonder dat deze leiden tot significante effecten gezien de werkzaamheden enkel kunnen plaatsvinden conform de vigerende wetgeving. Deze wetgeving voorziet ook in die realisatiefase, op basis van de dan gekende gegevens, bijkomend milieuonderzoek (project-MER) en bijsturing teneinde de impact te beperken. Bovendien zijn eventuele effecten tijdens de aanlegfase niet dermate onderscheidend voor de verschillende alternatieven dat ze tot een andere alternatievenkeuze zouden leiden. Er is dan ook geen onderzoek naar tijdelijke effecten tijdens de aanlegfase noodzakelijk in voorliggend plan-MER onderzoek.

De werkzaamheden worden dan ook in detail beoordeeld in het project-MER in kader van de omgevingsvergunningsaanvraag. De effecten van de aanlegfase worden bijgevolg niet steeds behandeld in een plan-MER, gezien ze vaak tijdelijk en niet significant van aard zijn en/of de projectdetails over de (wijze van) aanleg nog niet gekend zijn. Tijdelijke effecten tijdens de aanlegfase worden in plan-MER's uiteraard wel onderzocht indien en voor zover ze relevant zijn, met name als de tijdelijke effecten een significante of permanente weerslag kunnen hebben op de omgeving (bijvoorbeeld tav VEN-gebied) . Ook permanente effecten die het gevolg zijn van ingrepen tijdens de aanlegfase dienen in een plan-MER onderzocht te worden (b.v. permanente schade aan grondwaterafhankelijke vegetatie door een langdurige bemaling).

Het onderzoeksniveau wordt eveneens bepaald door de graad van detail van uitwerking van de alternatieven. In deze fase van het proces zijn de alternatieven uitgewerkt op een conceptmatig niveau, waarbij realistische en uitvoerbare oplossingen werden gedefinieerd. Dit betekent dat in dit stadium van het proces nog geen gedetailleerde ontwerpplannen beschikbaar zijn. De kwantificering van bepaalde elementen in de milieubeoordeling geven een indicatie van de grootteordes om de onderscheidende effecten in beeld te brengen, maar zijn geenszins te interpreteren als gedetailleerde berekeningen.

5.3.1.2 Plankenmerken

Het voorgenomen plan betreft de realisatie van nieuwe infrastructuur en de impact situeert zich globaal op drie vlakken:

- **Direct ruimtebeslag**

De realisatie van het plan (nieuwe infrastructuur) impliceert direct ruimtebeslag en bijgevolg een verlies van de huidige aanwezige functies. Daarnaast kan er mogelijk door opbreken van het bestaande complex ruimte vrijkomen voor bijvoorbeeld een carpoolparking.

- **Ruimtelijke samenhang**

De aanwezigheid van de nieuwe infrastructuur (en mogelijk ook het gebruik ervan) heeft een invloed op de ruimtelijke samenhang van een gebied op diverse vlakken (landbouwkundig, ecologisch, landschappelijk, verkeerskundig, …). Hierbij kan enerzijds een bijkomende barrière ontstaan ter hoogte van de E40 ten aanzien van aanwezige structuren. Anderzijds kan de realisatie van het plan een versterking betekenen van bestaande structuren of een nieuwe verbinding realiseren.

- **Verstoring**

Het gebruik van nieuwe infrastructuur brengt verstoring van de omgeving met zich mee. Deze verstoring is onder meer gerelateerd met emissies (geluid, lucht, …) van voertuigen en is daardoor in belangrijke mate afhankelijk van de intensiteit waarmee de infrastructuur wordt gebruikt.

5.3.1.3 Onderscheidend karakter van een effectengroep

De milieueffectenbeoordeling op planniveau heeft een tweeledige doelstelling. Enerzijds is het de bedoeling om mogelijke milieueffecten op planniveau in kaart te brengen en om vanuit deze milieueffectbeoordeling maatregelen te formuleren voor de verdere concretisering van het plan. Daarnaast is het de bedoeling om de alternatieven onderling te beoordelen en onderling te vergelijken zodat in kader van het GRUP – mede op basis van milieueffecten – een gemotiveerde afweging kan gebeuren en een gekozen alternatief kan worden gekozen. Voorliggend plan-MER zal, naast een algemene beoordeling t.a.v. de referentiesituatie(s), ook duidelijk de onderscheidende effecten tussen de alternatieven in kaart brengen.

Binnen de milieueffectenbeoordeling kan dan ook een onderscheid gemaakt worden tussen algemene effectgroepen en onderscheidende effectgroepen:

- **Algemene effectgroepen** zijn effectgroepen die op planniveau niet onderscheidend zijn tussen de alternatieven en waarvan de bespreking zich zal beperken tot een algemene kwalitatieve (of indien nodig blijkt een semi-kwalitatieve of kwantitatieve) bespreking. De bespreking van deze effectgroepen zal zich dan ook voornamelijk toespitsen op het formuleren van maatregelen voor de verdere uitwerking van het plan.
- **Specifieke effectgroepen** zijn effectgroepen die onderscheidend zijn op planniveau. De beoordeling van deze effectgroepen zal dan ook bijdragen tot een gemotiveerde afweging van de verschillende alternatieven.
- Effectenbeoordeling van de onderzoeksvraag voor bouwsteen Kloosterstraat (Alternatief C brug vs tunnel)

5.3.2 Studiegebied MER

Het studiegebied-MER[10] (verder “studiegebied”) is het gebied waarbinnen zich mogelijk effecten kunnen voordoen. Dit omvat minstens het studiegebied GRUP, maar kan ook groter zijn, afhankelijk van de lokalisatie en de invloedssfeer van de te verwachten betekenisvolle effecten. Voor de volgende disciplines is het studiegebied ruimer dan het studiegebied GRUP:

- **Bodem**. Het studiegebied wordt bepaald door het gebied waar veranderingen van het bodemgebruik kunnen optreden, inclusief een zone waar de bodem kan beïnvloed worden door o.a. verspreiding van verontreinigende stoffen, graafwerken, stapelplaatsen (werfzone).

[10] Studiegebied MER en studiegebied GRUP komen niet 1 op 1 overeen. Studiegebied GRUP betreft het “zogenoemde plangebied” in MER terminologie

- **Water** (waterkwaliteit, afvoergedrag water, grondwater). Het studiegebied omvat de zone van het studiegebied GRUP, uitgebreid met alle (delen van) oppervlaktewateren die een kwalitatieve of kwantitatieve invloed kunnen ondervinden van het plan. Wat betreft de impact van bemalingen, meestal zijn deze tijdelijk of kunnen ze in principe door middel van bouwtechnische maatregelen sterk worden beperkt.
- **Biodiversiteit**. Het studiegebied omvat de omliggende leefgebieden die met het studiegebied GRUP in 'verbinding' staan, alsook de zones waar een wijziging in verstoringseffecten kan optreden.
- **Landschap (landschapsstructuur, visuele kwaliteit)**. Het studiegebied omvat het gebied waarbinnen een verstoringseffect op het landschap (verstoring van de structuurkenmerken van het landschap, de erfgoedwaarden of visuele verstoring, ….) kan optreden (ca. 1 km rondom studiegebied GRUP).
- **Mobiliteit**. Het studiegebied omvat het gebied waar een wijziging kan optreden in de verkeersstromen en het verkeerskundig functioneren van het netwerk ten gevolge van het plan. Het studiegebied strekt zich hierdoor uit tot ver buiten het studiegebied GRUP.
- **Geluid en trillingen**. Het studiegebied omvat het gebied waar een wijziging kan optreden op het geluidsklimaat ten gevolge van het plan.
- **Lucht**. Het studiegebied omvat het gebied waar de emissies gelinkt aan het plan een impact kunnen hebben op de concentraties van de omgevingslucht.
- **Mens-ruimte**. Het studiegebied omvat de omgeving rondom het studiegebied GRUP waar een wijziging verwacht wordt in de wisselwerking met de ruimtelijke context.
- **Mens-Gezondheid**: Het studiegebied omvat het gebied waar de emissies gelinkt aan het plan een impact kunnen hebben op de concentraties van de omgevingslucht en het geluidsklimaat.

5.3.3 Referentiesituatie en referentiejaar

In een milieueffectrapport wordt het relatieve belang van de effecten van de verschillende alternatieven ingeschat door de situatie die ontstaat als de alternatieven worden uitgevoerd, te vergelijken met de situatie die ontstaat als het plan niet wordt uitgevoerd. Voor voorliggend plan worden twee referentiesituaties gehanteerd: referentiesituatie 1 waarin het huidig gebruik verdergezet wordt (de bestaande situatie), en referentiesituatie 2 waarin de huidige juridische bestemming gerealiseerd wordt. Beide referentiesituaties zijn niet voor elke discipline relevant. Er wordt in de disciplines telkens aangegeven welke referentiesituatie(s) gehanteerd zal (zullen) worden.

De beschrijving van de effecten van het plan moet gebeuren in de context van de omgevingssituatie die zich voordoet op het moment dat het plan is afgewerkt. Immers, zolang het plan niet is afgewerkt, komen ook niet alle effecten op het milieu tot uiting. Het jaar waarin de effecten worden verondersteld zich voor te doen, en dat dus als basis van de vergelijking dient, wordt het referentiejaar genoemd.

Om een correcte vergelijking mogelijk te maken, moet de referentiesituatie op eenzelfde manier gedefinieerd worden als het plan en zijn alternatieven. De referentiesituatie is dus de situatie in het referentiejaar, zonder uitvoering van het plan, wel rekening houdend met beslist beleid (gestuurde ontwikkelingen) en autonome evolutie.

In deze studie wordt voorgesteld te werken met 2030 als referentiejaar.

5.3.4 Ontwikkelingsscenario's

Op dit ogenblik zijn er enkele planningsprocessen lopende die als ontwikkelingsscenario zullen behandeld worden. Onderstaand worden beknopt de ontwikkelingsscenario's opgelijst. In de fase van de milieubeoordeling (plan-MER) zal worden aangegeven of de ontwikkelingen tot de

referentiesituatie 2030 behoren of tot het ontwikkelingsscenario. Volgende ontwikkelingen worden mee in beschouwing genomen (al dan niet in referentie of ontwikkelingsscenario):

- GRUP Booiebos
- WUG Noordhout[11]
- Herontwikkeling Bostoensite Drongen (Brownfieldconvenant)

5.3.5 Waardeschaal en effectbeoordeling

Voor elk effect volgende indelingswijze gehanteerd over de verschillende disciplines heen:

Aanzienlijk negatief (-3)	aanzienlijk positief (+3)
Negatief (-2)	positief (+2)
Beperkt negatief (-1)	beperkt positief (+1)
Geen effect/verwaarloosbaar effect (0)	

Hierbij duidt een positieve score op een positief, gewenst effect. Dat kan bv. een verhoging, een ondersteuning of een versterking van de betrokken positieve eigenschap zijn. Een negatieve score wijst op een ongewenst effect. Dat kan bv. Gaan om het verdwijnen, een verlaging of een aantasting van een bepaalde positieve eigenschap. Voor elk relevant effect wordt een beoordelingskader geschetst dat zal gebruikt worden bij de bepaling van het significantieniveau.

De beoordelingen voor de individuele effecten kunnen niet samengeteld worden om een globale vergelijking van alternatieven te maken.

5.4 Team van erkende MER-deskundigen

Volgens het Vlaams decreet op de milieueffectrapportage moeten de onderzoeken die nodig zijn om een milieueffectrapport op te stellen, gecoördineerd worden door een erkende MER-coördinator. Deze MER-coördinator stelt een team van deskundige medewerkers aan, die deelonderzoeken uitvoeren volgens een aantal onderzoeksdisciplines.

Voor het op te maken plan-MER wordt voor elke relevante onderzoeksdiscipline een erkend MER-deskundige opgegeven die het deelonderzoek zal uitvoeren en op zijn kwaliteit zal controleren. De MER-coördinator zal van de deelonderzoeken en de eindconclusies in samenspraak met de andere MER-deskundigen een coherent geheel maken.

Het team van erkende MER-deskundigen wordt hieronder voorgesteld. De taak van MER-coördinator wordt opgenomen door Soetkin Verryt. De discipline gezondheid zal opgenomen worden door de coördinator.

De effecten op klimaat worden niet onderzocht en beoordeeld in een afzonderlijke discipline. Wel zal voor iedere discipline aangegeven worden welke van de onderzochte effecten een invloed hebben op het klimaataspect, hetzij als het vergroten of beperken van klimaateffecten, hetzij als aanpassing aan de te verwachten klimaateffecten. Al deze elementen worden samengevat in een hoofdstuk ‘klimaataspecten’.

Naam MER-Deskundige	**Discipline**	**Nr Erkenningsbesluit**	**Erkenning geldig tot**
Soetkin Verryt	MER-coördinator	GOP/ERK/MERCO/2019/00013	Onbepaalde duur

[11] Het woonuitbreidingsgebied wordt voor de volledigheid meegenomen als ontwikkelingsscenario, hoewel het met het decreet woonreservegebieden werd bevroren (stolp).

Naam MER-Deskundige	Discipline	Nr Erkenningsbesluit	Erkenning geldig tot
Cathérine Cassan	Mens (deeldomein mobiliteit)	LNE/ERK/MER/2018/00003	Onbepaalde duur
Johan Versieren	Lucht (deeldomein luchtverontreiniging)	AMV/LNE/ERK/MER/EDA-059/V5	Onbepaalde duur
Chris Neuteleers	Geluid en Trillingen	MB/MER/EDA/556/V-3	Onbepaalde duur
Eveline Hoppers	Biodiversiteit	GOP/ERK/MER/2020/00001	Onbepaalde duur
Stefan Helsen	Bodem (deeldomeinen pedologie en geologie)	AMV/LNE/ERK/MER/EDA-539/V3	Onbepaalde duur
Francis Vansina	Water (deeldomeinen geohydrologie en oppervlakte- en afvalwater)	AMV/LNE/ERK/MER/EDA-118/V4	Onbepaalde duur
Soetkin Verryt	Landschap, Bouwkundig erfgoed en Archeologie	EDA-812	Onbepaalde duur
Soetkin Verryt	Mens-ruimtelijke aspecten	EDA-812	Onbepaalde duur
Gwynet Leyre	Mens-gezondheid	LNE/ERK/MER/2020/00006	Onbepaalde duur

Tabel 5-1: Deskundigen MER - GRUP

Het team van Mer-deskundigen wordt ondersteund door Joran De Smet voor discipline mobiliteit, Hanne Colpaert (coördinatie, disciplines landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie, mens ruimtelijke aspecten en klimaataspecten), Zeinab Kalifeh voor discipline bodem en grondwater, Michiel Smet voor discipline biodiversiteit en Tine Asnong voor discipline oppervlaktewater.

5.5 Te onderzoeken effecten

5.5.1 Mobiliteit

5.5.1.1 Te onderzoeken effectgroepen

De aanleg van een nieuw op- en afrittencomplex kenmerkt zich door een aantal wijzigingen in het netwerk, waardoor sommige relaties verdwijnen of bemoeilijkt worden maar anderzijds ook andere relaties kunnen ontstaan of verbeteren. Ook de verdeling van de intensiteiten van de verschillende modi op het netwerk kan (sterk) wijzigen in functie van het gekozen alternatief.

De te onderzoeken effectgroepen hierbij zijn:

- Effecten op de afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer;
- Effecten op de opbouw en inrichting van de netwerken voor de verschillende modi;
- Effecten op de leefomgeving (incl. verkeersveiligheid en -leefbaarheid).

5.5.1.2 Methodiek beschrijving referentiesituatie

De netwerken voor de verschillende modi worden op mesoschaal in kaart bracht. Deze beschrijving gebeurt kwalitatief. Hiervoor wordt vertrokken van de bestaande toestand, rekening houdend met reeds gekende ontwikkelingen binnen andere processen.

De kwantitatieve bespreking van de referentiesituatie voor het autoverkeer zal gebeuren aan de hand van de data uit de recente telcampagne die uitgevoerd werd door Tractebel in het kader van het ontwerpproces (periode oktober/november 2023).

5.5.1.3 Methodiek effectvoorspelling en –beoordeling

Binnen de methodiek kunnen drie grote groepen aan effecten onderscheiden worden:

- *Effecten op de afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer*
  Aangezien dit aspect een grote impact heeft op de andere te onderzoeken effecten, wordt dit als eerste onderzocht. Hierbij wordt de globale doorstroming van het gemotoriseerd verkeer bekeken en dit zowel op het netwerk als geheel (voertuigverliesuren, reistijdverhouding) als voor de specifiek relevante kruispunten.
- *Effecten op de opbouw en inrichting van de netwerken voor de verschillende modi*
  De aantrekkingskracht van de verschillende modi wordt bepaald door de werking van de netwerken als een geheel, waarbij specifieke knelpunten (barrières, onveilige punten) een grote verstoring kunnen teweegbrengen. Bij auto- en vrachtverkeer leiden problemen in het netwerk vaak tot sluipverkeer, bij de overige modi heeft dit vooral impact op de attractiviteit van de modus (en dus de shift terug naar autoverkeer)
- *Effecten op de leefomgeving*
  De doorstroming enerzijds en de organisatie van en interactie tussen de netwerken hebben een gecombineerd effect op de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid, die samen de kwaliteit van de leefomgeving (vanuit mobiliteitsoogpunt) bepalen. Deze worden bijgevolg besproken over de verschillende modi heen.

Als basis voor de kwantitatieve evaluaties zal een verkeersmodel (mesoniveau) van de directe omgeving van het complex opgemaakt worden. In dit model zullen de referentiesituatie en de verschillende alternatieven naast elkaar onderzocht worden. Dit model geeft ook input naar de disciplines lucht en geluid. Daarnaast worden ter volledigheid de effecten op grotere schaal op basis van het RVM geëvalueerd. De effecten op grotere schaal werden immers volwaardig geëvalueerd in het strategisch MER uit 2019. Hierbij werdengeen van de relevante disciplines (sterk) negatieve effecten werden vastgesteld. De modellering op macroniveau wordt daarom enkel ter bevestiging van de voorgaande resultaten en ter volledigheid van het milieueffectenonderzoek uitgevoerd.

Effecten	Criterium	Methodiek	Toetsingskader
Functioneren verkeerssystemen – autoverkeer	Autoverkeer: kans op file ter hoogte van wegvakken en kruispunten, met nadruk op het functioneren van het complex	Kwantitatieve beoordeling van de verkeersafwikkeling op wegvakken en kruispunten	Beoordeling door de deskundige op basis van afwikkelingscapaciteit (kruispunten, I/C-verhouding wegvakken)
Kwaliteit netwerken verschillende modi	Leesbaarheid Netwerklogica Inrichting Barrière-effecten (omrijfactoren en oversteekbaarheid)	Kwalitatieve beoordeling van de kwaliteit van de netwerken voor voetgangers	Beoordeling door de deskundige op basis van: logica opbouw omwegfactoren inrichtingseisen
		Kwalitatieve beoordeling van de kwaliteit van de netwerken voor fietsers	
		Kwalitatieve beoordeling van de kwaliteit van de netwerken voor openbaar vervoer	
		Kwalitatieve beoordeling van de kwaliteit van de netwerken voor autoverkeer	
		Kwalitatieve beoordeling van de kwaliteit van de netwerken voor vrachtverkeer	

Effecten	Criterium	Methodiek	Toetsingskader
Impact op de leefomgeving	Verkeersleefbaarheid	Kwantitatieve toetsing gereden, vracht- en PAE- kilometers op het onderliggende wegennet	Beoordeling door de deskundige op basis van voertuigkilometers, context en wegtype
	Verkeersveiligheid	Kwalitatieve beoordeling van de kwaliteit van het wegennet op basis van het aantal voorkomende conflicten tussen de netwerken.	Beoordeling door de deskundige op basis van aantal conflicten

Tabel 5-2: Beoordelingscriteria discipline Mobiliteit

5.5.2 Lucht

5.5.2.1 Te onderzoeken effectgroepen

De wijziging in verkeersstromen – en circulatie heeft een rechtstreekse impact op de locatie van de emissies. Deze bepalen mee de luchtkwaliteit in het studiegebied GRUP.

5.5.2.2 Methodiek beschrijving referentiesituatie

Bij de beschrijving van de bestaande toestand wordt in eerste instantie de plaatselijke luchtkwaliteit in kaart gebracht. Vervolgens worden de bronnen in kaart gebracht welke invloed hebben op de plaatselijke luchtkwaliteit. Dit betreft vnl. verkeer.

Rekening houdend met de emissieniveaus en de huidige luchtkwaliteit, worden de parameters vastgelegd welke meer in detail onderzocht worden, en dit in combinatie met de huidige en toekomstige luchtkwaliteitsdoelstellingen. Op basis van de huidige kennis wordt dan ook uitgebreid aandacht besteed aan NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ (als relevante “verkeersparameters” waarvoor wettelijke luchtkwaliteitsgrenswaarden bestaan). Daarnaast wordt ook in detail ingegaan op de mogelijke impact van roet (op basis van EC). Andere parameters worden summier behandeld.

Voor de beschrijving van de plaatselijke luchtkwaliteit wordt uitgegaan van beschikbare resultaten van het VMM meetnet luchtverontreiniging (worden als indicatieve waarden aanzien gezien geen meetposten in het studiegebied zelf gelegen zijn), modelkaarten van VMM, en gegevens beschikbaar in de impactmodellen CAR-Vlaanderen en IMPACT.

De huidige verkeersemissies in het studiegebied GRUP worden in kaart gebracht, waarbij gebruik gemaakt werd van emissiekengetallen van voertuigen en data aangeleverd vanuit de discipline mobiliteit.

Ten aanzien van de huidige luchtkwaliteit kan gesteld worden dat deze vnl. beïnvloed wordt door de uitlaatgassen van voertuigen gezien de aanwezigheid van de E40 en de N466. De invloed ervan neemt wel snel af met de afstand tot de weg. Langsheen snelwegen kan gesteld worden dat een aantoonbare impact zich doorgaans slechts uitstrekt tot een grootteorde van één km afstand. Langsheen N-wegen kan aangenomen worden dat de impact zich minder ver uitstrekt.

In de winterperiode zal eveneens de gebouwverwarming van de nabij gelegen woningen een invloed op de plaatselijke luchtkwaliteit hebben. Er kan echter aangenomen worden dat het verkeer langsheen de snelwegen de meest bepalende factor is voor de luchtkwaliteit in het studiegebied.

De plaatselijke luchtkwaliteit wordt getoetst aan de wettelijk opgelegde luchtkwaliteitsdoelstellingen en voor die parameters waarvoor geen wettelijke bepalingen vastliggen, wordt gerefereerd naar internationale doelstellingen (WHO-waarden, Nederlandse MTR waarden,…), welke dienen beschouwd te worden als richtwaarden.

Rekening houdend met reeds beslist beleid wordt de te verwachten evolutie van de luchtkwaliteit beoordeeld voor de planhorizon (2030). Hierbij wordt rekening gehouden met te verwachten wijzigingen inzake achtergrondconcentraties en emissiefactoren wegverkeer.

Er wordt in detail ingezoomd op die specifieke locaties waar ten gevolge van de realisatie van het plan grote veranderingen van de verkeersstromen te verwachten zijn (qua aantallen voertuigen en/of sterke wijziging inzake doorstroming). Enkel de parameters NO2, PM10 en PM2,5 en EC worden hierbij modelmatig beoordeeld op immissieniveau.

Voor de parameters waarvoor met de impactmodellen verkeer geen immissieberekening mogelijk is, wordt enkel een kwalitatieve beoordeling opgenomen. Deze beoordeling wordt gebaseerd op basis van literatuur, emissiekengetallen en meetgegevens.

Bij het kwantitatief vastleggen van de te verwachten emissies en/of impact ervan wordt rekening gehouden met gekende emissiefactoren en prognoses inzake toekomstige emissiefactoren.

De globale impact van het verkeer en de impact langsheen wegen zonder bebouwing in de onmiddellijke omgeving, wordt in rekening gebracht op basis van een modelberekening met IMPACT-

model. De resultaten van deze modelberekeningen zijn in principe enkel van toepassing voor wegsegmenten zonder bebouwing in de onmiddellijke omgeving. Voor de woongebieden zijn de bekomen resultaten louter als indicatief te aanzien.

Teneinde de impact van het verkeer te kunnen inschatten, wordt voor de relevante wegen met bebouwing , een impactberekening uitgevoerd met behulp van het model CAR-Vlaanderen.

De parameters NO_2 en fijn stof (PM10 en PM2,5) en EC (elementaire koolstof als maat voor het roetgehalte) worden modelmatig berekend. De parameters die bij de modelleringen gehanteerd worden, zijn :

- Jaargemiddelde concentratie (µg/m³);
- Jaargemiddelde achtergrond (µg/m³);
- Aantal overschrijdingen grenswaarde.

De hierna vermelde methodiek wordt hierbij toegepast (zowel voor de referentiesituatie als voor de geplande situatie):

- Opmaak inventaris van belangrijkste/meest relevante verkeerswegen in het studiegebied GRUP;
- Rekening houdend met de achtergrondconcentraties en het actuele verkeer wordt de impact op de plaatselijke luchtkwaliteit geëvalueerd;
- De resultaten worden getoetst aan de luchtkwaliteitsdoelstellingen. De toetsing wordt uitgevoerd ten opzichte van de jaargemiddelde grenswaarde voor NO_2, de jaargemiddelde grenswaarde voor PM10 en PM2,5 en het aantal overschrijdingen van de daggemiddelde grenswaarde voor PM10 en uurgemiddelde grenswaarde NO2.

Als referentiekader worden de luchtkwaliteitsdoelstellingen, zoals opgenomen in Vlarem II en Europese luchtkwaliteitsdoelstellingen gehanteerd, indien relevant aangevuld met internationaal aanvaarde doelstellingen (WHO, Nederlandse MTR-waarden,…).

Ook de emissies van het verkeer in het modelgebied worden berekend. Hiervoor wordt het model IMPACT gebruikt.

5.5.2.3 Methodiek effectvoorspelling en –beoordeling

Op een analoge manier zoals voor de referentiesituatie wordt op basis van prognoses inzake te verwachten emissiekengetallen en verkeersprognoses een impact berekend op de plaatselijke luchtkwaliteit na realisatie van het plan.

De grootte van de emissies en de verspreiding ervan in het studiegebied GRUP worden door een groot aantal parameters beïnvloed (weersomstandigheden, snelheid van voertuigen, aanwezige bebouwing…). De belangrijkste bronnen van luchtemissies na de planrealisatie zijn:

Verkeersemissies op de wegen.

Voor het in kaart brengen van de emissies te wijten aan het plan wordt dan ook rekening gehouden met:

- Voorspelde verkeersstromen van de relevante wegsegmenten;
- Toekomstige emissiefactoren van het wegverkeer.

De impact na realisatie wordt vergeleken met de referentiesituatie (bij autonome ontwikkeling). Rekening houdend met de te verwachten toekomstige achtergrondconcentraties wordt een toetsing uitgevoerd ten opzichte van de luchtkwaliteitsdoelstellingen. De impactbeoordeling lucht is gebaseerd op de resultaten thv de beoordelingspunten die in de tabellen opgenomen zijn. Relevante verschillen berekend tussen de geplande en de referentie situatie berekend met IMPACT, worden op kaartmateriaal voorgesteld.

Als beoordelingsjaar wordt voor de toekomst de situatie in 2030 beoordeeld.

Hoger vermelde kwantitatieve evaluaties worden uitgevoerd voor alle weerhouden alternatieven, voor zover hierbij relevante verschillen te verwachten zijn. Voor situaties waarbij geen relevante verschillen te verwachten zijn, wordt een louter kwalitatieve beoordeling opgenomen.

Effect	**Criterium**	**Methodiek**	**Toetsingskader**
Luchtkwaliteit	Mate waarin het plan leidt tot een toe- of afname van de luchtimmissieniveaus (EC, fijn stof en NO_2) langsheen relevante wegsegmenten	Luchtkwaliteitsmodellering	Luchtkwaliteitsdoelstellingen
luchtemissies	Mate waarin het plan leidt tot wijziging emissies	Luchtkwaliteitsmodellering	afweging relatieve verschillen inzake emissies

Tabel 5-3: Beoordelingscriteria voor de discipline Lucht

De resultaten van de impactberekeningen worden ook gehanteerd voor de berekening van de impact op het vlak van gezondheid. Hierbij worden de resultaten beoordeeld tov de gezondheidskundige advieswaarden (GAW) i.p.v. de wettelijke grenswaarden. Specifieke aandacht wordt hierbij besteed aan de impact ter hoogte van gevoelige bevolkingsgroepen (o.a. scholen). Dit dient als input voor de deskundige mens-gezondheid.

5.5.3 Geluid en trillingen

5.5.3.1 Te onderzoeken effectgroepen

De wijziging in zowel de locatie van de wegenis als de doorstroming zorgt potentieel voor een wijziging in de intensiteit en/of locatie van het wegverkeersgeluid. Hierbij wordt, in de mate van het mogelijke, rekening gehouden met de afschermende elementen die zullen worden ingezet ten behoeve van de landschappelijke integratie.

De volgende effectgroepen worden als relevant beschouwd voor verder onderzoek, zoals aangegeven in de ingreep-effectmatrix:

- Wijziging geluidsklimaat
- Trillingshinder- en schade

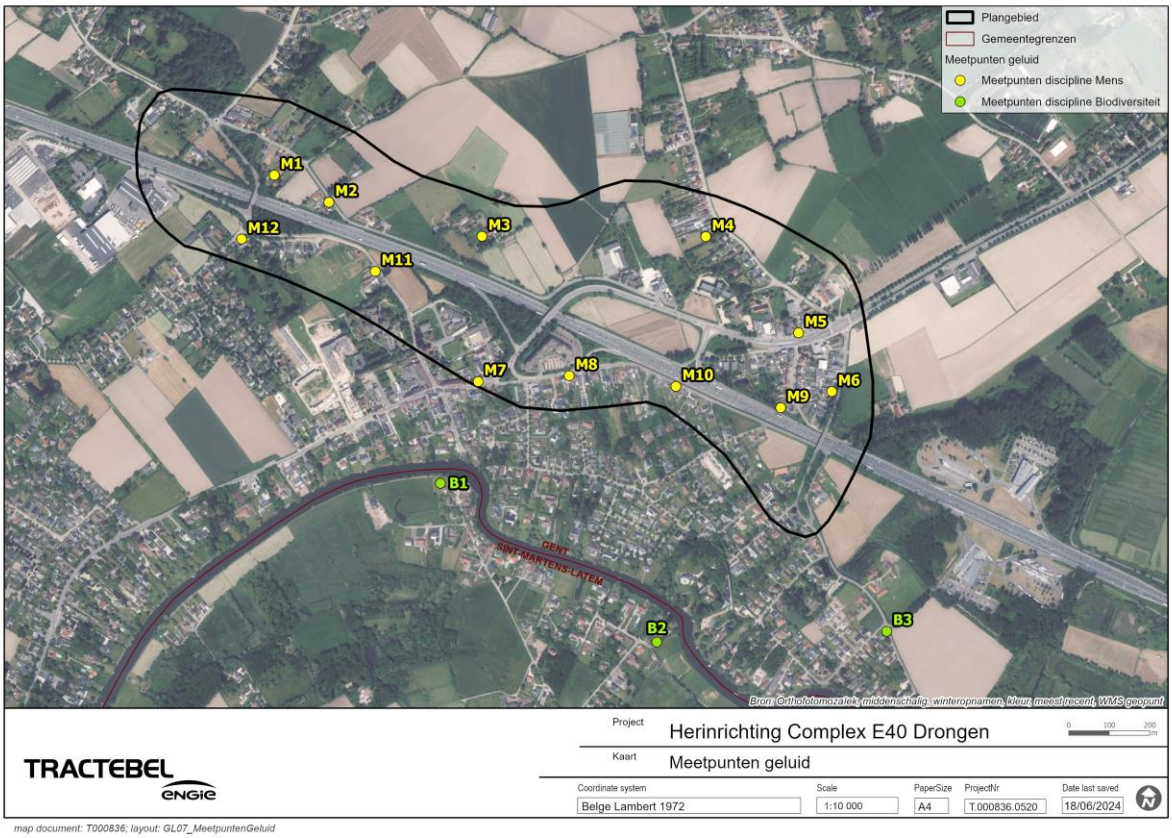
5.5.3.2 Methodiek beschrijving referentiesituatie

In het studiegebied wordt het geluidsklimaat in grote mate bepaald door de geluidsemissie afkomstig van de E40 en de onderliggende N466.

De beschrijving van de effecten van het plan moet gebeuren in de context van het verwachte omgevingsgeluid dat zich voordoet op het moment dat het plan is afgewerkt en volledig in exploitatie gaat, het referentiejaar genoemd. De referentiesituatie m.b.t. het wegverkeersgeluid zal in ieder geval gemodelleerd moeten worden indien deze een relevante impact heeft op de geplande situatie. Indien dit niet het geval is, kan het huidig geluidsklimaat als referentiesituatie worden genomen.

Voor de beschrijving van de huidige situatie aan wegverkeersgeluid kan gerefereerd worden naar bestaande informatiebronnen in de omgeving van het plan:

- De ‘Goedgekeurde Vlaamse geluidsbelastingskaarten’ van de Vlaamse Overheid (departement Omgeving) waarvoor globale informatie kan worden bekomen voor de geluidsbelasting aan wegverkeersgeluid voor de belangrijkste wegen in het studiegebied. De geluidsbelastingskaart geeft geen relevante informatie over de geluidsbelasting afkomstig van het onderliggend wegennetwerk. Voor de woningen gelegen langs de wegen van het onderliggend wegennetwerk zal de werkelijke geluidsbelasting aan wegverkeersgeluid hoger zijn dan hetgeen op de geluidskaart wordt weergegeven, omwille van de bijkomende geluidsbijdrage van het plaatselijk verkeer. De meest recente geluidsbelastingskaarten werden opgemaakt met verkeersgegevens voor het referentiejaar 2021. De geluidsbelasting wordt op de kaarten aangegeven met twee indicatoren: de Lden en de Lnight. De Europese richtlijn omgevingslawaai schrijft het gebruik van deze indicatoren voor.
- De geluidsmetingen aan woningen met potentiële impact van het plan, ter beschrijving van het huidige geluidsklimaat in het studiegebied.
- De gemodelleerde berekeningsresultaten voor wegverkeersgeluid in de bestaande situatie uit voorgaande effectrapportage.



Figuur 5-15-1: Locatie geluidsmetingen

5.5.3.3 Methodiek effectvoorspelling en –beoordeling

De bepaling van de toekomstige geluidsbelasting bij uitvoering van de planalternatieven geschiedt aan de hand van de herverdeling van het wegverkeer op het verkeersnetwerk voor de mogelijke oplossingsrichtingen. Geluidseffecten ten opzichte van de referentiesituatie worden vooral bekomen door een herinrichting van de weginfrastructuur, wijziging in verkeerssnelheid, wijziging in verkeersintensiteit en -samenstelling (zwaar-licht verkeer). Voor laatst vernoemde beïnvloedingsfactor worden de gegevens bekomen vanuit het discipline mobiliteit waarbinnen men de effecten op de afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer op de hoofdstructuur zal bepalen. De voorziene aanpassingen aan de weginfrastructuur t.o.v. de referentiesituatie en nieuwe elementen die impact hebben op het geluidsniveau (b.v. bermen) worden zo nauwkeurig mogelijk gemodelleerd. Op deze wijze worden de belangrijkste invloedsfactoren op het wegverkeersgeluid opgespoord en worden de effecten van bepaalde oplossingsrichtingen aangetoond.

Het studiegebied wordt bepaald door de ligging van de nieuwe wegsegmenten, de optimalisatie van de aansluiting en door de bestaande wegen dewelke ‘geïmpacteerd’ worden, namelijk waarvoor als gevolg van het plan een geluidstoename of -afname met minstens 1 dB wordt verwacht.

Bij de opbouw van het rekenmodel wordt rekening gehouden met de inplanting van de weginfrastructuur in de omgeving, de gegevens rond verkeersgeneratie, de gegevens rond wegverharding, het omgevingsprofiel (topografie), de aanwezigheid van gebouwen in het studiegebied, de aanwezigheid van geluidsschermen/grondwallen bij de weginfrastructuur, de bodemgesteldheid, de vegetatie (indien akoestisch relevant) en de dempingsfactoren die aan bod komen bij de geometrische geluidsuitbreiding (afstand, lucht, meteo). Er wordt aldus een model

gemaakt van de reële wereld door gebruik te maken van verschillende data in lagen die elkaar complementeren. Deze data (afkomstig uit verschillende bronnen) voor de opbouw van het geluidsmodel wordt gecontroleerd, geconverteerd en ingevoerd in het rekenprogramma, voorzien van bijkomende informatie, enz.

Bij de geluidsoverdrachtsberekening wordt voorts rekening gehouden met volgende uitgangsgegevens:

- Toegelaten snelheid ("worst case" op vlak van geluid) per voertuigtype;
- Hoogte van het wegsegment boven of onder maaiveld *(laat toe om in het geluidsmodel de ligging van de bronlijn te modelleren)*;
- Tunnels *(tunnelmonden worden per definitie als absorberend beschouwd)*;
- Viaducten en bruggen *(in het geluidsmodel worden op absolute hoogte gesteld)*;
- Wegdektype *(in het geluidsmodel meegenomen met een Vlaamse wegdekcorrectieterm waarmee de geluidsproductie van het verkeer per voertuigtype wordt opgehoogd (of bij een stil wegdektype verlaagd))*;
- Bestaande of (los van het plan) geplande geluidsschermen en –bermen *(in het geluidsmodel gemodelleerd volgens geometrische inplanting (lengte & hoogte) en de akoestische eigenschappen (geluidsabsorberend of -reflecterend);*
- Topografie *(in het geluidsmodel meegenomen onder de vorm van hoogtelijnen en punten met een gekende hoogte)*;
- Bebouwing (i.f.v. geluidsafscherming of -reflectie) *(in het geluidsmodel meegenomen met een gedetailleerde invoer volgens de inplanting en afmetingen van de gebouwen in 'footprint')*;
- Landgebruik (i.f.v. geluidsdemping of -reflectie) *(in het geluidsmodel meegenomen met een aangepaste bodemabsorptieterm voor elk bodemgebied aan de hand van het bodemgebruik)*.
- Standaard meteocorrectieterm.
- Luchtabsorptiedempingsfactoren bij 10°C en 70% vochtigheidsgraad.
- Aantal geluidsreflecties: minstens 1^{e} orde.
- Rasterberekening op 4m boven maaiveldniveau: rasterresolutie 10x10 m.
- Rekenpunten aan woningen op 4m boven maaiveldniveau: invallend geluid in rekenpunt aan meest belaste gevel (centraal op 2m afstand).

De geluidsberekening wordt uitgevoerd op basis van de Nederlandse rekenmethode, gepubliceerd in het 'Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaai 2012', genoemd standaard rekenmethode SRM II met aanpassing van de wegdekcorrectietermen voor Vlaanderen. De toepassing van deze methodiek wordt geadviseerd in de MER FICHES Geluid voor wegverkeersgeluid.[12] De berekeningsresultaten geven voor de omgeving de te verwachten geluidsbelasting door wegverkeersgeluid (rekenparameter conform het toetsingskader – Lden en Lnight). De resultaten worden gepresenteerd d.m.v. de geluidscontourenkaarten en de berekende bijdrage aan wegverkeersgeluid in punten (gevelbelasting aan woningen in de geïmpacteerde zone).

De evaluatie van de geluidsimpact door wijzigingen op de hoofdstructuur van het wegennet op de omgeving wordt doorgevoerd voor de redelijke alternatieven zoals beschreven in hoofdstuk 3. De verschillende alternatieven van de geplande situatie worden daarvoor op volledig gelijkaardige wijze gemodelleerd als voor de referentiesituatie.

De effecten aan wegverkeersgeluid in het studiegebied van de geplande situatie ten opzichte van de referentiesituatie kunnen visueel worden verduidelijkt aan de hand van een ruimtelijke verschilplot

[12] Methodologie aangereikt door het Kennis- en Informatiesysteem MER van de Vlaamse Overheid voor een uniforme beoordeling van de impact van wegverkeersgeluid bij verkeersdragende en verkeersgenererende plannen en projecten. Vanaf 01/11/2022 werd gevraagd om de nieuwe methodologie en beoordelingskader toe te passen voor alle van toepassing zijnde aanmeldingen/kennisgevingen/startnota's.

waarop voor de verschillende alternatieven de toe- of afnames inzake geluidsklimaat zichtbaar worden gemaakt

In de MER-FICHE wordt een methodologie aangereikt voor de uniforme beoordeling van de impact van wegverkeersgeluid en de koppeling aan milderende maatregelen. Door het beoordelingskader kan het globale effect (verbetering of verslechtering van het omgevingsgeluid ten opzichte van de referentiesituatie) van het plan bepaald worden. Het laat ook toe om verschillende alternatieven ten opzichte van elkaar af te wegen. Vervolgens wordt met de berekeningsresultaten voor de geplande situatie nagegaan wat de impact is ten opzichte van de drempelwaarde van 60 dB(A). De impact op elk bewoond gebouw wordt geclassificeerd volgens de combinatie van beide beoordelingen: verbetering of verslechtering van de referentiesituatie als met het geluidsniveau (hoog of laag) na realisatie van het plan.

De impact op een woning of een andere geluidsgevoelige bestemming wordt geclassificeerd volgens de tussenscores, weergegeven in volgende tabel:

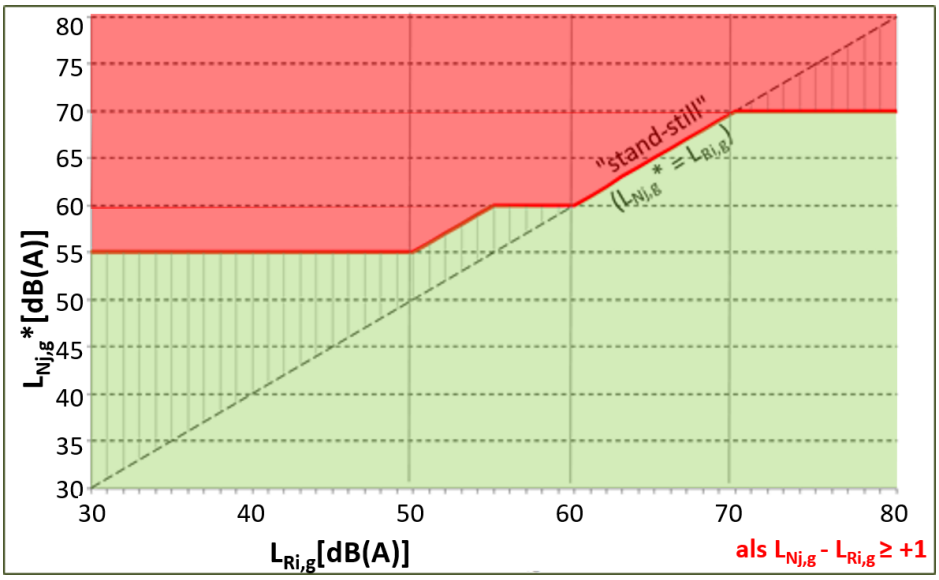
PI \ P60	Laag geluidsniveau $L_N \leq 60,0$ dB	Hoog geluidsniveau $L_N > 60,0$ dB
Verlaging geluidsniveau	+	+/-
Verhoging geluidsniveau	-	--
$L_N - L_R = 0$	0	-

Tabel 5-4: Classificaties tussenscores geluidsgevoelige bestemming

Voor elke situatie (referentie en gepland) geeft de tabel het aantal woningen weer voor bovenvermelde gecombineerde effecten binnen het studiegebied. Met de PI kan men de toe- en afname van het geluidsniveau beoordelen door het plan.

Om te bepalen of er voor de verschillende alternatieven van de geplande situatie milderende maatregelen genomen moeten worden, werd een ‘maximaal gewenst geluidsniveau’ bepaald dat afhangt van het geluidsniveau in de referentiesituatie. Als het plan een geluidstoename van minstens 1 dB(A) (= negatief planeffect) veroorzaakt én het geluidsniveau in de geplande situatie groter is dan het maximaal gewenst geluidsniveau, dan moet een geluidsmaatregel worden voorgesteld om het geluidsniveau terug te brengen tot minstens het maximaal gewenst geluidsniveau. Op planniveau volstaat een kwalitatieve bespreking, tenzij het plan reeds tot op projectniveau uitgewerkt is. De locaties worden aangeduid waar milderende maatregelen nodig zijn, inclusief de benodigde geluidsreductiewaarde en de specificatie van de geluidsreducerende oplossingen.

Onderstaande figuur presenteert de oriëntatiegrafiek voor het beoordelen van het wegverkeersgeluid.



Figuur 5-25-2: Oriëntatiegrafiek voor het beoordelen van het wegverkeersgeluid

De oriëntatiegrafiek voor weg- en spoorverkeer bestaat uit verschillende zones:

Zones van de oriëntatiegrafiek	Criterium LNj,g ≤	
LRi,g < 50 dB	55 dB	Het project mag in alle gevallen 55 dB genereren.
50 dB < LRi,g ≤ 60 dB	LRi,g + 5 én 60 dB	Het project mag iets meer dan 55 dB genereren met een overgangszone naar 60 dB toe.
60 dB < LRi,g ≤ 70 dB	LRi,g	Het mag niet meer genereren dan de referentiesituatie (stand-still).
LRi,g > 70 dB	70 dB	Het project mag in geen enkel geval waarden boven 70 dB genereren.

Tabel 5-5: Oriëntatiegrafiek voor weg- en spoorverkeer

In de rode zone van de oriëntatiegrafiek moeten er milderende maatregelen worden voorgesteld en op project-MER-niveau ook doorgerekend. In de oranje zone moet onderzocht worden of milderende maatregelen mogelijk zijn.

De koppeling van de reductiewaarde aan de geluidsreducerende oplossing is volgens het principe van volgende hiërarchie: bron - overdracht - ontvanger.

- Bronmaatregelen
- Overdrachtsmaatregelen (vb. geluidsschermen of -bermen,…)
- Maatregelen bij de ontvanger (vb. gevelisolatie, …) volgens de bepalingen van norm NBN S 01-400-1 Akoestische criteria voor woongebouwen

Met betrekking tot trillingshinder en -schade zal de deskundige een kwalitatieve afweging maken of mogelijke trillingshinder kan optreden of niet. Trillingsmetingen worden niet voorzien. De parameter die van belang is, is de afstand tot de dichtstbijzijnde bewoning en/of gevoelige receptoren. Voor wegverkeer kan aangenomen worden dat, indien de afstand groter is dan 110 m, de trillingsniveaus in het meest negatieve geval, beneden de gevoeligheidsdrempel voor trillingen bij mensen liggen en er bijgevolg geen relevante effecten zullen optreden. In het trillingsonderzoek wordt een screening uitgevoerd.

Een overzicht van de effectgroepen, criteria, methodieken en toetsingskader voor de discipline Geluid wordt weergegeven in onderstaande tabel:

Effect	**Criterium**	**Methodiek**	**Toetsingskader**
Geluidshinder mens	**Mate waarin het plan leidt tot een toe- of afname van het omgevingsgeluid langsheen relevante wegsegmenten.** **Mate waarin het verkeersgeluidsniveau wijzigt t.a.v. de drempelwaarde Lden = 60 dB(A)**	**Geluidsoverdrachtsmodel met ondersteunende rekenmethodiek volgens de Standaard Nederlandse Rekenmethodiek voor wegverkeerslawaai (SRM II).**	**Beoordeling door de deskundige op basis van het opgenomen significantiekader: tussenscores & oriëntatiegrafiek**
Trillingshinder mens	**Gevoeligheidsdrempel voor mensen in gebouwen.**	**Richtafstanden voor trillingshinder door wegverkeer**	**Beoordeling door de deskundige op basis van richtafstanden en bebouwingstoestand.**

Tabel 5-6: Beoordelingscriteria voor de discipline Geluid

5.5.4 Bodem

5.5.4.1 Te onderzoeken effectgroepen

In de discipline Bodem wordt een beschrijving gegeven van alle relevante mogelijke bodem gerelateerde milieueffecten die het plan teweeg kan brengen.

De volgende effectgroepen worden als relevant beschouwd voor verder onderzoek:

- Bodemverstoring: Graafwerken kunnen aanleiding geven tot verstoring van het oorspronkelijke bodemprofiel of structuurwijziging teweeg brengen. De lokale leembodems zijn gevoelig voor zettingen en verdichting.
- Impact op de bodemkwaliteit: Bodemverontreiniging kan ontstaan ten gevolge van het verplaatsen van bestaande verontreinigingen via tijdelijke of permanente bemalingen of ten gevolge van diffuse verontreiniging door het wegverkeer. Het grondverzet dient te voldoen aan de vigerende wetgeving, het risico op verspreiding van verontreinigingen wordt hierdoor voorkomen.
- Grondverzet: Voor de aanleg van de verschillende alternatieven is in mindere of meerdere mate grondverzet (uitgravingen en ophogingen) noodzakelijk..
- Wijziging in bodemgebruik: Bijkomende verharding kan leiden tot veranderingen van het bodemvochtgehalte en een daling van de grondwaterstand in de nabije omgeving van de nieuwe verharding. Daarnaast kunnen er hogere piekafvoeren in het waternetwerk optreden als gevolg van een gewijzigde afstroming (zie verder onder paragraaf Water). Alle planingrepen kunnen leiden tot een wijziging in bodemgebruik.

5.5.4.2 Methodiek beschrijving referentiesituatie

Binnen de discipline Bodem worden in de komende jaren geen grote wijzigingen verwacht, zodat voor het studiegebied GRUP de huidige toestand (2021), beschreven in hoofdstuk 4, als de referentiesituatie wordt beschouwd.

Voor het beschrijven van de referentiesituatie (bodemgesteldheid, bodemkwaliteit, geologie, …) zal gebruik gemaakt worden van o.a.:

- Digitaal Terrein Model II van het Nationaal Geografisch Instituut;
- Bodemkaart van België voor de beschrijving van de bodemtypes;
- Geologische kaart van België;
- Databank Ondergrond Vlaanderen (http://dov.vlaanderen.be) waar informatie omtrent boringen, sonderingen, peilputten en/of grondwaterwinningen wordt geraadpleegd;
- Topografische kaarten en orthofoto’s om het huidige bodemgebruik in het studiegebied GRUP na te gaan;
- OVAM-databank met locatie van uitgevoerde bodemonderzoeken en informatie m.b.t. percelen opgenomen in het register van verontreinigde gronden.

5.5.4.3 Methodiek effectvoorspelling en –beoordeling

Een voorstel van de effectgroepen, criteria, methodieken en toetsingskader voor de discipline Bodem wordt weergegeven in onderstaande tabel:

Effect	**Criterium**	**Methodiek**	**Toetsingskader**
Grondverzet	Hoeveelheid aan te voeren /af te voeren grond. Mate waarin een evenwichtige grondbalans wordt bereikt.	Opstellen grondbalans (aan- en afvoer grond) op basis van voorlopige gegevens	Expertoordeel op basis van grondbalans en GIS-analyse
Structuurwijziging	Oppervlakte zettingsgevoelige bodem, daling maaiveld	Inschatting bemalingskegel en bespreking beïnvloede zettingsgevoelige (leem)bodems en structuren (op basis van literatuurgegevens)	GIS-analyse in combinatie met expertoordeel
Profielverstoring	Oppervlakte verstoorde bodem.	Inschatting van het ruimtebeslag en overlay met bodemkaart, bodemgebruikskaart en bodembedekkingskaart	GIS-analyse in combinatie met expertoordeel
Impact op bodemkwaliteit	Interferentie met verontreinigde locaties met risico op (verspreiding van) bodemverontreiniging.	Kwalitatieve bespreking en situering op kaart	Kwalitatief expertoordeel op basis van te verwachten wijzigingen in bodemverontreiniging ten opzichte van de referentiesituatie en in functie van bemalingsconcepten en grondverzet.
	Kans op calamiteiten, … tijdens de werkzaamheden.	Kwalitatieve bespreking	
Wijziging bodemgebruik	Oppervlakte gewijzigd bodemgebruik en bodemgeschiktheid, incl. toename verharde oppervlakte.	Overlay studiegebied GRUP met bodemgebruikskaart.	Interpretatie van de wijzigingen in bodemgebruik in termen van wijzigingen in bodemgeschiktheid; kwalitatief expertoordeel op basis van GIS-analyse

Tabel 5-7: Beoordelingscriteria discipline Bodem

5.5.5 Water

5.5.5.1 Te onderzoeken effectgroepen

De volgende effectgroepen worden als relevant beschouwd voor verder onderzoek:

- De aanleg van wegenis zorgt voor (bijkomende) verharding in het studiegebied GRUP. Het run-off water, afkomstig van deze verhardingen, kan bijdragen tot een wijziging in de oppervlaktewaterkwaliteit en -kwantiteit.
- Het lozen van bemalingswater is in principe een tijdelijke ingreep, maar kan eveneens een impact hebben op de oppervlaktewaterkwaliteit – en grondwater. Daarnaast kunnen bemalingen leiden tot een wijziging in de grondwaterstand en de grondwaterkwaliteit.
- De geohydrologie kan, ten gevolge van de werken, in die mate verstoord worden dat er een wijziging van de grondwaterkwantiteit optreedt.
- Tot slot kan door het vergraven (uitgraven en ophogen) van terreinen het waterbergend vermogen wijzigen. Een afname van het waterbergend vermogen dient hierbij gecompenseerd te worden.

Er zijn geen wijzigingen aan waterlopen gepland, waardoor de impact op de structuurkwaliteit niet verder onderzocht dient te worden.

5.5.5.2 Methodiek beschrijving referentiesituatie

Voor de discipline Water kan voor het studiegebied GRUP de huidige toestand (2021), zoals hoger beschreven, als de referentiesituatie worden beschouwd.

Voor het verkrijgen van inzicht in het watersysteem wordt beroep gedaan op gegevens uit officiële databanken en daarvan afgeleid kaartmateriaal, algemene literatuur en een terreinbezoek. Relevante informatiebronnen zijn:

- VHA (Vlaamse Hydrografische Atlas met informatie over de algemene karakteristieken van de waterlopen en de categorisering, over de structuurkenmerken en ecologische waarde);
- DOV (Databank ondergrond Vlaanderen met informatie over grondwaterwinningen, grondwaterstanden, hydrogeologische opbouw);
- Grondwaterkwetsbaarheidskaart Vlaanderen;
- Overstromingskaarten (ROG, NOG), watertoetsloket, fluviale en pluviale overstromingskaarten;
- Stroomgebiedbeheerplan;
- VMM waterkwaliteitsdatabank;
- Zoneringsplannen (VMM).

Op basis van deze informatie wordt een beschrijving gegeven van de hydrogeologie, de grondwaterkwaliteit, de hydrografie, en afwatering van het gebied en de oppervlaktewaterkwaliteit.

5.5.5.3 Methodiek effectvoorspelling en –beoordeling

De geplande situatie wordt op beschrijvende of becijferde manier voorgesteld, waar nodig verduidelijkt met figuren en kaarten. De resultaten worden getoetst aan de van toepassing zijnde wetgeving, in dit geval voornamelijk Vlarem I en II, wet op de bescherming van oppervlaktewateren, grondwaterdecreet, decreet integraal waterbeleid en uitvoeringsbesluit.

Effect	Criterium	Methodiek	Toetsingskader
Impact op grondwaterkwantiteit (bemaling, geohydrologische verstoring en gewijzigde infiltratie).	Oppervlakte van de zone met grondwaterverlaging, diepte van de verlaging. Mate van verstoring van de geohydrologie (stroming en kwel) – verminderde infiltratie	Berekening afpompingsstraal en verlaging van de grondwatertafel. Ligging in grondwaterstromingsgevoelig gebied en grondwaterkwetsbaarheid. Kwalitatieve beschrijving	Beoordeling van de effecten door de deskundige (vergelijking planalternatieven).
Impact werken/bemaling op grondwaterkwaliteit	Risico op verplaatsing van grondwaterverontreinigingen of grondwaterverontreiniging door calamiteiten, bemaling of afstromend wegwater.	Kwalitatieve beschrijving	Beoordeling van de effecten door de deskundige (vergelijking planalternatieven).
Impact run-off water en lozing bemalingswater op de oppervlaktewaterkwantiteit	Wijziging verharde oppervlakte, debiet – waterafvoerkarakteristieken, overstromingsgevoeligheid. Noodzaak tot bijzondere maatregelen van buffering ed. Mogelijkheden voor vrijwaring/verbetering van de waterhuishouding	Inschatting gewijzigde waterstromen, debieten waterstromen, … Kwantitatieve en kwalitatieve beschrijving.	Beoordeling van de effecten door de deskundige op basis van bestaand waterbeleid (vergelijking planalternatieven).
Impact afvalwaterstromen op oppervlaktewaterkwaliteit	Mate waarin de waterkwaliteit in het studiegebied wordt gevrijwaard of gewijzigd. Draagkracht van de waterlopen m.b.t. fysico-chemische en biologische waterkwaliteit en relatieve bijdrage van het plan voor relevante parameters (zware metalen, …).	Kwalitatieve beschrijving	Evaluatie door de deskundige op basis van waterkwaliteitsdoelstellingen en bestaand waterbeleid (vergelijking planalternatieven).
Wijziging waterbergend vermogen	Inname (bergingsvolume).	GIS-analyse en kwantitatieve beschrijving	Evaluatie door de deskundige op basis van bestaand waterbeleid

Tabel 5-8: Beoordelingscriteria discipline Water

Verder wordt een specifieke toets uitgevoerd aan de waterkwaliteitseisen van de kaderrichtlijn Water (onderzoeksvraag of het plan de toestand van een waterlichaam doet achteruitgaan of het bereiken van de goede toestand in gevaar brengt).

5.5.6 Biodiversiteit

5.5.6.1 Te onderzoeken effectgroepen

In de discipline Biodiversiteit wordt een beschrijving gegeven van alle relevante mogelijke milieueffecten op de fauna en flora die het plan teweeg kan brengen. Op niveau van het plan-MER worden **enkel permanente effecten** beoordeeld. Permanente effecten kunnen zijn het directe biotoopverlies ten gevolge van de wegaanleg of het indirecte biotoopverlies ten gevolge van stockeren van de uit te graven grond. Tijdelijke effecten worden niet beoordeeld (bijvoorbeeld het tijdelijk verwijderen van spontaan herstelbare vegetatie voor werfzones of werfwegen,…). Ook eenmalige en tijdelijke ingrepen in kwetsbare ecotopen kunnen echter permanente gevolgen hebben.

De volgende effectgroepen worden als relevant beschouwd voor verder onderzoek in het plan-MER:

- **Ruimtebeslag**: direct eco- en biotoopverlies door aanlegwerken (bv. Aanleg van infrastructuur) of directe eco- of biotoopwinst door natuurontwikkeling (bv. Ruimte vrijwaren voor natuurontwikkeling);
- **Versnippering:** toe- of afname in barrièrewerking met een impact op de ecologische netwerkstructuur (bv. Aanleg van infrastructuur en natuurontwikkeling);
- **Wijziging van de grondwaterstand** met eco- of biotoopwijzigingen tot gevolg door wijzigingen in de waterhuishouding (bv. Bemaling, wijziging grachtensysteem);
- **Wijziging van de hydrologie van een oppervlaktewaterlichaam:** de (bijkomende) verharding kan gepaard gaan met een gewijzigde dynamiek van het watersysteem (waterstanden, debiet, overstromingsregime e.d., zie ook §4.4.5). Daarnaast kan het plan aanleiding geven tot een wijziging in de oppervlaktewaterkwaliteit ten gevolge van run-off water en bemaling.
- **Rustverstoring** door geluid en trillingshinder, licht of beweging (bv. Verkeer, menselijke activiteit, straatverlichting,…).
- **Eutrofiëring/verzuring**: het plan zorgt niet voor een toename van het gemotoriseerd verkeer, wel voor een lokale verplaatsing van het verkeer. Gezien de ligging van de beschermde natuurgebieden ten opzichte van de geplande ingrepen wordt geen wijziging van atmosferische stikstofdepositie ter hoogte van deze natuurgebieden verwacht. Het plan leidt niet tot een voor natuur relevante toe- of afname van voedings- of verzurende stoffen in het milieu.
-

De volgende effectgroepen worden niet als relevant te onderzoeken beschouwd:

Verontreiniging: rekening houdend met de vigerende wetgeving wordt geen relevante impact op de biodiversiteit verwacht. Het risico op een voor fauna of flora relevante wijziging in de bodem- of waterkwaliteit wordt als verwaarloosbaar beschouwd.
Verzoeting en verzilting. Er is geen impact van het project op de zoet- of zoutwaterbalans.

5.5.6.2 Methodiek beschrijving referentiesituatie

De rapportering over de referentiesituatie wordt maximaal gericht op die kenmerken van het biotisch milieu waarvoor een wijziging verwacht wordt. De huidige en potentiële biologische toestand van het studiegebied GRUP zal beschreven en gewaardeerd worden. Hiertoe worden volgende elementen besproken:

Globale ecologische structuur van het studiegebied, met specifieke aandacht voor de ecotopen van de door het plan beïnvloede waardevolle gebieden;
Beoordeling van de aanwezige natuurwaarden naar kwetsbaarheid. Er kan een evaluatie gemaakt worden van de waarde en de kwetsbaarheid van de aanwezige natuur aan de hand van:

Zeldzaamheid, diversiteit van de voorkomende soorten;

Gevoeligheden voor standplaatswijzigingen;
Grond- en oppervlaktewaterafhankelijkheid van de aanwezige vegetatie;
Verstoringsgevoeligheid van fauna;
Graad van menselijke beïnvloeding op de ecotopen (natuurlijkheid);
Mogelijkheden tot vervanging, etc.

Hiertoe wordt onder meer gebruik gemaakt van bestaand kaartmateriaal zoals de Biologische Waarderingskaart, de Gentse biologische waarderingskaart, de Habitatkaart, de kaart met historisch permanente graslanden (HPG) en andere permanente graslanden in Vlaanderen beschermd door de natuurwetgeving en de ecotoopkwetsbaarheidskaarten voor bv. Verdroging. Deze kwetsbaarheidskaarten zijn in de eerste plaats signaalkaarten. Ze geven ruimtelijk aan waar door een ingreep mogelijk negatieve effecten te verwachten zijn. Vooraf zal hiertoe, onder meer op basis van een terreinbezoek, een screening gebeuren van het nut, de detailgraad en het voldoende up-to-date zijn van deze bestaande kwetsbaarheidskaarten. Daarnaast worden ook de vrij beschikbare verspreidingsgegevens van onder meer de Provinciaal prioritaire soorten geraadpleegd (bv. www.waarnemingen.be) en de Actueel Relevant Potentieel Leefgebieden (ARPL) kaarten van Europese en Vlaamse prioritaire soorten.

5.5.6.3 Methodiek effectvoorspelling en –beoordeling

Voor de bepaling van de mogelijke effecten op Biodiversiteit (effectvoorspelling) worden een aantal criteria gehanteerd. Per criterium wordt een bepaalde methodiek toegepast. Een overzicht van de mogelijke effecten, criteria, toe te passen methodologie en effectuitdrukking wordt weergegeven in onderstaande tabel.

Mogelijk effect	**Criterium**	**Methode van effectbepaling**	**Toetsingskader**
Ruimtebeslag	Oppervlakte (potentieel) waardevol gebied (voor flora en/of fauna) dat zal verdwijnen of dat gecreëerd wordt	Berekening oppervlakten (ecotoopclusters, natuurtypes) via GIS overlay met (geactualiseerde/Gentse) biologische waarderingskaart en vastgestelde beleidsplannen	Algemene evaluatie o.b.v. BWK en beschermingsstatuut
Versnippering	Mate van bijkomende doorsnijdingen of verbindingen; Impact inkrimping/uitbreiding migratie-, foerageer- en broedgebieden	Expertenoordeel van de wijziging in migratiemogelijkheden op basis van o.a. habitatvereisten, habitatgeschiktheid, migratiemogelijkheden en vastgestelde beleidsplannen	Algemene evaluatie o.b.v. beschermingsstatuut
Wijziging van de grondwaterstand	Wijziging in waterhuishouding (verdroging/vernatting) thv gevoelige vegetaties	Expertenoordeel op basis van de (wijziging in) ecologische kwaliteit met behulp van input uit discipline water	Algemene evaluatie o.b.v. beschermingsstatuut en ecosysteem-kwetsbaarheidskaart verdroging
Wijziging van de hydrologie van een oppervlaktewaterlichaam	Wijziging in de waterkwantiteit en -kwaliteit	Expertenoordeel op basis van de inschatting van wijziging waterstanden, -stroming, -regimes, overstromingsfrequentie en waterkwaliteit (cf. discipline Water)	Algemene evaluatie o.b.v. beschermingsstatuut
Verstoring door geluid en trillingen	Wijziging in geluids- en trillingshinder thv leefgebied geluid- of trillingsgevoelige soorten	Expertenoordeel op basis van de (wijziging in) ecologische kwaliteit met behulp van beschikbare geluidscontouren (cf. discipline Geluid)	Algemene evaluatie o.b.v. beschermingsstatuut

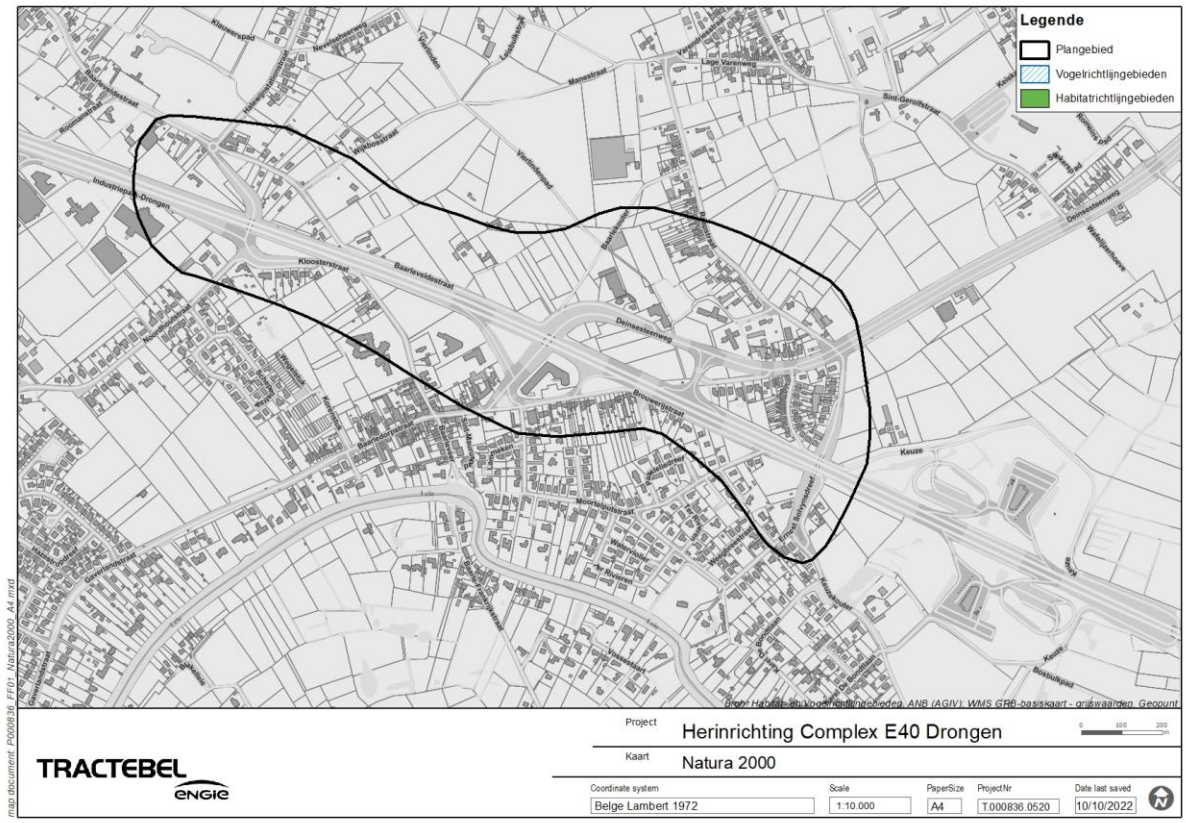
Mogelijk effect	Criterium	Methode van effectbepaling	Toetsingskader
Verstoring door licht	Wijziging in lichthinder thv leefgebied lichtgevoelige soorten	Expertenoordeel op basis van de (wijziging in) ecologische kwaliteit	Algemene evaluatie o.b.v. beschermingsstatuut
Visuele verstoring	Wijziging in visuele hinder thv leefgebied verstoringsgevoelige soorten	Expertenoordeel op basis van de (wijziging in) ecologische kwaliteit	Algemene evaluatie o.b.v. beschermingsstatuut
Eutrofiëring/verzuring	Wijziging atmosferische stikstofdepositie thv de natuurgebieden (VEN en NATURA 2000)	Expertenoordeel op basis van de (wijziging in) ecologische kwaliteit met behulp van input uit discipline lucht.	Algemene evaluatie o.b.v. BWK, beschermingsstatuut en ecosysteem-kwetsbaarheidskaart eutrofiering en verzuring

Tabel 5-9: Beoordelingscriteria voor de discipline biodiversiteit

De **Europese natuurherstelwet** is sinds 18 augustus 2024 in werking. Het algemene doel van deze wet is om tegen 2050 alle beschadigde natuur in Europa te herstellen en om te vormen naar veerkrachtige ecosystemen. In het MER wordt in de discipline biodiversiteit nagegaan of het plan een impact heeft op de aanwezige natuurwaarde binnen het studiegebied, zowel binnen als buiten de beschermde natuurgebieden (m.n. VEN en SBZ).

5.5.6.4 Passende beoordeling

Volgens Art. 36ter van het Natuurdecreet mag de overheid geen vergunningsplichtige activiteit toestaan die een betekenisvolle aantasting van een speciale beschermingszone kan veroorzaken. In de directe omgeving van het studiegebied GRUP zijn geen Habitatrichtlijn- of Vogelrichtlijngebieden aanwezig (Figuur 5-3). Gezien de aard en ligging van het plan zijn er geen directe (habitatverlies) of indirecte (via waterrelaties, emissies) effecten op het functioneren van deze speciale beschermingszones. De opmaak van een screening naar betekenisvolle aantasting van de speciale beschermingszones (of een passende beoordeling) is niet vereist.



Figuur 5-3: Natura 2000

5.5.6.5 Verscherpte natuurtoets

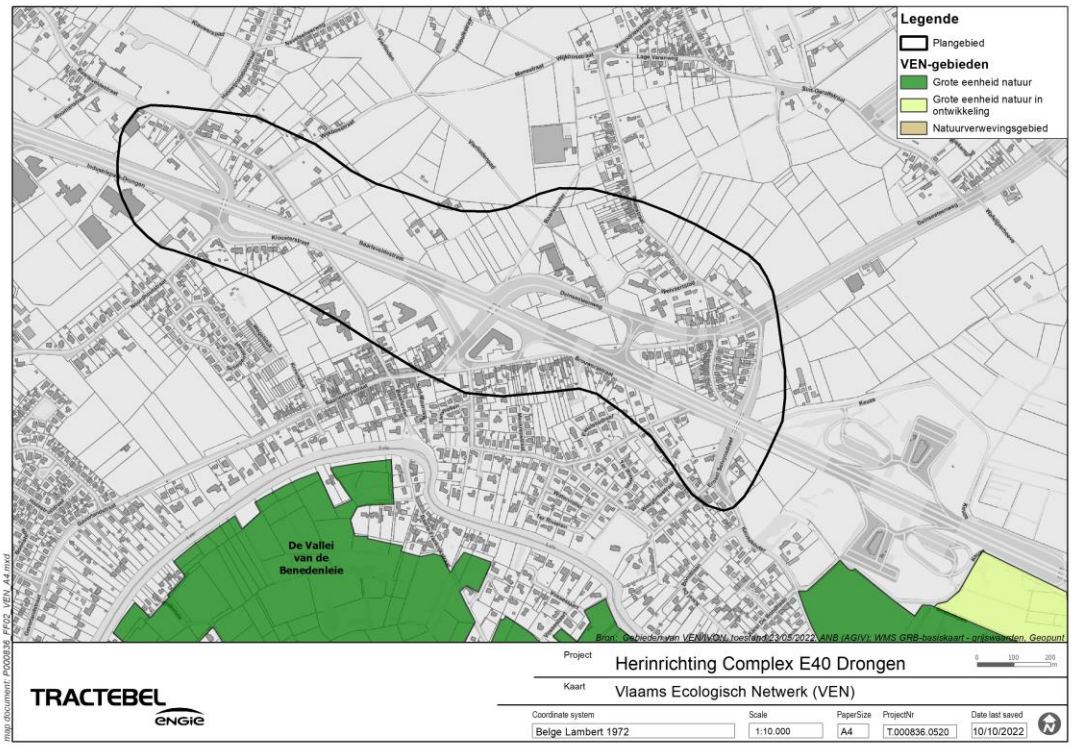
VEN-gebieden zijn gebieden waar natuurbehoud en natuurontwikkeling op de eerste plaats moeten komen. De Vlaamse Overheid dient daarom in die gebieden een beleid te voeren dat gericht is op het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijk milieu.

Art. 26bis van het Natuurdecreet bepaalt dat een overheid geen vergunning of toestemming mag verlenen voor een activiteit die onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het afgebakend VEN-gebied kan veroorzaken. Het studiegebied GRUP bevindt zich in de omgeving van het VEN-gebied “De vallei van de Benedenleie” (Figuur 5-4). In het plan-MER zal, in een afzonderlijk hoofdstuk, een Verscherpte natuurtoets opgemaakt worden, waarin wordt nagaan of er onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN wordt veroorzaakt. Onvermijdbare schade is de schade die men hoe dan ook zal veroorzaken, op welke wijze men de activiteit ook uitvoert. Schade is onherstelbaar indien ze op de plaats van beschadiging niet meer kan worden hersteld met kwantitatief en kwalitatief gelijkaardig habitat als deze die er voor de beschadiging aanwezig was.

In de verscherpte natuurtoets wordt de impact van het plan op het VEN-gebied voor verschillende effectgroepen onderzocht en beoordeeld en stelt waar nodig milderende maatregelen voor. Indien er toch onvermijdbare én onherstelbare schade aan het VEN-gebied zal toegebracht worden door het project, ondanks milderende maatregelen, kan een afwijking aangevraagd worden van het verbod op onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN (art. 26bis, §3). In dat geval moet onderbouwd worden dat er voor het project geen alternatieven zijn én dat dwingende redenen van openbaar belang van toepassing zijn, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard. Daarnaast dienen dan alle milderende en compenserende maatregelen genomen te worden.

In de Verscherpte natuurtoets worden volgende essentiële vragen behandeld:

- Zijn er veranderingen aan de natuurwaarden?
- Zijn de veranderingen voor de natuur nadelig?
- Zijn deze veranderingen vermijdbaar?
- Zijn deze veranderingen herstelbaar?



Figuur 5-4: VEN

5.5.7 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

5.5.7.1 Te onderzoeken effectgroepen

De beschrijving van de geplande situatie voor de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie gebeurt aan de hand van drie effectgroepen, namelijk:

- Effectgroep structuur- en relatiewijzigingen: de realisatie van het plan kan leiden tot een verstoring van geomorfologische elementen/-eenheden en -processen, een verstoring van de landschapsecologische samenhang of een versnippering van het actuele gebruik;
- Effectgroep verlies erfgoedwaarde: als gevolg van het plan kan een directe of indirecte impact optreden op de gekende (en potentiële) erfgoedwaarden (landschappelijk, bouwkundig of archeologisch);
- Effectgroep wijziging perceptieve kenmerken: de realisatie van het plan kan een impact hebben op de waarneming zowel vanuit het studiegebied GRUP als vanuit de omgeving.

5.5.7.2 Methodiek beschrijving referentiesituatie

De beschrijving van de referentiesituatie voor de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie gebeurt op basis van:

- Het beschermd onroerend erfgoed: cultuurhistorische landschappen, archeologische sites, stads- en dorpsgezichten, monumenten, overgangszones;
- De erfgoedlandschappen;
    - De vastgestelde inventarissen: Bouwkundig erfgoed;
    - Landschapsatlas (vastgestelde landschapsatlasrelicten);
    - Houtige beplantingen;
    - Historische tuinen en parken;
    - Archeologische zones;

    - Kaart van gebieden waar geen archeologisch erfgoed te verwachten valt.
- De wetenschappelijke inventarissen landschappelijk, bouwkundig en archeologisch erfgoed;
- De Centraal Archeologische Inventaris;
- Historisch en actueel kaartmateriaal.

Er wordt een terreinverkenning gepland waarin tevens de opmerkelijke landschapsvormende factoren en de huidige positieve en negatieve beelddragers in het studiegebied zullen geïnventariseerd worden.

De perceptieve kenmerken / belevingswaarde zijn een belangrijk aandachtspunt binnen de discipline landschap:

- Kwalitatieve bespreking huidige visuele beleving en kwaliteiten binnen het studiegebied GRUP;
- Kwalitatieve bespreking huidige visuele beleving rand studiegebied GRUP vanuit directe omgeving.

5.5.7.3 Methodiek effectvoorspelling en -beoordeling

De beschrijving van de geplande situatie voor de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie gebeurt aan de hand van drie effectgroepen:

1. *Effectgroep structuur- en relatiewijzigingen*

   Deze effectgroep behandelt de ingrepen die een effect hebben op de structuur en relatie van het landschap. De bespreking is onderverdeeld in volgende aandachtspunten:

   - Verwijderen of verstoren van geomorfologische elementen/ -eenheden en -processen: hierbij worden zowel de directe als indirecte effecten op de kenmerkende, zeldzame of gave geomorfologische elementen behandeld.
   - Landschapsecologische verstoring: deze groep wordt slechts kort behandeld omdat deze meer uitgebreid behandeld wordt in de discipline biodiversiteit.
   - Effecten van functionele versnippering van het actuele gebruik: de versnippering van het landschap en het landgebruik na uitvoering van het plan worden nagegaan.

2. *Effectgroep verlies erfgoedwaarde*

   Voor de beschrijving wordt een opdeling gemaakt op basis van het al dan niet bekend zijn van de onderzochte erfgoedwaarde:

   - Voorspelling van de effecten op gekende erfgoedelementen: dit impliceert het inschatten van het mogelijke waardeverlies;
   - Voorspelling van de effecten van potentiële, maar niet gekend of niet bestudeerde erfgoedelementen: dit impliceert het inschatten van het mogelijke waardeverlies.

   Door het verschil in beschikbare methodes wordt onderscheid gemaakt tussen landschappelijke, bouwkundig erfgoed en archeologische erfgoedwaarden.

3. *Effectgroep wijziging perceptieve kenmerken*

   De methoden die gebruikt worden voor de analyse van de geplande situatie kunnen onderscheiden worden in de volgende groepen:

   - Methoden waarmee de ruimtelijke aantasting van landschapselementen en landschappelijke structuren beoordeeld worden. Bij deze methoden ligt er een zekere nadruk op de ruimtelijke effecten van de ingreep. Binnen deze beoordelingsmethoden kunnen methoden onderscheiden worden die de nadruk leggen op:

- Bepalen van de absolute visueel-ruimtelijke effecten: verwijderen of toevoegen van landschapselementen.
- Bepalen van de visuele kwetsbaarheid van het landschap en de inpasbaarheid van ingrepen in het landschap.
- Bepalen van de veranderingen in de schaalkenmerken van het landschap.

- Methoden waarmee de zichtbaarheid van ingrepen kan beoordeeld worden:
  - Bepalen van de visuele invloedssfeer van ingrepen.

Voor de bepaling van de mogelijke effecten op het landschap (effectvoorspelling) worden een aantal criteria gehanteerd. Per criterium wordt een bepaalde methodiek toegepast. Een overzicht van de mogelijke effecten, criteria, toe te passen methodologie en effectuitdrukking wordt weergegeven in onderstaande tabel.

Hier wordt bij vermeld dat beoordelingscriteria voor landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie nooit volledig uit kwantitatieve grootheden kunnen bestaan door de complexiteit en het holistisch karakter van het studieobject. Dit is zeker het geval voor een effectbeoordeling op planniveau.

Sinds de vaststelling van de inventaris bouwkundig erfgoed bij besluit van de administrateur-generaal van 14 september 2009 (definitieve goedkeuring door de Vlaamse regering op 2 juli 2010) is het wettelijk verplicht om bij de sloop van een vastgesteld gebouw een '**erfgoedtoets**' op te stellen, op basis waarvan wordt besloten of het gebouw al dan niet kan worden afgebroken. Indien aan de orde op basis van de impact van het plan, zal deze toets worden opgemaakt als onderdeel van deze discipline.

Effecten		**Criterium**	**Methodiek**	**Toetsingskader**
Structuur- en relatiewijzigingen		Verstoren van landschapsstructuren en relaties	Kwalitatieve benadering	Bestaande beleidsmatige waardering
Verlies erfgoedwaarde	Landschap	Verdwijnen en verstoren historisch-geografische elementen en structuren.	Kwalitatieve benadering	Bestaande beleidsmatige waardering
	Bouwkundig erfgoed	Vernietiging, beïnvloeding ensemblewaarde, beïnvloeding context. Effecten via grondwater, bodem, lucht, trillingen, licht… .	Kwalitatieve benadering	Bestaande beleidsmatige waardering
	Archeologie	Fysieke aantasting door vergraving, bodemtechnische ingrepen, verandering van de grondwaterstand	Kwalitatieve benadering	Bestaande beleidsmatige waardering
Wijziging perceptieve kenmerken		Bepalen van het aantal absolute visueel-ruimtelijke effecten: verwijderen of toevoegen van landschapselementen	Op basis van plan en grondige terreininventarisatie nagaan welke landschapselementen verdwijnen/worden toegevoegd.	
		Inpasbaarheid van de ingrepen in het landschap	Kwalitatieve benadering	
		Bepalen van veranderingen in de schaal van het landschap	Kwalitatieve benadering	
		Bepalen van de zichtbaarheid van ingrepen	GIS-analyse voor bepalen van zichtbaarheid ingrepen, nieuwe of te verdwijnen landschapselementen	

Tabel 5-10: Beoordelingscriteria voor de discipline Landschap, Bouwkundig erfgoed en Archeologie

5.5.9 Mens-ruimte

5.5.9.1 Te onderzoeken effectgroepen

Het voorgestelde plan creëert verschillende effecten tijdens de aanlegfase en de exploitatiefase. In dit planstadium zijn nog geen details over de aanlegfase gekend. Deze worden dan ook niet onderzocht.

- Ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context
    - De ruimtelijke structuur binnen het studiegebied zal ten gevolge van het plan mogelijks wijzigen;
    - Het project vormt een schakel in infrastructuurnetwerk.
- Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit
    - Het ruimtegebruik binnen het studiegebied GRUP zal wijzigen, net als de eigendomstoestand;
    - Door wijziging van het ruimtegebruik kan de gebruikskwaliteit in het studiegebied GRUP en van de aangrenzende functies beïnvloed worden.
- Ruimtebeleving: de wijziging in ruimtegebruik kan door de aanleg van de infrastructuur een invloed hebben op de ruimtebeleving van het gebied.

5.5.9.2 Methodiek beschrijving referentiesituatie

Om de referentiesituatie in te schatten, zal gebruik gemaakt worden van onder meer volgende databronnen:

De topokaart, de luchtfoto en de stratenatlas;
Kadastrale plannen;
Juridische plannen zoals het gewestplan, BPA's, RUP's, afbakening van SBZ's;
herbevestiging van agrarische gebieden
Terreinbezoek;
LandbouwImpactStudie;
Toeristische info op websites van betrokken gemeenten;
Wandel- en fietsroutes o.b.v. Toerisme provincie Oost-Vlaanderen (Fietsknooppuntennetwerk).

Om een correcte effectbeoordeling mogelijk te maken, wordt de referentiesituatie op eenzelfde detailniveau beschreven als de beschrijving van de effecten.

5.5.9.3 Methodiek effectvoorspelling en –beoordeling

De **wisselwerking met de ruimtelijke context** zal mogelijks wijzigen. Er zal nagegaan worden wat het effect is van de ingrepen op de nabijgelegen kernen, de natuurlijke structuur, de agrarische structuur, op de functionele relaties… Gezien de verschillende locaties van de alternatieven is dit effect onderscheidend.

Het **ruimtegebruik en de gebruikskwaliteit** wijzigt. Er zal wegenis verdwijnen op bepaalde plaatsen, en op andere nieuw aangelegd worden ten koste van ander ruimtegebruik. Ook eventueel compensaties voor bos of waterbergend vermogen zullen plaatselijk het ruimtegebruik wijzigen. Aan de hand van perceelsplannen, gis-data en terreininventarisatie wordt onderzocht wat de wijzigingen zijn in de functionele ruimtebalans. Deze worden niet beoordeeld: een afname van de ene vorm van ruimtegebruik betekent immers een toename van een andere. Wel vormen ze de basis voor de significantie van de gebruikskwaliteit van de verschillende functies. Ook geven ze het belang weer van wijzigingen in het eigendomsstatuut, al dan niet door middel van onteigening. Daarnaast worden ook mogelijkheden tot medegebruik nagegaan en de wijzigingen inzake de intensiteit van het ruimtegebruik, zoals de aanwezigheid van restruimtes, benuttingsgraad van de ruimte…

De effecten op de gebruikskwaliteit gaan dieper in op de gebruikswaarde van de aanwezige functies in en onmiddellijk grenzend aan het studiegebied GRUP. Voor de voorkomende gebruiksfuncties worden de hinderaspecten (vb. uitzicht), veiligheidsaspecten (elementen die het sociaal veiligheidsgevoel kunnen beïnvloeden) en het effect op de organisatorische aspecten van de aangrenzende functies (bereikbaarheid, recreatief netwerk, toegankelijkheid percelen, filevorming) onderzocht. Het belang van de aspecten is verschillend voor de verschillende ruimtegebruiksvormen: zo is inkijk in een woning negatief, inkijk op een landbouwperceel niet. Waar nodig zal ook gebruik gemaakt worden van bijkomende informatie zoals het gebruik van een LandbouwImpactStudie om de effecten op de het landbouwgebruik in beeld te brengen. Bij deze beoordeling is de effectieve impact op het aanwezige menselijk gebruik van belang: het aantal aanwezigen maar ook de aanwezigheid van kwetsbare groepen zijn daarbij belangrijke aspecten.

Objectieve elementen om de **ruimtebeleving** te evalueren, zijn de leesbaarheid voor de gebruikers en de aanwezigheid van aantrekkelijke elementen.

Een overzicht van de mogelijke effecten, criteria en methodologie voor de discipline mens (ruimtelijke aspecten) wordt weergegeven in onderstaande tabel.

Effectgroep	**Criterium**	**Methode van effectbeoordeling**	**Toetsingskader**
Ruimtelijke context	Wisselwerking met de ruimtelijke context: afstemming / inpasbaarheid in de gewenste ruimtelijke structuur	Ruimtelijke analyse	Expertbeoordeling op basis van ruimtelijke analyses en aftoetsing aan beleidsplannen
Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit	Ruimtebalans (of functioneel ruimtegebruik): gewijzigd ruimtegebruik per functie (# percelen / oppervlakte)	GIS-analyse	-
	Wijziging van eigendomsstatuut: aantal innames/onteigeningen en type inname (bebouwd, onbebouwd, tuin)	GIS-analyse	Expertbeoordeling op basis van gis-analyse
	Duurzaam ruimtegebruik; effect op medegebruik, restruimtes, toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden en intensiteit van het ruimtegebruik	Ruimtelijke analyse	Expertenoordeel op basis van ruimtelijke analyses
	Gebruikskwaliteit van de aanwezige gebruiksfuncties: hinderaspecten, organisatorische en veiligheidsaspecten ten aanzien van de verschillende gebruikers.	Ruimtelijke analyse	Expertenoordeel op basis van ruimtelijke analyses
Ruimtebeleving	Leesbaarheid van de ruimte	Ruimtelijke analyse	Expertenoordeel op basis van ruimtelijke analyses
	Aanwezigheid aantrekkelijke elementen	Ruimtelijke analyse	Expertenoordeel op basis van ruimtelijke analyses

Tabel 5-11: Beoordelingscriteria voor de discipline mens (ruimtelijke aspecten)

5.5.10 Mens -gezondheid

5.5.10.1 Te onderzoeken effectgroepen

De realisatie van het plan zal leiden tot een wijziging in emissies, zowel lucht- als geluidsgerelateerd. Dit heeft een impact op de leefomgeving en kan leiden tot gezondheidseffecten op korte of lange termijn. Concreet voor dit plan zullen de mogelijke effecten van schadelijke stoffen (luchtemissies) en van geluid bestudeerd worden.

Daarnaast kunnen er ook hindereffecten (psychosociale en psychosomatische effecten) optreden. Psychosociale effecten zijn mogelijke effecten als ongemak, welbehagen of milieubeleving. Psychosomatische effecten zijn mogelijke lichamelijke stoornissen die psychisch bepaald zijn.

Bovenop de klassieke benadering van de discipline, zal er ook aandacht gegeven worden aan de gezonde publieke ruimte met een bespreking van diverse speerpunten wanneer relevant.

5.5.10.2 Methodiek beschrijving referentiesituatie

Met betrekking tot de beschrijving van de referentiesituatie zijn er voor de discipline Mens-gezondheid geen gegevens bekend betreffende de mogelijke belasting van de menselijke gezondheid.

De referentiesituatie zal kwalitatief beschreven worden op basis van de informatie die beschikbaar wordt gesteld in de disciplines Geluid en trillingen en Lucht. Daarnaast zal een toetsing gebeuren aan de grenswaarden en aan de gezondheidskundige advieswaarden.

5.5.10.3 Methodiek effectvoorspelling en –beoordeling

De mogelijke effecten van schadelijke stoffen (luchtemissies) en van geluid worden bestudeerd wanneer in de deeldisciplines de immissiewaarden samen met de achtergrondconcentraties als significant beschouwd worden of wanneer klachten of perceptieproblemen dit vereisen. Na het interpreteren van de significante immissiewaarden worden de bevolkingsgroepen blootgesteld aan deze concentraties beschreven alsook de mogelijke gevolgen. In functie van het aantal blootgestelden en de aard van de blootgestelden worden deze significante concentraties als een significant effect binnen de discipline Mens-gezondheid aanzien en worden er aanvullende milderende maatregelen voorgesteld door de deskundige. De mogelijke gezondheidseffecten worden gerelateerd aan het plan.

Belangrijk in deze context om mee te geven, is dat eerst gekeken wordt voor welke parameters er mogelijks significante effecten zijn om vervolgens, wanneer nodig, de blootgestelde en kwetsbare groepen meer in detail te beschrijven. Op basis van de resultaten uit discipline geluid en lucht zal voor discipline gezondheid bepaald worden welke alternatieven en/of combinaties kwantitatief en welke al dan niet kwalitatief (obv van de kwantitatieve beoordeling) worden beoordeeld. Daarnaast komen elementen met betrekking tot nabijheid groene ruimte eveneens aan bod. Een onderscheid is gemaakt tussen volgende mogelijke effectgroepen die een afzonderlijke aanpak vergen, namelijk:

- <u>Gezondheidseffecten</u>: de te verwachten immissiewaarden en lichaamsbelastingen worden vergeleken met normen en advieswaarden.

  Volgende advieswaarden worden gehanteerd:

  - WHO: (World Health Organisation): advieswaarde voor blootstelling;
    - Voor dit plan is er geopteerd voor de WHO advieswaarde;
  - GAW: afdeling gezondheid

- <u>Hindereffecten (psychosociale en psychosomatische effecten): de resultaten uit andere disciplines (lucht, geluid en trillingen) worden getoetst aan literatuurgegevens.</u>

  - Psychosociaal: dit zijn mogelijke effecten als ongemak, welbehagen of milieubeleving;
  - Psychosomatisch: mogelijke lichamelijke stoornissen die psychisch bepaald zijn.

5.5.11 Klimaataspecten

De effecten van het gekozen alternatief op het klimaat en van het klimaat op het gekozen alternatief worden onderzocht in het MER.

Bij het onderzoek van de klimaataspecten wordt klimaatmitigatie besproken op basis van de input van de disciplines mobiliteit en lucht inzake mobiliteitsemissies. Om een volledige beeld van klimaatmitigatie te krijgen, wordt eveneens de LULUCF in beeld gebracht.

Naast klimaatmitigatie, komt ook klimaatadaptatie aan bod. Hierbij worden onderwerpen als hitte, droogte en overstromingen onderzocht.

5.6 RVR-toets

Voor voorliggend plan is de opmaak van een Ruimtelijk Veiligheidsrapport (RVR) niet nodig. Dit blijkt uit het advies van het team Externe Veiligheid van het departement Omgeving dat als bijlage 4 bij deze scopingnota is gevoegd: “Gelet op het feit dat het RUP de vestiging van Seveso-inrichtingen niet toelaat en gelet op het feit dat het Team Externe Veiligheid voldoende zicht heeft op het externe mensrisicobeeld van deze Seveso-inrichtingen om te besluiten dat het plan te verzoenen is met de aanwezigheid van deze inrichtingen, verwacht het Team Externe Veiligheid geen aanzienlijke effecten op het vlak van de externe veiligheid (ten opzichte van boven genoemde Seveso-inrichtingen) en beslist daarom dat bij het RUP geen ruimtelijk veiligheidsrapport moet opgemaakt worden.”

6 Bijlagen

Bijlage 1: Alternatievennota
Bijlage 2: Nota verwerking inspraakreacties afgesloten GRUP's
Bijlage 3: Kaartenbundel
Bijlage 4: RVR toets

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Complex E40 Drongen’

Bijlage 1 bij scopingnota 2: Alternatievennota

Vlaamse overheid

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 10

2.2 Centraal complex: inrichtingsalternatieven en - varianten 12

2.2.1 Centraal complex met rondabout diamond interchange en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerrein 49

2.2.2 Centraal complex met rondabout diamond interchange met turborotondes en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerreinbedrijventerrein 42

2.2.3 Centraal complex met divergent diamond interchange met turborotondes en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerreinbedrijventerrein 23

2.2.4 Ingesleufde ontsluitingsweg bedrijventerrein 19

2.2.5 Extra afrit voor industrieterrein komende van de kust **Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.**

2.2.6 Inrichtingsprincipe verkeer zo laag mogelijk houden 26

2.2.7 Tonnagebeperking Drongen dorp 61

2.2.8 Inrichtingsprincipe downsizen N466 63

3. Bestudeerde niet weerhouden alternatieven 22

3.1 Nulalternatieven 31

3.1.1 Nulalternatief 31

3.1.2 Nulplusalternatief weefzones tussen dienstenzone en op- en afrit 32

3.1.3 Nulplusalternatief vrachtverbod in kern Baarle 35

3.2 Centraal complex 38

3.2.1 Centraal complex met Hollands complex en ringweg 38

3.2.2 Optimalisatie centraal complex 40

3.2.3 Centraal complex met rondabout diamond interchange en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerrein en ingesleufde E40 42

3.2.4 Centraal complex met rondabout diamond interchange met turborotondes en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerrein en ingesleufde E40 49

3.2.5 Centraal complex met divergent diamond interchange met turborotondes en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerrein en ingesleufde E40 55
3.2.6 Centraal complex met zuidelijke ontsluiting bedrijventerrein 58
3.3 Oostelijk complex 61
3.3.1 Oostelijk alternatief met Holland complex 67
3.3.2 Oostelijk complex met noordelijke ontsluitingsweg en tunnel 70
3.3.3 Oostelijk complex met zuidelijke ontsluitingsweg en brug 72
3.3.4 Oostelijk complex met zuidelijke ontsluitingsweg - variant 74
3.3.5 Oostelijk complex met zuidelijke ontsluitingsweg en randweg 76
3.3.6 Oostelijk complex met noordelijke ontsluitingsweg en ringweg 79
3.3.7 Oostelijk complex met ondergrondse trompet 81
3.3.8 Verzonken oostelijke op- en afrittencomplex met ingetunnelde E40 85
3.4 Westelijk complex 90
3.4.1 Westelijk complex met noordelijke ontsluitingsweg en brug 90
3.4.2 Westelijk complex met noordelijke ontsluitingsweg en ringweg 92
3.4.3 Westelijk complex met rechtstreekse ontsluiting industrieterrein en verbinding met N466 94
3.5 Opgesplitste complexen 97
3.5.1 Gesplitste N466 met weefzones 97
3.5.2 Tweede complex bedrijventerrein westelijk en rotondes 99
3.5.3 Tweede complex bedrijventerrein westelijk en verplaatsing dienstenzone 103
3.5.4 Tweede complex bedrijventerrein westelijk en verplaatsing dienstenzone en insleuving E40 118
3.5.5 Tweede complex bedrijventerrein oostelijk en rotondes 122
3.5.6 Tweede complex bedrijventerrein oostelijk en lichten 125
3.5.7 Alternatief oost en centraal/gesplitst complex 129
3.5.8 Alternatief oost en centraal/gesplitst complex met T-split verkeerswisselaar 131
3.5.9 Afrittencomplex ten westen van bedrijventerrein Drongen I en optimalisatie van het huidige complex 134
3.5.10 Parallelstructuur met centrale ovonde en westelijk Hollands complex 136
3.5.11 Twee complexen met parallelstructuur 138

3.5.12 Twee complexen met parallelstructuur met verplaatsen dienstenzone 141

3.5.13 Twee complexen, 1 voor industrieterrein en verplaatste dienstenzone en 1 voor N466 thv dienstenzone 143

3.6 Andere alternatieven en varianten 146

3.6.1 Bedrijventerrein bijkomend ontsluiten via Landegem 146

3.6.2 Dienstenzone op een andere manier inrichten 148

3.6.3 Alternatieve ontsluiting Bedrijventerrein Drongen I 150

3.6.4 Heraanleg N466 met aangepast complex R4, en aangepast complex E40 152

3.6.5 Ontsluitingsweg industrieterrein gescheiden van Kloosterstraatbrug 156

3.6.6 Intunnelen van de E40 in combinatie met verschillende mogelijkheden voor de aanleg van een complex 161

3.6.7 N466 Deinzesteenweg ingericht als een 50 km – zone met een middenbaan voor fietsers en wandelaars (met bomen). 165

3.6.8 Snelheidsregime 90km/u op E40 167

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 ontwerpend 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 bedrijventerreinbedrijventerrein Booiebos (beide 2021) en de werkateliers (2024) 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.

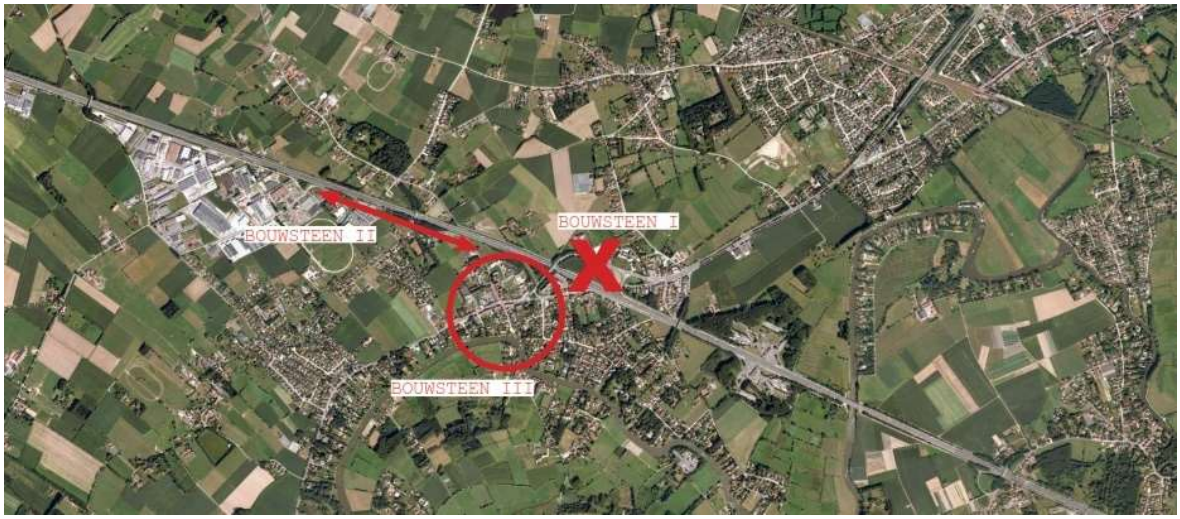
Er werden in de loop van het voorafgaande onderzoek verschillende systemen uitgewerkt om de alternatieven te benoemen. In deze nota kiezen we ervoor om de naamgeving uit het originele document *cursief* weer te geven, samen met de bron, om op deze manier de link met de herkomst van de bestudeerde alternatieven 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 ontwerpend 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 Deinsesteenweg 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) impact 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 bedrijventerreinbedrijventerrein Booiebos en de ontsluiting van het bedrijventerreinbedrijventerrein** 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:

1. Het **realiseren van een compact op- en afrittencomplex** dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast.

2. Het **ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem** rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering:
   - de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de lokale weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), de rechtstreekse ontsluitingsweg voor het regionaal bedrijventerrein Drongen I van en naar primaire weg type II en de aanvullende lokale wegen;
   - of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met

het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende lokale wegen.

3. 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 wooncluster ten noorden en ten zuiden van de E40 en het realiseren van een kwaliteitsvolle omgeving voor Baarle, de kouters, bulken en de Leievallei.
- Het afremmen van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.

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 gebieden[1]:
  - §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 van sociale of economische aard. In dat geval dienen alle schadebeperkende en compenserende maatregelen genomen te worden.

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

- Natuurdecreet, art 35, mbt natuurreservaten[2]:
    - § 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 habitatrichtlijngebieden, 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 ministeriele 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 stringentere technische eisen hebben, kunnen als niet realistisch beschouwd worden.*
>
> *3. mag **geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) impact 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.

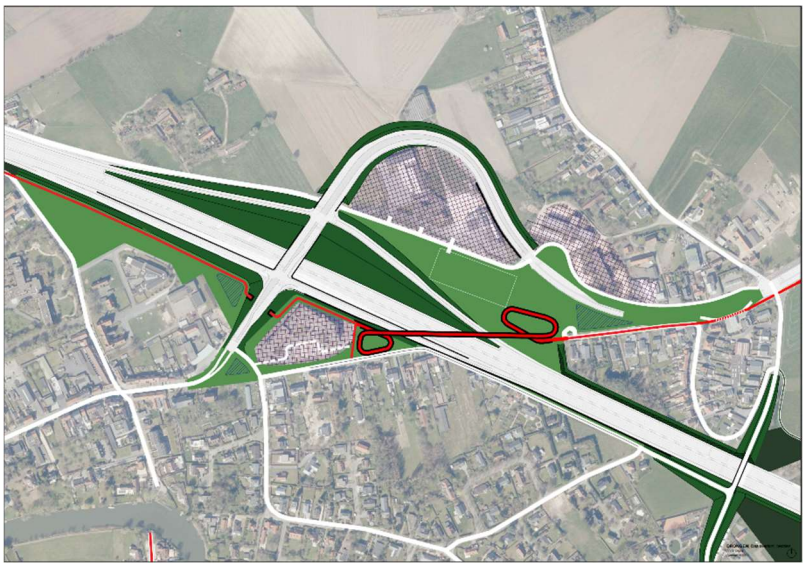
2. WEERHOUDEN ALTERNATIEVEN

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 doorgaande N466

2.1.1 Centraal alternatief met ruime bocht

Een centraal alternatief met Hollands complex is een verdere uitwerking van de C1+Nb uit het eerste plan-MER. Onderstaand schetsontwerp kwam tot stand tijdens de werkateliers in de eerste helft van 2024 en geeft een indicatie van de mogelijke configuratie.



Figuur 2-1: Indicatie mogelijke configuratie Centraal alternatief met ruime bocht.

Op dit ogenblik worden nog geen verdere uitwerking van de inrichting beschouwd. Uit de inspraak komen verschillende inrichtingsvoorstellen en varianten naar voor (zie 2.5).

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 - 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 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 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 afremmen 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.

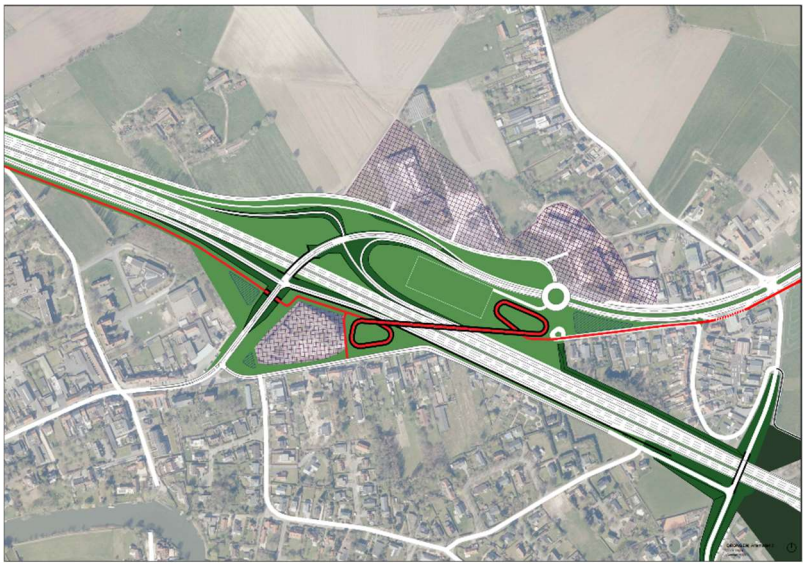
   3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) impact op mens, milieu of natuur betekenen

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

Een centraal alternatief met doorgaande N466 en ruime bocht 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.*

2.1.2 Centraal alternatief met compacte bocht

Een centraal alternatief met doorgaande N466 en compacte bocht is een verdere uitwerking van de C1+Nb uit het eerste plan-MER. Onderstaand schetsontwerp kwam tot stand tijdens de werkateliers in de eerste helft van 2024 en geeft een indicatie van de mogelijke configuratie.



Figuur 2-2: Indicatie mogelijke configuratie Centraal alternatief met compacte bocht.

Op dit ogenblik worden nog geen verdere uitwerking van de inrichting beschouwd. Uit de inspraak komen verschillende inrichtingsvoorstellen en varianten naar voor (zie 2.5).

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 - 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 nevendoelstellingen:
    - Het verhogen van de leefbaarheid van Baarle met inbegrip van de dorpskern en de wooncluster 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 afremmen 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.

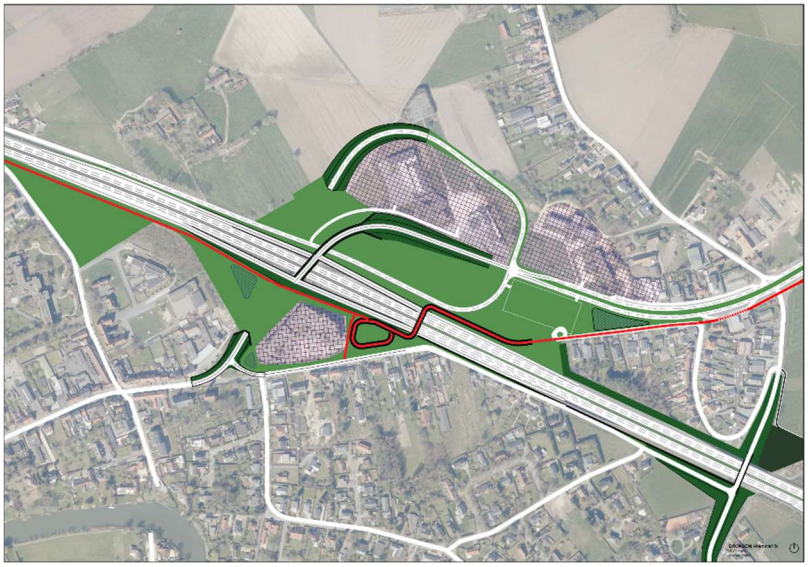
C. Realiteitszin
   1. Niet onevenredig duur
      → Het alternatief is niet onevenredig duur.
   2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen
      → Het alternatief brengt geen technische problemen mee.
   3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) impact op mens, milieu of natuur betekenen
      → Het alternatief leidt niet tot niet compenseerbare impact op mens, natuur of milieu.

Een centraal alternatief met doorgaande N466 en compacte bocht 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 alternatief met onderbroken N466

2.2.1 Centraal alternatief met ruime bocht

Een centraal alternatief met onderbroken N466 en ruime bocht kwam tot stand tijdens de werkateliers in de eerste helft van 2024. Onderstaand schetsontwerp geeft een indicatie van de mogelijke configuratie.



Figuur 2-3: Indicatie mogelijke configuratie Centraal alternatief met onderbroken N466 en ruime bocht.

Op dit ogenblik worden nog geen verdere uitwerking van de inrichting beschouwd. Uit de inspraak komen verschillende inrichtingsvoorstellen en varianten naar voor (zie 2.5).

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 - 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende lokale wegen.

→ Het alternatief voorziet in een complex dat ingericht is conform de functionele en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering. De secundaire aansluiting van de N466 zuid op de N466 noord benadrukt de overgang in wegencategorisering van Regionale weg naar Interlokale weg.

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 wooncluster 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. De secundaire aansluiting van de N466 zuid op de N466 noord ontmoedigd doorgaand verkeer in het centrum van Baarle.
    - Het afremmen 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.

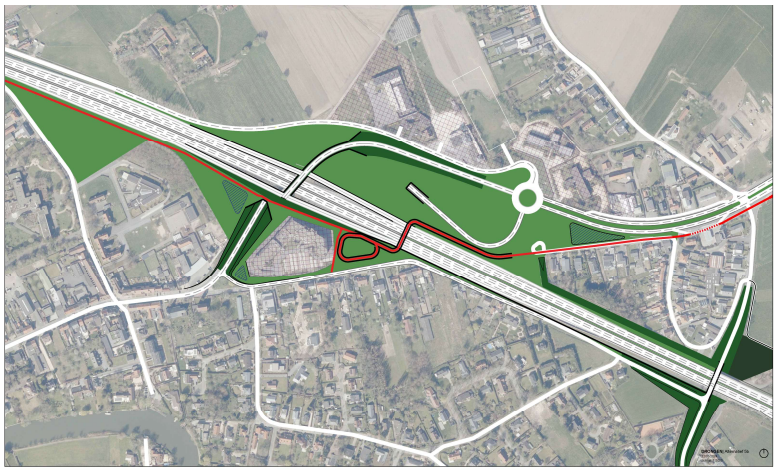
   3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) impact op mens, milieu of natuur betekenen

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

Een centraal alternatief met onderbroken N466 en ruime bocht 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.*

2.2.2 Centraal alternatief met compacte bocht

Een centraal alternatief met onderbroken N466 en ruime bocht kwam tot stand tijdens de werkateliers in de eerste helft van 2024. Onderstaand schetsontwerp geeft een indicatie van de mogelijke configuratie.



Figuur 2-4: Indicatie mogelijke configuratie Centraal alternatief met onderbroken N466 en compacte bocht.

Op dit ogenblik worden nog geen verdere uitwerking van de inrichting beschouwd. Uit de inspraak komen verschillende inrichtingsvoorstellen en varianten naar voor (zie 2.5).

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 - 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende lokale wegen.
      → Het alternatief voorziet in een complex dat ingericht is conform de functionele en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering. De secundaire aansluiting van de N466 zuid op de N466 noord benadrukt de overgang in wegencategorisering van Regionale weg naar Interlokale weg.

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 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. De secundaire aansluiting van de N466 zuid op de N466 noord ontmoedigd doorgaand verkeer in het centrum van Baarle.
    - Het afremmen 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
   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) impact op mens, milieu of natuur betekenen
      → Het alternatief leidt niet tot niet compenseerbare impact op mens, natuur of milieu.

Een centraal alternatief met onderbroken N466 en compacte bocht 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.*

2.3 Bouwsteen Kloosterstraat

De verschillende varianten voor de inrichting van de omgeving Kloosterstraat kunnen gecombineerd worden met elke mogelijke variant van het complex. Deze worden dan ook niet gekoppeld aan één variant, maar worden hier afzonderlijk besproken.

2.3.1 Met knip lokaal gemotoriseerd verkeer

Dit alternatief voor de bouwblok Kloosterstraat gaat uit van een optimalisatie van de bestaande inrichting op kort termijn. Op lange termijn wordt geopteerd voor een variant met aangepaste helling voor vrachtverkeer. De bestaande brughelling wordt dan enkel gebruikt voor fietsers. Vracht- en lokaal verkeer worden strikt gescheiden. Deze variant kwam tot stand tijdens de werkateliers in de eerste helft van 2024.

Figuur 2-5: Indicatie mogelijke configuratie Kloosterstraat: optimalisatie bestaande situatie.

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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende lokale wegen.
→ Het alternatief voorziet niet een complex.

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 basisvariant op korte termijn behoudt de huidige toestand. De aangepaste configuratie leidt tot minder interactie tussen het zwaar verkeer en Baarlevelde, wat leidt tot een leefbaardere en meer samenhangende kern. Het schrappen van de Kloosterstraatbrug voor lokaal verkeer kan wel een negatief effect hebben op de samenhang tussen Baarle en Baarlevelde en de bereikbaarheid van het bedrijventerrein voor lokaal verkeer (o.a. werknemers). De connectie voor langzaam verkeer blijft wel behouden.
- Het afremmen 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.***

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, de langshellingen, mogelijke afstemming op de huidige plannen voor de Kloosterstraatbrug, … zijn aandachtspunten.***

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

→ ***Er worden geen onevenredige effecten verwacht van de voorliggende variant.***

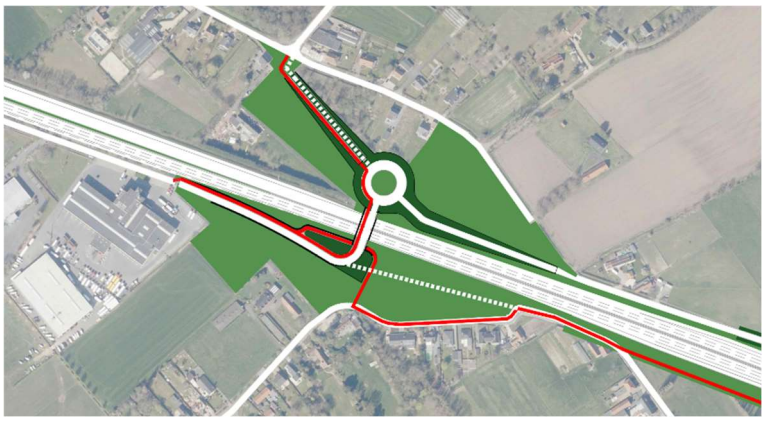
De voorgestelde variant is, indien gecombineerd met een redelijk inrichtingsalternatief voor een complex, mogelijks als redelijk te beschouwen.

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 voorgestelde inrichting technisch haalbaar is, met name het inpassen van bochtstralen, langshellingen, taluds, en dergelijke.*

2.3.2 Met gestremd lokaal gemotoriseerd verkeer

Dit alternatief voor de bouwblok Kloosterstraat gaat uit van twee nieuwe aanloophellingen richting de Kloosterstraatbrug, parallel aan de E40. Ten noorden van de E40 dient deze voor zwaar verkeer en wordt de bestaande route gereserveerd voor lokaal verkeer. Ten zuiden van de E40 dient deze voor lokaal verkeer, terwijl zwaar verkeer op de huidige route blijft. Deze variant kwam tot stand tijdens de werkateliers in de eerste helft van 2024.



Figuur 2-6: Indicatie mogelijke configuratie Kloosterstraat: optimalisatie bestaande situatie.

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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende lokale wegen.
   → Het alternatief voorziet niet een complex.
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 tot minder interactie tussen het zwaar verkeer en Baarlevelde, gesteld dat de beperking voor lokaal verkeer strikt gehandhaafd kan worden. Dit leidt tot een leefbaardere en meer samenhangende kern. Het behoud van de route voor lokaal verkeer zorgt voor een verbeterde connectie tussen Baarlevelde en Baarle ten opzichte van de huidige situatie.
   - Het afremmen 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.

C. Realiteitszin
   4. Niet onevenredig duur
   → Het alternatief is niet onevenredig duur.
   5. 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.
   6. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) impact op mens, milieu of natuur betekenen
   → Er worden geen onevenredige effecten verwacht van de voorliggende variant.

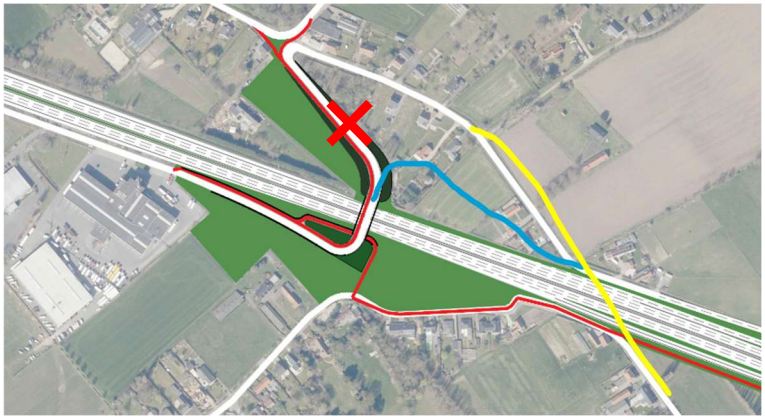
De voorgestelde variant is, indien gecombineerd met een redelijk inrichtingsalternatief voor een complex, mogelijks als redelijk te beschouwen.

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 voorgestelde inrichting technisch haalbaar is, met name het inpassen van bochtstralen, langshellingen, taluds, en dergelijke.*

2.3.3 Met afzonderlijke brug voor lokaal gemotoriseerd verkeer

Dit alternatief voor de bouwblok Kloosterstraat gaat uit van een optimalisatie van de bestaande inrichting op kort termijn. Op lange termijn wordt geopteerd voor een variant met aangepaste helling voor vrachtverkeer. De bestaande brughelling wordt dan enkel gebruikt voor fietsers. Daarnaast wordt een bijkomende brug voor lokaal verkeer ingetekend in het verlengde van de Baarleveldestraat – Kloosterstraat. Vracht- en lokaal verkeer worden strikt gescheiden. Deze variant kwam tot stand tijdens de werkateliers in de eerste helft van 2024.



Figuur 2-7: Indicatie mogelijke configuratie Kloosterstraat: optimalisatie bestaande situatie.

Aftoetsen van de redelijkheid

D. Plandoelstellingen
   5. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
      → Het alternatief voorziet niet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.
   6. 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.
   7. 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende lokale wegen.

→ Het alternatief voorziet niet een complex.

8. 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 tot minder interactie tussen het zwaar verkeer en Baarlevelde. Dit leidt tot een leefbaardere en meer samenhangende kern. Het behoud van de route voor lokaal verkeer zorgt voor een verbeterde connectie tussen Baarlevelde en Baarle ten opzichte van de huidige situatie.
    - Het afremmen 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.

E. Overstemming met sectorale wetgeving

→ Het inrichtingsalternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving.

F. Realiteitszin

7. Niet onevenredig duur

→ Het alternatief is niet onevenredig duur.

8. 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.

9. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) impact 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 voorgestelde inrichting technisch haalbaar is, met name het inpassen van bochtstralen, langshellingen, taluds, en dergelijke.*

2.4 Mogelijke ontwerpvarianten op projectniveau

Tijdens het ontwerpproces werden, samen met de belanghebbenden, een reeks mogelijke inrichtingsvarianten uitgewerkt. Aangezien deze vooral een impact hebben op projectniveau,

worden deze niet expliciet meegenomen in het plan-MER. Deze worden hieronder beschreven en zullen, waar relevant, verder meegenomen worden op projectniveau.

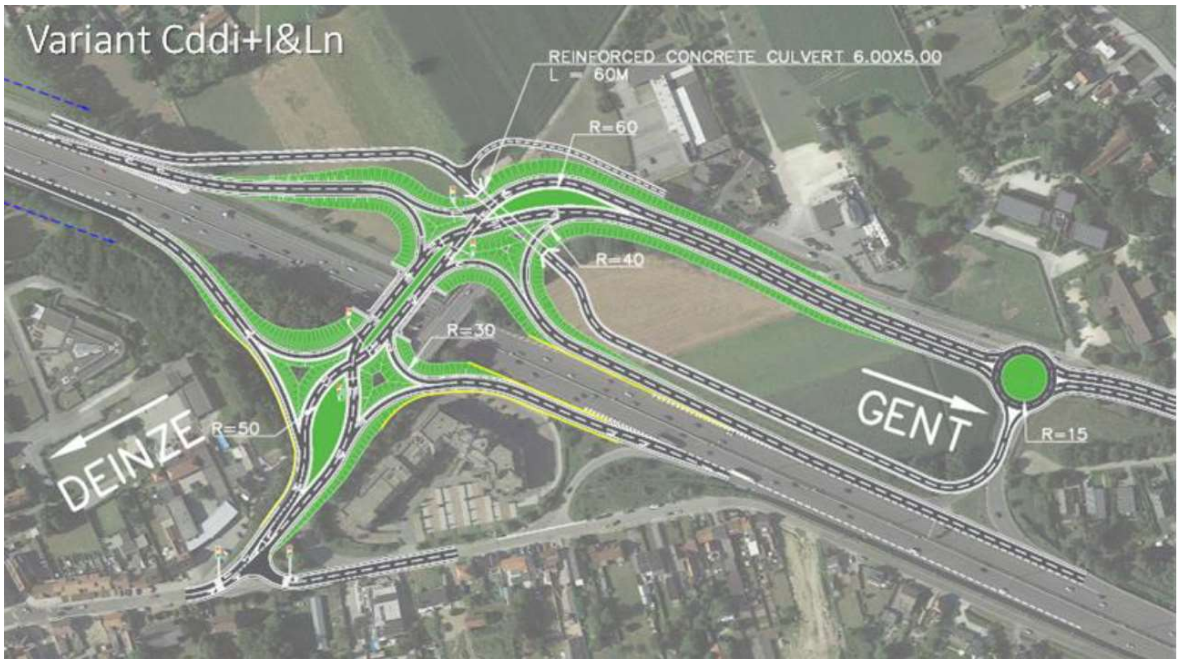
2.4.1 Centraal complex met diverging diamond interchange met turborotondes en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerrein (de 'vlecht')

Inspraak bij startnota Grup 'Omgeving Complex E40 – N466 Drongen' (2021). Deze inrichting is een variant op het alternatief 'Centraal alternatief met doorgaande N466 en compacte bocht'.

Net zoals het voorgaande alternatief blijven de dienstenzones op de huidige locatie en wordt de industriezone ontsloten via een weg ten noorden van de E40. Inrichtingsalternatief Cddi+ I&Ln (= **C**entraal een **d**iverging **d**iamond **i**nterchange en **I**ndustriezone en **L**okaal verkeer op **n**oordelijke 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 2-8: Centraal complex met divergent diamond interchange met turborotonde en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerreinbedrijventerrein – variant Cddi+I&Ln

Figuur 2-9: Centraal complex met divergent diamond interchange met turborotonde en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerreinbedrijventerrein – 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 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. 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 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende lokale wegen.
   → Het inrichtingsalternatief en de varianten kunnen mogelijks verder uitgewerkt worden conform de functionele en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering. Er moet onder meer nagegaan worden of de vereiste bochtstralen en weefstroken kunnen ingepast worden en of de capaciteit van de voorgestelde kruispuntinrichtingen volstaat. 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 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.
      → D*e aangepaste configuratie leidt mogelijks tot een vlottere verkeersafwikkeling, wat leidt tot een leefbaardere kern.*
    - Het afremmen 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) impact 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. De vormgeving van het complex als diverging diamond interchange zoals hier ingetekend is een mogelijke ontwerpvariant van het alternatief 'centraal alternatief met compacte bocht'.

Het alternatief van een centraal complex met een divergent diamond interchange 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.

2.4.2 Inrichtingsprincipe verkeer zo laag mogelijk houden

Inspraak bij startnota Grup 'Omgeving Complex E40 – N466 Drongen' (2021). Deze variant kan toegepast worden in combinatie met alle onderzochte alternatieven.

Met het 'zo laag mogelijk houden van het verkeer' wordt het maximaal insleuven en intunnelen 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, …). 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.

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 - 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende lokale wegen.
→ Het alternatief voorziet niet een complex.

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 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 afremmen 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 intunnelen 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) impact op mens, milieu of natuur betekenen
→ Het alternatief kan leiden tot niet compenseerbare impact 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:

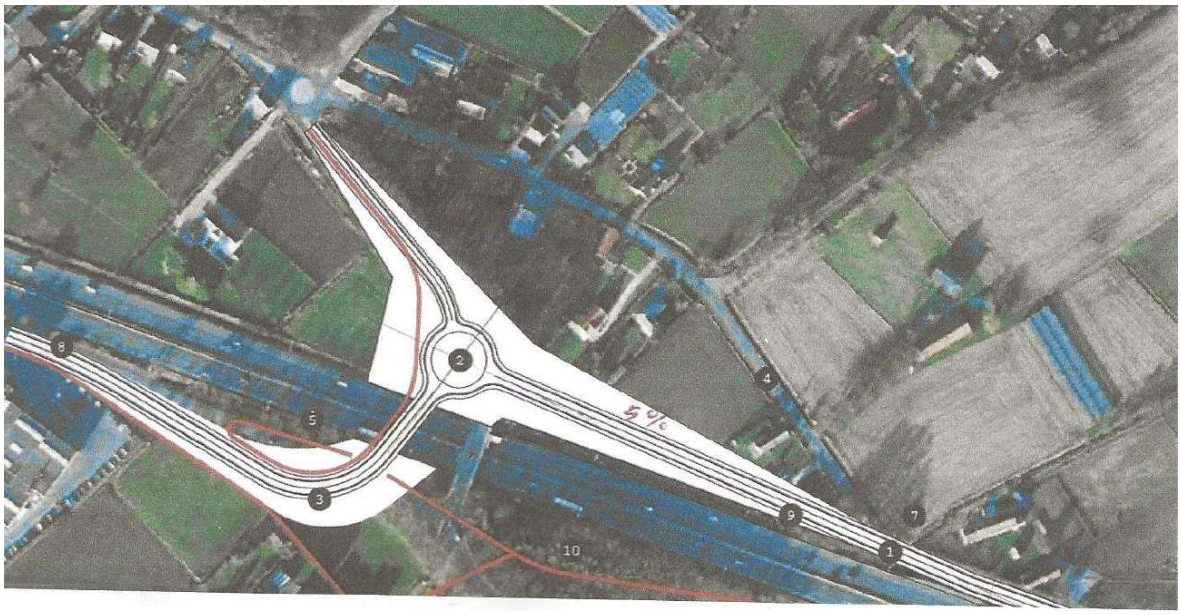
- *Compact complex dat verkeersveilig is en in al zijn aspecten functioneert*

- *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.*

2.4.3 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 2-10: 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, parallel aan de E40, onder door kan en verder in getunneld onder de E40 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende lokale wegen.
   → Het alternatief voorziet niet een complex.
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 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 afremmen 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) impact 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.*

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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 afremmen 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) impact op mens, milieu of natuur betekenen
   → ***Het nulalternatief heeft een grote impact op de kern van Baarle: zo leidt de beperkte afwikkelingscapaciteit tot filevorming in de kern, is niet verkeersveilig,… . Dit kan mogelijks als een onevenredige impact 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 dienstenzone 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 dienstenzone.

Figuur 3-1: Nulplusalternatief

Door de Goedingenbrug te verbreden, kunnen de in- en uitvoegstroken van en naar de dienstenzone 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 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.
   - Het afremmen 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) impact 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 impact 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 - 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende lokale wegen.
→ Het alternatief voorziet niet een complex. De N466 ten zuiden van de E40 werd niet opgenomen in het vrachtroutenetwerk in het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent. Wel wordt deze weg aangeduid als Interlokale weg, wat inhoud dat een zekere dragende functie wel gewenst is.
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 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 voorziet in verhoogde leefbaarheid voor de kern Baarle. De verschuiving van het vrachtvervoer zal echter tot bijkomende ongewenste vrachtbewegingen leiden in andere kernen.
    - Het afremmen 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 dwarst de weg (in het bochtige tracé) habitatwaardige natuur, met name eiken-beukenbos op zure bodem (habitattype 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) impact op mens, milieu of natuur betekenen

→ Het alternatief leidt op zich niet tot niet compenseerbare impact 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 dwarst de weg (in het bochtige tracé) habitatwaardige natuur, met name eiken-beukenbos op zure bodem (habitattype 9120). Er kan dan ook aangenomen worden dat een vrachtroute op deze locatie een onevenredig impact 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 Drongen I van en naar primaire weg type II, de lokale weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aanvullende lokale wegen. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg

tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 nevendoelstellingen:
    - Het verhogen van de leefbaarheid van Baarle met inbegrip van de dorpskern en de wooncluster 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 afremmen 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 wegenisaanleg. 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) impact op mens, milieu of natuur betekenen

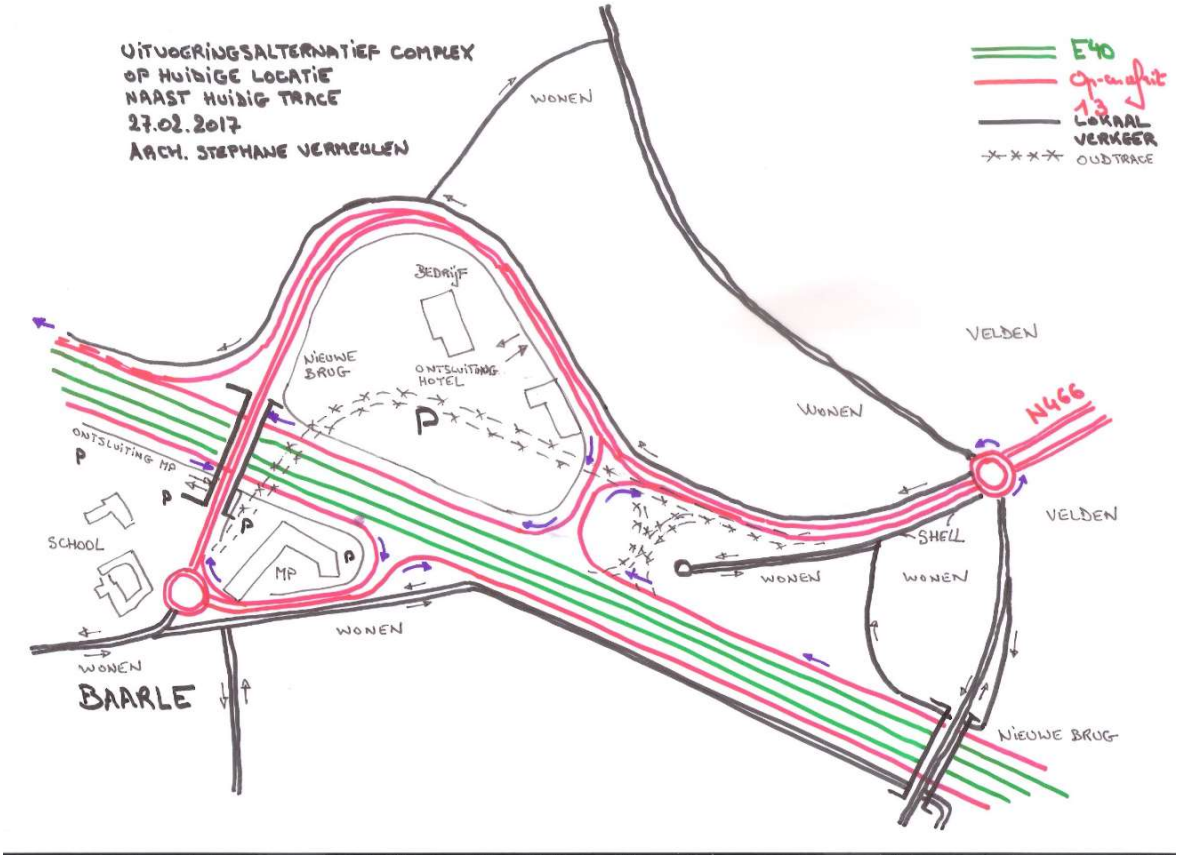
→ Zoals blijkt uit het plan-MER uit 2018 heeft het alternatief een zekere impact, zowel in positieve als negatieve zin. Deze is echter niet van die aard dat ze na mildering / compensatie als onevenredig beschouwd wordt.

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 Baarlekouter/Raapstraat.

Het concept leunt sterk aan bij de verder te onderzoeken inrichtingsalternatieven met turborotondes. 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 - 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 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: 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 afremmen 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 bedrijvencentrum 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 wegenisaanleg. 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) impact 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 doorgaande N466, compacte bocht, rotondes en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerreinbedrijventerrein

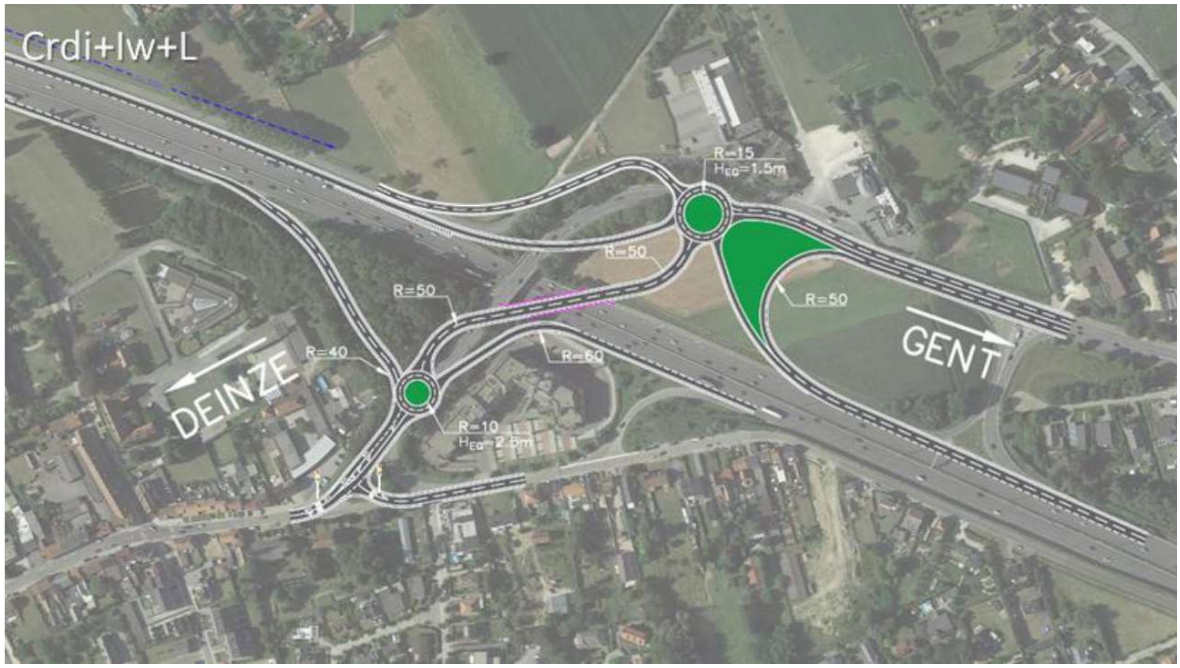
Inspraak bij startnota Grup 'Omgeving Complex E40 – N466 Drongen' (2021). De inspraakreactie spreekt over 'Roundabout Diamond Interchange', de toegevoegde figuur toont een klassiek complex met rotondes aan weerszijden van de E40. Voor de herkenbaarheid wordt de naamgeving uit de inspraakreactie overgenomen in onderstaande tekst. Dit voorstel is een variant op het alternatief 'centraal alternatief met doorgaande N466 en compacte bocht'.

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 turoborotondes (= **C**entraal **r**ondabout **di**amond **i**nterchange en **I**ndustriezone en **L**okaal verkeer op **n**oordelijke ontsluitingsweg), verschilt van de configuratie voorzien in alternatief 'centraal alternatief met doorgaande N466 en compacte bocht' 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**: **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 3-4: Centraal complex met turborotondes en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerreinbedrijventerrein Variant Crdi +Iw+L Baarleveldestraat

Figuur 3-5: Centraal complex met met turborotondes en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerreinbedrijventerrein Variant ontsluitingsweg - Crdi +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 rotondes voldoet niet aan de vereisten voor een voldoende vlotte verkeersafwikkeling. Er werden zeer lange wachtrijen (+- 1 km) vastgesteld voor verkeer komende van Baarle. Ook de verkeersveiligheid ter hoogte van de rotondes is een pijnpunt, zeker voor de zuidelijke rotonde ter hoogte van de school. Bovendien is er in het geval van rotondes geen mogelijkheid tot het sturen van het verkeer (ie. de wachtrijen zo te verdelen over de takken dat de hinder geminimaliseerd wordt). 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 – 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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.
     → D*e aangepaste configuratie leidt tot een zeer lange wachtrij in het centrum van Baarle.*
   - Het afremmen 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) impact 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 met insleuving van de E40 is niet als redelijk te beschouwen, want voldoet vermoedelijk niet aan de plandoelstellingen (onvoldoende verkeersafwikkeling, leefbaarheid Baarle door lange wachtrij).

Verder is het onduidelijk of deze oplossing technisch haalbaar is, met name het inpassen van bochtstralen, langshellingen, weefstroken en dergelijke. Specifiek voor de variant met een bedrijfsontsluitingsweg via de Raapstraat, kan een aanzienlijke impacts op mens, milieu en natuur niet uitgesloten worden.

3.2.4 Centraal complex met doorgaande N466, compacte bocht, rotondes en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerrein en ingesleufde E40

Inspraak bij startnota Grup 'Omgeving Complex E40 – N466 Drongen' (2021). De inspraakreactie spreekt over 'Roundabout Diamond Interchange', de toegevoegde figuur toont een klassiek complex met rotondes aan weerszijden van de E40. Dit voorstel is een variant op het alternatief 'centraal alternatief met doorgaande N466 en compacte bocht'.

Dit alternatief is gelijkaardig aan het alternatief besproken onder 3.2.3 maar met ingesleufde E40. 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 (=**C**entraal **r**ondabout **d**iamond **i**nterchange en **I**ndustriezone en **L**okaal verkeer op **n**oordelijke ontsluitingsweg), verschilt van de configuratie voorzien in alternatief 'centraal alternatief met doorgaande N466 en compacte bocht' door het gebruik van twee rotondes met bypassen en de insleuving van de E40.

Daarbij zijn ook dezelfde 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.

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

- C.. + … +E40**bi: B**eperkte **i**nsleuving; waarbij de E40 plaatselijk voldoende diep ligt om de N466 op maaiveldniveau te kunnen laten dwarsen
- C.. + … +E40**i&aq: I**nsleuving met **aq**ua- 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 3.2.5.. Hellingen en dergelijke zullen echter andere afmetingen hebben, afhankelijk van de diepte van de insleuving.

Figuur 3-6: Centraal complex met rondabout diamond interchange en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerrein en ingesleufde E40 – variant Csdi+I&Ln+E40bi

Figuur 3-7: Centraal complex met rondabout diamond interchange en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerrein en ingesleufde E40 - variant Csdi+I&Ln+E40i&aq

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 met rotondes voldoet niet aan de vereisten voor een voldoende vlotte verkeersafwikkeling. Er werden zeer lange wachtrijen (+- 1 km) vastgesteld voor verkeer komende van Baarle. Ook de verkeersveiligheid ter hoogte van de rotondes is een pijnpunt, zeker voor de zuidelijke rotonde ter hoogte van de school. Bovendien is er in het geval van rotondes geen mogelijkheid tot het sturen van het verkeer (ie. de wachtrijen zo te verdelen over de takken dat de hinder geminimaliseerd wordt). 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 - 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende lokale wegen.
   → Het inrichtingsalternatief en de varianten kunnen 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 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 configuratie met rotondes leidt tot een onvoldoende verkeersafwikkeling, met aanzienlijke congestie in het centrum van Baarle tot gevolg. De plaatselijke insleuving leidt tot een betere landschappelijke integratie en samenhang van de kern. De lagere wegposities van de E40 en de N466 zullen de geluids- en 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 afremmen 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 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 dienstenzone, het bedrijvencentrum 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 dienstenzone, het bedrijvencentrum en de Keuzewijk voldoende capaciteit te voorzien voor de tijdelijke wegenis.

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) impact 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-gebeid) 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 (onvoldoende functioneren complex, 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 doorgaande N466, compacte bocht, verlaagde E40 en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerrein

Inspraak bij startnota Grup 'Omgeving Complex E40 – N466 Drongen' (2021). De inspraakreactie spreekt over 'Roundabout Diamond Interchange', de toegevoegde figuur toont een klassiek complex met rotondes aan weerszijden van de E40. Dit voorstel is een variant op het alternatief 'centraal alternatief met doorgaande N466 en compacte bocht'.

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 (=**C**entraal **r**ondabout **d**iamond **i**nterchange en **I**ndustriezone en **L**okaal verkeer op **n**oordelijke 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**: **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 3-8: Centraal complex met rondabout diamond interchange en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerrein – Variant Csdi + I&Ln

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 met rotondes voldoet niet aan de vereisten voor een voldoende vlotte verkeersafwikkeling. Er werden zeer lange wachtrijen (+- 1 km) vastgesteld voor verkeer komende van Baarle. Ook de verkeersveiligheid ter hoogte van de rotondes is een pijnpunt, zeker voor de zuidelijke rotonde ter hoogte van de school. Bovendien is er in het geval van rotondes geen mogelijkheid tot het sturen van het verkeer (ie. de wachtrijen zo te verdelen over de takken dat de hinder geminimaliseerd wordt). 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 - 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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. Echter, door de lange wachtrij in het centrum van Baarle neemt de leefbaarheid opnieuw af. De connectie tussen het noordelijk en zuidelijk deel van de kern wordt verbeterd, maar blijft via het snelwegcomplex verlopen. De Leievallei zal eveneens hersteld worden. Door de aanleg van de sleuf en gewijzigde grondwaterstanden kan wel het landschapsbeeld, meer bepaald de vegetatie, wijzigen.
   - Het afremmen van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
     → Het alternatief vereist heel wat bijkomend ruimtebeslag tijdens de aanleg. Bij alle combinaties 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, 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;***
3. ***insleuving uitgegraven;***
4. ***tijdelijke wegenis verwijderen;***
5. ***gelijkgrondse bruggen bouwen.***

Ter hoogte 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 insleuving een invloed zal hebben op de grondwaterstanden in de Leievallei. Mogelijk treden er wijzigingen op in de grondwaterstand in het natuurgebied Keuzemeersen, tevens Ven-gebied. Tijdelijke of definitieve impact van een insleuving 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 veel duurder zijn dan een centraal complex met een verhoogd Hollands complex, dit door de vele nodige onteigeningen voor de werf en de aanleg van de sleuf. 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 en bochtstralen, is ook verder onderzoek naar de geschikte aanlegmethode nodig.
Ook is een snelle realisatie niet mogelijk. Voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid van Baarle is een oplossing op kortere termijn gewenst.

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) impact 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 nabijgelegen 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 impact op de mens.

Een alternatief met een ingesleuvde 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.

3.2.6 Centraal complex met doorgaande N466, compacte bocht, rotondes en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerrein en ingesleufde E40

Inspraak bij startnota Grup 'Omgeving Complex E40 – N466 Drongen' (2021). De inspraakreactie spreekt over 'Roundabout Diamond Interchange', de toegevoegde figuur toont een klassiek complex met rotondes aan weerszijden van de E40. Dit voorstel is een variant op het alternatief 'centraal alternatief met doorgaande N466 en compacte bocht'.

Net zoals het bovenstaande alternatief is dit alternatief enkel verschillend van een voorgaand (besproken onder 3.2.3) door het insleuven van de E40. Inrichtingsalternatief Crdi+ I&Ln met turborotondes (= **C**entraal **r**ondabout **d**iamond **i**nterchange en **I**ndustriezone en **L**okaal verkeer op **n**oordelijke 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**: **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.

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

- C.. + … +E40**bi: B**eperkte **i**nsleuving; waarbij de E40 plaatselijk voldoende diep ligt om de N466 op maaiveldniveau te kunnen laten dwarsen
- C.. + … +E40**i&aq: I**nsleuving met **aq**ua- 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 vergelijkbar met deze zoals weergegeven bij het alternatief 3.2.3. 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 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 met rotondes voldoet niet aan de vereisten voor een voldoende vlotte verkeersafwikkeling. Er werden zeer lange wachtrijen (+- 1 km) vastgesteld voor verkeer komende van Baarle. Ook de verkeersveiligheid ter hoogte van de rotondes is een pijnpunt, zeker voor de zuidelijke rotonde ter hoogte van de school. Bovendien is er in het geval van rotondes geen mogelijkheid tot het sturen van het verkeer (ie. de wachtrijen zo te verdelen over de takken dat de hinder geminimaliseerd wordt). 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 - 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 aanzienlijke wachtrijen in het centrum van Baarle, wat de verkeersleefbaarheid doet afnemen. Andersom 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 afremmen 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 dienstenzone, het bedrijvencentrum 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 dienstenzone, het bedrijvencentrum en de Keuzewijk voldoende capaciteit te voorzien voor de tijdelijke wegenis.

6. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) impact 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-gebeid) wijzigt. Het natuurgebied omvat enkele soorten die een natte ondergrond eisen, zoals moerasspirea, dotterbloemgraslanden…

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

3.2.7 Centraal complex met divergent diamond interchange met turborotondes en noordelijke ontsluitingsweg bedrijventerrein en ingesleufde E40

Inspraak bij startnota Grup 'Omgeving Complex E40 – N466 Drongen' (2021). Dit voorstel is een variant op de ontwerpvariant 'centraal complex met diverging diamond interchange'.

Net zoals de voorgaande alternatieven is dit vergelijkbaar met een eerder besproken inrichtingsalternatief (zie 2.4.1), maar dan gecombineerd met een ingesleufde E40. Inrichtingsalternatief Cddi+ I&Ln (= **C**entraal een **d**iverging **d**iamond **i**nterchange en **I**ndustriezone en **L**okaal verkeer op **n**oordelijke 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.

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

- C.. + … +E40**bi: B**eperkte **i**nsleuving; waarbij de E40 plaatselijk voldoende diep ligt om de N466 op maaiveldniveau te kunnen laten dwarsen
- C.. + … +E40**i&aq: I**nsleuving met **aq**ua- 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 2.4.1. 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 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende lokale wegen.
   → Het inrichtingsalternatief kan verder uitgewerkt worden conform de functionele en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering. 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 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.
     → D*e aangepaste configuratie leidt 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 afremmen 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 dienstenzone, het bedrijvencentrum 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 dienstenzone, het bedrijvencentrum en de Keuzewijk voldoende capaciteit te voorzien voor de tijdelijke wegenis.

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) impact 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).

3.2.8 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 maaihoogte 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 3-9: 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 wegencategorisering. 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 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 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 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 dichter bij de kern en kwetsbare functies zoals de scholen en het rust- en verzorgingstehuis te liggen.
   - Het afremmen 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) impact op mens, milieu of natuur betekenen
   → Het alternatief brengt meer verkeer en pollutie dichter 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).

3.2.9 Tonnagebeperking 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende lokale wegen.
      → Het alternatief voorziet niet een complex. Het voorstel voor een tonnagebeperking conflicteert met de aanduiding van de N466 tussen de E40 en de R4 als interlokale aanrijroute voor vrachtverkeer in het Regionaal Mobiliteitsplan voor de vervoerregio Gent.
   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 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 afremmen 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 zicht 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) impact op mens, milieu of natuur betekenen

→ Het alternatief leidt op zich niet tot niet compenseerbare impact 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.

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.

Het inrichtingsalternatief is niet als redelijk te beschouwen aangezien het conflicteert met de selectie van de N466 tussen de E40 en de R4 als interlokale aanrijroute voor vrachtverkeer in het Regionaal Mobiliteitsplan voor de vervoerregio Gent.

3.2.10 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.

De wegencategorisering werd recent herzien in het kader van de regionale vervoersplannen. Hierbij werd de N466 tussen de E40 en de R4 opgenomen in het dragend netwerk (Regionale weg).

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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende lokale wegen.
      → Het alternatief voorziet niet een complex. Verder downgraden van de N466 tussen de E40 en de R4 is in tegenspraak met de selectie als Regionale Weg in het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent.
   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 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 afremmen 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) impact op mens, milieu of natuur betekenen
   → Het alternatief leidt op zich niet tot niet compenseerbare impact 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 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.

Het inrichtingsalternatief is niet als redelijk te beschouwen. Verder downgraden van de N466 tussen de E40 en de R4 is in tegenspraak met de selectie als Regionale Weg in het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent.

3.2.11 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 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende lokale wegen.
   → Een afrit vanaf een Europese Hoofdweg uitsluitend ter ontsluiting van een industrie is strijdig met de het basisprincipe voor de inrichting van Europese Hoofdwegen dat stelt dat 'het aantal aansluitingen op Europese Hoofdwegen beperkt blijft'.
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 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 verkeerstroom op de N466 en de Baarleveldestraat.
   - Het afremmen 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 wegenisaanleg. 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) impact op mens, milieu of natuur betekenen

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

Een aanvulling op een alternatief voor een centraal complex met een verlengde afrit aan de zuidelijke zijde is *m*ogelijk 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.

3.3 Oostelijk complex

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

Figuur 3-10: 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 huidig geïntegreerd plan.

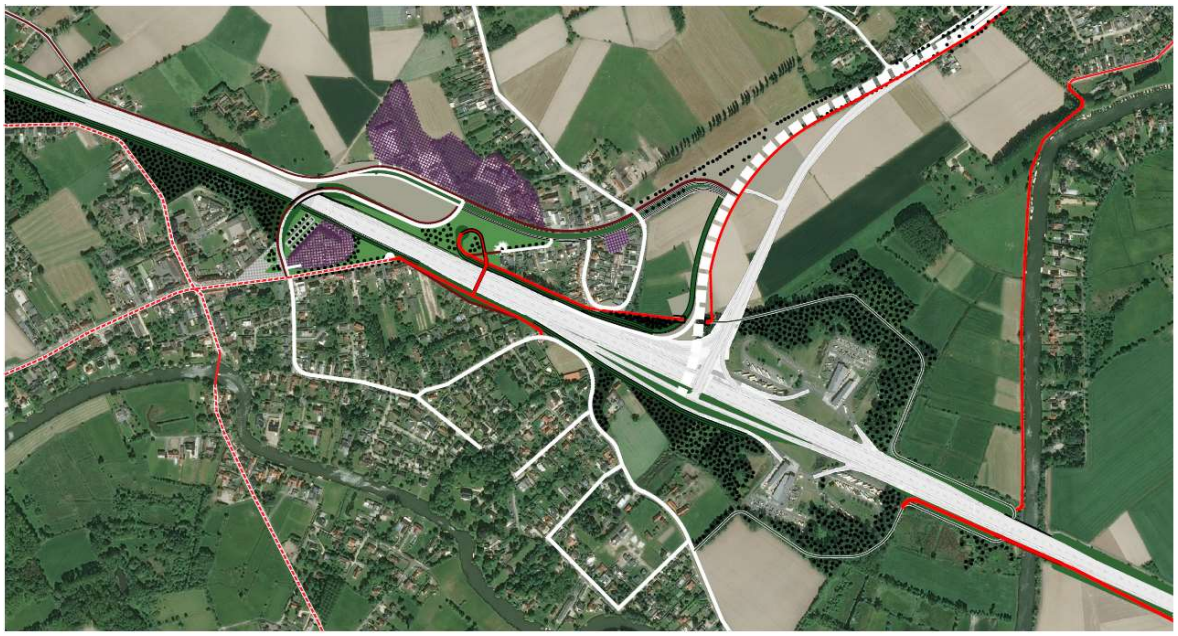
De overige planelementen functioneren afzonderlijk van het complex in dit systeem. Er werden voor beide complextypes vier alternatieven onderzocht in combinatie met deze oostelijke aansluitingen (op de bijgevoegde figuren is telkens de O3 oplossing weergegeven).

3.3.1 Oostelijk 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 3-11: Oostelijk alternatief met Holland complex

Bij de inspraak op het Grup werd ook alternatief met een parallelweg, waarop op- en afrit en de dienstenzone 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 dienstenzones verschilt van deze inrichting zonder combinatie met de in- en uitvoegstroken van de dienstenzone moet er een alternatief onderzocht worden 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. Het is evident dat een toekomstige afschaffing van de dienstenzones 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 - 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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. Nabij de Leievallei neemt het verkeer wel toe.
    - Het afremmen 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 dienstenzone 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) impact 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 dichter 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 3-12: 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 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 - 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 afremmen 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 dienstenzone 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) impact 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 natuurreservaat / 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 3-13: 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 - 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 niet: het verkeer nabij het centrum neemt af, maar de ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein komt dichter bij te liggen, in de onmiddellijke nabijheid van kwetsbare functies zoals scholen en een rusthuis. Het complex komt ook dichter bij de zuidelijke wijken rond Keuzemeers te liggen. De omgeving van de Leievallei wordt wel sterk aangetast door het oostelijk complex.
    - Het afremmen 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 dienstenzone 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) impact 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 natuurreservaat / 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 maaihoogte aan op huidige Industrieweg 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 3-14: 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 - 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 sluipwegen ontstaan, en zal de bereikbaarheid voor het bedrijventerrein voor lokale werknemers ook beperkt worden. Daarnaast komt de ontsluitingsweg dichter bij de kern en kwetsbare functies zoals de scholen en het rust- en verzorgingstehuis te liggen.
     Een oostelijk complex komt ook dichter bij de zuidelijke wijken rond Keuzemeers te liggen. De omgeving van de Leievallei wordt aangetast door een oostelijk complex.
   - Het afremmen 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 dienstenzone 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) impact 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 3-15: 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 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 - 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 ter hoogte van de N466, maar verlaagd deze op andere plaatsen: de randweg komt dichter bij de Kloosterstraat en Noordhoutstraat te liggen, in de onmiddellijke nabijheid van kwetsbare functies zoals scholen en een rusthuis. Het complex komt dan weer dichter bij de zuidelijke wijken rond Keuzemeers te liggen. De omgeving van de Leievallei wordt wel sterk aangetast door het oostelijk complex.
   - Het afremmen 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 dienstenzone 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) impact op mens, milieu of natuur betekenen

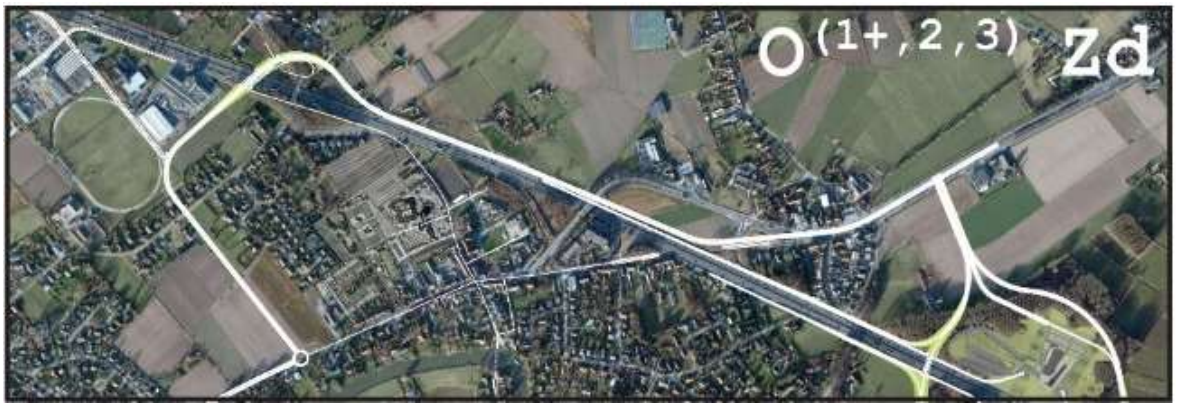
→ Het alternatief neemt groene bestemmingen en habitatwaardige natuur in, en zal in min of meerdere mate een impact hebben op een natuurreservaat Keuzemeersen (tevens VEN-gebied). Ook is het een aantasting van de Leievallei die verder reikt dan enkel de Keuzemeersen, ook het landschap van de Latemse 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 impact 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 3-16: 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 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 - 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 ter hoogte van de N466, maar verlaagd deze op andere plaatsen: de noordelijke ringweg komt dichter bij de Noordhoutstraat te liggen, en het complex komt dan weer dichter bij de

zuidelijke wijken rond Keuzemeers te liggen. De omgeving van de Leievallei wordt eveneens sterk aangetast door het oostelijk complex.

- Het afremmen 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 dienstenzone 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) impact op mens, milieu of natuur betekenen

→ Het alternatief is een impact 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 impact 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 grondinnames, 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 dienstenzone. 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 3-17: Fase 1 verplaatsen op- en afrit

Figuur 3-18: Fase 1 verplaatsen op- en afrit – detail

Figuur 3-19: 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 wegencategorisering. 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 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 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 doordat het complex ondergronds wordt, maar creëert een impact op andere plaatsen: de zuidelijke ontsluitingsweg komt dichter bij de Kloosterstraat te liggen, in de onmiddellijke nabijheid van kwetsbare functies zoals scholen en een rusthuis.
   - Het afremmen 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.

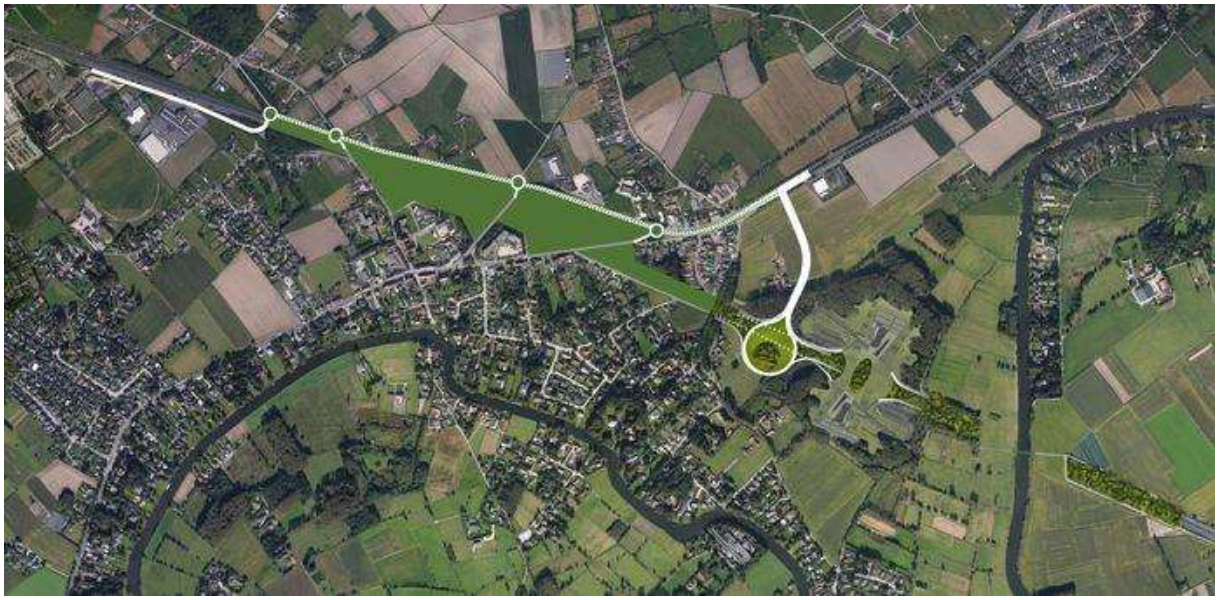
3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) impact op mens, milieu of natuur betekenen

   → 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).

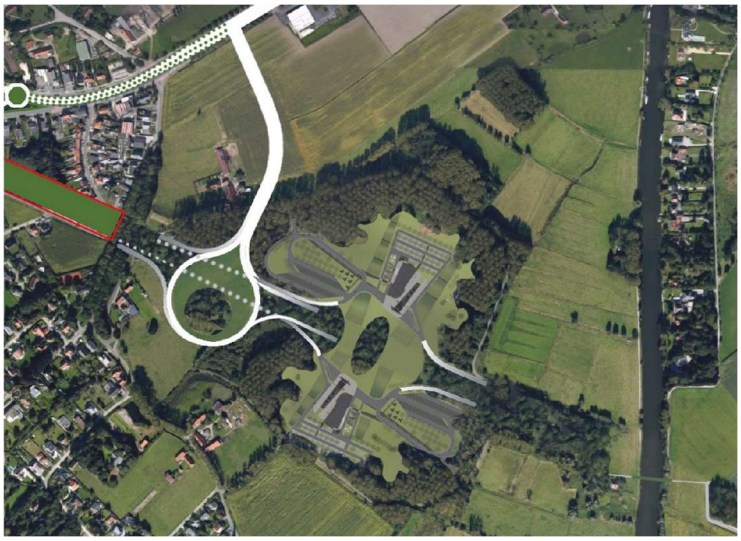
Een alternatief met een ondergrondse trompetaansluiting oostelijk van het huidig complex met een zuidelijke ontsluitingsweg wordt niet als redelijk beschouwd omdat het niet voldoet aan de plandoelstellingen: zowel het complex als de ontsluitingsweg nemen kwetsbare bestemmingen in.

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 3-20: Verzonken oostelijke op- en afrittencomplex met ingetunnelde E40 - overzicht



Figuur 3-21: 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 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 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 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 afremmen 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 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 dienstenzone, het bedrijvencentrum, en de Keuzewijk is er, wanneer de E40 garant moet staan voor doorstromingscapaciteit tijdens de werffase, te weinig onbebouwde ruimte beschikbaar om deze tijdelijke wegen 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 Drongen – 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) impact 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 impact 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 3-22: 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 - 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 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. 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 sluipverkeer 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 afremmen 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 wegenisaanleg. 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) impact 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 impact 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 impact 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 impact 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, 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, … 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 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 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. 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 generen. 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 afremmen 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 wegenisaanleg. 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) impact 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 impact 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 luchtemissies leiden. Deze zijn, als er vergeleken wordt met een centraal Hollands complex, een onevenredige impact 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 impact 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 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 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. 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 afremmen 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 wegenisaanleg. 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) impact 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 impact 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 impact 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 impact op mens en milieu).

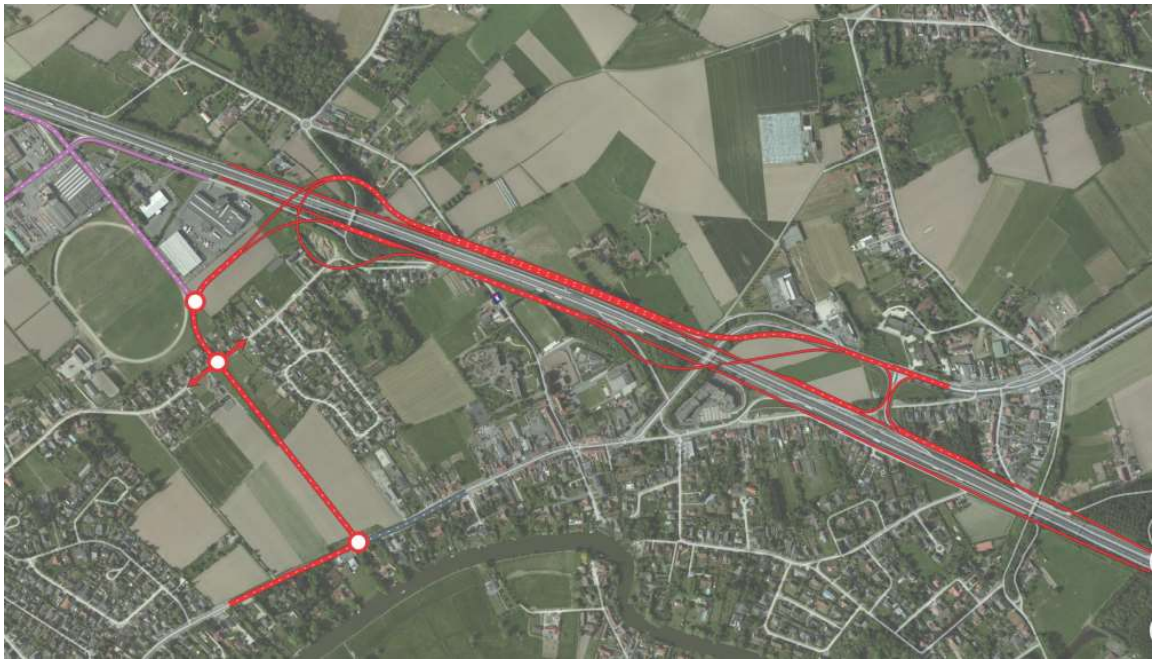
3.5 Opgesplitste complexen

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 3-23: 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 - 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 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 langs de N466 en de Kloosterstraat. In de Baarleveldestraat en de Noordhoutstraat zal de leefbaarheid dalen.
   - Het afremmen 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) impact 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 impact op de mens en die mogelijks 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 dienstenzone, 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 dienstenzone 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 geremedieerd 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 3-24: Tweede complex bedrijventerrein westelijk en rotondes - overzicht

Figuur 3-25: 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 afwikkelbaar[3]. 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 dichter 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 en verzamelende en verbindende functie op bovenlokaal niveau.
      Het inrichtingsvoorstel aan de noordzijde, met een (bovenlokale parellelweg) 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 - 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 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 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 afremmen 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 wegenisaanleg, 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) impact 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 impact op de mens en die mogelijks als onevenredig kan beschouwd worden.

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

3.5.3 Tweede complex bedrijventerrein westelijk en verplaatsing dienstenzone

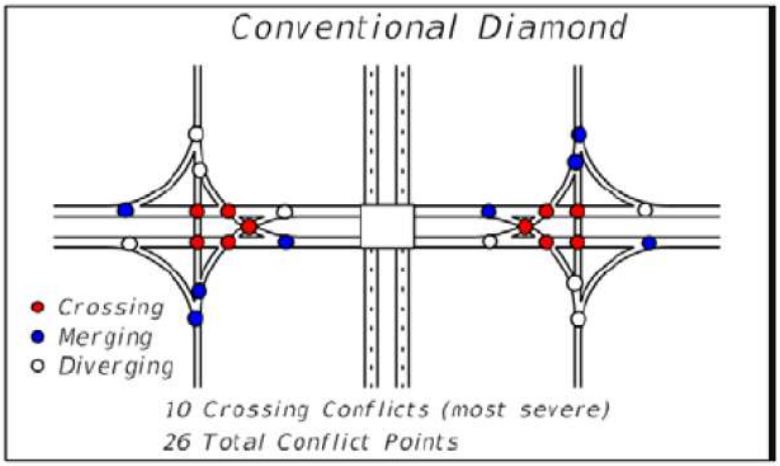
Inspraak bij startnota Grup 'Omgeving Complex E40 – N466 Drongen' (2021)

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.

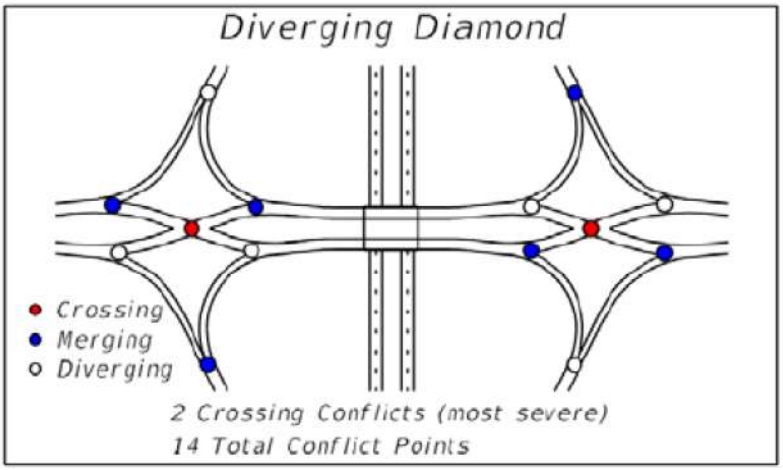
Figuur 3-26: Tweede complex bedrijventerrein westelijk en verplaatsing dienstenzone – inspraakreactie

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 + Iw met lichtenregeling: **C**entraal **r**ondabout **d**iamond **i**nterchange en **I**ndustriezone op **w**estelijke 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+Iw met turoborotondes: Eveneens een **C**entraal **r**ondabout **d**iamond **i**nterchange en **I**ndustriezone op **w**estelijke 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+Iw: **C**entraal een **d**iverging **d**iamond **i**nterchange en **I**ndustriezone op **w**estelijke complex Aansluiting. Is centraal een aantakking op een vlechtstructuur met lichtenregeling. Dit kruispuntconcept is momenteel in aanleg voor verknoping E17 – N382 te Waregem.



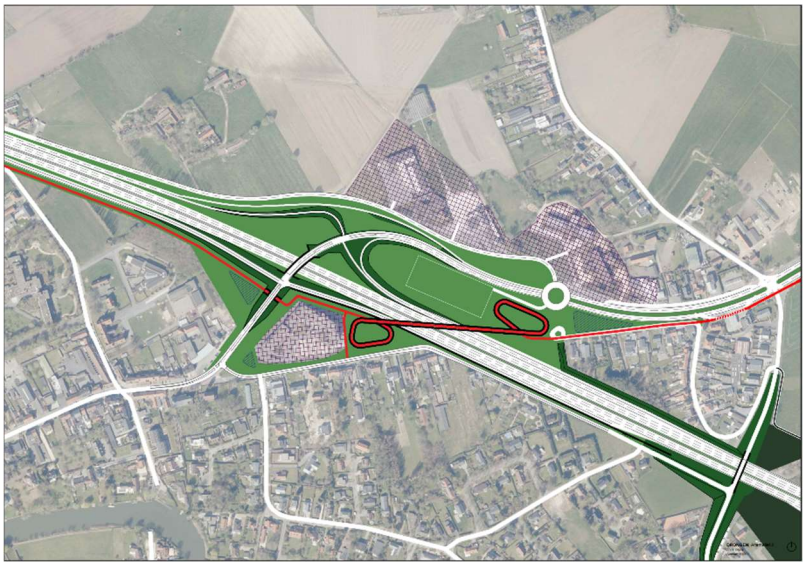
Bij de drie knooppuntoplossingen is er telkens nog een variant met betrekking tot de Baarleveldestraat:

- C.. + Iw+**L**: **L**okaal verkeer op de Baarleveldestraat aansluitend via rotonde op de N466
- C.. + Iw+**L'**: **L**okaal 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 alternatief met compacte bocht

Een centraal alternatief met doorgaande N466 en compacte bocht is een verdere uitwerking van de C1+Nb uit het eerste plan-MER. Onderstaand schetsontwerp kwam tot stand tijdens de werkateliers in de eerste helft van 2024 en geeft een indicatie van de mogelijke configuratie.



Figuur 2-2: Indicatie mogelijke configuratie Centraal alternatief met compacte bocht.

Op dit ogenblik worden nog geen verdere uitwerking van de inrichting beschouwd. Uit de inspraak komen verschillende inrichtingsvoorstellen en varianten naar voor (zie 2.5).

Aftoetsen van de redelijkheid

D. Plandoelstellingen
   5. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
      → *Het alternatief voorziet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.*
   6. 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.
      → *H*et *alternatief heeft een compacte footprint, en voorziet in een complex dat in al zijn onderdelen functioneert en voor alle modi veilig is.*
   7. 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende lokale wegen.
      → *H*et *alternatief voorziet in een complex dat ingericht is conform de functionele en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.*

8. 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.
      → *H*et *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 afremmen van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
      → *H*et *alternatief voldoet aan deze doelstelling.*

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

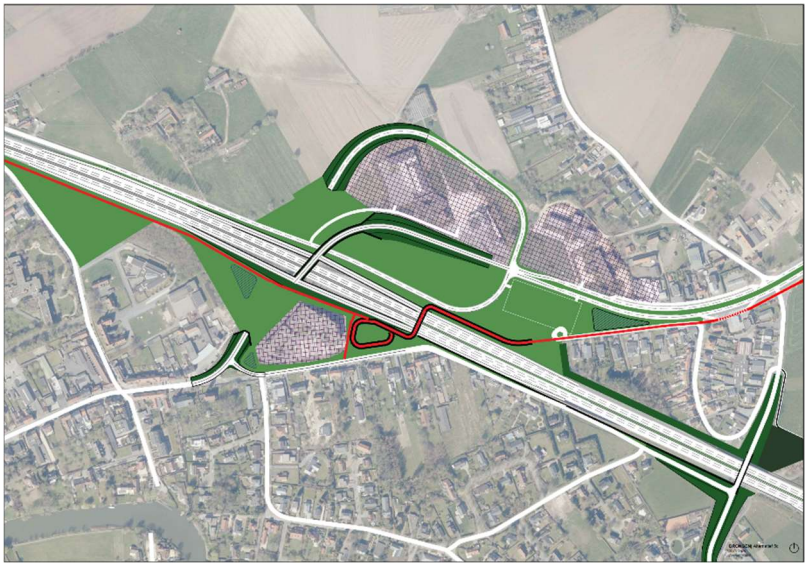
F. Realiteitszin
   4. Niet onevenredig duur
   → *H*et *alternatief is niet onevenredig duur.*
   5. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen
   → *H*et *alternatief brengt geen technische problemen mee.*
   6. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) impact op mens, milieu of natuur betekenen
   → *H*et *alternatief leidt niet tot niet compenseerbare impact op mens, natuur of milieu.*

Een centraal alternatief met doorgaande N466 en compacte bocht 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.*

3.6 Centraal alternatief met onderbroken N466

3.6.1 Centraal alternatief met ruime bocht

Een centraal alternatief met onderbroken N466 en ruime bocht kwam tot stand tijdens de werkateliers in de eerste helft van 2024. Onderstaand schetsontwerp geeft een indicatie van de mogelijke configuratie.



Figuur 2-3: Indicatie mogelijke configuratie Centraal alternatief met onderbroken N466 en ruime bocht.

Op dit ogenblik worden nog geen verdere uitwerking van de inrichting beschouwd. Uit de inspraak komen verschillende inrichtingsvoorstellen en varianten naar voor (zie 2.5).

Aftoetsen van de redelijkheid

D. Plandoelstellingen
   5. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
      → *Het alternatief voorziet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.*
   6. 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.
      → *H*et *alternatief heeft een compacte footprint, en voorziet in een complex dat in al zijn onderdelen functioneert en voor alle modi veilig is.*
   7. 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende lokale wegen.

→ H**et **alternatief voorziet in een complex dat ingericht is conform de functionele en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering. De secundaire aansluiting van de N466 zuid op de N466 noord benadrukt de overgang in wegencategorisering van Regionale weg naar Interlokale weg.

8. 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.
      → H**et **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. De secundaire aansluiting van de N466 zuid op de N466 noord ontmoedigd doorgaand verkeer in het centrum van Baarle.
    - Het afremmen van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
      → H**et **alternatief voldoet aan deze doelstelling.

E. Overstemming met sectorale wetgeving

→ Het alternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving.

F. Realiteitszin

7. Niet onevenredig duur

→ H**et **alternatief is niet onevenredig duur.

8. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ H**et **alternatief brengt geen technische problemen mee.

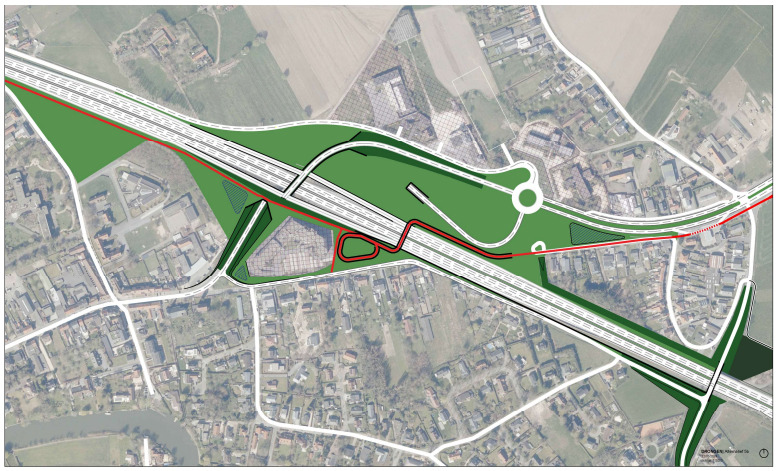
9. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) impact op mens, milieu of natuur betekenen

→ H**et **alternatief leidt niet tot niet compenseerbare impact op mens, natuur of milieu.

***Een centraal alternatief met onderbroken N466 en ruime bocht 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.*

3.6.2 Centraal alternatief met compacte bocht

Een centraal alternatief met onderbroken N466 en ruime bocht kwam tot stand tijdens de werkateliers in de eerste helft van 2024. Onderstaand schetsontwerp geeft een indicatie van de mogelijke configuratie.



Figuur 2-4: Indicatie mogelijke configuratie Centraal alternatief met onderbroken N466 en compacte bocht.

Op dit ogenblik worden nog geen verdere uitwerking van de inrichting beschouwd. Uit de inspraak komen verschillende inrichtingsvoorstellen en varianten naar voor (zie 2.5).

Aftoetsen van de redelijkheid

D. Plandoelstellingen
   5. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
      → *Het alternatief voorziet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.*
   6. 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.
      → *H*et *alternatief heeft een compacte footprint, en voorziet in een complex dat in al zijn onderdelen functioneert en voor alle modi veilig is.*
   7. 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende lokale wegen.
      → *H*et *alternatief voorziet in een complex dat ingericht is conform de functionele en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering. De secundaire aansluiting van de N466 zuid op de N466 noord benadrukt de overgang in wegencategorisering van Regionale weg naar Interlokale weg.*

8. 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.
      → *H*et *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. De secundaire aansluiting van de N466 zuid op de N466 noord ontmoedigd doorgaand verkeer in het centrum van Baarle.*
    - Het afremmen van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
      → *H*et *alternatief voldoet aan deze doelstelling.*

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

F. Realiteitszin
   10. Niet onevenredig duur
   → *H*et *alternatief is niet onevenredig duur.*
   11. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen
   → *H*et *alternatief brengt geen technische problemen mee.*
   12. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) impact op mens, milieu of natuur betekenen
   → *H*et *alternatief leidt niet tot niet compenseerbare impact op mens, natuur of milieu.*

Een centraal alternatief met onderbroken N466 en compacte bocht 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.*

3.7 Bouwsteen Kloosterstraat

De verschillende varianten voor de inrichting van de omgeving Kloosterstraat kunnen gecombineerd worden met elke mogelijke variant van het complex. Deze worden dan ook niet gekoppeld aan één variant, maar worden hier afzonderlijk besproken.

3.7.1 Met knip lokaal gemotoriseerd verkeer

Dit alternatief voor de bouwblok Kloosterstraat gaat uit van een optimalisatie van de bestaande inrichting op kort termijn. Op lange termijn wordt geopteerd voor een variant met aangepaste helling voor vrachtverkeer. De bestaande brughelling wordt dan enkel gebruikt voor fietsers. Vracht- en lokaal verkeer worden strikt gescheiden. Deze variant kwam tot stand tijdens de werkateliers in de eerste helft van 2024.

Figuur 2-5: Indicatie mogelijke configuratie Kloosterstraat: optimalisatie bestaande situatie.

Aftoetsen van de redelijkheid

D. Plandoelstellingen

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

6. 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.

7. 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende lokale wegen.
→ Het alternatief voorziet niet een complex.

8. 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 basisvariant op korte termijn behoudt de huidige toestand. De aangepaste configuratie leidt tot minder interactie tussen het zwaar verkeer en Baarlevelde, wat leidt tot een leefbaardere en meer samenhangende kern. Het schrappen van de Kloosterstraatbrug voor lokaal verkeer kan wel een negatief effect hebben op de samenhang tussen Baarle en Baarlevelde en de bereikbaarheid van het bedrijventerrein voor lokaal verkeer (o.a. werknemers). De connectie voor langzaam verkeer blijft wel behouden.
- Het afremmen 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.

E. Overstemming met sectorale wetgeving

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

F. Realiteitszin

10. Niet onevenredig duur

→ *H*et *alternatief is niet onevenredig duur.*

11. 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.*

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

→ *Er worden geen onevenredige effecten verwacht van de voorliggende variant*.

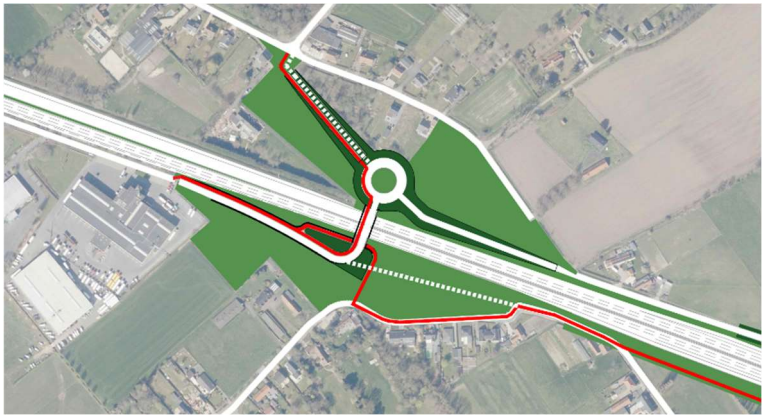
De voorgestelde variant is, indien gecombineerd met een redelijk inrichtingsalternatief voor een complex, mogelijks als redelijk te beschouwen.

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 voorgestelde inrichting technisch haalbaar is, met name het inpassen van bochtstralen, langshellingen, taluds, en dergelijke.*

3.7.2 Met gestremd lokaal gemotoriseerd verkeer

Dit alternatief voor de bouwblok Kloosterstraat gaat uit van twee nieuwe aanloophellingen richting de Kloosterstraatbrug, parallel aan de E40. Ten noorden van de E40 dient deze voor zwaar verkeer en wordt de bestaande route gereserveerd voor lokaal verkeer. Ten zuiden van de E40 dient deze voor lokaal verkeer, terwijl zwaar verkeer op de huidige route blijft. Deze variant kwam tot stand tijdens de werkateliers in de eerste helft van 2024.



Figuur 2-6: Indicatie mogelijke configuratie Kloosterstraat: optimalisatie bestaande situatie.

Aftoetsen van de redelijkheid

G. Plandoelstellingen

9. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen

   → Het alternatief voorziet niet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.

10. 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.

11. 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende lokale wegen.

    → Het alternatief voorziet niet een complex.

12. 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.
      → D*e *aangepaste configuratie leidt tot minder interactie tussen het zwaar verkeer en Baarlevelde, gesteld dat de beperking voor lokaal verkeer strikt gehandhaafd kan worden. Dit leidt tot een leefbaardere en meer samenhangende kern. Het behoud van de route voor lokaal verkeer zorgt voor een verbeterde connectie tussen Baarlevelde en Baarle ten opzichte van de huidige situatie.
    - Het afremmen van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
      → H*et *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.

H. Overstemming met sectorale wetgeving

   → Het inrichtingsalternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving.

I. Realiteitszin

13. Niet onevenredig duur

   → H*et *alternatief is niet onevenredig duur.

14. 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.

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

→ Er worden geen onevenredige effecten verwacht van de voorliggende variant.

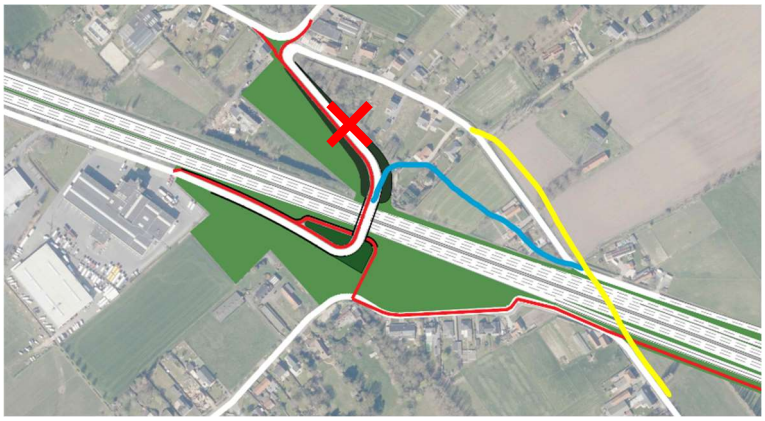
De voorgestelde variant is, indien gecombineerd met een redelijk inrichtingsalternatief voor een complex, mogelijks als redelijk te beschouwen.

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 voorgestelde inrichting technisch haalbaar is, met name het inpassen van bochtstralen, langshellingen, taluds, en dergelijke.*

3.7.3 Met afzonderlijke brug voor lokaal gemotoriseerd verkeer

Dit alternatief voor de bouwblok Kloosterstraat gaat uit van een optimalisatie van de bestaande inrichting op kort termijn. Op lange termijn wordt geopteerd voor een variant met aangepaste helling voor vrachtverkeer. De bestaande brughelling wordt dan enkel gebruikt voor fietsers. Daarnaast wordt een bijkomende brug voor lokaal verkeer ingetekend in het verlengde van de Baarleveldestraat – Kloosterstraat. Vracht- en lokaal verkeer worden strikt gescheiden. Deze variant kwam tot stand tijdens de werkateliers in de eerste helft van 2024.



Figuur 2-7: Indicatie mogelijke configuratie Kloosterstraat: optimalisatie bestaande situatie.

Aftoetsen van de redelijkheid

J. Plandoelstellingen

13. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen

    → Het alternatief voorziet niet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.

14. 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.

15. 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende lokale wegen.

→ Het alternatief voorziet niet een complex.

16. 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.
      → D**e **aangepaste configuratie leidt tot minder interactie tussen het zwaar verkeer en Baarlevelde. Dit leidt tot een leefbaardere en meer samenhangende kern. Het behoud van de route voor lokaal verkeer zorgt voor een verbeterde connectie tussen Baarlevelde en Baarle ten opzichte van de huidige situatie.
    - Het afremmen van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
      → H**et **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.

K. Overstemming met sectorale wetgeving

→ Het inrichtingsalternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving.

L. Realiteitszin

16. Niet onevenredig duur

→ H**et **alternatief is niet onevenredig duur.

17. 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.

18. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) impact 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 voorgestelde inrichting technisch haalbaar is, met name het inpassen van bochtstralen, langshellingen, taluds, en dergelijke.*

. 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 dienstenzone. Eventueel vrijgekomen ruimte ter hoogte van de huidige dienstenzone 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 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 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 afremmen 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 wegenisaanleg, 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) impact 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 impact op de mens en die mogelijks als onevenredig kan beschouwd worden.
      De herlocalisatie van de dienstenzone 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 dienstenzone 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 dienstenzone is niet redelijk want voldoet niet aan de plandoelstellingen. De realiteitszin, met name de impact op mens en milieu, is niet met zekerheid positief.

3.7.4 Tweede complex bedrijventerrein westelijk en verplaatsing dienstenzone en insleuving E40

Inspraak 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 geherlokaliseerde dienstenzone en industriezone.

Figuur 3-27: 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 + Iw met lichtenregeling: **C**entraal **r**ondabout **d**iamond **i**nterchange en **I**ndustriezone op **w**estelijke 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+Iw met turoborotondes: Eveneens een **C**entraal **r**ondabout **d**iamond **i**nterchange en **I**ndustriezone op **w**estelijke 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+Iw: **C**entraal een **d**iverging **d**iamond **i**nterchange en **I**ndustriezone op **w**estelijke 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.. + Iw+**L**: **L**okaal verkeer op de Baarleveldestraat aansluitend via rotonde op de N466
- C.. + Iw+**L'**: **L**okaal 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 dienstenzone. Eventueel vrijgekomen ruimte ter hoogte van de huidige dienstenzone 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 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 afremmen 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 dienstenzone, het bedrijvencentrum 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 wegenisaanleg, 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 dienstenzone, het bedrijvencentrum en de Keuzewijk voldoende capaciteit te voorzien voor de tijdelijke wegenis.

3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) impact 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 impact op de mens en die mogelijks als onevenredig kan beschouwd worden.

De herlocalisatie van de dienstenzone 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 dienstenzone 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.

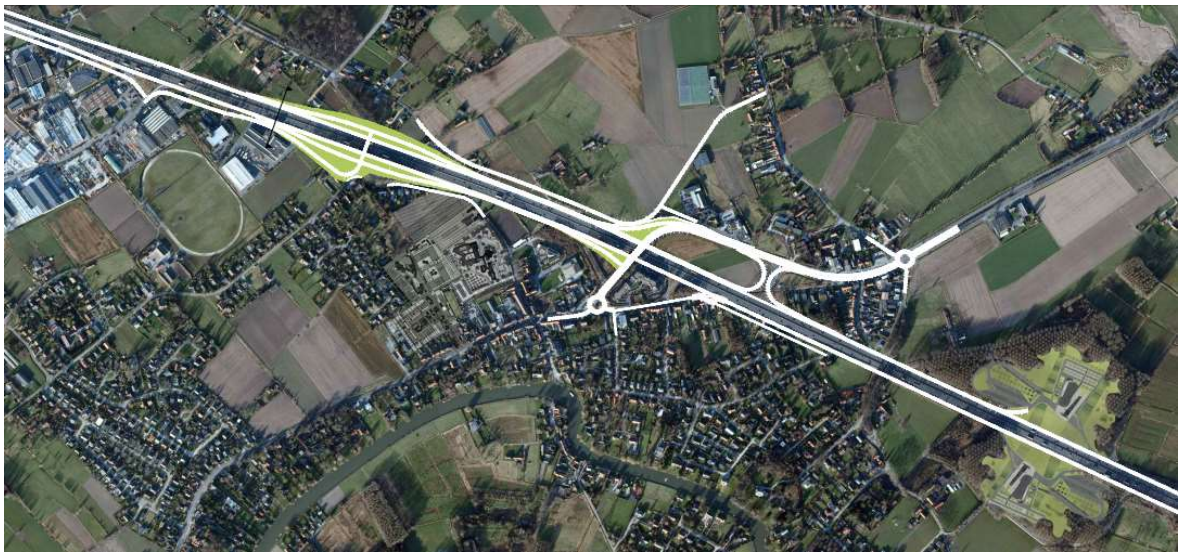
Een alternatief met een tweede complex westelijk en het verplaatsen van de dienstenzone gecombineerd met een ingesleufde E40 is niet redelijk want voldoet niet aan de plandoelstellingen, is strijdig met de sectorale wetgeving en heeft onvoldoende realiteitszin.

3.7.5 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.

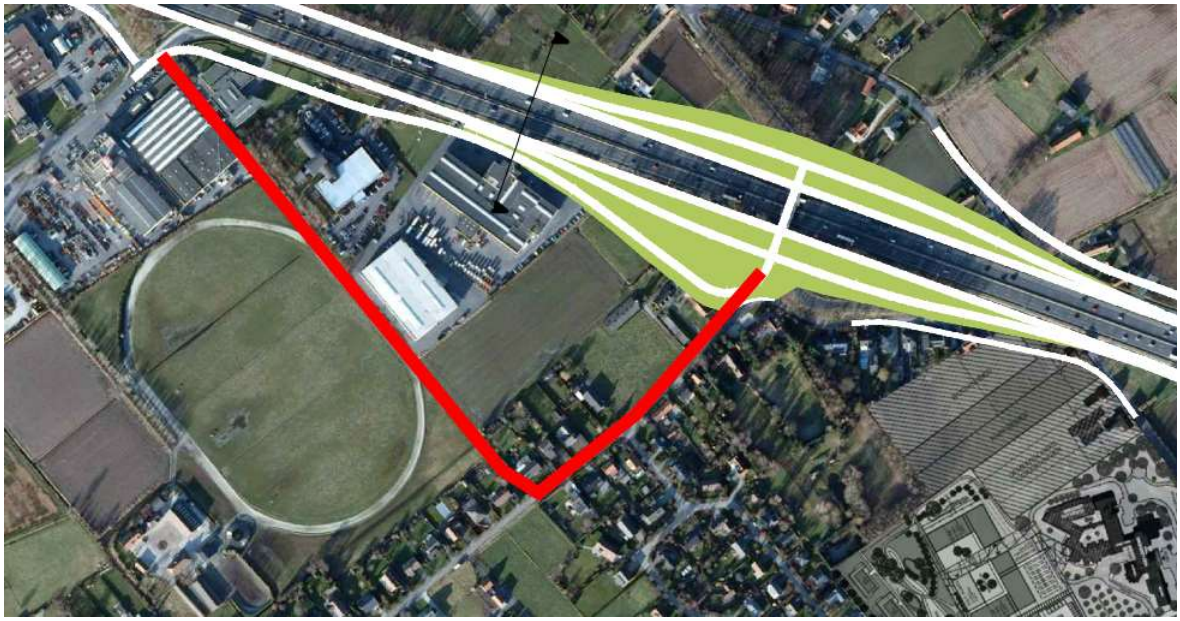
Aan de noordzijde wordt een op- en afrit voorzien ter hoogte van de huidige brug van de Kloosterstraat.



Figuur 3-28: 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 dichter 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 3-29: 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 en verzamelende en verbindende functie op bovenlokaal niveau.
Het inrichtingsvoorstel aan de noordzijde, met een (bovenlokale parellelweg) 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 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 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 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 afremmen 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 wegenisaanleg, 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) impact op mens, milieu of natuur betekenen

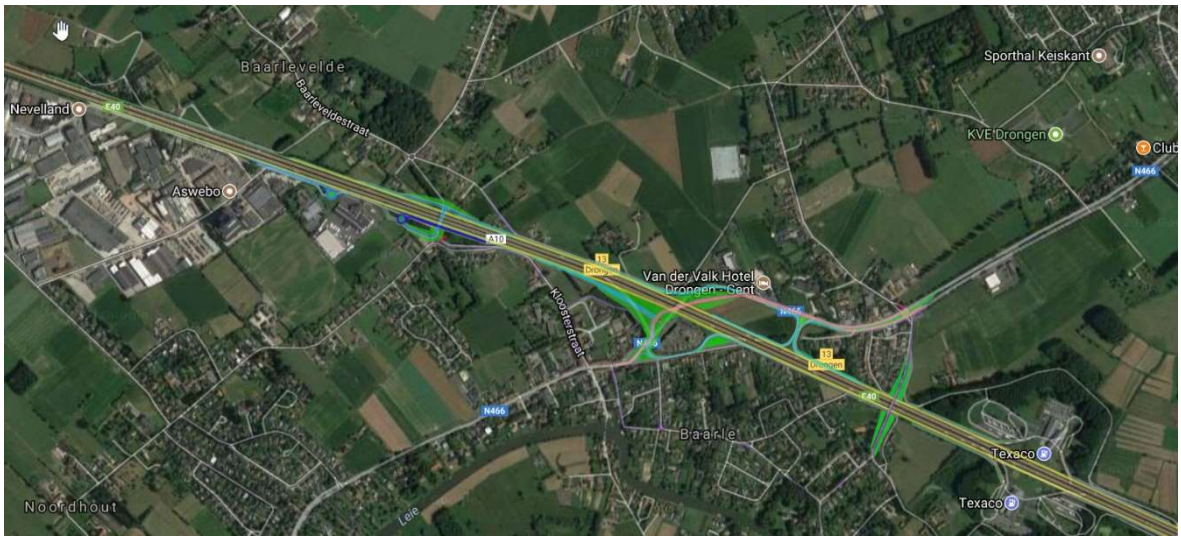
   → Het alternatief vereist grote grondinnames, waarbij ook gebouwen (woningen) worden ingenomen. Ook verhoogt de leefbaarheid en de veiligheid niet. Ten opzichte van een centraal Hollands complex is dit een grotere impact op de mens en die mogelijks als onevenredig kan beschouwd worden.

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

3.7.6 Tweede complex bedrijventerrein oostelijk en lichten

Inspraak 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 3-30: 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 parellelweg) 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 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese

Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 de 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 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 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 afremmen 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 wegenisaanleg, 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) impact 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 impact op de mens en die mogelijks als onevenredig kan beschouwd worden.

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

3.7.7 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 3-31: 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 dienstenzone 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 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 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. 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 afremmen 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.

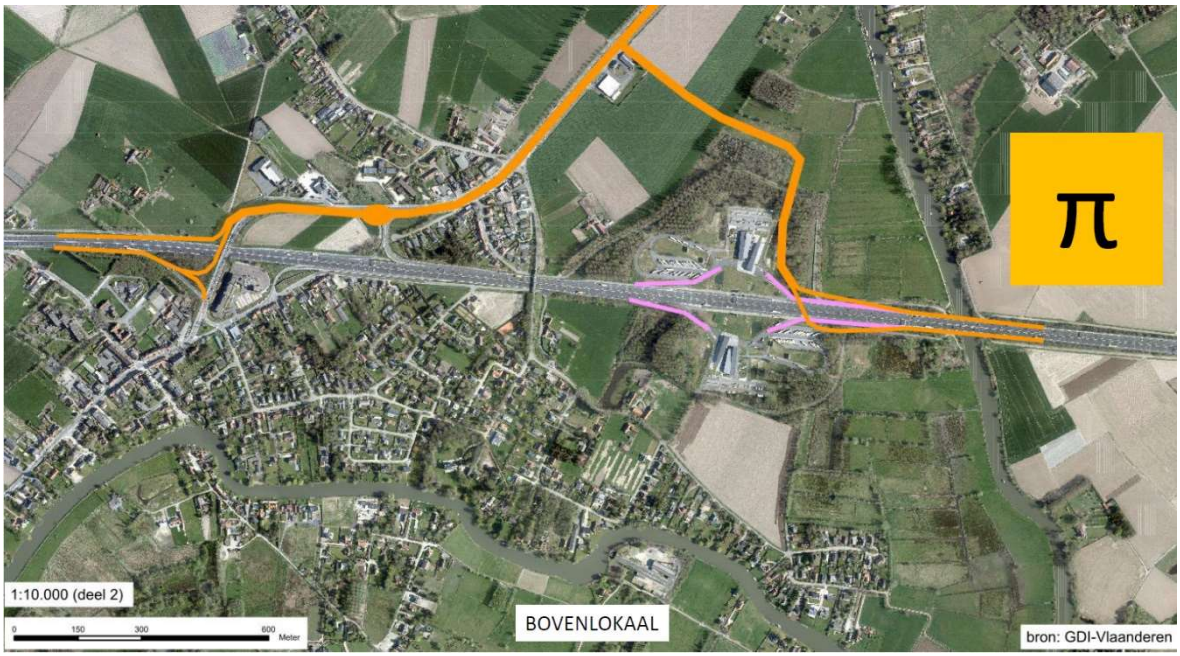
C. Realiteitszin
   1. Niet onevenredig duur
      → Het alternatief vergt heel wat ruimte-inname en wegenisaanleg, meerdere kunstwerken, … . De kostprijs zal dan ook hoger zijn dan een centraal Hollands complex, maar niet van die grootte-orde dat deze per definitie onevenredig duur is.
   2. Geen uitzonderlijke 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) impact op mens, milieu of natuur betekenen
      → Het alternatief vereist grote grondinnames, maar verhoogt daarbij wel de leefbaarheid en de veiligheid.

Een alternatief met een gesplist 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.

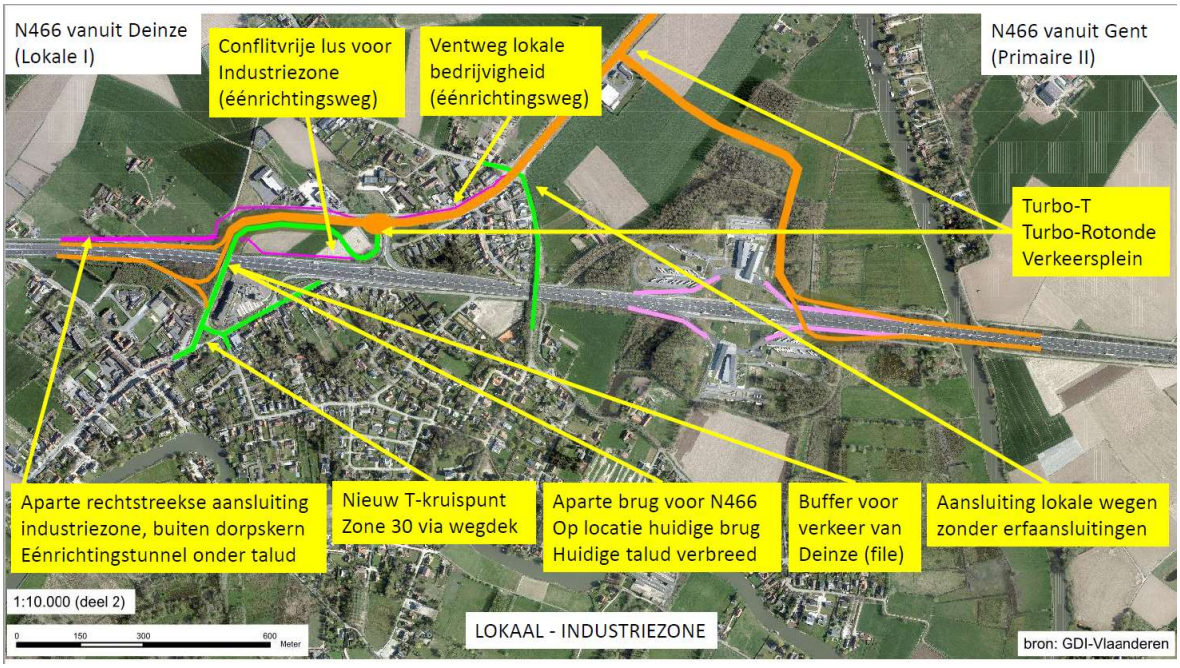
3.7.8 Alternatief oost en centraal/gesplitst complex met T-split verkeerswisselaar

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 dichter 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 3-32: Alternatief oost en centraal/gesplitst complex met T-split verkeerswisselaar



Figuur 3-33: 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 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 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. 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 afremmen van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
      → Het alternatief vereist zoals hoger beschreven heel wat bijkomend ruimtebeslag. Naast deze wegenis 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 wegenisaanleg, 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) impact op mens, milieu of natuur betekenen
      → Het alternatief vereist grote grondinnames, maar verhoogt daarbij wel de leefbaarheid en de veiligheid.

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

3.7.9 Afrittencomplex ten westen van bedrijventerrein Drongen 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 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 - 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende lokale wegen.
→ De aantakking van de lokale bedrijfsontsluitingsweg op een hoofdweg is niet conform de functionele principes van de wegencategorisering. Een optimalisatie van het huidig 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 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 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 afremmen 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 wegenisaanleg, 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.

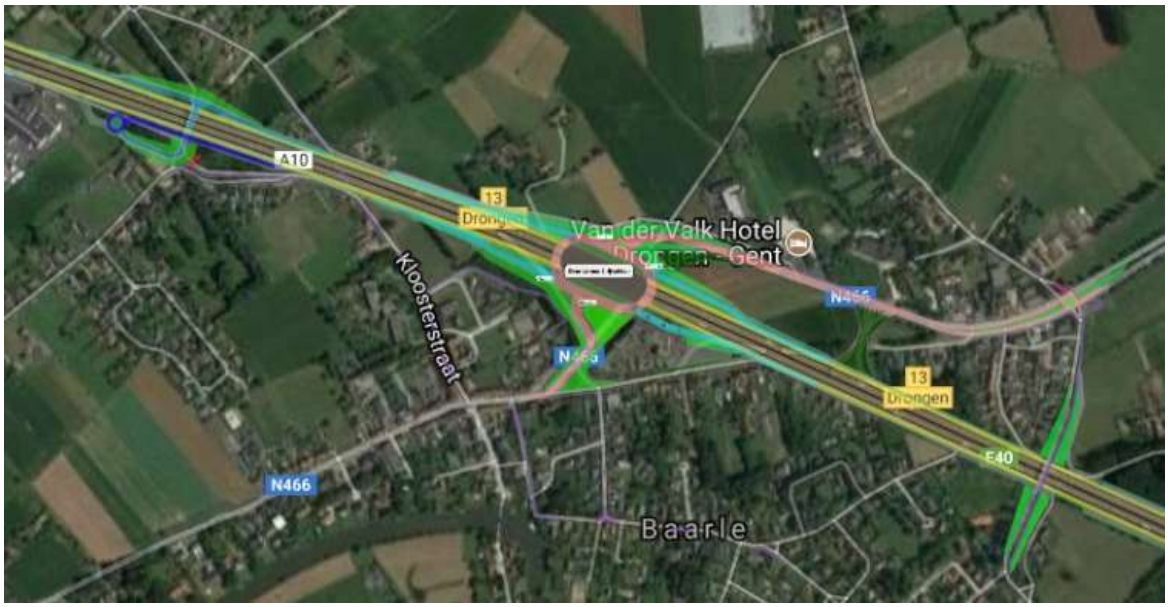
2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen
   → *Zoals hoger beschreven is het technisch niet haalbaar om het huidig complex te optimaliseren conform de inrichtingsprincipes.*
3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) impact op mens, milieu of natuur betekenen
   → *Het alternatief verhoogt de leefbaarheid en de veiligheid niet. Ten opzichte van een centraal Hollands complex is dit een grotere impact op de mens en die mogelijks als onevenredig kan beschouwd worden.*

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

3.7.10 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 3-34: 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 - 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 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. De ovonde brengt meer verkeer (want alle verkeer moet de rijrichting volgen, ook de voertuigen komende van de E40 die richting Gent gaan…) dichter 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 afremmen 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 wegenisaanleg, 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) impact 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 impact 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.

3.7.11 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 paralelstructuur.

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 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 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 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 dichter bij de bebouwing.
   - Het afremmen 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 wegenisaanleg. 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) impact op mens, milieu of natuur betekenen
      → Het alternatief vereist grote grondinnames. Ook komt het verkeer heel wat dichter 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 impact 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 bestemmingenen is mogelijks niet realistisch.

3.7.12 Twee complexen met parallelstructuur met verplaatsen dienstenzone

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 dienstenzone 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 wegenis 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 dienstenzone. Eventueel vrijgekomen ruimte ter hoogte van de huidige dienstenzone 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 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 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 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 dichter 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 afremmen 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. 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 perceelsontsluitingsweg.
   3. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) impact op mens, milieu of natuur betekenen
      → Het alternatief vereist grote grondinnames. Ook komt het verkeer heel wat dichter 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 impact op de mens en die als onevenredig kan beschouwd worden.

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

3.7.13 Twee complexen, 1 voor industrieterrein en verplaatste dienstenzone en 1 voor N466 thv dienstenzone

Inspraakreactie bij startnota Grup 'Booiebos' (2021)

Dit voorstel voorziet net als het voorgaande alternatief een westelijk complex met de verplaatste dienstenzone. 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 dienstenzone gerealiseerd worden.

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

Als voorbeeld voor een combinatie dienstenzone en ontsluiting van bedrijfsterrein wordt verwezen naar de afrit in Meer en de dienstenzone 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 en 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 dienstenzone. Eventueel vrijgekomen ruimte ter hoogte van de huidige dienstenzone 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 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 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 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 afremmen 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 wegenisaanleg, 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) impact op mens, milieu of natuur betekenen

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

De herlocalisatie van de dienstenzone 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 dienstenzone 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 natuurreservaat Keuzemeersen (tevens VEN-gebied) niet uitgesloten worden.

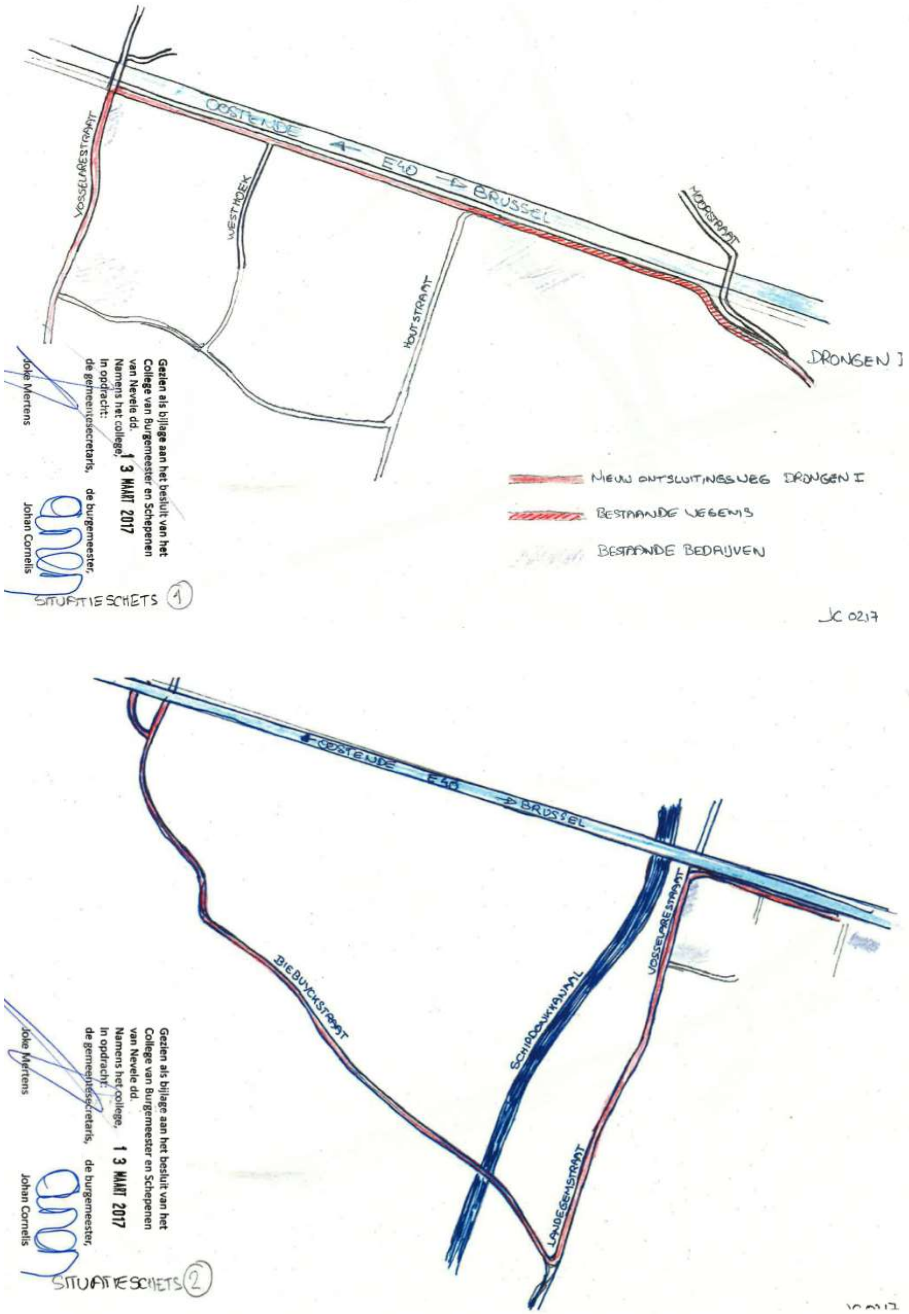
Een alternatief met een oostelijk ondergrondse trompet en een tweede westelijk complex gecombineerd met een dienstenzone is niet redelijk, want voldoet niet aan de plandoelstellingen, is mogelijk strijdig met de sectorale regelgeving en de realiteitszin, met name de impact op mens en milieu, is niet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

3.8 Andere alternatieven en varianten

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

3.8.1 Bedrijventerrein bijkomend ontsluiten via Landegem

Advies bij kennisgeving plan MER 2018



Figuur 3-35 – 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 belemmerd 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 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 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 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 afremmen 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 wegenisaanleg, 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) impact op mens, milieu of natuur betekenen

→ Het alternatief creëert een onveilige verkeersituatie ter hoogte van de Vosselare straat, die zonder ingrijpende (aanpassen brughoofding) niet kan opgelost worden. Gezien de beperkte baten kan dit als een onredelijke impact 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).

3.8.2 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., 3.7.4, 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 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 dienstenzone op deze locatie, er in de omgeving een nieuwe dienstenzone 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 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 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 dienstenzone impliceert ook het weghalen van de benzinetanks, eventuele verontreinigingen, … **.**
      - Het afremmen 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 dienstenzone.

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 dienstenzone 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) impact op mens, milieu of natuur betekenen

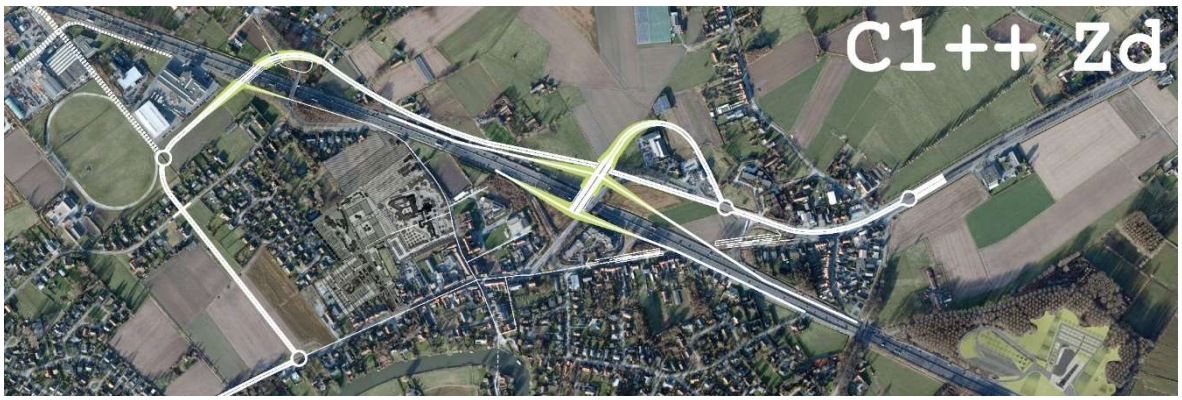
   → De herlocalisatie van de dienstenzone zorgt plaatselijk voor een positief element in de impact op mens en natuur. Op de nieuwe locatie kan echter wel een impact verwacht worden. Daar deze locatie nog niet gekend is, kan de evenredigheid niet beoordeeld worden.

Het verplaatsen van de dienstenzone 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.

3.8.3 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 3-36 – 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 ruimbeslag.
   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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 nevendoelstellingen:
      - Het verhogen van de leefbaarheid van Baarle met inbegrip van de dorpskern en de wooncluster 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 afremmen van bijkomend ruimtebeslag 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
   13. Niet onevenredig duur
      → Het alternatief is niet onevenredig duur.
   14. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen
      → Het alternatief brengt geen technische problemen mee.
   15. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) impact 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

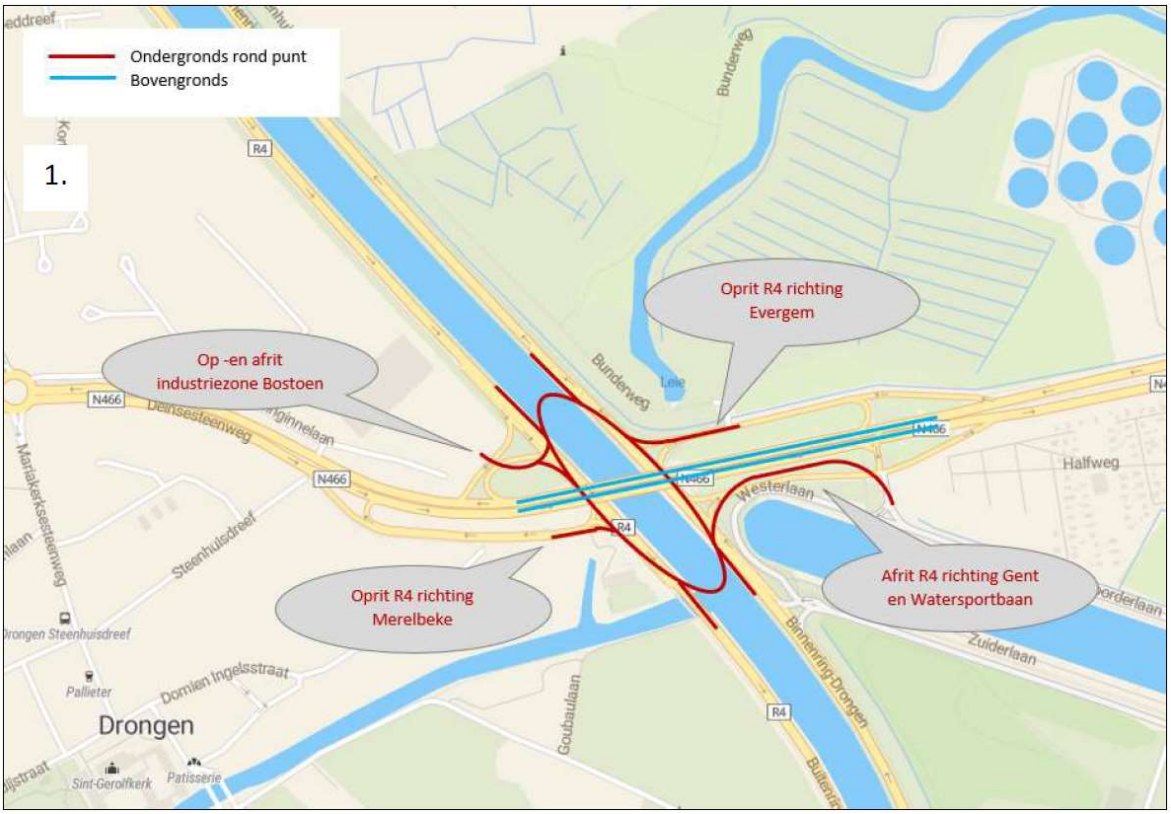
bedrijven. Voor deze uitbreidingswens werd reeds een planologisch attest opgesteld en gedeeltelijk goedgekeurd. Eventuele baten van deze ontsluitingsvariant voor het bedrijventerrein wegen dan ook niet op tegen de impact die dit is voor de mens

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

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

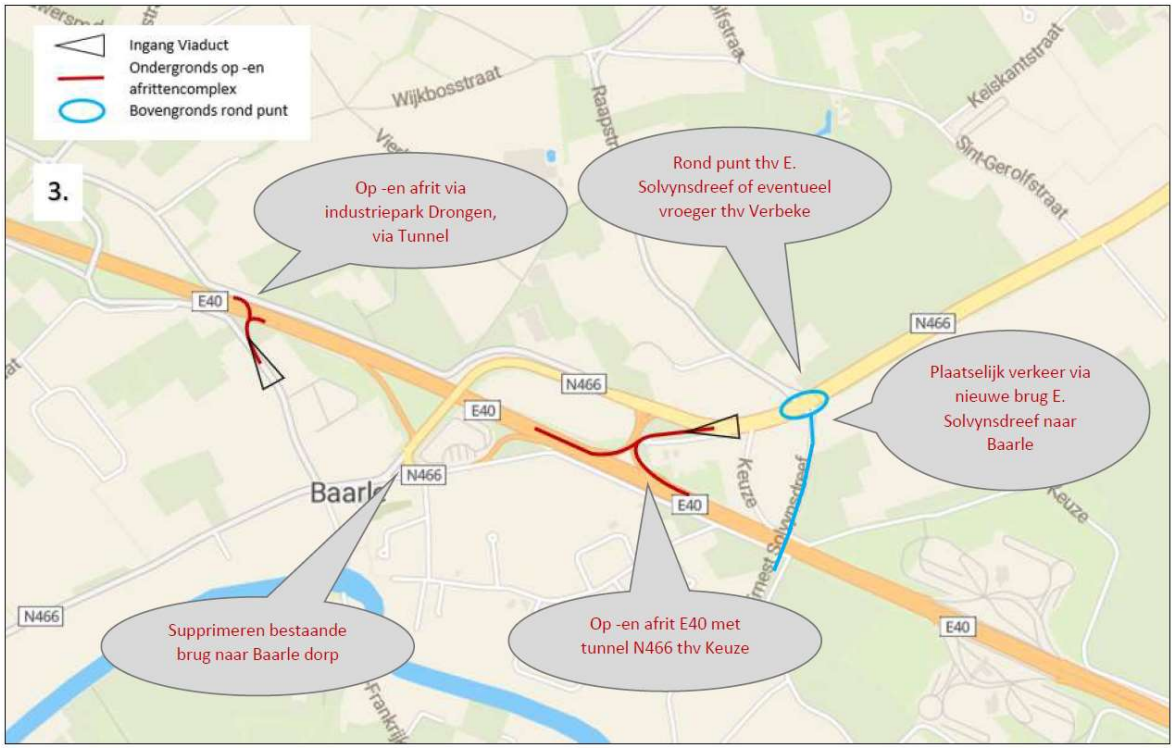
Inspraak bij startnota Grup 'Omgeving Complex E40 – N466 Drongen' (2021)

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 3-37: Voorstel 1. Aanpassing complex R4 naar een ondergrondse rotonde.

Figuur 3-38: 2. Heraanleg N466 vanaf Gent tem Baarle.



Figuur 3-39: 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 infrastructuren, 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 ruimtevraag 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 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 wegenselectie 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 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 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 afremmen 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 teven 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) impact 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 impact 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 impact op het milieu omwille van de mogelijke verdere verspreiding van vervuiling door gewijzigde grondwaterstromen, met een risico tot het vervuilen van oppervlaktewater in het hoofdwaterwegennetwerk. Deze bijkomende impact 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 3.2.10.

3.8.5 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 - 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 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 voorzien van een afzonderlijke Kloosterstraatbrug voor alle verkeer behoud de huidige (reeds beperkte) samenhang in de kern en de bereikbaarheid.
    - Het afremmen 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.

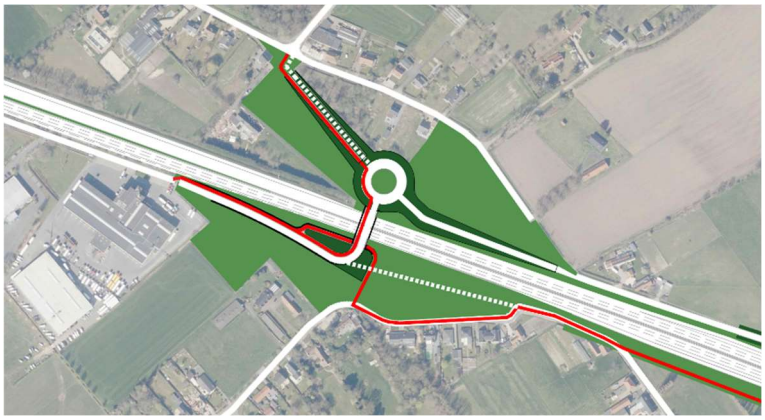
2. Geen uitzonderlijke technische problemen met zich meebrengen

→ 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) impact 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 'Met gestremd lokaal gemotoriseerd verkeer

Dit alternatief voor de bouwblok Kloosterstraat gaat uit van twee nieuwe aanloophellingen richting de Kloosterstraatbrug, parallel aan de E40. Ten noorden van de E40 dient deze voor zwaar verkeer en wordt de bestaande route gereserveerd voor lokaal verkeer. Ten zuiden van de E40 dient deze voor lokaal verkeer, terwijl zwaar verkeer op de huidige route blijft. Deze variant kwam tot stand tijdens de werkateliers in de eerste helft van 2024.



Figuur 2-6: Indicatie mogelijke configuratie Kloosterstraat: optimalisatie bestaande situatie.

Aftoetsen van de redelijkheid

M. Plandoelstellingen

17. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
    → Het alternatief voorziet niet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.
18. 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.
19. 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende lokale wegen.
    → Het alternatief voorziet niet een complex.
20. 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 tot minder interactie tussen het zwaar verkeer en Baarlevelde, gesteld dat de beperking voor lokaal verkeer strikt gehandhaafd kan worden. Dit leidt tot een leefbaardere en meer samenhangende kern. Het behoud van de route voor lokaal verkeer zorgt voor een verbeterde connectie tussen Baarlevelde en Baarle ten opzichte van de huidige situatie.
    - Het afremmen 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.

N. Overstemming met sectorale wetgeving

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

O. Realiteitszin

19. Niet onevenredig duur

→ ***H***et ***alternatief is niet onevenredig duur.***

20. 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.***

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

→ ***Er worden geen onevenredige effecten verwacht van de voorliggende variant*.**

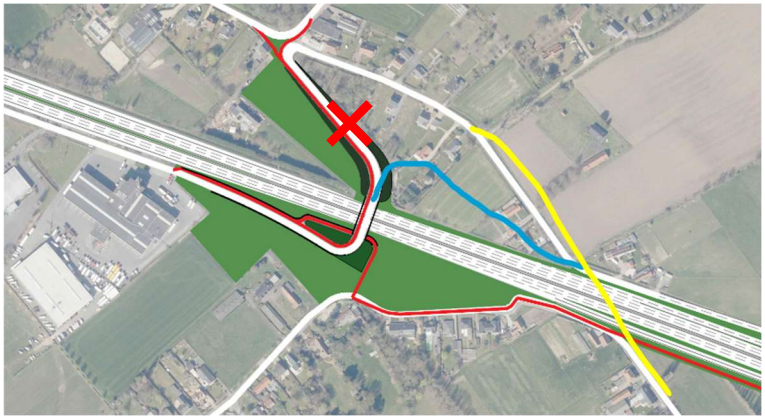
De voorgestelde variant is, indien gecombineerd met een redelijk inrichtingsalternatief voor een complex, mogelijks als redelijk te beschouwen.

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 voorgestelde inrichting technisch haalbaar is, met name het inpassen van bochtstralen, langshellingen, taluds, en dergelijke.*

3.8.6 Met afzonderlijke brug voor lokaal gemotoriseerd verkeer

Dit alternatief voor de bouwblok Kloosterstraat gaat uit van een optimalisatie van de bestaande inrichting op kort termijn. Op lange termijn wordt geopteerd voor een variant met aangepaste helling voor vrachtverkeer. De bestaande brughelling wordt dan enkel gebruikt voor fietsers. Daarnaast wordt een bijkomende brug voor lokaal verkeer ingetekend in het verlengde van de Baarleveldestraat – Kloosterstraat. Vracht- en lokaal verkeer worden strikt gescheiden. Deze variant kwam tot stand tijdens de werkateliers in de eerste helft van 2024.



Figuur 2-7: Indicatie mogelijke configuratie Kloosterstraat: optimalisatie bestaande situatie.

Aftoetsen van de redelijkheid

P. Plandoelstellingen

21. Uitvoering geven aan het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
    → Het alternatief voorziet niet in een complex dat beantwoordt aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes van de wegencategorisering.
22. 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.
23. 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende lokale wegen.
    → Het alternatief voorziet niet een complex.
24. 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.
      → D**e **aangepaste configuratie leidt tot minder interactie tussen het zwaar verkeer en Baarlevelde. Dit leidt tot een leefbaardere en meer samenhangende kern. Het behoud van de route voor lokaal verkeer zorgt voor een verbeterde connectie tussen Baarlevelde en Baarle ten opzichte van de huidige situatie.
    - Het afremmen van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
      → H**et **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.

Q. Overstemming met sectorale wetgeving
    → Het inrichtingsalternatief is in overeenstemming met de sectorale wetgeving.

R. Realiteitszin

22. Niet onevenredig duur
    → H**et **alternatief is niet onevenredig duur.

23. 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.

24. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) impact 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 voorgestelde inrichting technisch haalbaar is, met name het inpassen van bochtstralen, langshellingen, taluds, en dergelijke.*

4. 2.3.2.)'. 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 impact 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.

3.8.7 Intunnelen van de E40 in combinatie met verschillende mogelijkheden voor de aanleg van een complex

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

Het ondertunnelen 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 - 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 afremmen 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 natuurreservaat.)
     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 weghelft 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 dienstenzone, het bedrijvencentrum, 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 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 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

4. 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.

5. 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.

6. Geen onevenredige (en niet te milderen of compenseren) impact 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 impact 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 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.

3.8.8 N466 Deinzesteenweg 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 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 afremmen 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
   → D*e 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) impact 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.

3.8.9 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 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. Of zoals in het voorstel van nieuwe wegencategorisering: de Europese Hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de Regionale Weg (N466 - Deinsesteenweg

tot en met het op- en afrittencomplex), de Interlokale Weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), en de aansluitende 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 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.
      → Een lagere snelheid zal minder uitstoot generen, en dus ook minder impact op de mens in de directe omgeving van de snelheidsverlaging.
    - Het afremmen 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) impact op mens, milieu of natuur betekenen
   → Het alternatief leidt op zich niet tot niet compenseerbare impact 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.

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Herinrichting Complex E40 Drongen’

Bijlage 2 bij Scopingnota 2: antwoordnota

Vlaamse overheid

DEPARTEMENT OMGEVING

BIJLAGE: ANTWOORDEN OP VOORAFGAANDE INSPRAAKREACTIES

Behandeling inspraakreacties en adviezen van de publieke raadpleging op startnota van het stopgezette RUP 'Omgeving Complex E40 - N466 Drongen' van 17 augustus 2021 tot en met 5 oktober 2022.

Behandeling inspraakreacties en adviezen van de publieke raadpleging op de eerste startnota RUP 'Booiebos' van 2 februari 2021 tot en met 2 april 2021.

1 INHOUDSOPGAVE

1 Inhoudsopgave....2
2 Resultaten vorige Publieke Raadplegingen....3
3 Bezwaren startnota stopgezette GRUP 'Omgeving Complex E40 - N466 Drongen'....4
3.1 BEHANDELING inspraakreacties 4
3.1.1 Plandoelstellingen 4
3.1.2 Alternatieven 7
3.1.3 Milieueffecten en hinder 11
3.1.4 Compensatiegebieden 27
3.1.5 Mobiliteit 27
3.1.6 Beleidsvisie en samenhangende planprocessen 29
4 Bezwaren eerste startnota GRUP 'Booiebos'....34
4.1 BEHANDELING inspraakreacties rond alternatieven 34

2 RESULTATEN VORIGE PUBLIEKE RAADPLEGINGEN

Met oog op transparantie van het volledige proces werd er besloten om de bezwaren, opmerkingen en adviezen op de startnota van het stopgezette GRUP 'Omgeving Complex E40 - N466 Drongen' en op de eerste startnota van het GRUP 'Booiebos' mee op te nemen als bijlage in deze Scopingnota van het GRUP 'Herinrichting Complex E40 Drongen'.

In deze bijlage bij de Scopingnota worden de resultaten van de publieke raadpleging (inspraakreacties, adviezen en petities) samengevat en per thema besproken. Alle elementen aanwezig binnen de inspraakreacties zijn gecategoriseerd en samengevat beantwoord per thema.

Een deel van de inspraakreacties, adviezen en petities hebben geleid tot een bijsturing van de scope doelstellingen en dit werd vertaald in deze Scopingnota. Een ander deel komt niet in aanmerking voor bijsturing van de scope doelstellingen en het verder onderzoek. De reden waarom is opgenomen in voorliggende nota. Om transparant en volledigheidshalve te werken worden de antwoorden op deze inspraakreacties als aparte bijlage bij deze Scopingnota toegevoegd. De bezwaren, inspraakreacties en adviezen op de eerste startnota van het GRUP 'Booiebos' wordt binnen deze bijlage apart besproken. Op deze manier kan er een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen beide voorafgaande startnota's. Enkel de elementen binnen de eerste startnota van het GRUP 'Booiebos' die tot de doelstellingen behoren van het GRUP 'Herinrichting Complex E40 Drongen' worden meegenomen. Denk hierbij aan opmerkingen over alternatieven rond het complex Drongen als elementen rond de ontsluiting van het bedrijventerrein Drongen I. Voor andere bezwaren/inspraakreacties en opmerkingen specifiek over het bedrijventerrein Drongen I wordt er verwezen naar het planproces van GRUP 'Booiebos'.

Er wordt werd ook vastgesteld dat een aantal inspraakreacties tijdens het vorige planproces algemene standpunten over en tegen (verschillende onderdelen) het voorliggend plan betreffen. Deze inspraakreacties voeren geen inhoudelijke argumenten aan om deze standpunten te onderbouwen en/of geven niet aan wat het belang ervan is voor het verder bepalen van het onderzoek. Hoewel deze inspraakreacties een duidelijk signaal zijn, kan er in deze fase enkel akte van worden genomen. Ze geven wel inzicht over welke elementen er nog veel discussie, onbegrip, onzekerheid en vragen bestaan. Hiermee zal rekening worden gehouden tijdens de verdere procedure van huidig planproces.

3 BEZWAREN STARTNOTA STOPGEZETTE GRUP 'OMGEVING COMPLEX E40 - N466 DRONGEN'

3.1 BEHANDELING INSPRAAKREACTIES

Inspraakreacties met eenzelfde bezwaar/opmerking

Nr. reactie	Inspraakreactie met eenzelfde bezwaar/opmerking
8	71, 83, 93,
14	15, 16, 17, 19, 20, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 50, 54, 57, 58, 60, 62, 63, 64, 65, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 59, 90, 91, 97, 98, 99, 100, 101, 104, 105, 107, 108, 109, 110
42	45, 47, 48, 68, 111
93	107

Er wordt achtereenvolgens ingegaan op opmerkingen en bezwaren over:

1. Plandoelstellingen
2. Alternatieven
3. Milieueffecten en hinder
4. Compensatiegebieden
5. Mobiliteit
6. Beleidsvisie en samenhangende planprocessen

3.1.1 Plandoelstellingen

In een aantal bezwaren en opmerkingen van het stopgezette GRUP '*Omgeving Complex E40 - N466 Drongen*' wordt gevraagd om bijkomende plandoelstellingen op te nemen of om bestaande plandoelstellingen aan te passen. De inspraakreacties op de plandoestelling worden per thema verder behandeld.

Algemeen werden er ook bezwaren ingediend tegen de plandoelstelling om een nieuw complex te voorzien. Er werd gesteld om het huidige complex te supprimeren en het verkeer af te leiden naar de bestaande op- en afritcomplexen zoals Nevele. Van deze standpunten werd akte genomen.

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 30, 83

1. Opmerking rond de Keuzemeersen

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 1, 6, 30, 55, 92, 96, 103

1. Verschillende bezwaren werden ingediend rond het voorzien van een op - en afritten complex in of langs de Keuzemeersen. Dit zou volgens de bezwaarindieners een aantasting betekenen van het unieke landschap, natuur en bestaande visies zoals de inrichtingsplannen van de VLM. De Keuzemeersen moeten beschermd blijven voor elke aantasting en wordt gezien als een groene gordel rond Gent. Naast de Keuzemeersen wordt ook de verdere bescherming van de open ruimte in de Leieomgeving gevraagd zoals de kouters die als cultuurhistorisch relict gezien worden.

2. De vraag wordt gesteld hoe er omgegaan zal worden met de watergevoeligheid van de Keuzemeersen. Zowel tijdens als na de werken van het complex.

Behandeling van het bezwaar

1. Het Oostelijk alternatief werd niet meer meegenomen in de nieuwe starnota van het voorliggende GRUP '*Herinrichting Complex E40 – Drongen*', net als alternatieven die zich in de Keuzemeersen bevinden. Hierdoor wordt er tegemoet gekomen aan de vraag om de Keuzemeersen en bijhorende landschappelijke en natuurlijke waarden te behouden. Uit het voorgaande planproces kwam naar voor dat de impact op het waardevolle landschap rond de Leie ongewenst is. De plandoelstellingen zijn dan ook aangepast zodat deze alternatieven met een sterke impact niet langer in aanmerking komen. In het MER zal voor alle alternatieven onderzocht worden wat de impact is van verder gelegen alternatieven. De effectieve bescherming van het open ruimte landschap rond de Leie maakt geen deel uit van de plandoelstellingen of het planvoornemen.

2. Binnen het huidig planproces wordt er rekening gehouden met de overstromingsgevoelige gebieden (fluviaal en pluviaal) van 2023. Vanuit de MER-studie wordt de impact van de alternatieven bekeken. Er moet rekening gehouden worden met het watersysteem (tijdens de werken en na de werken).

2. Opmerking rond de plandoelstellingen over een compact en leefbaarheid complex

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 14, 75, 83, 85, 88, 102

1. Volgens de bezwaarindieners voldoet zowel het centraal als het oostelijk voorgesteld complex niet aan de plandoelstellingen van het GRUP '*Omgeving Complex E40 - N466 Drongen*'. Dit zou normaal gezien compact moeten zijn en dus beperkt in de ruimte inname. Beide alternatieven zorgen voor een grote impact op de leefbaarheid, landschappelijke kwaliteit en natuurherstel van de omgeving.

2. Verder wordt er binnen het GRUP Booiebos als in de oude startnota van het vorige GRUP '*Omgeving Complex E40 - N466 Drongen*' uitgegaan van een ontsluiting aan de Noordkant van de E40. Dit zou volgens de bezwaarindiener voor extra inname van groene ruimte, geluidsoverlast en meer restruimte zorgen. Zowel de herinrichting van het complex als de aansluiting van Drongen I moeten tot een verbetering komen van de leefbaarheid van het dorp Baarle.

Behandeling van het bezwaar

1. Het oostelijke alternatief wordt niet meegenomen in de startnota van het huidig planproces. Verder werd de impact op de ruimte (verharding, inname groene ruimte,...) opgenomen in het afwegingskader en speelde dit een rol in de keuze van de alternatieven. De plandoelstelling rond verkeersafwikkeling en leefbaarheid staan naast elkaar in het afwegingskader. Alternatieven werden van elkaar afgewogen en werden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

2. De ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Drongen I wordt nu wel geïntegreerd in het voorliggend planproces van het GRUP '*Herinrichting Complex E40 Drongen*'. De impact van de deze ontsluiting werd mee opgenomen in het afwegingskader. Zoals bij elke afweging van een alternatief wordt de impact op de omgeving en andere disciplines binnen de MER-studie bekeken.

   Wanneer er koppelkansen ontstaan tussen natuur/natuurherstel en de voorkeursalternatief wordt dit bekeken en worden keuzes afgewogen binnen het planproces.

3. Opmerking rond hiërarchie wegennet

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 18

De opmerking wordt gegeven dat inzake ruimtelijke inpassing er een nieuw vervoersysteem georganiseerd wordt. Het GRUP moet aangeven welke acties ondernomen worden om de hiërarchie van het lokale wegennet duidelijk te maken. Een goeie afstemming met het GRUP 'Booiebos' is volgens de bezwaarindiener van cruciaal belang.

Behandeling van het bezwaar

De hiërarchie van het wegennet is een bevoegdheid van het regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio. Het definitief goedgekeurde Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Gent dient als kader voor de verdere opmaak van het voorliggend GRUP '*Herinrichting Complex E40 Drongen*'. Aangezien de aansluiting van het bedrijventerrein Drongen I meegenomen wordt in het planproces, kan er een duidelijke afstemming gebeuren tussen het nieuwe complex en het bedrijventerrein.

4. Overige opmerkingen rond de plandoelstellingen

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 88, 102

1. De opmerking wordt gegeven dat de plandoelstellingen duidelijker en eenvormig gedefinieerd moeten worden. Het begrip zoals maatschappelijke meerwaarde dient voor de bezwaarindiener niet voor interpretatie vatbare criteria te worden vastgelegd om het begrip te kunnen kwantificeren in functie van de afweging van de alternatieven van het complex. Ook het begrip 'verbetering van de ruimtelijke structuur' dient eenduidig gedefinieerd te worden.

2. Tenslotte beschouwt een bezwaarindiener dat de drie plandoelstellingen als cumulatieve voorwaarden onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Er kan enkel een uitvoeringsalternatief geselecteerd worden die zowel de ruimtelijke structuur van Baarle als de impact op milieu, natuur, landschap en landbouw de meeste garanties biedt op een verbetering van de bestaande situatie.

Behandeling van het bezwaar

1. In overleg met de deelnemers van de werkateliers (bevolking) en de reflectiekamers (georganiseerde bevolking en instanties tijdens het huidige planproces van het GRUP '*Herinrichting Complex E40 Drongen*') werden de criteria voor de afweging van de alternatieven verder verfijnd. Er kan verwezen worden naar de bijlage van het MER waarin dit afwegingskader opgenomen is.

2. De plandoelstellingen zijn inderdaad cumulatieve voorwaarden. Uit het voorgaande planproces kwam naar voor dat de plandoelstellingen ook nog alternatieven met een onaanvaardbaar grote

impact toelieten. De plandoelstellingen zijn dan ook aangepast waardoor een aantal alternatieven niet langer in aanmerking komen.

Algemeen inzetten op een verbetering van de leefomgeving en inzetten op maatschappelijke waardes is een doel van dit plan. Nevenfuncties zoals ondersteunende infrastructuur wordt vanuit de plandoelstelling niet uitgesloten. Zal in afweging moeten gebeuren met het voorkeursalternatief en vanuit de MER-studie.

3.1.2 Alternatieven

Verschillend voorafgaande inspraakreacties hebben alternatieven naar voor geschoven. Doorheen het proces werden enkele alternatieven mee opgenomen in de nieuwe startnota van het GRUP '*Herinrichting Complex E40 Drongen*'.

1. **Alternatieven rond de Pégoudlaan (The Loop)**

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 8, 71, 83, 93,

De bezwaarindieners erkennen de noodzaak om het bestaande complex te vernieuwen. Het voorstel is echter om de toegang van de N466 tot de R4 voor beide richtingen af te sluiten voor doorgaand verkeer van vrachtwagens en ze naar de snelweg via de Pégoudlaan (The Loop) of de verkeerswisselaar van Merelbeke te leiden.

Behandeling van het bezwaar

De wegfuncties en categorisering is een bevoegdheid van de Vervoersregio. In het definitieve Regionaal Mobiliteitsplan krijgt de N466 tussen de R4 en de E40 de categorie van regionale weg. De N466 vanaf het complex richting Deinze krijgt de categorie van interlokale weg. In het Regionaal Mobiliteitsplan is de N466 aangeduid als interlokale aanrijroute voor vrachtverkeer met een lokale bedrijfsontsluitingsfunctie. Hierbij wordt er een missing link van de interlokale aanrijroute tussen het bestaande complex van Drongen en het bedrijventerrein Drongen 1 (Booiebos) aangeduid. Een verschuiving naar de Pégoudlaan wordt in binnen de Vervoerregio niet opgenomen. De wegcategorisering binnen het GRUP valt binnen het kader van de Vervoerregio en wordt niet aangepast.

2. **Alternatieven rond de N466**

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 14, 31, 34, 56, 75, 96

1. De bezwaarindieners vragen om de N466 tussen de E40 en de R4 niet meer aan te duiden als primaire weg II en hoofdvrachtroute. De redenen die worden aangehaald zijn de aanwezigheid van woonkernen waardoor er een verkeersonveilige barrière is. De bezwaarindieners stellen voor om dit mee te nemen in de afweging van de alternatieven.

2. Daarnaast moet er volgens een bezwaarindiener rekening gehouden worden met het toenemend verkeer van het groeiend industriepark van de Bostoensite langs de R4. Eventueel moet het complex aangepast worden met oog op deze evolutie.

Behandeling van het bezwaar

1. De wegfuncties en categorisering van de N466 is een bevoegdheid van de Vervoersregio. In het definitieve Regionaal Mobiliteitsplan krijgt de N466 tussen de R4 en de E40 de categorie van regionale weg. De N466 vanaf het complex richting Deinze krijgt de categorie van interlokale weg. In het Regionaal Mobiliteitsplan is de N466 aangeduid als interlokale aanrijroute voor vrachtverkeer met een lokale bedrijfsontsluitingsfunctie.

2. De vraag om rekening te houden met verkeersintensiteit en mobiliteit valt binnen de MER-studie. Er kan echter geen uitspraken binnen dit GRUP gemaakt worden over aanpassingen rond het complex in relatie met de Bostoensite.

3. Alternatieven rond de dienstenzone

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 83, 88, 93

Er wordt door de bezwaarindieners aangegeven om het bestaande dienstencentrum (gebouwen, parkings,...) weg te halen uit de bewoonde zone en het natuurgebied. Dit kan beter gekoppeld worden aan een westelijke ontsluiting met oog op een rechtstreekse ontsluiting op het bedrijventerrein Drongen I (Booiebos). De bezwaren geven aan dat wanneer deze dienstenzone uitdooft, er een andere bestemming nodig is die dan een groene bestemming moet krijgen.

Behandeling van het bezwaar

Uit het voorgaande planproces kwam naar voor dat de impact van een oostelijk complex ongewenst zijn. De plandoelstellingen zijn dan ook aangepast waardoor deze alternatieven niet langer weerhouden zijn en ligt buiten het plangebied.

4. Alternatieven rond ondergrondse infrastructuur

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 14, 63, 75, 78, 83, 93

1. De bezwaren stellen dat een intunneling van de E40 onvoldoende onderzocht werd. Er wordt gesteld om de ondertunneling van de E40 te onderzoeken. Hieraan worden verschillende voordelen gekoppeld: zoals het verminderen van luchtvervuiling, geluidsoverlast en de inperking van de landschappelijke impact.

2. Een bezwaarindiener stelt dat de voorgestelde ondertunneling net achter de dienstenzone niet in het natuurgebied komt.

Behandeling van het bezwaar

1. Uit het voorgaande planproces kwam naar voor dat de impact van een dergelijke ondertunneling van de E40 te groot is. Bemaling zou op deze locatie ingaan tegen verbodsbepalingen terzake met betrekking tot natuurgebieden, Ven-gebieden en kaderrichtlijn water. De discipline geluid zal in het MER worden uitgewerkt conform de meest recente handleiding voor wegverkeerslawaai. Bij een negatieve en uiterst negatieve impact zal minstens gezocht worden naar milderende maatregelen. Er wordt akte genomen van de voorgestelde milderende maatregelen.

2. Zie bovenstaande behandeling. Het is niet omdat de tunnel niet in natuurgebied ligt, dat dit geen impact heeft door de waterhuishouding.

   Alle redelijke alternatieven worden meegenomen in het voorliggend planproces

3. Opmerkingen over het centraal complex en het oostelijk complex

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 4, 78, 85, 88, 92, 94, 95, 102

1. Enkele bezwaarindieners geven aan dat het voorstel van het centraal complex te dicht bij de woonkern van Baarle ligt. Dit zorgt voor een grote impact op de leefomgeving, het landschap en de natuur. Varianten op het centraal complex zoals een hoge, lange brug zal de impact op het dorp nog verhogen.

2. Enkele bezwaarindieners geven te kennen dat de voorkeur uitgaat naar een centraal complex i.p.v. een oostelijk complex. Wanneer er voor een centraal complex gekozen wordt, dan moet er rekening gehouden worden met een compact geheel en een afzonderlijke ontsluiting van het bedrijventerrein Drongen I.

3. Op het centraal complex werden er enkele inrichtingsalternatieven ingediend. Deze alternatieven zijn:
   - Centraal complex + westelijk complex voor ontsluiting geherlokaliseerde dienstenzone
   - Centraal complex + noordelijke ontsluiting industriezone
   - Gelijkgronds centraal complex door beperkte insleuving van de E40 + westelijk complex voor de ontsluiting van de dienstenzone en industriezone
   - Gelijkgronds centraal complex door beperkte insleuving van de E40 + noordelijke ontsluiting industriezone
   - Volledig ingesleufde E40 met aquaduct en ecoduct, gelijkgronds centraal complex + gelijkgrondse bruggen, westelijk complex voor ontsluiting dienstenzone en industriezone
   - Volledig ingesleufde E40 met aquaduct en ecoduct, gelijkgronds centraal complex + gelijkgrondse bruggen, noordelijke ontsluiting industriezone
   - Een bezwaarindiener stelt dat het oostelijk complex een serieuze impact heeft op mens en milieu en is volgens de bezwaarindiener onverantwoord gezien de klimaatproblemen (overstromingen, te weinig groen). Ook de impact op de omgeving is groot (geluidsoverlast, verkeersdrukte): Baarledorpstraat en nieuwe oostelijk complex worden volgens de bezwaarindiener 2 drukke plaatsen en stelt dat het centraal complex het beste alternatief van beide. De bezwaarindiener begrijpt niet waarom de westelijke alternatieven niet weerhouden[1] zijn, maar dat is volgens de bezwaarindiener een voldongen feit.

4. Volgens een bezwaarindiener is het oostelijk complex niet compact en zal voor een aanslag zorgen op het wandel- en natuurgebied, de biodiversiteit en de landschappelijke kwaliteit. De investerlingen gedaan door de Vlaamse Landmaatschappij word hierdoor teniet gedaan. De bezwaarindiener stelt dat een beperkte brownfield ontwikkeling op de huidige locatie minder kost en minder nefast is dan een brownfield afbreken en een greenfield te ontwikkelen.

[1] Bedoeld wordt: "waarom de westelijke alternatieven niet aanmerking worden genomen".

Behandeling van het bezwaar

1. Het oostelijk alternatief komt niet in aanmerking voor het verdere planningsproces.

2. Het centraal complex is voorwerp van het huidig planproces.

3. De voorgestelde inrichtingsalternatieven van het centraal complex zijn besproken in de alternatievennota.

4. Het oostelijk alternatief komt niet in aanmerking voor het verdere planningsproces. Hierdoor wordt er rekening gehouden met de bezwaren inzake, natuur, landschap en biodiversiteit rond het oostelijk alternatief.

5. Overige elementen over alternatieven

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 14, 75, 78,

1. Een bezwaar stelt dat er nood is aan een oplossing die voldoet aan alle plandoelstellingen en dat er enkele alternatieven te snel zijn afgeschreven. De motivatie in de alternatievennota is te beperkt. Daarnaast zijn ook enkele alternatieven ingesproken in het kader van andere processen zoals het GRUP Booiebos. Deze moeten ook meegenomen worde in de afweging van de alternatieven.

2. Een bezwaarindiener geeft aan dat het beter is om de bestaande situatie te optimaliseren in plaats van een nieuw complex op een andere plaats. Een nieuw complex zorgt voor nieuwe restruimtes en een impact op diverse disciplines: landbouw, milieu,... Bovendien wordt de vraag gesteld om het nul-alternatief mee te nemen in de afweging. Het is volgens het bezwaar mogelijk dat mits kleine ingrepen dat de doelstellingen gehaald worden.

3. De vraag wordt gesteld om het alternatief van de westelijke ontsluiting wel mee op te nemen in het onderzoek. Dit alternatief zorgt voor minder geluid, uitstoot in de woonwijken van Baarle en heeft geen rechtstreekse toegang op de percelen.

4. Het alternatief met het vlechtensysteem wordt door een bezwaarindiener niet gezien als een leefbaar en realistisch alternatief.

5. In enkele bezwaarschriften worden nieuwe alternatieven voorgesteld. De bezwaren met een nieuwe alternatief bestaat uit een nota en enkele plannen om dit te visualiseren. Deze alternatieven zijn:
    - Afbuiging N466 naar Verbeke
    - Split-T-verkeerswisselaar
    - West-knooppunt via turbo-T
    - Oost-knooppunt via turbo-rotonde
    - Studie herinrichting toegangscomplex Drongen (Vakgroep Civiele Techniek TW15)

Behandeling van het bezwaar

1. De motivatie voor het al dan niet in aanmerking nemen van alternatieven wordt opgenomen in de scopingnota. Deze afweging gebeurde aan de hand van een afwegingskader en in dialoog via

werkateliers, reflectiekamers en begeleidingsgroepen (ambtelijk en politiek). Daarnaast werden er in het planproces ook alternatieven voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Drongen I mee opgenomen.

2. In het voorliggend GRUP '*Herinrichting Complex E40 Drongen'* werden de plandoelstellingen aangepast met de input van het afwegingskader (zie indicatoren binnen het afwegingskader).

3. Uit het voorafgaande planproces is gebleken dat het westelijke complex geen redelijk alternatief is: "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" (bijlage 1 bij de startnota – Alternatievennota, p. 84).

4. Het vlechtensysteem is niet echt een alternatief, maar wel een manier om het verkeer te sturen en te doseren, zoals een verkeerslichtenregeling. Uit het onderzoek zal moeten blijken welke verkeerssturing de voorkeur verdient

5. De voorgestelde alternatieven zijn besproken in de alternatievennota.

3.1.3 Milieueffecten en hinder

Een groot aantal adviezen, bezwaren en opmerkingen gaan over de milieueffecten en hinder. Om een overzicht te houden werden de binnengekomen bezwaarschriften onderverdeeld in verschillende disciplines. Per discipline wordt er dan een algemeen antwoord geformuleerd.

1. Geluid en lucht

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 4, 9, 14, 25, 49, 53, 59, 75, 78, 83, 87, 88, 91, 92, 93, 95, 96, 102

1. Verschillende bezwaarindieners geven aan dat er doorheen de jaren een toename is van geluidshinder langs de E40, waardoor de leefbaarheid in de omgeving aangetast wordt. De vraag wordt gesteld of dit te wijten is aan een toename van verkeer, al dan niet door het weghalen van groenschermen langs de wegbermen. Binnen de bezwaren worden milderende maatregelen voorgesteld om de geluidsoverlast te beperken en er wordt gevraagd om dit af te wegen binnen alle alternatieven van het complex die in aanmerking komen. De voorstellen zijn:

    - Het plaatsen van geluidsschermen langs de E40 tot aan Sint-Denijs-Westrem en om het type van de geluidschermen te onderzoeken. Er wordt in een bezwaarschrift verwezen naar moderne transparante geluidsschermen die door hun kromming meer geluid reduceren dan klassieke geluidsschermen. Volgens een bezwaarindiener bieden de huidige geluidsschermen geen hulp bij het beperken van het geluidsoverlast
    - Het plaatsen van geluidsschermen aan de Baarleveldstraat tot aan de Kloosterstraat
    - Bij het plaatsen van geluidswerende infrastructuur moet er rekening gehouden worden met privaat domein en met de reflectie-effecten op achtergelegen en tegenovergelegen woningen en op hogere gevelhoogtes bij aangelegen woningen
    - Het planten van extra bomenrijen
    - De integratie van een bermenlandschap in het ontwerp van het nieuwe complex
    - Vraag naar meer groene buffers aan beide kanten en langs de gehele lengte van de E40

- Voorstel om snelheidsbeperking in te voeren op de E40 voor de gehele lengte langs Baarle en Drongen (90 km/u). De vraag wordt gesteld om deze maatregelen nu al te nemen
- Het maximaal weren van extra verkeer van en naar het nieuwe complex
- Het voorzien van een eco-wall in plaats van geluidsschermen. Dit beplanten met coniferenbeplanting. Dit biedt in de literatuur de beste captatie voor fijn stof. De beplante geluidsschermen creëren immers een lokaal ecologisch systeem, wat niet het geval is met klassieke geluidsschermen
- Het wegdek uitvoeren in geluidsarme verharding (ZOA of fluisterasfalt)
- Op het tracé van het op- en afrittencomplex kan een gehandhaafde gereduceerde snelheid tot 70 of 50 km/u

2. Een bezwaarindiener stelt dat door de intunneling van de E40 en/of andere infrastructuur het geluid zal verminderen. Ook de impact op de luchtkwaliteit kan volgens de bezwaarindiener verbeteren wanneer deze aan de bron gefilterd wordt.

3. In een bezwaarschrift wordt melding gemaakt van een schending op het Europees verdrag voor de Rechten van de mens. De huidige situatie en een nieuw complex zou volgens de bezwaarindiener tot te hoge geluidsoverlast en concentraties aan fijn stof/roet/Nox leiden. De inschatting van geluid moet gebeuren met de meest actuele meetmethodes en moet ruimer gebeuren dan in de startnota wordt aangegeven. Dit wil zeggen ook de toename van geluid langs de N466, de nieuwe spoorlijn, de toename van verkeer langs de R4 en dit voor de gehele oppervlakte van de deelgemeente Drongen. Het bezwaarschrift geeft aan dat de reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaai 2002 verouderd is en meermaals aangepast werd. Er wordt gevraagd om de beoordelingsmethodiek rond geluid grondig aan te passen. Om een duidelijk inzicht te geven wordt gevraagd om discrete rekenpunten of via een verschilkaart het verschil aan te tonen, met en zonder de geplande situatie en de toekomstige evolutieve situatie. Verder wordt aangegeven dat het berekenen van de geluid er geen rekening gehouden kan worden met de Europese en (de aangekondigde toekomstige Vlaamse regelgeving) rond geluidsarme banden voor vrachtwagens. Binnen het bezwaarschrift wordt er verwezen naar de WHO richtwaarden waarbij er gestreefd wordt naar 53 dB (Lden) en 45 dB (Lnight) en een nachtelijk geluidsdensiteit van 40dBA.

4. Verder wordt er meegegeven dat, aangezien het nieuwe complex na 2020 gebouwd zal worden, er rekening gehouden moet worden met de GGBI van maximaal 15,7 $\mu g/m^3$. LBB91: en rekening houden met de maximumgrens van de berekende GBI van de jaren 2018, 2019 en 2020. Volgens het bezwaar is het noodzakelijk om alle lopende dossiers 2015 als referentiejaar nemen voor de luchtkwaliteitsmodellering.

5. Een bezwaarindiener geeft aan dat er bij de bepaling van de impact van geluidschermen rekening gehouden moet worden met de reflectie-effecten op achtergelegen en tegenovergelegen woningen en op hogere gevelhoogtes bij aangelegen woningen. Hierbij moet er ook rekening gehouden worden met door het verkeer gegenereerde piekgeluiden.

6. Er wordt door een adviesinstantie voorwaardelijk gunstig advies gegeven mits er nagegaan wordt of het plan aanleiding geeft tot bijkomende overschrijding van de daggemiddelde en/of uurgemiddelde waarden volgens het beoordelingskader Kaderrichtlijn Lucht. Dit kader moet toegepast en toegevoegd worden aan de startnota van het GRUP.

7. Enkele bezwaarindieners geven aan om te bestuderen wat de impact is van een toename van NO, NO2, PM10 en PM2.5 concentraties op omwonenden en op de fauna en flora. Bovendien wordt de

vraag gesteld of er rekening gehouden zal worden met de verwachte verbetering van de luchtkwaliteit op middellange termijn door de elektrificatie van het verkeer en het gebruik van waterstof.

8. In een bezwaarschrift wordt gesteld dat er een referentiekader voor geluid opgemaakt moet worden voor de woonkernen langs de Keuzekouter, keuzemeers, Karel De Bondtlaan, de Moortelputstraat, de Ernestsolvynsdreef en de Weegbreestraat. Volgens de bezwaarindiener zal vooral de straten van de Keuzekouter en de Keuzemeers sterk getroffen worden. Hiervoor is de plaatsing van meetpunten noodzakelijk.

9. De vraag wordt gesteld om het studiegebied uit te breiden met het volledige natuurgebied voor de disciplines geluid en trillingen. Dit om de impact van geluidseffecten te kunnen bepalen binnen de vogel- en habitatrichtlijngebieden.

10. Een bezwaarindiener geeft aan dat de nieuwe wetgeving vier concrete maatregelen voor het voorkomen van stofemissie afkomstig van breekwerken, zandstralen, polijsten, slijpen, boren, frezen, zagen en slopen voorschrijft. Minimaal één van deze vier maatregelen moeten tijdens de werken genomen worden.

Behandeling van het bezwaar

1. In het MER wordt de impact van alle significante milieueffecten onderzocht, ook deze op de menselijke gezondheid zoals effecten afkomstig van geluid en luchtemissies. Elk meegenomen alternatief zal afgewogen worden tegenover de impact van de omgeving.

   Verkeersleefbaarheid is een indicator binnen het afwegingskader van de alternatieven. Niet enkel het complex zelf maar de directe omgeving wordt meegenomen om de effecten op de leefomgeving in kaart te brengen en eventueel te milderen.

   Er wordt akte genomen van de voorgestelde milderende maatregelen. Bij een negatief of uiterst negatief effect wordt minimaal gezocht naar milderende maatregelen. De locatie gebonden wenselijkheid en noodzaak tot geluidsbuffering (landschappelijke en functionele integratie) wordt onderzocht in het MER. Daarbij wordt ook de impact van een geluidswand in andere disciplines, bv. de visuele effecten onderzocht.

   De wens om een snelheidsbeperking in te voeren wordt niet meegenomen in dit plan. Het voorliggend plan (Ruimtelijk Uitvoeringsplan) kan geen snelheden vastleggen. Wel wordt tijdens het ontwerp uitgegaan van een ontwerpsnelheid, die conform de Europese en Vlaamse regelgeving is. De ontwerpsnelheid voor de E40, een Europese hoofdweg, bedraagt volgens de Europese vereisten 120km/u.

   De discipline geluid zal in het MER worden uitgewerkt conform de meest recente handleiding voor wegverkeerslawaai. Daarbij wordt uitgegaan van worst case effecten. De doorwerking hiervan naar de menselijke gezondheid wordt eveneens in beeld gebracht.

   De N466 (Deinzesteenweg) in Drongen vormt geen onderdeel van dit GRUP. Er zal wel rekening gehouden worden met verkeersafwikkeling rond de E40.

Het effect inzake verkeer wordt onderzocht in het MER op piekmomenten. In de discipline geluid worden dag-, nacht- en etmaalwaardes geëvalueerd. Dit zal eveneens deel uitmaken van het afwegingskader. Daarbij omvat het studiegebied het gebied waar er effecten van voorliggend plan kunnen optreden. Buffering maakt deel uit van het planvoornemen. De locatie gebonden wenselijkheid en noodzaak tot geluidsbuffering wordt onderzocht in het MER.

Er wordt akte genomen van de verschillende voorstellen voor mildering.

2. Uit het voorgaande planproces kwam naar voor dat de impact van een ondertunneling van de E40 te groot is. De bemaling zou op deze locatie ingaan tegen verbodsbepalingen terzake m.b.t. natuurgebieden, VEN-gebieden en kaderrichtlijn water.

3. De gehanteerde onderzoeksmethodes en beoordelingskaders worden afgestemd met de bevoegde adviesinstanties. Daarbij zal ook afgetoetst worden aan de gezondheidsadvieswaarden gehanteerd door de Wereldgezondheidsorganisatie. Voormelde Europese Richtlijnen hebben geen rechtstreekse werking. Beide richtlijnen werden echter omgezet in VLAREM II. Het is niet duidelijk op welke punten het plan zou afwijken van de principes van VLAREM II, volgend uit de omzetting van voormelde richtlijnen. Luchtkwaliteit werd in de startnota aangeduid als “te onderzoeken effecten”. In de startnota wordt aangegeven dat de resultaten getoetst zullen worden aan de luchtkwaliteitsdoelstellingen van VLAREM II en de doelstellingen zoals geformuleerd in een ruimer Europees en internationaal kader. Wat betreft geluid, wordt verwezen naar het mer-richtlijnenboek van de discipline geluid en trillingen dat ook voor het bepalen van het significantiekader voor de effectbeoordeling van het wegverkeer wordt gevolgd. In het mer-richtlijnenboek worden twee significantiekaders uitgeschreven met name voor geluid ten gevolge van ingedeelde inrichtingen in Vlarem II, en trillingen ten gevolge van ingedeelde inrichtingen in Vlarem II, wegverkeer en spoorverkeer. In deze significantiekaders werd de koppeling met VLAREM II opgenomen. Naast de doelstellingen legt VLAREM II algemene en sectorale milieuvoorwaarden op die steeds nageleefd zullen moeten worden. Deze werken door op vergunningsniveau en kunnen tot handhaving leiden indien deze niet worden nageleefd.

4. De locatie gebonden wenselijkheid en noodzaak tot geluidsbuffering wordt onderzocht in het MER en zal eveneens deel uitmaken van het afwegingskader. Het studiegebied omvat het gebied waarin relevante effecten kunnen optreden. Dit is verschillend per effect(groep), en is inderdaad voor geluidseffecten ruimer dan het plangebied. Daarbij omvat het studiegebied het gebied waar er effecten van voorliggend plan kunnen optreden, mogelijks zijn dit niet alle opgesomde locaties binnen de bezwaarschriften. De exacte afbakening zal voorvloeien uit de omvang van de relevante verkeerseffecten en de resultaten van de geluidsmodelleringen.

5. Het effect inzake verkeer wordt onderzocht in het MER op piekmomenten. Wegverkeer wordt gekenmerkt door een constante verstoring met weinig geluidspieken, een jaargemiddelde is bijgevolg een goede indicator voor een beoordeling van de impact. In de discipline geluid worden dag-, nacht- en etmaalwaardes geëvalueerd. Dit zal eveneens deel uitmaken van het afwegingskader. Daarbij omvat het studiegebied het gebied waar er effecten van voorliggend plan kunnen optreden. Er zal getoetst worden aan de WHO-richtwaarde voor nachtelijke geluidniveaus door wegverkeer, nl. 45dB(A).

6. De vraag van de adviesinstantie werd opgenomen en het kader dat aangehaald werd binnen het advies rond de waarden rond daggemiddelde en/of uurgemiddelde wordt toegepast en toegevoegd aan de scopingnota.

7. De impact van luchtimmissies op de biodiversiteit, en meer specifiek op VEN-gebieden, wordt onderzocht in het MER met behulp van de door de overheid goedgekeurde modellen, waarbij er aandacht wordt geschonken aan met de kwetsbare populaties zoals scholen. Het effect op luchtemissies wordt in beeld gebracht op basis van de door VMM goedgekeurde modellen, waarbij de gehanteerde emissiefactoren rekening gehouden met een zekere mate van vergroening. De deskundige houdt in de interpretatie rekening met het feit dat de vergroening van het wagenpark sneller verloopt dan voorzien in deze factoren.

8. Dit zal op basis van de MER bekeken worden. En dit op basis van de meest recente geluidstellingen.

9. In het huidig planproces worden de zinvol bevonden alternatieven aan een nieuwe MER-toets onderworpen.

10. Het MER zal hier een uitspraak doen en milderende maatregelen opleggen die bindend in het GRUP opgenomen worden.

2. Verkeersleefbaarheid

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 7, 13, 21, 33, 37, 42, 52, 93, 112

1. Binnen de bezwaarschriften wordt er gewezen op de grote verkeersdrukte van zowel sluipverkeer als (zoekend) zwaar verkeer afkomstig van het complex van Drongen als het bedrijventerrein Drongen I. De bezwaarindieners geven aan dat het sluipverkeer voor onveilige situaties zorgt en er wordt gevraagd om hiertegen maatregelen te nemen zodat dit verkeer via de hoofdwegen rijden en niet meer via het lokaal wegennet. De nadruk van het nieuwe complex moet op een verhoging van de verkeersleefbaarheid van Baarle en Drongen liggen.

2. Een bezwaarindiener geeft aan dat binnen de context van de nieuwe bijkomende bebouwing (Noordhout) er een toename zal zijn van verkeer en dat dit een grote impact zal hebben op de verkeersleefbaarheid van de Gaverlandstraat.

3. Er wordt binnen enkele bezwaren geijverd om meer aandacht te hebben voor de zwakke weggebruiker zoals fietsers en voetgangers.

4. Volgens een bezwaarindiener zal het schrappen van de Solveynsbrug tot onveilige verkeerssituaties leiden. De omliggende infrastructuur is niet aangepast om dit op te vangen. Het bezwaarschrift maakt melding van grote files langs de Moortelputstraat. Een bezwaarindiener geeft aan om de Solveynsbrug te verbreden met voldoende plaats voor fietspaden.

5. Een bezwaarindiener geeft aan dat het vervangen van de Kloosterstraatbrug door een fietsbrug en een knip van de Baarleveldestraat tegenover de Wijkbosstraat tot een grote omweg zal leiden. Deze knip zal voor nog meer sluipverkeer leiden.

Behandeling van het bezwaar

1. Binnen de MER-studie onder de discipline mobiliteit zal er een beschrijving gemaakt worden van de huidige hinder. Dit wordt dan verder gebruikt als referentiekader voor het omschrijven van de effecten. De scheiding van lokaal verkeer en verkeer van het bedrijventerrein Drongen I zal als doelstelling van dit plan beter benadrukt worden. De impact op de huidige routes (tijdens de werken) zal bepaald moeten worden en de nodige maatregelen moeten opgesteld worden.
2. De impact op het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) worden naast de verkeersveiligheid en -leefbaarheid en sluipverkeer opgenomen binnen het MER onder de discipline mobiliteit. Naast het onderzoek in het MER zullen deze thema's, in overleg met de deelnemers van de werkateliers en de reflectiekamers ook aan bod komen bij de afweging van de alternatieven.
3. De impact van de nieuwe uitbreiding van woningen in Baarle en de afleiding van het verkeer via de Gaverlandstraat wordt onderzocht.
4. Het schrappen van de Solveynsbrug ligt momenteel niet op tafel. Dit zal afhangen van de beoordeling van de alternatieven/varianten die meegenomen worden in het proces. Pas later in het proces zal het mogelijk zijn om een inschatting te maken wat de rol kan zijn van de Solveynsbrug.
5. Binnen het voorliggend planproces worden alternatieven afgewogen waarbinnen sluipverkeer een wegende factor is. Er kan hierbij ook verwezen worden naar het huidig MER-proces.

6. Waterhuishouding, oppervlaktewater en bemaling

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 30, 55, 83, 92, 96, 102

1. Binnen de bezwaarschriften wordt in het kader van klimaatsverandering de nadruk gelegd op de nood aan een betere visie rond waterhuishouding. In de startnota wordt aangegeven dat er verharding zal bijkomen. Volgens de bezwaarindieners moet daarom de impact van het nieuwe complex op het grondwater en hittestress onderzocht worden. Daarnaast is het aangewezen om een uitgebreide studie te maken rond de bemaling en de impact op het grondwater en de natuurlijke kwelvorming in de meersen langs de Leie.

2. Een bezwaarindiener merkt op dat er in de MER-screening gesteld wordt dat vervuiling van het oppervlakte- en waterafvoer als niet relevant wordt beschouwd. De vraag wordt gesteld wat meer verkeer zal betekenen voor (lokale) vervuiling van het (grond)water.

3. Het oostelijke alternatief en de nodige bemaling tijdens de werken wordt door de bezwaarindieners als problematisch ervaren. Diverse elementen worden aangehaald rond de problemen die kunnen ontstaan met deze alternatieven:

    - de impact op het effectief overstromingsgevoelige gebied en het kwetsbare grondwatergebied
    - de invloed van diffusie van afstromingswater wanneer het grondwater tot aan en boven het maaiveld reikt in de winter
    - de effecten van de nieuw berekende grotere compensatie die zal leiden tot een veel grotere afgraving en grondverzet vlakbij de Leie en tegenover een naast beschermd natuurgebied (op de locatie tussen Leie en Goedingestraat)
    - de impact van hemelwater afkomstig van de wegverharding dat in de overstroomde meersen komt in winterperiodes wanneer het grondwater tot aan en boven het maaiveld komt
    - er moet uitgebreid onderzocht worden hoe de natuurlijke structuur van de Leie en haar randzones (beken) onaangetast blijft
    - onderzoeken of er geen barrière ontstaat in het winterbed van de Leie
    - hoe er omgegaan zal worden met de te verboden wijzigen vegetaties
    - de impact van de voorspelde klimaatveranderingen die aanleiding geven tot een nog grotere waterdiepte
    - de impact en gevaren van microplastics door bandenslijtage op fauna en flora in nabijgelegen natuurgebied

Behandeling van het bezwaar

1. De impact op de waterhuishouding wordt binnen het planproces bekeken. Vanuit de MER-studie wordt de impact van de alternatieven bekeken. Binnen het planproces wordt er rekening gehouden met het watersysteem (tijdens de werken en na de werken). Dit wordt in de eerste plaats gedaan door middel van de erkende overstromingsgevoelige kaarten (fluviaal en pluviaal) van 2023. Daarnaast wordt er in de discipline water, de impact op de grondwatertafel onderzocht. Als klimaatreflex zal ook de impact inzake hittestress behandeld worden. De impact op de oppervlaktewaterhuishouding, waaronder eventueel innames van bergingscapaciteit, zal in het MER worden onderzocht voor alle (overeind gebleven) alternatieven.

2. De bezwaren/opmerkingen op de eerste startnota in verband met vervuiling oppervlaktewater en wijziging grondwaterstand werden meegenomen in het verdere proces. In de nieuwe startnota werd opgenomen dat:

    - Er onderzoek zal gebeuren naar de impact van run-off water en lozing van bemalingswater op de oppervlaktewaterkwantiteit, en

- dat de impact van bemaling op grondwaterkwantiteit wordt meegenomen in de effectbeoordeling alsook de eco- of biotoopwijzigingen ten gevolge van wijzigingen in de waterhuishouding.

3. Uit het voorgaande planproces kwam naar voor dat de impact van een oostelijk complex ongewenst is. De plandoelstellingen zijn dan ook aangepast waardoor deze alternatieven niet langer in aanmerking komen. Bemaling zou op deze locatie inderdaad ingaan tegen verbodsbepalingen m.b.t. natuurgebieden, Ven-gebieden en kaderrichtlijn water. De overgehouden alternatieven hebben geen impact op de natuurlijke structuur van de Leie en haar randzones.

   Eventuele compensaties voor innames van overstromingsgevoelig gebied maken deel uit van het plan. Deze zullen voor de overgebleven alternatieven niet van deze omvang zijn dat ze een uitgebreide oppervlakte compensatiegebied behoeven (zoals het oostelijk alternatief). Ook worden deze bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de ingenomen zone voorzien. Een locatie nabij de Goedingestraat zal voornamelijk water vanuit de Leie bufferen, niet van de overstromingsgevoelige plaatsen die mogelijks door een centraal alternatief of ontsluitingsweg van het bedrijventerrein worden ingenomen. De voorgestelde alternatieve locatie komt dan ook niet in aanmerking voor het vervolg van het proces.

4. Milieu en natuur

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 18, 51, 78, 88, 92, 96, 102

1. Volgens de bezwaarindieners zal er door de werken van een nieuw complex een toename zijn van overlast in de aangrenzende Leievallei en het natuurgebied. Er zal dus aandacht nodig zijn om de impact op het milieu en de natuur in kaart te brengen. Het studiegebied bevat waardevolle delen op vlak van biodiversiteit. Hiermee wordt er verwezen naar de aangrenzende Leievallei en de Keuzemeersen. Een bezwaarindiener stelt dat sommige delen binnen het plangebied een groene bestemming hebben binnen het gemeentelijk RUP Groen. De Keuzemeersen bevatten enkele verboden te wijzigen vegetaties. Ook zijn enkele percelen aangeduid door de Natura 2000 habitatkaart en is het gehele gebied binnen het soortenplan van de Stad Gent aangeduid als hotspot voor bedreigde of kwetsbare soorten. De impact op het VEN-gebied moet voldoende onderzocht worden (het stand-still-principe). Er wordt gewezen op het feit dat elke vegetatiewijziging verboden is in natuurgebied. Bovendien stellen de bezwaarindieners dat het studiegebied van de VEN-gebieden veel groter is dan het plangebied.

2. Doordat er in de startnota aangegeven wordt dat er bijkomende ruimte verhard zal worden moet volgens de bezwaarindieners in kaart gebracht worden wat de impact is op de natuur, het milieu, landschap en landbouw. Bij het bepalen van de milieueffecten moet rekening gehouden worden met de impact van antropogeen lawaai op de fauna en soorten waarvan niet direct een impact verwacht wordt.

Naast de impact van geluid op de ecotopen, moet er bijkomend onderzoek verricht worden op volgende zaken:

- Impact op de rode lijstsoorten/zeldzame soorten/populaties en de versnippering van waardevolle ecotopen
- In kaart brengen van het verdwijnen van knotbomen en haagkanten en wat de impact is op de vogels die hierin broeden
- Impact op trekvogels/roofvogels/Paapje
- impact op zoogdierenpopulaties
- impact op bedreigde vleermuispopulaties
- impact op bedreigde hydrofyten
- impact op weidevogels, spinnen, loopkevers

Naast de bovenstaande gevraagde impactonderzoeken worden bijkomende onderzoeken gevraagd in het kader van het oostelijke alternatief:

- impact op moeras, ven, heidegebied, waterrijk gebied
- de impact op het bekenstelsel en de bijhorende vegetatie
- de impact op de bossen en bomenrijen langs de dienstenzone
- de impact op unieke moerasspirearuigten
- de impact op de alluviaal elzenbossen

3. In de startnota van het GRUP wordt er in de MER melding gemaakt dat het meersengebied nog maar zelden overstroomt. Dit wordt ontkent door de bezwaarindieners. Dit overstroomt volgens hen jaarlijks.

4. Een bezwaarindiener stelt de vraag om de stikstofneerslag door het versnellen en afremmen van het verkeer te onderzoeken op het biologisch waardevol gebied in de buurt van de Leie (meersengebied).

5. Enkele bezwaarindieners bezorgen via hun bezwaarschrift een eigen inventaris van planten en diersoorten in het gebied. De wens is om de impact van de heraanleg van het nieuwe complex hier op in te schatten.

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

Behandeling van het bezwaar

1. In de discipline biodiversiteit worden diverse elementen onderzocht en afgewogen tegenover de overgebleven alternatieven. De voorgestelde lijst van te onderzoeken effecten worden in de MER-studie in kaart gebracht en onderzocht op planniveau. Het studiegebied omvat het gebied waarin relevante effecten kunnen optreden. Dit is verschillend per effect(groep), en is inderdaad voor biodiversiteitseffecten ruimer dan plangebied. De exacte afbakening zal voorvloeien uit de omvang van de relevante effecten (o.a. geluid en luchtimmissies, licht, water). Bij de uitwerking van de

alternatieven worden opportuniteiten meegenomen. In de discipline biodiversiteit wordt ook de impact van indirecte effecten en verstoring onderzocht.

Uit het voorgaande planproces kwam naar voor dat de impact van een oostelijk complex ongewenst is. De plandoelstellingen zijn dan ook aangepast waardoor deze alternatieven niet langer in aanmerking komen.

2. In het MER zal een verscherpte natuurtoets worden geïntegreerd, die specifiek de impact op VEN in beeld brengt.

   Het is correct dat elke vegetatiewijziging verboden is in erkend natuurgebied.

   In de discipline biodiversiteit wordt de impact van het plan op de bestaande natuur onderzocht op planniveau. Indien relevant en redelijk wordt ook de impact op hydrofyten, spinnen en loopkevers onderzocht. Weidevogels worden altijd bekijken gezien het beschermd statuut.

3. Er wordt akte genomen van de opmerking dat het meersengebied jaarlijks overstroomt. Dit zal verder onderzocht worden en de tekst zal indien nodig aangepast worden.

4. De impacts van luchtimmissies op de biodiversiteit, en meer specifiek op VEN-gebieden, wordt onderzocht in het MER met behulp van de door de overheid goedgekeurde modellen.

5. Er wordt akte genomen van de aangeleverde inventaris.

6. Het MER onderzoekt de effecten op planniveau. Eventuele werforganisatie wordt niet vastgelegd in het plan en wordt bijgevolg ook niet onderzocht. Verkeersveiligheid is een van de plandoelstellingen. Het komt ook aan bod in het afwegingskader voor de alternatieven. Bij alle (overgehouden) alternatieven zal nagegaan worden hoe de verkeersveiligheid van het verkeer en het werfverkeer maximaal kan verbetert worden. Er wordt akte genomen van de gefinaliseerde verkeersonveilige situatie.

7. Mens (gezondheid) en ruimte

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 18, 83, 92, 96, 102

1. De bezwaarindieners geven aan dat er binnen het Plan-MER aandacht moet zijn voor de effecten op de volksgezondheid. De relevatiescore die meegeven wordt lijkt volgens de bezwaarindieners enkel in te gaan op de fysieke aspecten van gezondheid en minder op de psychische en mentale aspecten. De invloed van het project mag niet onderschat worden door de definitieve en onomkeerbare aard van het project.

2. In de bezwaarschriften wordt de vraag gesteld om onderzoek te voeren naar de visuele impact van het project. De starnota geeft met betrekking tot de visuele impact voor de verstoring van het landschap een buffer van ca. 1 km rond het plangebied gebruikt. Dit volstaat volgens de bezwaarindiener niet. Doordat de meersengebieden en vallei van de Leie lager ligt zal er wel

degelijk een impact zijn. Bijkomend worden milderende maatregelen voorgesteld om de visuele impact te verminderen zoals het inzetten op het slim plaatsen van verlichtingspalen, wegverlichting, beperken van autolichten op zowel de weg als de brug.

3. Volgens een bezwaarindiener wordt het recht op een veilig leefmilieu en het Europese Verdrag voor de Rechten van de Mens in de huidige situatie en in het alternatief van het centraal complex geschonden. Dit door de continue verkeersstroom door de smalle hoofdstraat van Baarle. Vaak negeren vrachtwagens de tonnagebeperking en de snelheidsbeperking van 30 km/uur. Verder ontbreken er verkeerslichten en veilige fietspaden. Ook de uitbreiding van bedrijven in het bedrijventerrein Drongen I zorgen voor bijkomend vrachtverkeer die de leefbaarheid van Baarle verminderd.

4. Enkele bezwaren geven aan om na te gaan of de overgebleven alternatieven aanleiding geven tot grote veranderingen tegenover de huidige referentiestudie voor de woonwijken. De impact op de leefbaarheid langs beide zijdes van de E40, het recreatiegebied in de Keuzemeersen en op de naburige horecabedrijven moet onderzocht worden.

5. In een bezwaarschrift wordt gesteld dat de oversteekplaats in de Baarledorpstraat tegenover het scholencomplex gevaarlijk is door de het verkeer. Vaak negeren auto's en vrachtwagens het verkeerslicht. Bij de herinrichting van het complex moeten maatregelen genomen worden om dit te vermijden. Een voorbeeld kan gegeven worden door verkeerslichten sneller op rood te laten springen bij een snelheidsovertreding.

Behandeling van het bezwaar

1. De impact op de menselijke gezondheid zal worden onderzocht in het MER, in de discipline mens - gezondheid. Indien relevant worden ook psychosociale en psychosomatische effecten besproken.

2. In een MER moeten alle relevante effecten en in beeld gebracht worden, niet enkel de effecten die onderscheidend zijn voor de alternatieven. Indien relevant moeten er milderende maatregelen onderzocht / voorgesteld worden, ook indien deze technisch evident zijn. Het studiegebied omvat het gebied waarin relevante effecten kunnen optreden. Dit is verschillend per effect(groep), en is inderdaad vaak ruimer dan plangebied.

3. Voormelde Europese Richtlijnen hebben geen rechtstreekse werking. Beide richtlijnen werden echter omgezet in VLAREM II. Het is niet duidelijk op welke punten het plan zou afwijken van de principes van VLAREM II, volgend uit de omzetting van voormelde richtlijnen. Luchtkwaliteit werd in de startnota aangeduid als "te onderzoeken effecten". In de startnota wordt aangegeven dat de resultaten getoetst zullen worden aan de luchtkwaliteitsdoelstellingen van VLAREM II en de doelstellingen zoals geformuleerd in een ruimer Europees en internationaal kader. Wat betreft geluid, wordt verwezen naar het mer-richtlijnenboek van de discipline geluid en trillingen dat ook voor het bepalen van het significantiekader voor de effectbeoordeling van het wegverkeer wordt gevolgd. In het mer-richtlijnenboek worden twee significantiekaders uitgeschreven met name voor geluid ten gevolge van ingedeelde inrichtingen in Vlarem II, en trillingen ten gevolge van ingedeelde inrichtingen in Vlarem II, wegverkeer en spoorverkeer. In deze significantiekaders werd de koppeling met VLAREM II opgenomen. Naast de doelstellingen legt VLAREM II algemene en

sectorale milieuvoorwaarden op die steeds nageleefd zullen moeten worden. Deze werken door op vergunningsniveau en kunnen tot handhaving leiden indien deze niet worden nageleefd

4. Naast het onderzoek in het MER in de discipline mens - ruimte zullen deze thema's, in overleg met de deelnemers van de werkateliers (bevolking) en de reflectiekamers (georganiseerde bevolking en instanties) ook aan bod komen bij de afweging van de alternatieven.

6. Onroerend erfgoed en landschap

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 18, 96, 102

1. Er wordt vanuit de bezwaarschriften gesteld dat de bouw van een nieuw complex een grote impact zal hebben op het landschap, het onroerend erfgoed en archeologische waarden. Het projectgebied bevindt zich langs het cultuurhistorisch landschap van de Leiemeersen. Deze meersen bevatten nog enkele historisch waardevolle elementen. Het bouwen van een op- en afrittencomplex kan zorgen voor een verdere versnippering, het wijzigen van het reliëf en het aaneengesloten karakter van de meersen. Daarnaast bevinden zich ten noorden van het projectgebied enkele open koutergebieden. Al deze elementen moeten uitgebreid bestudeerd worden. Er wordt benadrukt dat de Vlaamse Overheid een voorbeeldfunctie heeft in het inzetten op het ruimtelijk rendement en het vrijwaren van de resterende open ruimte.
2. Enkele bezwaarindieners wijzen op het feit van het bestaan van de Archeologienota met de projectcode 2016F106 – Drongen en de Archeologienota Baarle – Kloosterstraat.
3. Een bezwaarindiener stelt dat het GRUP proactief moet in zetten op ruimtelijk rendement. Er wordt verwezen naar de voorbeeldfunctie van de Vlaamse Overheid.

Behandeling van het bezwaar

1. De impact op het landschap en het waardevol erfgoed wordt meegenomen in de ruimtelijke analyse van het GRUP. Binnen het MER-onderzoek worden de zinvol bevonden alternatieven afgewogen. De visuele impact wordt onderzocht in de discipline ruimte onder gebruikskwaliteit.

   Naast de effectenbeoordeling in het MER wordt ook een evaluatiekader opgemaakt om de alternatievenkeuze te onderbouwen. Dit wordt opgemaakt samen met de georganiseerde actoren (in een reflectiekamer) en de bevolking (in werkateliers). Daarbij komt ook de visuele impact aan bod.

   Binnen de planprocessen van Departement Omgeving wordt de strategische visie van het ruimtelijk beleidsplan Vlaanderen gehanteerd. Dit staat ook zo vermeld in de startnota van het voorliggend planproces.

2. Er wordt akte genomen van beide archeologienota's meegegeven binnen de bezwaarschriften.

3. Het ruimtelijk rendement is opgenomen in de strategische visie van het Ruimtelijk Beleidsplan Vlaanderen (BRV). Dit GRUP zal beantwoorden aan de principes van het BRV.

4. Landbouw

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 18, 53

1. Er wordt gesteld dat er aandacht moet zijn voor de impact op de landbouw en al de bijhorende facetten zoals de ruimtelijke structuur, het ruimtegebruik en de gebruikskwaliteit die door het plan kunnen wijzigen.

2. Een bezwaarindiener wijst op het feit dat het oostelijke alternatief een woning isoleren waardoor het bedrijf en de huiskavel afgesneden worden van de toegangsweg. De wegenis moet open blijven voor landbouwvoertuigen tot 4,25 m.

Behandeling van het bezwaar

1. De impact op de landbouw wordt onderzocht in het MER, op basis van een Landbouw-Impact-studie (LIS). Het LIS zal aangeleverd worden door het Agentschap Landbouw en Zeevisserij.

2. Uit het voorgaande planproces kwam naar voor dat de impact van een oostelijk complex ongewenst is. De plandoelstellingen zijn dan ook aangepast waardoor deze alternatieven niet langer in aanmerking komen voor verder onderzoek.

3. Beoordeling MER-procedure

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 4, 63, 83, 88, 93, 101, 102

Binnen enkele bezwaarschriften wordt er specifiek ingegaan op de beoordeling in het MER.

1. De vraag wordt gesteld om alle milieueffecten en hun cumulatief karakter te bestuderen voor elk zinvol bevonden alternatief van het voorliggend GRUP en het GRUP Booiebos. Hierin mag het studiegebied voor de MER niet enkel toespitsen op het plangebied maar moeten alle projecten in de omgeving onderzocht worden. In het bezwaarschrift wordt er verwezen naar het GRUP Booiebos, het aansnijden van het woonuitbreidingsgebied Noordhout in Baarle, de brownfieldconvenant voor de Bostoensite en de geplande werken aan de op- en afrittencomplex ter hoogte van de R4. Deze projecten moeten ook in het GRUP opgesomd worden en mee opgenomen worden in de referentiestudie.

2. In een bezwaarschrift wordt melding gemaakt van de strategische plan-MER PL0240. Hierin staan volgens de bezwaarindiener verschillende hiaten in de kennis. Verschillende kennis en inzichten rond terrein specifieke kenmerken worden bin het bezwaarschrift meegegeven. Daarnaast wordt er meegegeven dat wanneer er zich grote leemten in kennis bevinden, er bijkomend onderzoek nodig is. Het voorzichtigheidsprincipe staat voorop.

Behandeling van het bezwaar

1. Bij het milieueffectenonderzoek omvat het studiegebied het gebied waarbinnen significante effecten kunnen optreden. Dit kan voor ieder effect anders zijn en is inderdaad vaak ruimer dan het plangebied. De aangehaalde plannen en projecten zullen indien relevant opgenomen worden als ontwikkelingsscenario's, waarbij eventuele cumulatieve effecten in beeld worden gebracht op basis van de reeds beschikbare informatie.

   Het GRUP Booiebos wordt als een ontwikkelingsscenario onderzocht in voorliggend MER. Dit betekent dat de cumulatieve effecten in beeld worden gebracht.

2. Er wordt akte genomen van de input van de terreinkennis. De effecten worden op niveau van het plan onderzocht. Bij de beoordeling van effecten geld het worst-case principe. Het oostelijke alternatief werd afgewezen en valt dus niet meer binnen het huidige planproces.

3. Bodem

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 102

Binnen het bezwaarschrift worden verschillende elementen van het oostelijk alternatief aangehaald die een negatieve impact kan hebben op de bodem. Deze elementen zijn:

- Binnen het oostelijk alternatief zal er een grotere grondverzet nodig zijn. Dit zal een meerprijs met zich meebrengen
- Een potentiële interactie met de verontreinigingen moet onderzocht worden. Dit gaat over BTEX en/of MTBE die in het grondwater aanwezig is van de dienstenzone
- Er moet onderzocht worden hoe het veengebied een bijdrage kan leveren aan wateropslag en koolstofopslag
- De impact van het oostelijk complex is op de grondwaterstroming en de afbraak van het bestaande veengebied
- de impact is op de profielverstoring rekening houdend met de talrijke afwateringsgrachten
- De impact en nodige compensatie moet onderzocht worden door de afname van de bodemgeschiktheid voor de landbouw

Behandeling van het bezwaar

Uit het voorgaande planproces kwam naar voor dat de impact van een oostelijk complex ongewenst is. De plandoelstellingen zijn dan ook aangepast waardoor deze alternatieven niet langer in aanmerking komen. Bij de afweging van de alternatieven zal kostprijs één van de criteria zijn.

Eventuele compensaties voor innames van overstromingsgevoelig gebied maken deel uit van het plan. De impact ervan wordt onderzocht in het MER.

4. Licht

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 102

Enkele bezwaarindieners geven te kennen dat de omgeving van de Keuzemeersen een broedgebied is voor vogels. Ook voor vissen en amfibieën geldt er een zorgplicht. Hiervoor zijn mitigerende maatregelen nodig van lichtoverlast op deze verblijfplaatsen. De overblijvende alternatieven moeten in combinatie met een installatie van een ondoorlaatbare afscherming van een berm of bermvegetatie onderzocht worden. Verder kan onderzocht worden of er eerder gewerkt kan worden met grondreflectoren en aangepaste minimale verlichting.

Behandeling van het bezwaar

Het effect van licht op de biodiversiteit wordt onderzocht in het plan MER, bij het effect verstoring. Bij negatieve en uiterst negatieve effecten dient minimaal gezocht te worden naar milderende maatregelen. Er wordt akte genomen van de voorgestelde milderende maatregel.

De visuele impact wordt onderzocht bij de discipline ruimte, gebruikskwaliteit. Bij negatieve en uiterst negatieve effecten dient minimaal gezocht te worden naar milderende maatregelen. Er wordt akte genomen van de voorgestelde milderende maatregel.

5. Overige elementen

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 88, 96, 102

1. Een bezwaarindiener stelt om een verlaging van het snelheidsregime op de E40 te onderzoeken. Dit kan dan eventueel opgenomen worden als flankerende maatregel binnen het GRUP
2. Een bezwaarindiener stelt de vraag om voor elk overgehouden alternatief duidelijk mee te geven wat het saldo is van de bijkomende verharding/ontharding.

3. Volgens een bezwaarindiener is het perceel tussen de Keuzemeersen en de dienstenzone binnen het Gewestplan bestemd als ontginningsgebied. Dit gebied is gekend als historische stortplaats. De effecten van de alternatieven op deze stortplaats moet onderzocht worden.

Behandeling van het bezwaar

1. Het voorliggend plan kan geen snelheden vastleggen. Wel wordt erbij het ontwerp uitgegaan van een ontwerpsnelheid, die conform de Europese en Vlaamse regelgeving is. De ontwerpsnelheid voor de E40, een Europese hoofdweg, bedraagt volgens de Europese vereisten 120km/u.

2. Er zal in het MER een inschatting gemaakt worden van de bijkomende verharding van alle alternatieven. Daar dit een plan is, en geen omgevingsvergunningsaanvraag, is dit een inschatting die een zekere foutenmarge kan hebben. deze zal dus een grootorde weergeven die een vergelijking tussen de alternatieven toelaten.

3. Eventuele effecten zoals verspreiding van vervuiling doen zich enkel voor bij het oostelijk complex. Uit het voorgaande planproces kwam naar voor dat de impact van een oostelijk complex ongewenst is. De plandoelstellingen zijn dan ook aangepast waardoor deze alternatieven niet langer in aanmerking komen.

3.1.4 Compensatiegebieden

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 14, 63, 93

Enkele bezwaarindieners stellen dat de compensatie van groene ruimte in Drongen of Baarle zelf moet gebeuren en niet door de vergroening van de Syntra-site, Afsnee of Bassebeek. Een voorstel wordt gedaan om het dienstencentrum te verplaatsen en zo de Keuzemeersen te herwaarderen en uit te breiden.

Behandeling van het bezwaar

Binnen het planproces wordt er zo veel als mogelijk ter plaatse in de nabijheid van het plan gecompenseerd. Verder kan er verwezen worden naar de ruimteboekhouding van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV).

Verplaatsing van de dienstenzone zit niet binnen de plandoelstelling van het voorliggend GRUP.

3.1.5 Mobiliteit

1. Verkeersveiligheid

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 14, 63, 93

1. In de bezwaarschriften wordt gesteld dat het voorliggend plan te veel gericht is op een vlotte doorstroom van het verkeer en weinig rekening houdt met de toegankelijkheid en veiligheid van andere weggebruikers. Zowel mobiele als mindermobiele voetgangers en fietsers moeten gebruik kunnen maken van de omliggende omgeving en weginfrastructuur.
2. Enkele bezwaarindieners geven als opmerking dat er veel ongevallen gebeuren op de oprit van de E40 richting Brussel en dat de veiligheid steeds verder achteruitgaat.

Behandeling van het bezwaar

1. De verkeersveiligheid van de wegenis zal binnen de MER-studie meegenomen worden onder de discipline mobiliteit. Hier zal de impact van de zinvol bevonden alternatieven bekeken worden op vlak van fiets- en langzaam verkeer, de verkeersveiligheid, de verkeersleefbaarheid en sluipverkeer.

   De toegankelijkheid van traag verkeer wordt binnen het afwegingskader van de alternatieven meegenomen. Zie de thema's binnen het afwegingskader rond overbrugbaarheid, oversteekbaarheid en veiligheid van verschillende modi.

2. Er wordt akte genomen van de opmerking dat er veel ongevallen gebeuren. De bedoeling van dit plan is om een complex te voorzien die dergelijke ongevallen wenst te minimaliseren.

3. Duurzame mobiliteit en handhaving

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 24, 51, 71, 79, 83, 91, 93, 102

- Enkele bezwaarschriften geven aan dat het voorliggend plan een bijdrage moet leveren aan de modal shift en duurzame mobiliteit. Het plan legt volgens de bezwaarindieners de focus te veel op het verdichten van het wegennet en een vlotte doorstroom van auto- en vrachtwagenverkeer. Deze studies en plannen leiden tot een toename van autoverkeer ten koste van andere mobiliteitsvormen.

- De vraag wordt gesteld om binnen de startnota expliciet te verwijzen naar de in opmaak zijnde regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio van Gent. Het is noodzakelijk om beide plannen met elkaar af te stemmen. Er wordt ook verwezen naar het lokale beleidsniveau waar de Stad Gent ingezet heeft op openbaar vervoer en fietsinfrastructuur. Volgens de bezwaarindiener is het daarom wenselijk om ook op hoger beleidsniveau hier op in te zetten. Er wordt aangewezen om te kiezen voor een specifiek model shift waarbij de Gentse binnenvaart geïntegreerd wordt als intermodaal transportsegment zodat het vrachtvervoer over de weg drastisch kan verminderen.

- Een bezwaarschrift stelt vast dat de verkeersafwikkeling van de N466 door Baarle niet opgenomen is als doelstelling in het RUP. Valt dit dan buiten het beleid rond duurzame ontwikkeling?

- Enkele bezwaarindieners merken op dat de huidige snelheidsbeperkingen van de zone 30 in Baarle en de tonnagebeperking niet gerespecteerd wordt. Er wordt gevraagd om een strikte handhaving en een uitbreiding van de zone 30.

- Enkele bezwaarindieners stellen dat het alternatief van het Centraal en oostelijk complex niet voldoen aan de strategische doelstellingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De vraag wordt gesteld om het vrachtverkeer doorheen het centrum te verbieden, de N466 te downgraden naar een lokale weg met 1 rijstrook en het verwijderen van verkeerslichten.

- Een bezwaarindiener geeft aan dat de N466 niet aangeduid staat als hoofdvrachtroute. Vrachtwagenchauffeurs gebruiken applicaties zoals WAZE en Google Maps. Het is noodzakelijk dat dit bijgestuurd wordt zodat het vrachtverkeer via de Pégoudlaan naar de E40 kan rijden.

Behandeling van het bezwaar

1. De hiërarchie van het wegennet is een bevoegdheid van het regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio. Het definitief goedgekeurd Regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio Gent dient als kader voor de verdere opmaak van dit GRUP.

2. Verkeersveiligheid is een indicator van het afwegingskader.

3. De handhaving van de bestaande tonnagebeperking en de zone 30 is niet stedenbouwkundig van aard en behoort niet tot het planproces van een RUP. De vraag voor handhaving en een uitbreiding van de zone 30 zal meegegeven worden aan de bevoegde overheid.

4. De opmerking rond de onderbenutting van het spoor wordt er verwezen naar het structureel meerjareninvesteringsprogramma (SMIP) van infrabel.

5. De verwijzing naar het mobiliteitsplan Vlaanderen is niet correct. Er is geen definitief goedgekeurd mobiliteitsplan Vlaanderen.

6. Binnen de werkateliers wordt de inrichting van het wegprofiel (inclusief verkeerslichten) bekeken. Verkeerslichten zijn een handige manier om stromen te sturen en komt vooral zwakke weggebruikers ten goede.

- **Verkeersinrichting**

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 71, 83, 93

1. Een bezwaarindiener stelt de vraag om alle verkeersborden die aangeven dat de E40 bereikt kan worden via Drongen te verwijderen.

2. Binnen een bezwaarschrift wordt gesteld dat het voorliggend plan de Europese verordening van het trans-Europees vervoersnetwerk (1315/2013) schendt. Dit doordat de autosnelweg directe toegang geeft tot aanliggende percelen.

Behandeling van het bezwaar

1. Het verwijderen van verkeerborden is niet stedenbouwkundig van aard en wordt niet bekeken binnen een planproces van een RUP. Er wordt bijgevolg niet ingegaan op deze vraag

2. Er zijn geen dergelijke voorbeelden beschikbaar. Een rechtstreekse ontsluiting van private percelen is juridisch niet mogelijk. Enkel percelen in eigendom van Agentschap Wegen en Verkeer inzake ontsluiting van een werf of onderhoud.

3.1.6 Beleidsvisie en samenhangende planprocessen

1. **Totaalvisie**

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 14, 66, 78, 79, 83, 102

1. De vraag wordt gesteld om in het voorliggende plan een globale en coherente visie en aanpak op mobiliteit te formuleren. De bezwaarindieners en adviesverleners wensen een sterkere focus op duurzame mobiliteit zodat het plan een bijdrage kan leveren aan de beoogde modal-shift, een volwaardige afstemming met de vervoerregiowerking van Gent en er moet rekening gehouden worden met de nieuwe wegencategorisering van het decreet basisbereikbaarheid. De conceptnota moet voldoende onderbouwd worden vanuit een geïntegreerde mobiliteitsvisie op bovenlokaal niveau.

2. Enkele bezwaarindieners geven aan dat er de laatste jaren aan de rand van Gent veel weginfrastructuur is bijgekomen. Voorbeelden zijn: het complex Drongen, het viaduct Gentbrugge en de snelweg tussen Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem, de werken aan de Goedingebrug. Door de projecten afzonderlijk te bekijken zorgt dit niet voor een algemeen gedragen totaalvisie en overkoepelende visie op de impact op mens en milieu. Volgens de bezwaarindiener verplicht de MER-wetgeving om al deze projecten in hun totaliteit te bestuderen.

3. Daarnaast wordt er gesteld dat het plan geen toekomstvisie bevat. Door file aan te pakken zal dit volgens de bezwaarindiener een impact hebben op de geïnduceerde vraag (aanzuigeffect). Verder ontbreekt er in de visie een tijdsfactor waardoor de evolutie van het verkeer in de toekomst niet in rekening wordt gebracht.

4. De totaalvisie van het GRUP moet ook rekening houden met nieuwe ruimtelijke factoren in de buurt van het project. De bezwaarindiener denkt hierbij aan de nieuwe verkavelingen in de Noordhout, het bedrijventerrein Drongen I en de bestaande dienstenzone.

5. De vraag wordt gesteld om het plangebied (contour) uit te breiden inclusief de Baarledorpstraat en de bestaande dienstenzone. Op deze manier kan er een betere totaalvisie opgemaakt worden.

Behandeling van het bezwaar

1. De tijdsfactor en de toekomstige evolutie van het verkeer werd binnen de studie van de Vervoerregio Gent in rekening gebracht. Vanaf het regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio Gent goedgekeurd is zal dit als kader dienen voor de verdere opmaak van dit GRUP.

   De ontsluiting van het bedrijventerrein Drongen I (Booiebos) zit in de plandoelstelling en wordt dus doorheen het proces meegenomen. Ook vormde deze ontsluiting onderdeel van de ontwerpstudie. De impact van de nieuwe uitbreiding van woningen in Baarle en de bestaande dienstenzone op het complex wordt onderzocht.

2. Er is focus en bevattelijk plan nodig om dit planproces te kunnen voeren. Langs de andere kant komt het globale verkeer in beeld binnen de modeldoorrekeningen van het MER.

   De opmerking over het ontbreken van een coherente en overkoepelende visie op mobiliteit wordt er verwezen naar de plandoelstellingen van het voorliggend plan.

3. Op de vraag rond de Goedingebrug kan er verwezen worden naar het apart proces rond de brug over de Leie waarbinnen ook een afweging gemaakt wordt rond milieueffecten.

   De afstemmingen op het regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio Gent is inbegrepen in het planproces en dient als kader voor de af te wegen alternatieven.

4. Het is aannemelijk dat wanneer er een locatie verbeterd wordt dat de bottleneck op een andere plaats opduikt. Dat is een gegeven en AWV werkt hier continu aan verder.

5. Het plangebied bevat de afbakening waarbinnen ruimtelijke ingrepen en eventuele ruimtelijke milderende maatregelen zullen plaatsvinden. Ondanks dat deze afbakening ruim genoeg moet zijn om het plan te kunnen uitvoeren, is het niet aangewezen om dit te ruim in te vullen. Het toevoegen van de dienstencentrum en de volledige Baarledorpstraat vormt geen meerwaarde voor de visie of de uitvoerbaarheid van het plan aangezien hier geen ruimtelijke ingrepen plaatsvinden. Het plangebied vormt niet de grens van het studiegebied. De impact op de omgeving (vb. de bestaande dienstenzone) wordt afhankelijk van de discipline ruimer bestudeerd.

2. Beleidsplanning en samenhangende planprocessen

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 5, 18, 51, 87, 91, 96, 102

1. Op vlak van beleidsplanning kwam de vraag om rekening te houden met enkele lopende en bestaande beleidsplanning op een hoger beleidsniveau. Zo werd aangegeven om rekening te houden met het PRS Oost-Vlaanderen en de conceptnota van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte 'Maak ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050' moet beter in de verf gezet worden. Ook andere beleidsplannen zoals het Vlaamse luchtbeleidsplan 2030, het mobiliteitsplan Gent en het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen moeten duidelijker toegevoegd worden aan het voorliggend plan.

2. Naast de beleidsmatige plannen worden ook enkele lopende planprocessen aangehaald die volgens enkele bezwaarindieners toegevoegd moeten worden aan de startnota en aan de visie. Zo is het aangewezen om de Oosterweel, de R4-West en Oost, het lopende proces van het GRUP Booiebos en het bestaande gemeentelijk RUP Groen, duidelijker in kaart te brengen om dit af te stemmen aan het voorliggende GRUP.

3. Een adviesinstantie geeft aan om rekening te houden met de geplande ondergrondse glasvezelverbinding. Boven en vlakbij ondergrondse leidingen mag geen diepgewortelde begroeiing aanwezig zijn.

4. Een bezwaarindiener merkt op dat de geplande herstellingen aan de Kloosterstraatbrug veel vroeger konden gebeuren en dit geen vrijgeleide mag zijn om de beste oplossing van het nieuwe complex in de weg mag staan.

5. Tenslotte merken enkele bezwaarindieners op dat de noordelijke Keuzemeersen deel uitmaken van het RUP Groen als 'zone voor natuur'. Constructies, verhardingen, reliëfwijzigingen zijn streng

gereglementeerd. Een complex past volgens hen niet. Bovendien is er een natuuruitbreidingsgebied tussen Keuzekouter en Keuze, waar een voorkooprecht van toepassing is.

Behandeling van het bezwaar

1. Binnen de startnota wordt er ingegaan op de bestaande beleidsplannen die een kader scheppen voor het voorliggend plan. Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan wordt gescreend op bijkomende belangrijke elementen. De conceptnota van het ruimtelijk beleidsplan Provincie Oost-Vlaanderen wordt niet toegevoegd gezien de stopzetting van dit beleidsplan. Op vlak van mobiliteit vormt vooral het regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio Gent een belangrijk kader. Een gemeentelijk mobiliteitsplan op zich vormt binnen dit bovenlokaal planproces geen verdere context toe. De Stad Gent wordt als partner uitgenodigd waardoor er voldoende communicatie is rond de lokale planning. Het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen is een voorontwerp van een definitief beleidsplan. Enkel de strategische visie van het Ruimtelijk Beleidsplan Vlaanderen (BRV) en eventueel toekomstige beleidskaders vormen de context van een ruimtelijke beleidsvisie op schaal van het Gewest. De Strategische visie van het BRV werd toegevoegd aan de startnota.
2. De aangehaalde lopende planprocessen zijn beslist beleid en zitten vervat in het verkeersmodel dat gebruikt wordt tijdens de studie rond de impact van verkeer en mobiliteit. Verder vormt het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Gent het kader waarbinnen planprocessen op elkaar worden afgewogen.

   Het luchtplan Vlaanderen zal toegevoegd worden aan de scopingnota van het voorliggend planproces.
3. Het plan voor een nieuwe glasvezelkabel zal afgetoetst moeten worden aan het voorkeursalternatief.
4. Het proces van de brug houdt géén verband van het voorliggend planproces.
5. Er wordt akte genomen van de informatie omtrent de Keuzemeersen en het voorkooprecht.

3. Booiebos

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 52, 66, 75, 83

Binnen enkele bezwaarschriften wordt aangegeven dat de ontsluiting van het bedrijventerrein Drongen I (Booiebos) ten noorden van de E40 gevolgen heeft voor de bewoners ten noorden en ten zuiden van Baarle en alle gebruikers van trage wegen. Een ontsluitingsweg zal een impact hebben op diverse disciplines (ruimte, milieu, mens, ...)

Het voorstel is om de ontsluiting van deze industriezone mee te nemen in het voorliggend plan.

Behandeling van het bezwaar

//

Zoals eerder werd aangegeven werd de ontsluiting van het bedrijventerrein Drongen I (Booiebos) toegevoegd aan de plandoelstelling van het voorliggend GRUP. Samen met de zinvol bevonden alternatieven en varianten van het complex wordt de ontsluiting afgetoetst door middel van het afwegingskader.

4 BEZWAREN EERSTE STARTNOTA GRUP 'BOOIEBOS'

4.1 BEHANDELING INSPRAAKREACTIES ROND ALTERNATIEVEN

1. Westelijke ontsluiting industrieterrein

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 10, 6, 5, 2, 4,

1. Binnen enkele bezwaarschriften wordt aangegeven dat de ontsluiting van het bedrijventerrein Drongen I (Booiebos) ten noorden van de E40 gevolgen heeft voor de bewoners ten noorden en ten zuiden van Baarle en alle gebruikers van trage wegen. Een ontsluitingsweg zal een impact hebben op diverse disciplines (ruimte, milieu, mens, ...)
2. Er wordt door enkele bezwaarindieners gewezen op een mogelijke alternatieve ontsluiting via de Moorbrug in Landegem of via een rechtstreekse aansluiten ten westen van het regionaal bedrijventerrein 'Drongen 1 – Booiebos'. Hier wonen minder mensen waardoor er minder last zal zijn van verkeershinder, geluidshinder,... Tijdens de publieke raadpleging (van de eerste startnota van het GRUP Booiebos) werd gesteld dat op -en afritten op deze manier te dicht bij elkaar zouden liggen. Toch zijn er volgens de bezwaarindieners verschillende voorbeelden in Vlaanderen beschikbaar.
3. In verschillende bezwaarschriften wordt aangegeven dat de ontsluiting van deze industriezone mee opgenomen moet worden in het voorliggend plan.

Behandeling van het bezwaar

1. In het in opmaak zijnde planproces voor Booiebos wordt uitgegaan van een (hoofd)ontsluiting naar het complex van Drongen. De hoofdaansluiting wordt binnen het GRUP 'Herinrichting Complex E40 – Drongen' planproces bekeken, de nevenaansluitingen zoals de Moorbrug zal binnen het GRUP Booiebos afgewogen worden
2. Een apart op- en afrittencomplex voor het industriepark werd niet opgenomen in de scenario's/varianten. Uit het voorgaande onderzoek is immers gebleken dat dit alleen goed zou kunnen werken in combinatie met het oostelijke complex, dat niet haalbaar is.
3. De ontsluiting van het industriepark Drongen I wordt mee bekeken in het totaalontwerp van het complex.

2. Complex voor het regionaal bedrijventerrein Drongen 1 (Booiebos)

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 9, 37, 46, 47, 84, 137, 264

1. Een bezwaarindiener stelt dat de ontsluiting van het industrieterrein via de E40 gecombineerd met een nieuw op- en afrittencomplex op de E40 voor een veiliger en leefbaarder Drongen zal zorgen. Het zorgt ook voor een vrijwaring van waardevol natuurgebied (de meersen). Het verlichten van zwaar verkeer op de N466 zorgt voor een betere bereikbaarheid van het industrieterrein.
2. Een bezwaarindiener stelt de vraag om de denkwijze om de toegang tot de KMO zone (Booiebos) via kleine smalle wegen in het groen te verlaten en een afrit te voorzien voor de KMO-zone zelf weg van Drongen en Baarle.
3. Volgens een bezwaarindiener zal een extra afrit in beide richtingen een nieuw brug noodzakelijk maken. De bezwaarindiener stelt dat de kosten baten analyse heel vlug gemaakt is wanneer er geen heraanleg van het huidig op- en afritten complex van de E40 in Drongen doordat er dan minder vrachtwagens hiervan gebruik gaan maken. Er wordt verwezen naar de veiligheid van de buurt in de Baarledorpstraat, Kloosterstraat, Baarleveldestraat en Halewijnstationstraat en iedereen die met de fiets naar het industrieterrein gaat.
4. Volgens een bezwaarindiener is er een alternatief dat de ontsluiting van het industrieterrein op eigen terrein voorzien wordt. Dit is volgens de bezwaarindiener mogelijk door op het terrein de exit Drongen op de E40 vroeger te laten beginnen en vanaf daar een afsplitsing voor het industrieterrein te maken. De bezwaarindiener stelt dat het verkeer dat terug moet richting de kust of het aankomende verkeer dat vanuit Brussel komt, hier geen toegang tot het bedrijventerrein heeft.

Behandeling van het bezwaar

1. De ontsluiting van het industriepark Drongen I wordt mee bekeken in het totaalontwerp van het complex.
2. In het in opmaak zijnde planproces voor Booiebos wordt uitgegaan van een (hoofd)ontsluiting naar het complex van Drongen. De hoofdaansluiting wordt binnen het GRUP 'Herinrichting Complex E40 – Drongen' planproces bekeken, de nevenaansluitingen zoals de Moorbrug zal binnen het GRUP Booiebos afgewogen worden.
3. Een apart op- en afrittencomplex voor het industriepark werd niet opgenomen in de scenario's/varianten. Uit het voorgaande onderzoek is immers gebleken dat dit alleen goed zou kunnen werken in combinatie met het oostelijke complex, dat niet haalbaar is. Daarnaast werd de vernieuwing van het huidig op- en afritten complex expliciet meegenomen in de plandoelstelling van het GRUP 'Herinrichting Complex E40 – Drongen'.

4. Het voorgestelde inrichtingsalternatief is besproken in de alternatievennota. Een apart op- en afrittencomplex voor het industriepark werd niet opgenomen in de scenario's/varianten.

3. Ontsluitingsweg in sleuf

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 44, 95

1. Een bezwaarindiener stelt een alternatieve ontsluiting voor. De ontsluitingsweg takt volgens het ingesproken alternatief aan op de Baarleveldestraat, vervolgens maakt het een bocht en begint de sleuf bij de Baarleveldestraat nr 2. De sleuf moet volgens de bezwaarindiener voldoende diep zijn om onder de E40 door te gaan. Na doorgang van de E40 maakt de ontsluitingsweg een bocht en gaat hij door een tunnel onder de Kloosterstraat, om vervolgens aan te sluiten op de weg Industriepark Drongen
2. Een bezwaarindiener stelt een alternatieve ontsluiting voor, volledig gelegen in het plangebied, met een ontsluitingsweg in sleuf en tunnel onder de E40. Onder de E40 wordt een op voorhand gemaakte tunnel geschoven waar de ontsluitingsweg door kan lopen

Behandeling van het bezwaar

1. Het voorgestelde inrichtingsalternatief is besproken in de alternatievennota.
2. Het voorgestelde inrichtingsalternatief is besproken in de alternatievennota.

4. Noordelijke ontsluiting

Bezwaarschrift waarin dit punt wordt aangehaald: 44

Een bezwaarindiener stelt een alternatieve ontsluiting voor: een noordelijke ontsluiting en verwijst naar de bijlage van het bezwaarschrift.

Behandeling van het bezwaar

Het voorgestelde inrichtingsalternatief is besproken in de alternatievennota.

5. Ontsluitingsweg zuidzijde onderzoeken

Bezwaarschrift waarin dit punt wordt aangehaald: 79

Een bezwaarindiener stelt dat de eerste startnota van het GRUP Booiebos onterecht de ontsluiting van het industrieterrein los koppelt van de totaaloplossing voor het oprittencomplex dat in volle studie is. De ontsluitingsweg langs de zuidzijde zoals ingetekend op plan O1+Zb wordt niet onderzocht.

Behandeling van het bezwaar

Zoals eerder werd aangegeven werd de ontsluiting van het bedrijventerrein Drongen I (Booiebos) toegevoegd aan de plandoelstelling van het GRUP. Samen met de zinvol bevonden alternatieven/varianten van het complex wordt de ontsluiting afgetoetst door middel van het afwegingskader.

6. Oostelijke variant

Bezwaarschrift waarin dit punt wordt aangehaald: 80, 94, 95, 96, 166

Enkele bezwaarindieners geven aan dat er een alternatief is voor een oostelijke variant waarbij de functies van de dienstenzone en de ontsluiting van de industriezone in het westen van de industriezone wordt gerealiseerd en het op- en afrittencomplex in het oosten (op de vrijgekomen ruimte van het huidig dienstenzone) wordt gerealiseerd. Hierbij wordt er door een bezwaarindiener gesteld dat het aangewezen is om een deel van de E40 in te tunnelen.

Behandeling van het bezwaar

De oostelijke variant wordt niet weerhouden. Dit wordt uitgebreid besproken in de alternatievennota van de scopingnota GRUP 'Herinrichting Complex E40 – Drongen'.

Uit het voorgaande planproces kwam naar voor dat de impact van een dergelijke ondertunneling te groot is. Bemaling zou op deze locatie ingaan tegen verbodsbepalingen met betrekking tot natuurgebieden, VEN-gebieden en de kaderrichtlijn water.

7. Leefbaarheid

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

Behandeling van het bezwaar

De huidige verkeersproblematiek, de bestaande knelpunten en het ontwikkelingsscenario van het GRUP 'Herinrichting Complex E40' worden mee opgenomen in de referentiesituatie van het plan-MER.

In het MER zullen in de discipline mobiliteit verschillende aspecten aan bod komen en beoordeeld worden welke te wijten zijn aan het huidige en toekomstige verkeer van en naar het bedrijventerrein. Indien uit het onderzoek aanzienlijk negatief effecten komen, dan zal gezocht worden naar milderende maatregelen om de impact en de hinder te beperken. Er kan nu nog niet ingeschat worden welke milderende maatregelen dit precies zullen zijn.

ANTWOORDENNOTA PUBLIEKE RAADPLEGING

Behandeling inspraakreacties en adviezen van de publieke raadpleging op de startnota RUP 'Complex E40 Drongen' van 22 november 2022 tot en met 20 januari 2023

1 INHOUDSOPGAVE

1 Inhoudsopgave....2
2 Resultaten Publieke Raadpleging....3
3 Adviezen....4
3.1 BEHANDELING ADVIEZEN 5
3.1.1 Advies Agentschap Onroerend Erfgoed 5
3.1.2 VMM – afdeling Operationeel Waterbeheer 5
3.1.3 Departement Landbouw en Visserij 5
3.1.4 Provincie Oost-Vlaanderen 6
3.1.5 Agentschap Wegen en Verkeer 7
3.1.6 Minaraad 7
3.1.7 CBS Deinze 7
3.1.8 Vervoersmaatschappij De Lijn 7
3.1.9 VMM – afdeling lucht 8
3.1.10 CBS Gent 8
3.1.11 SARO 10
3.1.12 CBS Sint-Martens-Latem 11
3.2 BEHANDELING inspraakreacties 12
3.2.1 Alternatieven 12
3.2.2 Milieueffecten en hinder 21
3.2.3 Compensatiegebieden 24
3.2.4 Mobiliteit 25
3.2.5 Overige 27

2 RESULTATEN PUBLIEKE RAADPLEGING

Over de eerste startnota van het GRUP Herinrichting Complex E40 Drongen werd een publieke raadpleging georganiseerd van 2 februari 2021 tot en met 2 april 2021. Ook werden de betrokken besturen en administraties om advies gevraagd. Via de website van het departement Omgeving konden burgers een inspraakreactie indienen. Daarnaast kon dit ook met een schrijven gericht aan de betrokken gemeenten en/of het departement Omgeving. Een inspraakreactie kon ook tegen afgiftebewijs afgegeven worden.

In deze bijlage bij de Scopingnota worden de resultaten van de publieke raadpleging (inspraakreacties, adviezen en petities) samengevat en per thema besproken. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen individuele burger, petitie of actiegroep. Alle elementen aanwezig binnen de inspraakreacties zijn gecategoriseerd en samengevat beantwoord per thema. Enkel de adviesverleners worden binnen een apart hoofdstuk besproken.

Een deel van de inspraakreacties, adviezen en petities hebben geleid tot een bijsturing van de scope doelstellingen en dit werd vertaald in deze Scopingnota. Een ander deel komt niet in aanmerking voor bijsturing van de scope doelstellingen en het verder onderzoek. De reden waarom is opgenomen in voorliggende nota. Buiten het proces van dit GRUP werden ook inspraakreacties gegeven op de eerste startnota van het GRUP Booiebos die een weerslag hebben op plandoelstellingen die momenteel opgenomen zijn binnen het huidige proces van het GRUP Herinrichting Complex E40 Drongen. Denk hierbij aan alternatieven voor de ontsluiting van het bedrijventerrein en milieueffecten die afkomstig zijn door alternatieven voor de ontsluiting van het bedrijventerrein. Om transparant en volledigheidshalve te werken worden de antwoorden op deze inspraakreacties als aparte bijlage bij deze Scopingnota toegevoegd.

Er wordt werd ook vastgesteld dat een aantal inspraakreacties tijdens het vorige planproces algemene standpunten over en tegen (verschillende onderdelen) het voorliggend plan betreffen. Deze inspraakreacties voeren geen inhoudelijke argumenten aan om deze standpunten te onderbouwen en/of geven niet aan wat het belang ervan is voor het verder bepalen van het onderzoek. Hoewel deze inspraakreacties een duidelijk signaal zijn, kan er in deze fase enkel akte van worden genomen. Ze geven wel inzicht over welke elementen er nog veel discussie, onbegrip, onzekerheid en vragen bestaan. Hiermee zal rekening worden gehouden tijdens de verdere procedure van huidig planproces.

3 ADVIEZEN

Lijst ingediende adviezen

Nr. advies	Datum	Naam
557-1	15/11/2022	Agentschap Onroerend Erfgoed
557-3	03/12/2022	VMM – afdeling Operationeel Waterbeheer
557-5	07/12/2022	Departement Landbouw en Visserij
557-6	23/12/2022	Provincie Oost-Vlaanderen
557-7	06/01/2023	Agentschap Wegen en Verkeer
557-8	11/01/2023	Minaraad
557-9	12/01/2023	CBS Deinze
557-11	13/01/2023	Vervoersmaatschappij De Lijn
557-12	14/01/2023	VMM – afdeling lucht
557-20	17/01/2023	CBS Gent
557-21	17/01/2023	SARO
557-85	20/01/2023	CBS Sint-Martens-Latem

3.1 BEHANDELING ADVIEZEN

3.1.1 Advies Agentschap Onroerend Erfgoed

Inhoud advies

Geen advies: geen onroerend erfgoed op de percelen. Archeologieregelgeving blijft van kracht.

Behandeling advies

Geen

3.1.2 VMM – afdeling Operationeel Waterbeheer

Inhoud advies

Advies VMM Afdeling Operationeel Waterbeheer is niet van toepassing op dit dossier.

Behandeling advies

Geen

3.1.3 Departement Landbouw en Visserij (Agentschap Landbouw en Zeevisserij)

Inhoud advies

1. Departement Landbouw en Visserij stelt dat volgende MER-effecten op omliggende landbouwpercelen en landbouwbedrijfsvoering in de regio onderzocht moeten worden en meegenomen worden in de afweging van de inrichtingsalternatieven (ook zetels in de nabije plancontour kunnen hinder ondervinden):
    a. Mobiliteit: bereikbaarheid (ook restpercelen), ook tijdens werken en omrijfactor, omrijwegen en bochten moeten voldoende breed zijn.
    b. Bodem: grondverzet in project zelf gebruiken, niet op omliggende landbouwpercelen / structuurwijziging: kwalitatief herstel van werfzones / bodemkwaliteit bewaken.
    c. Water: retourbemaling en lokale infiltratie onderzoeken en waterhuishouding monitoren.
    d. Mens-Ruimte: ruimtegebruik en gebruikskwaliteit / wijziging ruimtelijke structuur, samenhang met ruimtelijke context / wijziging ruimtelijke kwaliteit, ruimtebeleving
2. Grondinname direct en indirect voor compensatie of waterberging beperken (bv. werken met infiltrerende wegbedding).
3. Departement Landbouw en Visserij kan een Landbouwimpactstudie (LIS) bezorgen.
4. Milderende maatregelen bestaan uit beperking ruimte-inname en financiële compensatie voor eigenaar en gebruiker.
5. Restruimte die voorheen een agrarisch gebruik kende, geen natuurinvulling geven. In HAG neemt Vlaamse overheid geen initiatieven om natuur te realiseren.
6. Planologisch evenwicht herstellen in mate van het mogelijke.

Behandeling advies

1. De effecten op de gebruikskwaliteit voor de landbouw worden onderzocht in het MER op plan niveau en basis van de beschikbare gegevens:

a. Daar niet alle data beschikbaar kan worden gesteld, vb. gebruiksblokken per landbouwbedrijven, kan vb. de bereikbaarheid van de gebruikspercelen, de omrijfactoren,... niet in beeld gebracht worden.
b. Het betreft een bestemmingsplan, waar elementen zoals werffaseringen en organisatie niet worden vastgelegd.
c. Bij werkzaamheden moeten alle percelen bereikbaar blijven en moet de vigerende wetgeving inzake bodem en water gerespecteerd worden.
d. De opgesomde elementen zoals samenhang, ruimtelijke beleving, gebruikskwaliteit,... zijn elementen die meegenomen worden in het MER

2. Dit behoort tot de plandoelstellingen: restruimtes die tot stand zouden komen worden op die manier nuttig aangewend.
3. De Landbouwimpactstudie zal opgevraagd en verwerkt worden in het MER.
4. De effecten worden onderzocht in het MER. Bij negatieve of uiterst negatieve effecten wordt minimaal naar milderende maatregelen gezocht. Er wordt akte genomen van de voorstellen voor milderende maatregelen.
5. Vanuit de plandoelstellingen wordt bijkomend ruimtebeslag beperkt en ruimtelijke kwetsbare bestemmingen en gebieden maximaal gevrijwaard. Bijkomende infrastructuur zal onvermijdelijk samengaan met bijkomende inname van 'zachte' bestemmingen. Binnen het proces zoeken we naar een meerwaarde voor bos, natuur, landschap landbouw en water. Het ontwerp ontstaat niet louter uit het doel om agrarisch gebruik een natuurinvulling te geven. Echter door de afweging van diverse scenario's/varianten en andere inrichtingsprincipes werd nog geen keuze gemaakt hoe er omgegaan wordt met restruimtes. Hiervoor moet alle thema's -waaronder landbouw- tegenover elkaar afgewogen worden.
6. Op de opmerking naar het herstellen van het planologisch evenwicht kan er verwezen worden naar de ruimteboekhouding en streefdoel van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen die vanuit alle planprocessen bijgehouden wordt.

3.1.4 Provincie Oost-Vlaanderen

Inhoud advies

Gunstig met opmerkingen.

1. Advies vragen aan Watering Oude Kale en Meirebeek en aan Vlaamse Waterweg, die waterbeheerder is van de Leie.
2. Tracé van wateringgrachten nr. ODO034 en ODO035 aanduiden via overdruk op grafisch plan. Indien grachten gedempt worden, ruimte voor water compenseren.
3. Overstromingsgevoeligheid: startnota pg 61 en pg. 62 aanvullen met de pluviale overstromingskaarten. Indien hier ontwikkelingen voorzien worden: rekening houden met overstromingsveilig bouwen en compensatie.
4. Paragraaf opnemen in stedenbouwkundige voorschriften: maatregelen bij verharding.
5. Mobiliteit: in startnota pg. 52 naast recreatieve fietsroutenetwerk ook 2 BFF-routes vermelden. Bij herinrichten weginfrastructuur rekening houden met nieuwe fietsvademecum en verkeersintensiteiten.

Behandeling advies

1. Er werd advies gevraagd aan de Watering Oude Kale en Meirebeek en aan de Vlaamse Waterweg. Er werd tot op heden nog geen advies van de instanties ontvangen.
2. Binnen deze fase van het proces wordt nog geen grafisch plan opgemaakt. Er wordt akte genomen van de vraag om beide wateringgrachten op te nemen in het grafisch plan.

//

3. De pluviale overstromingskaarten worden toegevoegd aan de scopingnota.
4. Binnen deze fase van het proces worden er nog geen voorschriften opgemaakt. Er wordt akte genomen van de vraag om voorschriften te schrijven rond maatregelen bij verharding.
5. De kaarten worden toegevoegd. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen functionele netwerken (mobiliteit) en recreatieve netwerken (ruimte). Dit planproces doet geen uitspraken over de inrichting van weginfrastructuur. Daarnaast is het vanzelfsprekend om tijdens het ontwerp van de wegenis rekening te houden met nieuwe richtlijnen (vb. het nieuwe fietsvademecum).

3.1.5 Agentschap Wegen en Verkeer

Inhoud advies

Gunstig zonder opmerkingen

Behandeling advies

Geen

3.1.6 Minaraad

Inhoud advies

Geen advies gegeven. Verwijzen naar de SARO.

Behandeling advies

Geen

3.1.7 CBS Deinze

Inhoud advies

Gunstig op voorwaarde dat het planproces rekening houdt met een eventuele uitbreiding en optimalisatie van de industriezone langs de Moorstraat richting Deinze. Vraag om deze toekomstscenario's mee te nemen bij de uitwerking van de (mobiliteits-)effecten en organisatie van de verkeersstromen.

Behandeling advies

Het planproces houdt rekening met de bestaande toestand en beslist beleid. De uitbreiding van de industriezone langs de Moorstraat binnen het nog niet definitief goedgekeurd ruimtelijke beleidsplan van de Stad Deinze wordt daarom niet meegenomen. Binnen de aanleiding van dit GRUP wordt verwezen naar de verkeersproblematiek. De plandoelstellingen van het GRUP werden vastgelegd.

3.1.8 Vervoersmaatschappij De Lijn

Inhoud advies

Geen advies in deze fase van het proces.

Behandeling advies

Geen

3.1.9 VMM – afdeling lucht

Inhoud advies

1. Studiegebied voor discipline lucht ruim genoeg nemen, in elk geval even ruim als studiegebied mobiliteit
2. In startnota ontbreekt bij algemene methodologie een overzicht over het treffen van milderende maatregelen.

Behandeling advies

1. Het studiegebied voor lucht omvat het gebied waarbinnen er relevante effecten kunnen optreden.
2. In hoofdstuk 3.4 van de scopingnota is de algemene methodologie voor milderende maatregelen opgenomen. In het MER zal dit uitgebreider behandeld worden.

3.1.10 CBS Gent

Inhoud advies

1. De drie plandoelstellingen zijn cumulatieve voorwaarden. Gezien ligging in buitengebied kan enkel een uitvoeringsvariant die het meeste kans op verbetering biedt voor de ruimtelijke structuur van dorp Baarle als qua impact op milieu, natuur, landschap en landbouw.
2. GRUP Booiebos moet zo snel mogelijk opgestart worden.
3. Stad staat achter keuze om enkel een centraal alternatief te onderzoeken. Stad waardeert dat ingesproken inrichtingsvarianten opgenomen zijn en dat werkateliers zullen georganiseerd worden.
4. Aandachtspunt is de schrapping van de Syntra-site als mogelijke locatie voor compensatie voor water en natuur.
5. GRUP moet verder kijken dan verkeersknoop om de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving te verbeteren (verwijzing naar Structuurschets Baarle). Onder 'verhogen leefbaarheid' is enkel vrijliggende fietsverbinding en vlotte verkeersafwikkeling vermeld. Hier moet bij: inpassing in de bebouwde omgeving en open ruimte via bv. buffering ten aanzien van de dorpskern en het aanleggen van infrastructuurgroen.
6. In het GRUP benadrukken dat de tussentijdse vervanging van de bruggen geen voorafname is.
7. Studiegebied moet ruimer zijn dan plangebied. Vraag om in het MER duidelijker op te lijsten welke (voor omgeving relevante) projecten opgenomen zitten in de referentiesituatie.
8. Duidelijk aangeven dat de categorisering herwerkt wordt. Stad adviseert om de N466 niet op te nemen binnen het hoofdwegennet, maar binnen het dragende wegennet (ook al zal de Vlaamse Regering deze beslissing pas midden 2023 nemen). Complex moet afgestemd worden op deze gewijzigde functie: geen aanzuigeffect op auto- en vrachtverkeer naar N466. Rol van de N466 afstemmen op eisen rond verkeersveiligheid en leefkwaliteit in het centrum Drongen en elders langsheen de N466, onder meer door de aansluiting van R4 en E40 via de B402 te verder te optimaliseren, onder meer voor vrachtverkeer, en de N466 te beperken tot 2x1 rijstroken. Dit zal de snelheid en veiligheid ten goede komen en het aanzuigeffect verminderen.
9. Op- en afritten centraal complex en dienstenzone liggen te dicht bij elkaar: alternatief onderzoeken waarbij de dienstenzones na verloop concessie uitdoven en een andere bestemming krijgen, vb. natuurgebied omwille van de ligging in de Leievallei.
10. Vraag om te onderzoeken of verlaging van het snelheidsregime op E40 significante positieve effecten inhoudt, die het opnemen als flankerende maatregel verantwoorden. In het onderzoek moet ermee rekening gehouden worden dat een degelijk positief effect voor verkeersveiligheid,

geluids- en emissievermindering pas bereikt kan worden wanneer de snelheidsverlaging over een ruimer traject (ten westen en ten oosten van het op- en afrittencomplex) doorgevoerd wordt.

11. Ter hoogte van het plangebied legt het Groenstructuurplan van de stad Gent de nadruk op behoud en realisatie infrastructuurgroen als verbindend element tussen diverse bos- en natuurgebieden + realisatie boscluster tussen E40 en Baarle-dorp via deelgebied 708-Drongen-Kloosterstraat. Vraag om hier rekening mee te houden bij alternatievenonderzoek: hoe behouden of indien niet mogelijk, elders compenseren. En voldoende buffergroen voorzien.
12. Bij onderzoek effecten op biodiversiteit ook rekening houden met Gentse biologische waarderingskaart die gedetailleerder is dan de Vlaamse, onderzoek doen naar ontsnipperingsmaatregelen voor fauna, alle mogelijke effecten op fauna en flora, stikstofneerslag op landbouwgebied en op biologisch waardevol gebied in omgeving.
13. Voor elk alternatief aangeven wat het saldo verharding in plus of min zal zijn.
14. Ruimteneutraliteit: geen bijkomende harde bestemmingen, enkel herschikking bestaande saldo. Toevoegen als 5e ontwerpprincipe: 'Geen nieuwe, onbestemde restruimte binnen projectgebied'.
15. In verband met positie, vorm en uitzicht van bermen, taluds, geluidsschermen, enz. moet het milieueffectenonderzoek aangeven welke soorten flankerende maatregel op welke plaats het meest geschikt zijn.
16. Tekst en figuren gemeentelijk RUP '169 Groen' actualiseren.
17. Pg. 47 + pg. 52 stelt: "*Niet zwaar, gemotoriseerd verkeer (minder dan 3,5 ton) van en naar het bedrijventerrein Drongen I is eveneens mogelijk via de Kloosterstraat en de Noordhoutstraat.*" Hier ook Boonstede, Baarlewarande en Moerstraat vernoemen, want via die straten gaat meer verkeer dan via de Noordhoutstraat.

Behandeling advies

1. De drie plandoelstellingen worden binnen het ontwerpproces erkent als cumulatieve voorwaarden. Om dit van in het begin van het planproces te integreren werd er een afwegingskader opgemaakt waarin deze thema's zoals milieu, natuur, landschap en landbouw geïntegreerd werden
2. Het proces van het GRUP Booiebos werd op eind mei 2023 opnieuw opgestart. Dit proces doorloopt een eigen traject met oog voor mogelijke koppelkansen met het GRUP Herinrichting Complex E40 Drongen
3. Akte nemen van de opmerking
4. De Syntra-site als mogelijke compensatie werd niet meer meegenomen doordat de oostelijke variant is weggevallen. Hierdoor is de compensatie van watergevoelige gebieden niet meer noodzakelijk.
5. Dit staat ook zo vermeld in de plandoelstellingen van het GRUP. Deze elementen worden meegenomen
6. Het ontwerp van het complex vertrekt vanuit een blanco blad.
7. Deze oplijsting zal worden opgenomen in het MER
8. Er is een regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Gent goedgekeurd door de bevoegde minister op 23 december 2023. Daarin is de N466 deels geselecteerd als interlokale weg (traject tot Deinze) en deels als regionale weg (deel tot R4).
9. De dienstenzones vormen geen onderdeel van de plandoelstelling. Het onderzoeken van alternatieven in functie van een andere bestemming van de dienstenzones zit daarom niet in de scope van het planproces. Verder heeft het GRUP ook geen impact op het eventueel uitdoven van de dienstenzone en wordt dus los gezien van het complex van Drongen
10. Het voorliggend plan kan geen snelheden vastleggen. Wel wordt erbij het ontwerp uitgegaan van een ontwerpsnelheid, die conform de Europese en Vlaamse regelgeving is. De ontwerpsnelheid voor de E40, een Europese hoofdweg, bedraagt volgens de Europese vereisten 120km/u. In het

MER zal voor negatieve en uiterst negatieve impact naar milderende maatregelen worden gezocht. Er wordt akte genomen van het voorstel voor milderende maatregel.

11. Ook dit zit eigenlijk vervat in de plandoelstellingen:
    Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur aan de hand van 2 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 beperken van bijkomend ruimtebeslag en het maximaal vrijwaren van ruimtelijk kwetsbare bestemmingen.
12. In het MER zal voor effecten die negatief en uiterst negatief uitvallen naar milderende maatregelen worden gezocht. Er wordt akte genomen van het voorstel voor milderende maatregel.
13. Er wordt akte genomen van de info. De effecten op biodiversiteit worden onderzocht in het MER
14. Er wordt verwezen naar het afwegingskader van de alternatieven en de MER
15. Het effect inzake geluid wordt onderzocht in het MER en zal eveneens deel uitmaken van het afwegingskader. Buffering maakt deel uit van het planvoornemen. De locatie gebonden wenselijkheid en noodzaak tot geluidsbuffering wordt onderzocht in het MER. Daarbij wordt ook de impact van een geluidswand in andere disciplines, bv. de visuele effecten onderzocht
16. De tekst en kaarten van het RUP 196 Groen worden aangepast aan de recente gegevens
17. Deze opmerkingen worden toegevoegd aan de startnota

3.1.11 SARO

Inhoud advies

1. Focus op complex noodzaakt opstart nieuwe GRUP's (o.a. Booiebos en Leievallei). Nood aan afstemming tussen de verschillende planprocessen.
2. Zodra regionaal mobiliteitsplan Vervoerregio Gent goedgekeurd is, moet GRUP hierop afgestemd worden. O.m. voor rol/categorisering N466. Nood aan volwaardig onderzoek mobiliteitseffecten.
3. Aandacht nodig voor impact GRUP op milieu, natuur, landschap en landbouw. Bij verdere uitwerking GRUP moet invulling gegeven worden aan de realisatie van een maatschappelijke meerwaarde.

Behandeling advies

1. Het proces van het GRUP Booiebos werd op eind mei 2023 opnieuw opgestart. Dit proces doorloopt een eigen traject met oog voor mogelijke koppelkansen met het GRUP Herinrichting Complex E40 Drongen
2. Het definitief goedgekeurd Regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio Gent dienst als kader voor de verdere opmaak van dit GRUP
3. Het realiseren van maatschappelijke meer waarden werd mee opgenomen in de plandoelstelling van het RUP. Om deze doelstelling van in het begin van het planproces te integreren werd er een afwegingskader opgemaakt waarin deze thema's zoals milieu, natuur, landschap en landbouw geïntegreerd werden.

3.1.12 CBS Sint-Martens-Latem

Inhoud advies

1. Opluchting dat oostelijk complex van de baan is. Maar het voorstel van de gemeente voor ondertunneling E40 werd niet op volwaardige wijze /niet objectief onderzocht.
2. Er wordt vertrokken vanuit aannames voor strijdigheid met natuurdecreet en kaderrichtlijn water.
3. Kostprijs: er werd geen rekening gehouden met de voordelen die ertegenover staan (ingebracht door de gemeente), met de besparingen (minder gezondheidsschade) en meerwaarde/winsten door verbetering leefmilieu, omgeving en meerwaarde grond die vrijkomt.
4. "*Uitvoeringsproblemen bij realisatie tunnel, stabiliteitsrisico's en probleem qua timing*": worden niet onderbouwd.
5. Onteigeningen: cijfers ontbreken (verschil tussen landbouwgrond en woningen, ook in andere alternatieven).
6. "*Grote negatieve impact op de mens tijdens aanlegfase*": wordt niet onderbouwd.
7. "*Sterkere luchtemissies ter hoogte van de tunnelmonden*": hier ontbreekt een onderbouwd antwoord, milderende maatregelen worden niet overwogen.

Behandeling advies

1. Er wordt akte genomen van de opmerking. Voor wat betreft het intunnelingsvoorstel: zie volgend punt.
2. Uit het voorgaande planproces kwam naar voor dat de impact van een dergelijke ondertunneling te groot is. Bemaling zou op deze locatie ingaan tegen verbodsbepalingen met betrekking tot natuurgebieden, VEN-gebieden en de kaderrichtlijn water.
3. Het is kennelijk onredelijk om de kostenbatenanalyse te maken van een project dat juridisch onmogelijk is.
4. Uit het voorgaande planproces kwam naar voor dat de impact van een oostelijk complex ongewenst groot is. De plandoelstellingen zijn dan ook aangepast waardoor deze alternatieven niet langer in aanmerking komen.
5. Aan voorliggend GRUP zal geen onteigeningsplan gekoppeld worden. Voor de realisatie van het plan kunnen echter wel onteigeningen noodzakelijk zijn. De bevoegde overheid kan op basis van haar eigen wetgeving indien nodig voor de realisatie van de weg onteigeningen uitvoeren. Omdat de ruimtelijke herinrichting van het complex Drongen nog volop in onderzoek is, is er momenteel nog niet exact geweten over welke percelen het zou kunnen gaan.
6. Het is zo dat een intunneling met zich meebrengt dat de huidige wegzate in de aanlegfase onbruikbaar is, wat meteen ook betekent dat er een tijdelijke vervangende wegzate moet worden aangelegd. En gezien de ligging van de zate tussen woonkernen Baarle-dorp en Keuze in, impliceert dit de onteigening en afbraak van woonhuizen. De impact daarvan is immens en volstrekt in wanverhouding met het maatschappelijke belang, dat immers louter tijdelijk is.
7. Uit het voorgaande planproces kwam naar voor dat de impact van een oostelijk complex ongewenst is. De plandoelstellingen zijn dan ook aangepast waardoor deze alternatieven niet langer in aanmerking komen.

3.2 BEHANDELING INSPRAAKREACTIES

Inspraakreacties met eenzelfde bezwaar/opmerking

Nr. reactie	Inspraakreactie met eenzelfde bezwaar/opmerking
557-1	557-14, 557-15, 557-16, 557-17, 557-19, 557-22, 557-23, 557-24, 557-25, 557-26, 557-27, 557-28, 557-30, 557-31, 557-32, 557-33, 557-34, 557-36, 557-37, 557-40, 557-41, 557-42, 557-43, 557-45, 557-46, 557-48, 557-49, 557-50, 557-51, 557-52, 557-53, 557-57, 557-58, 557-64, 557-66, 557-71, 557-73, 557-82, 557-86, 557-88
557-36	557-54
557-67	557-68, 557-69, 557-70, 557-72, 557-77, 557-79, 557-80, 557-81, 557-84

Er wordt achtereenvolgens ingegaan op opmerkingen en bezwaren over:
1. Alternatieven
2. Milieueffecten en hinder
3. Compensatiegebieden
4. Mobiliteit
5. Overige

3.2.1 Alternatieven

In een aantal bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om bijkomende alternatieven op te nemen. Daarnaast worden er enkele bezwaren ingediend tegen alternatieven die in aanmerking komen. Al deze elementen worden per alternatief beantwoord. De input van de publieke raadpleging wordt verwerkt en de zinvol bevonden alternatieven worden meegenomen in het ontwerpproces. De motivatie voor het al dan niet in aanmerking komen van alternatieven wordt opgenomen in de Scopingnota van voorliggend GRUP. Deze afweging gebeurde aan de hand van een afwegingskader en in dialoog via werkateliers, reflectiekamers en begeleidingsgroepen.

1. Alternatief 'Diamond Interchange'

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-62, 557-63

Het voorstel bestaat uit een 'Diamond Interchange'. Dit alternatief wenst een complex te voorzien dat compact is en een conflictarme verbinding met de E40 heeft. Op deze manier zou de leefbaarheid in Baarle verhoogd kunnen worden. Binnen dit voorstel worden enkele combinaties met de 'Diamond Interchange' voorgesteld: een combinatie met een tunnel, een tunnel en T-kruispunt en een brug met een T-kruispunt. Het T-kruispunt maakt volgens het voorstel verkeerssturing mogelijk.

Behandeling van het bezwaar

In de werkateliers werden de voorgestelde inrichtingsalternatieven verder uitgewerkt en onderzocht in samenspraak. Daar werd de idee van de 'vlecht' (zoals de 'Diamond Interchange' wordt genoemd) eerder lauw onthaald. Maar het blijft een mogelijke optie om het verkeer op het Hollands complex te sturen, als dat de betere optie zou blijken in de afweging tegenover bijvoorbeeld een sturing met verkeerslichten.

2. Alternatief 'Concept afrit 13 van de E40'

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-2

Het concept voor de afrit 13 van de E40 situeert zich zo dicht mogelijk bij de bestaande infrastructuur. De inspraakreactie geeft aan dat er op deze manier een compact voorstel wordt gedaan met een beperkte invloed op de omgeving en het milieu. Daarnaast maakt het voorstel een verbinding tussen de Noordhoutstraat en de N466 voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Drongen 1 'Booiebos'. Een deel van dit voorstel ligt buiten de contour van het voorliggend GRUP.

Behandeling van het bezwaar

De inbreng van de publieke raadpleging werd verwerkt en de zinvol bevonden alternatieven werden meegenomen in het ontwerpproces. De motivatie voor het al dan niet in aanmerking komen van alternatieven wordt opgenomen in de scopingnota van het voorliggend GRUP. Deze afweging gebeurde aan de hand van een afwegingskader en in dialoog via werkateliers, reflectiekamers en begeleidingsgroepen.
De idee om zo dicht mogelijk bij de bestaande infrastructuur te blijven en zo compact mogelijk te ontwerpen en de impact op de omgeving zo veel mogelijk te beperken maakt deel uit van de plandoelstellingen.

De idee om de Noordhoutstraat te betrekken in een mogelijke ontsluiting van Booiebos door een nieuw aan te leggen verbinding van de N466 naar de Noordhoutstraat door te trekken ligt buiten de beoogde contour, wat logisch is, gezien de strijdigheid met de hierboven opgesomde principes.

De relatie van de voorgestelde oplossingen met de aansluitende lokale wegenis –zoals de Noordhoutstraat- maakt wel deel uit van het planproces, maar behoeft de goedkeuring van de gemeenteraad van de Stad Gent.

3. Alternatieven rond ondergrondse infrastructuur

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-13, 557-61, 557-78

Er wordt gesteld om de ondertunneling van de E40 te onderzoeken tot aan de afrit van Sint-Denijs-Westrem. Bij een ondertunneling van de E40 kan volgens het voorstel de kost aan bruggen sterk dalen. Hierbij wordt er ook verwezen naar de maatregelen die nodig zijn om geluidsoverlast te beperken. De ondertunneling wordt in sommige bezwaren gekoppeld aan bijkomende maatregelen zoals het verlagen van snelheid van de E40. Daarnaast wordt er in andere bezwaarschriften verwezen naar de noodzaak om te werken met ondergrondse infrastructuur in plaats van bruggen.

Behandeling van het bezwaar

Uit het voorgaande planproces kwam naar voor dat de impact van een dergelijke ondertunneling van de E40 te groot is. Een bemaling zou op deze locatie ingaan tegen verbodsbepalingen inzake met betrekking tot natuurgebieden, Ven-gebieden en de Kaderrichtlijn water. De discipline geluid zal in het MER worden uitgewerkt conform de meest recente handleiding voor wegverkeerslawaai. Bij negatieve en uiterst negatieve impact zal minstens gezocht worden naar milderende maatregelen. Er wordt akte genomen van de voorgestelde milderende maatregelen.

In overleg met de stakeholders worden in werkateliers inrichtingsalternatieven met ondergrondse infrastructuur onderzocht. Indien blijkt dat deze redelijk zijn worden ze opgenomen in het alternatievenonderzoek.

4. Bezwaren tegen het 'Centraal Complex'

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-13, 557-25, 557-76, 557-89

Enkele bezwaren geven aan dat het centraal complex verder bouwt op de foute keuzes uit het verleden. Hiermee wordt er verwezen naar een complex dat in de dorpskern ligt. Hierdoor ontstaat er meer geluidsoverlast, onveiligheid in de woonstraten,... Ook het industrieterrein van Drongen I 'Booiebos' wordt in één adem genoemd als een foute ruimtelijke keuze. Het is niet wenselijk om een industrieterrein verder te laten evolueren in een landbouw- en woongebied. Het nieuw complex moet de leefbaarheid verbeteren en het Centraal Complex zal dit volgens de bezwaarschriften niet bekomen, het zal effecten hebben op de dorpskern, de scholen, het therapeutisch centrum, WZC, jeugdlokalen,...

Een ander bezwaarschrift wijst het 'Centraal Complex' af en geeft aan dat het vrachtverkeer zich via de Flanders Expo-site moet verplaatsen.

Behandeling van het bezwaar

In samenspraak met de georganiseerde actoren (reflectiekamer) en de bevolking (werkateliers) wordt een afwegingskader opgemaakt waaraan alle alternatieven worden afgetoetst. Hierbij komt ook leefbaarheid aan bod. Daarnaast wordt het effect op leefbaarheid ook onderzocht in het MER.

Uit het voorgaande planproces kwam naar voor dat de impact van een oostelijk of westelijk complex onwenselijk is. De plandoelstellingen zijn dan ook aangepast waardoor deze alternatieven niet langer in aanmerking komen. De wegcategorisering van de N466 is de bevoegdheid van de Vervoersregio Gent. In het definitieve Regionaal Mobiliteitsplan krijgt de N466 tussen de R4 en de E40 de categorie van regionale weg. De N466 vanaf het complex richting Deinze krijgt de categorie van interlokale weg. In het Regionaal Mobiliteitsplan is de N466 aangeduid als interlokale aanrijroute voor vrachtverkeer met een lokale bedrijfsontsluitingsfunctie. Hierbij wordt er een missing link van de interlokale aanrijroute tussen het bestaande complex van Drongen en het bedrijventerrein Drongen 1 (Booiebos) aangeduid. De link met de Flanders Expo-site wordt dus niet gelegd.

5. Bezwaar tegen het inrichtingsvariant 'Hollands complex'

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-67

Er werden specifiek bezwaren ingediend tegen de inrichtingsvariant 'Hollands Complex'.

1. De inrichtingsvariant 'Hollands Complex' verhindert vlot verkeer in Baarle-dorp
2. Het concept vertraagt de doorstroming van de afritten naar de N466
3. Een 'Hollands Complex' heeft volgens bezwaarindieners altijd een groot ruimtebeslag
4. Dit concept betekent een extra brug/tunnel voor zachte weggebruikers over/onder de E40
5. Bezwaarindieners stellen dat dit voor een extra fietsbrug/tunnel zorgt waardoor de Moortelputstraat mogelijk de functie van de Brouwerijstraat moet overnemen
6. De keuze voor deze variant zorgt volgens de bezwaarindieners dat er verschillende restgebieden ontstaan die door hun invulling extra drukte genereren en dit ten koste van akkerland
7. Dit betekend volgens bezwaarindieners dat alle verkeer van en naar de E40 tot vlak aan Baarle-dorp zal worden geleid

Behandeling van het bezwaar

1. (1 + 2 + 7) Dit bezwaar gaat uit van de idee dat een Hollands complex op de N466 moet worden aangesloten. Dat is slechts in één van beide 'families' het geval. Het verdere onderzoek zal uitwijzen of dit al dan niet opportuun is en in welke mate.

3. Van alle mogelijke types van verkeerswisselaars is een Hollands complex het meest compacte, met dus het kleinste ruimtebeslag. Een 'gewoon' kruisput (met verkeerslichtenregeling' is niet toegelaten op een snelweg.

4. In de veronderstelling dat de snelweg op of net onder maaiveld blijft –wat gezien de boven aangehaalde problemen met een eventuele intunneling hoogstwaarschijnlijk is- zal het inderdaad zo zijn dat zwakke weggebruikers 'ongelijkgronds' die barrière zullen moeten dwarsen. Daar zal inderdaad infrastructuur voor nodig zijn, die aan alle eisen terzake voldoet, niet alleen qua gebruiksgemak maar ook op vlak van veiligheid. Ten opzichte van de huidige situatie betekent dit sowieso een forse verbetering.

5. Dit bezwaar steunt op een volstrekt onterechte aanname. In géén van de in aanmerking komende alternatieven is dit het geval.

6. Een Hollands complex is zo compact, dat de 'restgebieden' die erbij horen niet groot genoeg zijn om een invulling met een 'volwaardige' functie (wonen/bedrijvigheid) toe te laten. Wel kunnen ze aangewend worden om noodzakelijke aanhorigheden zoals wadi's plaats te geven. De term restgebied is in dat geval verkeerd. Bovendien behoort het zoveel mogelijk vermijden van (echte) restgebieden tot de plandoelstellingen. Dat dit ten koste zou gaan van akkerland, is mogelijk, maar het is zo goed als uitgesloten dat dit om beduidend veel zou gaan, gelet op de zopas aangehaalde plandoelstelling, en ook het juridische en feitelijke grondgebruik op de percelen die de snelweg flankeren.

6. Ontsluiting bedrijventerrein Drongen I

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-4, 557-61, 557-65, 557-78, 557-89

Verschillende inspraakreacties geven opmerkingen rond de ontsluiting van het bedrijventerrein Drongen I (Booiebos). Er wordt aangegeven dat de ontsluiting van het huidige industrieterrein via de kern van Baarle niet optimaal is. Verder wordt er gewezen dat de Baarleveldstraat niet geschikt is voor de ontsluiting van de industriezone. Het vrachtverkeer moet het bedrijventerrein kunnen bereiken zonder door de kern van Baarle te rijden. Een voorstel is om een ring rond Baarle of een verbinding naar de R4 in Evergem te maken via de uitbreidingsstrook van het Schipdonkkanaal.

Een inspraakreactie geeft aan dat wanneer er een centraal complex komt, het aangewezen is om het verkeer van het industrieterrein onder de autostrade te leiden.

- Een bezwaarindiener stelt dat de ontsluiting van de industriezone via Moorbrug in Landegem moet verlopen
- Een bezwaarindiener stelt dat de ontsluiting van de industriezone via kern Baarle niet optimaal is en geeft aan dat werknemers uit de regio Leerne, Vosselare, Nevele het industriepark enkel zullen kunnen bereiken via de N466- rondpunt Leerne, door Baarledorp, over E40 brug, verkeer komend van Gent kruisen en via de Baarleveldestraat.
- Een bezwaarindiener geeft aan dat het vrachtverkeer de industriezone moet kunnen bereiken zonder door de kern van Baarle te rijden. De bezwaarindiener geeft een voorstel om een ring rond Baarle of verbinding naar R4 in Evergem via uitbreidingsstrook Schipdonkkanaal te maken
- Een bezwaarindiener dient een voorstel voor ontsluiting van bedrijventerrein in, in combinatie met centraal alternatief met Hollands complex (plan)
- Een bezwaarindiener geeft aan dat er een apart op- en afrittencomplex voor het industriepark noodzakelijk is
- Indien er toch voor een centraal complex gekozen wordt, stelt een bezwaarindiener voor om het verkeer van het industrieterrein onder de autostrade te leiden

Behandeling van het bezwaar

In het in opmaak zijnde planproces voor Booiebos wordt uitgegaan van een (hoofd)ontsluiting naar de N466. De hoofdaansluiting wordt binnen het voorliggend planproces bekeken, de nevenaansluitingen zoals de Moorbrug zal binnen het GRUP Booiebos afgewogen worden

Het vastleggen van de vrachtroutes is een bevoegdheid van de Vervoersregio. De wegfuncties en categorisering van de N466 is een bevoegdheid van de Vervoersregio. In het definitief goedgekeurde Regionaal Mobiliteitsplan is de N466 aangeduid als lokale aanrijroute voor vrachtverkeer met een lokale bedrijfsontsluitingsfunctie. De locatie van het complex Drongen aan de E40 wordt binnen het Regionaal Mobiliteitsplan aangeduid als op- en afrit van een Europese hoofdweg.

Een apart op- en afrittencomplex voor het industriepark werd niet opgenomen in de scenario's/varianten. Uit het voorgaande onderzoek is immers gebleken dat dit alleen goed zou kunnen werken in combinatie met het oostelijke complex, dat niet haalbaar is.

De ontsluiting van het industriepark Drongen I wordt mee bekeken in het totaalontwerp van het complex.

Het voorstel voor ontsluiting van bedrijventerrein in combi met centraal alternatief met Hollands complex (plan) maakt het voorwerp uit van dit planproces.

Wat betreft het idee om de ontsluiting van het bedrijventerrein vanuit het centraal complex onder de autostrade te leiden, en dus in een tunnel moet worden vastgesteld dat dit een eenvoudige oplossing lijkt, maar dat allesbehalve is.

Een tunnel is niet zomaar een ondergrondse verlenging van de open weg: een tunnel is een speciale omstandigheid met specifieke risico's waardoor bijkomende maatregelen vereist zijn met betrekking tot veiligheidsvoorzieningen, verkeersmanagement, de opleiding en training van het eigen personeel en de hulpdiensten, en calamiteitenbestrijding. De expertise en kennis die nodig zijn voor het succesvol ontwerp en beheer van tunnels zijn vaak zeer specifiek en vallen binnen een nichedomein.

De richtlijnen zijn gebaseerd op het decreet betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet 1 juni 2007, deze gelden voor tunnels langer dan 500m in het TERN netwerk, maar worden ook voor andere tunnels als maatgevend beschouwd.
Voor het ontwerp van een tunnel stelt het decreet dat er een risicoanalyse uitgevoerd moet worden:
art 12
Bij die analyse van de risico's van een gegeven tunnel, wordt rekening gehouden met alle ontwerpaspecten en verkeersomstandigheden die van invloed zijn op de veiligheid, meer bepaald met de verkeerskenmerken, de tunnellengte, het verkeerstype en de tunnelgeometrie, alsmede met het voorspelde aantal vrachtwagens per dag.

Veiligheid vormt de belangrijkste voorwaarde voor de exploitatie van een tunnelobject. Het is essentieel om de veiligheid van weg- en tunnelgebruikers te waarborgen tijdens normaal gebruik, bij incidenten, calamiteiten en bij onderhouds-, herstellings- of renovatiewerkzaamheden. Als het veiligheidsniveau onder de maatschappelijk aanvaarde norm komt, moet het tunnelobject worden afgesloten voor verkeer of moeten er risicobeperkende of compenserende maatregelen worden genomen, zoals snelheidsbeperkingen of een vrachtwagenverbod. Bij tunnels is niet alleen verkeersveiligheid van belang, maar ook tunnelveiligheid. Een tunnelobject verschilt immers van de open weg en vereist specifieke veiligheidsvoorzieningen en een beheerorganisatie om de veilige exploitatie te waarborgen.

Veiligheid speelt een cruciale rol bij het beoordelen van de haalbaarheid van een mogelijke tunnel:

- Tunnelveiligheid vergt investeringen in tunnel specifieke veiligheidsvoorzieningen en in de beheerorganisatie die de veilige exploitatie moet waarborgen.
- Veiligheid is een randvoorwaarde voor de exploitatie van een tunnelobject en heeft dus invloed op de beschikbaarheid.

Het KB van 6 november 2007, Koninklijk besluit betreffende de minimale technische veiligheidsnormen voor tunnels in het trans-Europese wegennet, legt ook op dat wanneer een tunnel een bijzonder kenmerk heeft inzake bovengenoemde parameters (*veel vrachtverkeer, uitzonderlijke transporten, ADR, ….*) een risicoanalyse wordt uitgevoerd, teneinde vast te stellen of extra veiligheidsmaatregelen of aanvullende voorzieningen nodig zijn om een hoog veiligheidsniveau in de tunnel te waarborgen. Deze risicoanalyse houdt rekening met mogelijke ongevallen die duidelijke gevolgen hebben voor de veiligheid van weggebruikers in tunnels en die bij gebruik van de tunnel zouden kunnen plaatsvinden, alsmede met de aard en omvang van de mogelijke gevolgen.

De richtlijn gaat er van uit dat als een tunnel als beste alternatief is weerhouden, in deze fase in de risicoanalyse ook een bovengrondse kruising moet meegenomen worden. Ondergrondse verkeersstromen brengen risico's met zich mee, vooral bij vrachtverkeer en transport van gevaarlijke goederen (ADR). Het fysiek elimineren van gevaar is de meest efficiënte manier om veiligheidsrisico's te vermijden. Dit kan

worden bereikt door bijvoorbeeld te kiezen voor een bovengrondse verkeersdoorstroming. Het is ook mogelijk om bepaalde soorten verkeer niet toe te staan, zoals vrachtwagens of transport van gevaarlijke goederen. Een belangrijke keuze voor een ontsluitingsweg van een industrieterrein.

7. Bezwaren en reacties rond de Kloosterstraat(brug)

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-4, 557-13, 557-78, 557-89,

Diverse bezwaren gaan over de Kloosterstraat en de brug. Een eerste vraag is om een scenario uit te werken met en zonder ontharding van de Kloosterstraat zodat lokaal verkeer toegelaten kan worden en om zo de barrièrewerking te vermijden. De bezwaarindiener stelt dat er hierbij een oplossing moet gezocht worden zonder geluidsoverlast.

Een ander voorstel is om een digitale sluis te voorzien voor het vrachtverkeer. Volgens een bezwaarschrift mag de Kloosterstraatbrug niet geknipt worden. De knip zal volgens het bezwaar leiden tot ongewenst omrijden. De bezwaarindiener stelt dat er 3 bruggen nodig zijn om het verkeer optimaal te ontsluiten.

Volgens een bezwaarindiener zal de knip van de Kloosterstraatbrug met de Baarleveldestraat voor een toename zorgen van verkeersdrukte in de omliggende straten zoals de Halewijnkouter, Varendriesstraat en Rapenstraat. De toename van doorgaand verkeer zal een effect hebben op de leefbaarheid en veiligheid van de omliggende woonstraten. Dit werd volgens het bezwaarschrift onvoldoende onderzocht.

Behandeling van het bezwaar

De aangehaalde pistes maken deel uit van het onderzoek.

8. Bezwaren tegen de weerlegging van het alternatief voorstel van Leefbaar Drongen

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-67

Het bezwaarschrift bevat enkele bedenkingen tegenover de weerlegging van het alternatief ingediend door Leefbaar Drongen. Volgens het bezwaarschrift worden volgende argumenten van de weerlegging onvoldoende onderbouwd: de negatieve impact van een zuidelijke ontsluitingsweg op de Kloosterstraat en Baarledorp kan niet aangetoond worden, de negatieve impact van een noordelijke ontsluitingsweg wordt onvoldoende in rekening gebracht, de aanloopsnelheid van 50km/uur is op de plaats zoals voorgesteld in het alternatief van Leefbaar Drongen wel verdedigbaar en het argument dat niet alle functies heraangelegd kunnen worden is onduidelijk.

Daarnaast worden er in het bezwaarschrift bijkomende maatregelen en tegenargumenten meegegeven om het alternatief voorstel van Leefbaar Drongen verder te onderbouwen: het ontwerp voorziet een volledig conflictvrije verkeerswisselaar en is compact, de impact van het alternatief op het grondwaterpeil en de Keuzemeersen kan verholpen worden door het aanpassen van de uitvoeringsperiode en de werkmethode, de variant heeft volgens de bezwaarindieners een kleinere impact op onteigeningen en heeft een minimale impact op de mobiliteit.

Tenslotte halen de bezwaarindieners aan dat de bochtstraal van de tunnel met 5 à 6 meter verbreed kan worden

Behandeling van het bezwaar

Het voorgestelde inrichtingsalternatief is besproken in de alternatievennota.

Bezwaar tegen variant Cddi+In+L

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-67

Volgens het bezwaarschrift is de variant Cddi+In+L onaanvaardbaar en een slechte variant die niet in aanmerking komt.

Behandeling van het bezwaar

Het voorgestelde inrichtingsalternatief is besproken in de alternatievennota.

9. Problematiek rond de dienstenzone

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-24, 557-67, 557-84

Volgens de bezwaarindieners moet de problematiek van de te korte op- en afritten naar de dienstenzones met de varianten mee bekeken worden. Een bezwaarschrift stelt dat weerlegging van de herlocalisatie van de dienstenzone gecombineerd met een westelijke ontsluiting van de industriezone Drongen I ten onrechte als onredelijk beschouwd wordt. Tenslotte wordt er in een bezwaarschrift aangehaald dat door de komst van elektrische wagens de benzinestations overbodig zullen worden en dus een andere bestemming zal krijgen.

Behandeling van het bezwaar

De dienstenzone ten oosten van het GRUP ligt buiten de contour. Hierover kan er geen beslissing worden genomen binnen dit planproces.

De lokalisatie van de dienstenzone maakt geen deel uit van de plandoelstellingen en het plan. In het voorgaande planproces kwam reeds naar voor dat de impact van een westelijk alternatief te groot is en niet leidt tot een ruimtelijk compacte oplossing.

Het bezwaar rond het overbodig worden van benzinestations door elektrische auto's met als gevolg dat deze een andere bestemming krijgen is niet stedenbouwkundig van aard en dus niet pertinent.

10. Opmerkingen rond de E40 en N466

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-44, 557-84, 557-87

Enkele bezwaarschriften bevatten opmerkingen rond de weginfrastructuur van de E40 en de N466 die gecombineerd kunnen worden met varianten of die de bezwaarindieners naar voor schuiven als mogelijke oplossingen van het complex. Een eerste voorstel is om de E40 1 meter onder het maaiveld te verplaatsen.

Op deze manier treden er volgens de bezwaarindiener positieve milieueffecten op, ook de kosten van bruggen worden op deze manier verlaagd.

Verder wordt er een voorstel gedaan om de N466 een lagere wegcategorisering toe te kennen in functie van de leefbaarheid van de omgeving. Dit zou volgens een bezwaarindiener leiden tot minder geluidsoverlast, luchtvervuiling, een hogere verkeersveiligheid,...

Behandeling van het bezwaar

Het is zo dat een verlaging van de E40 met zich meebrengt dat de huidige wegzate in de aanlegfase onbruikbaar is, wat meteen ook betekent dat er dus een tijdelijke vervangende wegzate moet worden aangelegd. En gezien de ligging van de zate tussen woonkernen impliceert dit de onteigening en afbraak van woonhuizen. De impact daarvan is immens en volstrekt in wanverhouding met het maatschappelijke belang, dat immers louter tijdelijk is.

De wegcategorisering van de N466 is de bevoegdheid van de Vervoersregio Gent. In het definitieve Regionaal Mobiliteitsplan krijgt de N466 tussen de R4 en de E40 de categorie van regionale weg. De N466 vanaf het complex richting Deinze krijgt de categorie van interlokale weg. In het Regionaal Mobiliteitsplan is de N466 aangeduid als interlokale aanrijroute voor vrachtverkeer met een lokale bedrijfsontsluitingsfunctie. Hierbij wordt er een missing link van de interlokale aanrijroute tussen het bestaande complex van Drongen en het bedrijventerrein Drongen 1 (Booiebos) aangeduid.

11. Alternatief om het vrachtverkeer via de Pegoudlaan te voorzien

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-60

Volgens het bezwaarschrift moet de mogelijkheid onderzocht worden om het vrachtverkeer via de Pegoudlaan (Flanders Expo) te kanaliseren. Daarnaast wordt er door een bezwaarindiener gesteld dat de N466 een lagere wegcategorie gegeven moet worden.

Behandeling van het bezwaar

De wegfuncties en categorisering van de N466 is een bevoegdheid van de Vervoersregio. In het definitief goedgekeurde Regionaal Mobiliteitsplan is de N466 tussen de R4 en de E40 aangeduid als regionale weg met een lokale bedrijfsontsluitingsfunctie en het deel tussen de E40 richting Deinze als interlokale weg.

12. Vraag tot afstemming met het snellaadproject met horeca uitbating

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-55

Het is volgens de bezwaarindiener aangewezen om op het onbebouwde perceel Deinzesteenweg 110 een snellaadproject met horeca uitbating te voorzien. Sommige van de alternatieven nemen een groot deel van dit perceel in waardoor de realisatie van maatschappelijke meerwaarden zoals een snellaadproject gefnuikt wordt. De vraag wordt gesteld om een betere afstemming te hebben met het snellaadproject en de zinvol bevonden alternatieven.

Behandeling van het bezwaar

Tijdens het ontwerpproces worden diverse stakeholders (burgers, administratie betrokken gemeenten, organisaties,...) actief betrokken door middel van werkateliers en reflectiekamers. Tijdens deze werkateliers kan dit project rond het snelladen opgenomen worden en afgestemd worden.

13. **Vraag om geen noordelijke uitbreiding van het complex door te voeren en rekening te houden met een bestaande watergang**

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-55

De bezwaarindiener geeft aan dat een noordelijke opschuiving en uitbreiding van het complex niet opportuun is voor de leefbaarheid van de wooncluster ten noorden van de E40. Bovendien moet er rekening gehouden worden met een bestaande watergang.

Behandeling van het bezwaar

De discipline leefbaarheid zal in het MER worden uitgewerkt. Bij negatieve en uiterst negatieve impact zal minstens gezocht worden naar milderende maatregelen. Er wordt akte genomen om rekening te houden met de watergang op het perceel.

14. **Vraag om afstemming met de bestaande horeca-site**

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-56

De bezwaarindiener geeft aan dat een bestaande horeca-site specifieke noden heeft rond parkeren, ontwikkeling en bereikbaarheid tijdens en na de werken. De ontsluiting van deze bestaande functies moeten volgens de bezwaarindiener meegenomen worden in het alternatievenonderzoek.

Behandeling van het bezwaar

Tijdens de aanlegfase van het project wordt op basis van een minderhinderplan de nodige maatregelen getroffen.

3.2.2 Milieueffecten en hinder

1. **Vraag naar geluidsmaatregelen**

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-10, 557-13, 557-76

De bezwaarindieners geven aan dat er maatregelen nodig zijn om het geluid in het projectgebied te verminderen. Er worden zelf enkele maatregelen voorgesteld zoals: het gebruik van geluid reducerend asfalt, geluidspanelen, een snelheidsverlaging op de E40, bermen,... Als reden wordt aangehaald dat de

leefbaarheid van de omgeving gegarandeerd moet worden. Een bezwaarindiener geeft het voorbeeld van de school Rozemarijn die vlak langs de E40 ligt.

Daarnaast wordt er meegegeven dat er een toename van geluidsoverlast zal plaatsvinden door de wijziging van de hoogte en hellingsgraad van de brug, door het deels weggraven van de brughelling en door het rooien van de bestaande begroeiing.

Behandeling van het bezwaar

De discipline geluid zal in het MER worden uitgewerkt conform de meest recente handleiding voor wegverkeerslawaai. Daarnaast zal in de discipline gezondheid de impact op de menselijke gezondheid onderzocht worden met aandacht voor kwetsbare populaties, zoals scholen. Bij negatieve en uiterst negatieve impact zal minstens gezocht worden naar milderende maatregelen. Er wordt akte genomen van de voorgestelde milderende maatregel.

Bij het onderzoek naar de effecten in de discipline geluid worden brughoogtes en hellingen opgenomen in het model. Eventuele buffering door beplanting is van verschillende factoren afhankelijk (type beplanting, seizoen, etc.) en wordt dan ook niet meegenomen; de beoordeling is een worst case beoordeling.

2. **Vraag naar maatregelen voor fietsers en voetgangers**

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-10

Er wordt gevraagd om maatregelen te nemen voor fietsers en voetgangers in de ruimte omgeving van het projectgebied.

Behandeling van het bezwaar

Binnen het afwegingskader worden verschillende thema's naar voor geschoven om elk te bekijken scenario af te toetsen met oog voor fietsers en voetgangers. Denk hierbij aan 'vermindering barrièrewerking', 'overbrugbaarheid', 'veiligheid voor verschillende modi', 'oversteekbaarheid',... Aan de hand van deze thema's worden scenario's/varianten bijgestuurd opdat het gekozen scenario/variant voldoet aan de verwachtingen van de stakeholders

De discipline geluid zal in het MER worden uitgewerkt conform de meest recente handleiding voor wegverkeerslawaai. Bij negatieve en uiterst negatieve impact zal minstens gezocht worden naar milderende maatregelen. Er wordt akte genomen van de voorgestelde milderende maatregel.

3. **Vraag naar meer ruimte voor groen, bos en rustplekken**

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-13, 557-61, 557-76

Er wordt gesteld dat er een grote nood is aan meer groen en bos en dit aan zowel de noodzijde van de autostrade als tussen de dorpskern en het nieuwe complex. Deze nood aan meer groene ruimte wordt door de bezwaarindieners automatisch gekoppeld aan rustplekken en nieuwe publieke ruimte die de leefbaarheid van de omgeving kan verhogen.

Behandeling van het bezwaar

In samenspraak met de georganiseerde actoren (reflectiekamer) en de bevolking (werkateliers) werd een afwegingskader opgemaakt waaraan alle alternatieven worden afgetoetst. Hierbij komt ook leefbaarheid aan bod. Daarnaast wordt het effect op leefbaarheid ook onderzocht in het MER. Het thema 'groen' wordt meegenomen in het afwegingskader van het ontwerpproces. Denk hierbij aan de thema's 'visuele impact', 'landschappelijke inpasbaarheid' en 'tegengaan versnippering (rest)ruimte'. Er wordt akte genomen van de vraag voor meer groen en bos langs de noordzijde van de autostrade. De afweging van meer groen wordt dus meegenomen in de afweging van de scenario's.

De discipline lucht zal in het MER worden onderzocht. Bij negatieve en uiterst negatieve impact zal minstens gezocht worden naar milderende maatregelen. Er wordt akte genomen van de voorgestelde milderende maatregel.

4. Opmerking over de actualisatie van de MER-studies

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-65

De bezwaarindiener vraagt om de MER-studies te actualiseren door rekening te houden met de uitbreiding van de 4 bedrijven die een planologisch attest hebben verkregen, de uitbreiding van de Durabrik-site en de vervanging van de Kloosterstraatbrug, waarbij rekening wordt gehouden met veranderende verkeersstromen. Het bezwaar stelt dat het belangrijk is om te beseffen dat de tellingen van de Kloosterstraatbrug niet representatief zijn vanwege factoren zoals: de coronaperiode, de verlofperiode en de 8-uren werkdagen in de bouwsector. Om een nauwkeurig beeld te krijgen, moet het studiegebied veel groter zijn dan het plangebied vanwege de te verwachten wijzigingen van de verkeersstromen.

Behandeling van het bezwaar

In het MER zullen goedgekeurde plannen en projecten opgenomen worden als onderdeel van de referentiesituatie, dus als reeds gerealiseerd. Plannen en projecten die nog niet beslist zijn maar tot gewijzigde effecten kunnen leiden worden onderzocht als ontwikkelingsscenario. Om de mobiliteitseffecten in beeld te brengen zal gebruik gemaakt worden van de meest recente gegevens. Het studiegebied voor de discipline mobiliteit is ruimer dan het plangebied, het betreft het gebied waar er effecten verwacht worden.

5. Opmerking over de impact van het project op de natuurgebieden

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-78

Het bezwaarschrift stelt dat de invloed van het project een grotere impact zal hebben dan de contour van het GRUP. De natuurgebieden moeten ontzien worden en dit kan door een ondertunneling van de E40. Er moet rekening gehouden worden met het effect van het nieuwe complex en de bouw ervan op habitats van Natura 2000 gebieden.

Behandeling van het bezwaar

Uit het voorgaande planproces kwam naar voor dat de impact van een dergelijke ondertunneling te groot is. Bemaling zou op deze locatie ingaan tegen verbodsbepalingen terzake m.b.t. natuurgebieden, Ven-gebieden en kaderrichtlijn water. De effecten op biodiversiteit worden onderzocht in het MER.

3.2.3 Compensatiegebieden

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-75

De bezwaarindiener stelt dat de voorwaarden uit het planologisch attest van het 'Booiebos' meegenomen moeten worden in de doelstellingen van het GRUP. Het verlies van herbevestigd agrarisch gebied moet gecompenseerd worden en ruimteneutraliteit moet voorop staan. De bezwaarindiener geeft aan dat een compensatie mogelijk is in het woonuitbreidingsgebied (WUG) van Noordhout omdat het niet volledig is mee opgenomen in het gemeentelijk RUP Groen van de Stad Gent.

Behandeling van het bezwaar

De visie op de ruimteneutraliteit zal meegenomen worden binnen het proces van het GRUP. De compensatie zoals het verlies van herbevestigd agrarisch gebied is niet van toepassing op gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. Dit is enkel voor een gemeentelijk en provinciaal niveau (zie omzendbrief RO/2010/01). Echter werd er door de Vlaamse Regering de beslissing genomen om dit expliciet mee te nemen in de plandoelstellingen.

Het WUG Noordhout werd inderdaad niet volledig opgenomen in het RUP GROEN. In de ruimtelijke visie van Stad Gent worden de resterende percelen echter voorbehouden voor het bouwen van sociale woningen.

3.2.4 Mobiliteit

1. Algemene bezwaren tegen het nieuwe complex en de E40

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-18, 557-29, 557-35, 557-38, 557-39, 557-47

Binnen enkele bezwaarschriften wordt er niet akkoord gegaan met het voorzien van een nieuw complex of de ligging van de E40 langs Drongen. Volgens de bezwaarindieners zorgt het verkeer voor te veel impact op de leefbaarheid van de inwoners van Baarle en Drongen.

Er wordt akte genomen van deze bezwaren.

2. Opmerking over de noodzaak van betrouwbaar openbaar vervoer

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-13

De bezwaarindiener stelt dat er in de omgeving eerst nood is aan betrouwbaar openbaar vervoer.

Behandeling van het bezwaar

Het openbaar vervoer is een bevoegdheid van de vervoersmaatschappij De Lijn. Daarnaast werd een visie van het openbaar vervoer opgemaakt binnen het Openbaar vervoerplan 2021 (definitief vastgesteld op 11 december 2020). Binnen het kader van de Vervoersregio wordt dit plan verder uitgerold.

3. Opmerking om het GRUP samen met de herbestemming van de Bostoensite te bekijken

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-25

De bezwaarindiener stelt dat het noodzakelijk is om het GRUP samen te bekijken met de herbestemming van de Bostoensite. Deze site zal meer vrachtverkeer genereren van en naar de E40. Dit zal een impact hebben op het nieuwe complex van Drongen.

Behandeling van het bezwaar

Binnen het planproces wordt globaal de mobiliteit en verkeersstromen in kaart gebracht en meegenomen in de MER via modeldoorrekeningen.

4. Opmerking om rekening te houden met de veiligheid zachte weggebruiker

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-43, 557-65

De bezwaarindiener stelt dat de plannen van het GRUP geen rekening houdt met de effecten op de veiligheid van de zachte weggebruiker. Het ligt niet in lijn met het 'doelgericht Vlaams Fietsbeleidsplan'. De kwaliteit van de fietspaden in de ruime omgeving van het nieuwe complex en langs het volledige traject van de N466 tussen en Gent en Deinze zijn volgens de bezwaarindiener onveilig en gebaseerd op een achterhaalde visie. De herinrichting van het complex biedt volgens de bezwaarindiener geen

antwoord op de verkeersonveilige situatie op de N466, de doorgang in Baarle en het rondpunt in Drongen-centrum.

Een bezwaarindiener stelt als optie voor om de Baarledorp of Baarledorpstraat als fietsstraat in te richten.

Behandeling van het bezwaar

Voor de opmerking rond veiligheid van de zachte weggebruiker kan er verwezen worden naar de plandoelstellingen van het GRUP.

De aansluitende wegenis wordt bekeken en in rekening gebracht met het gekozen alternatief

5. Opmerking om het STOP-principe in de visie van het GRUP toe te passen

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-44

De bezwaarindiener stelt dat het noodzakelijk is om voorrang te geven aan fiets, trein, bus en tram. Dit komt neer op het toepassen van het STOP-principe.

Behandeling van het bezwaar

Het plan vertrekt vanuit een concreet vraagstuk waarbij de verkeersveiligheid van het op- en afrittencomplex in Drongen bekeken moet worden. Hierbij wordt er rekening gehouden met andere vervoersmodi. Denk hierbij aan het afwegingskader waarbinnen thema's zoals 'veiligheid voor verschillende modi', 'oversteekbaarheid', robuustheid van het netwerk', naar voor komen. Het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Gent wordt als kader gebruikt om de andere vervoersmiddelen af te stemmen op de visie van het complex.

6. Opmerking over de noodzaak om sluipverkeer aan te pakken

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-61, 557-76

De bezwaarschriften stellen dat er een oplossing gevonden moet worden voor het sluipverkeer in Drongen, met specifieke aandacht voor de Varendriesstraat, Wijkbosstraat en de Manestraat. Het aanpakken van het sluipverkeer langs de woonstraten in Drongen moet geregeld worden binnen een globaal mobiliteitsplan. Er wordt gewezen op het feit dat de lichtregeling in de kernen gericht moet zijn op het bevorderen van de veiligheid en toegankelijkheid van fietsers en voetgangers, eerder dan het bevorderen van de verkeersdoorstroming.

Behandeling van het bezwaar

De problematiek rond sluipverkeer wordt meegenomen in de plandoelstellingen van het GRUP. Er kan ook verwezen worden naar het afwegingskader voor de alternatieven en in het MER.

Het sluipverkeer in woonstraten wordt bekeken door Stad Gent als wegbeheerder van lokale wegenis.

7. Opmerking om de reorganisatie van wegen in een ruimere context te bekijken

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-78

De bezwaarindiener geeft aan dat de doelstelling van het GRUP om de wegen die aansluiten op het complex te reorganiseren niet voldoende is. Ook het ruimer gebied moet in relatie met het GRUP bekeken worden.

Behandeling van het bezwaar

Er kan voor de reorganisatie verwezen worden naar de plandoelstellingen van het GRUP.

3.2.5 Overige

1. Vraag om betrokken te worden bij het ontwerpproces

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-56

De bezwaarindiener stelt de vraag om actief betrokken te worden bij het ontwerpproces van het nieuwe complex.

Behandeling van het bezwaar

Tijdens het ontwerpproces worden diverse stakeholders (burgers, administratie betrokken gemeenten, organisaties,...) actief betrokken door middel van werkateliers en reflectiekamers. Tijdens dit participatietraject wordt zowel input rond het afwegingskader gemaakt, als de afweging zelf van de (zinvol bevonden) scenario's.

2. Opmerking over het GRUP binnen de Europese wetgeving

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-36

Volgens de bezwaarindiener is het GRUP in strijd met de Europese verordening trans-Europees vervoersnetwerk doordat de autosnelweg E40 toegang verleent tot aanliggende percelen.

Daarnaast is het volgens hetzelfde bezwaarschrift in strijd met het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens doordat het recht op een gezond milieu niet wordt gerespecteerd. Hiermee wordt er verwezen naar de impact van geluid, fijnstof en CO2.

Behandeling van het bezwaar

Voormelde Europese Richtlijnen hebben geen rechtstreekse werking. Beide richtlijnen werden echter omgezet in VLAREM II. Het is niet duidelijk op welke punten het plan zou afwijken van de principes van VLAREM II, volgend uit de omzetting van voormelde richtlijnen. Luchtkwaliteit werd in de startnota aangeduid als "te onderzoeken effecten". In de startnota wordt aangegeven dat de resultaten getoetst zullen worden aan de luchtkwaliteitsdoelstellingen van VLAREM II en de doelstellingen zoals geformuleerd in een ruimer Europees en internationaal kader. Wat betreft geluid, wordt verwezen naar het mer-richtlijnenboek van de discipline geluid en trillingen dat ook voor het bepalen van het significantiekader voor de effectbeoordeling van het wegverkeer wordt gevolgd. In het mer-richtlijnenboek worden twee significantiekaders uitgeschreven met name voor geluid ten gevolge van ingedeelde inrichtingen in Vlarem II, en trillingen ten gevolge van ingedeelde inrichtingen in Vlarem II, wegverkeer en spoorverkeer. In deze significantiekaders werd de koppeling met VLAREM II opgenomen. Naast de doelstellingen legt VLAREM II algemene en sectorale milieuvoorwaarden op die steeds nageleefd zullen moeten worden. Deze werken door op vergunningsniveau en kunnen tot handhaving leiden indien deze niet worden nageleefd.

3. Opmerking om de impact en ontwikkelingsmogelijkheden van een bestaande noordelijke bedrijvencluster mee te nemen in de doelstellingen van het GRUP

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-56

De bezwaarindiener stelt dat de startnota van het GRUP geen melding maakt van de bedrijvencluster ten noorden van het complex. Dit zal volgens de bezwaarindiener een impact hebben op de werking van deze cluster. De vraag wordt gesteld om deze bedrijven mee op te nemen in het GRUP en de feitelijke toestand recht te zetten doordat de gewestplanbestemming achterhaald is. De bezwaarindiener wenst dat het GRUP de bedrijvigheid ten noorden van het complex de nodige ontwikkelingsmogelijkheden biedt en zorgt voor een goede verkeersafwikkeling.

Behandeling van het bezwaar

De ontsluiting van het bedrijvencluster ten noorden van het bedrijventerrein Drongen I (Booiebos) zal meegenomen worden in het planproces, zie plandoelstellingen. Het herbestemmen van de terreinen valt hier niet onder.

4. Opmerking over de nood aan een evaluatiekader voor de te onderzoeken alternatieven

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-74

De bezwaarindiener geeft aan dat er nood is aan een eenduidig evaluatiesysteem voor de verschillende alternatieven, waarin de leefbaarheid en klimaatdoelstellingen van Europa 2030-2050 effectief wordt afgetoetst. De infrastructuur voor gemotoriseerd verkeer en vrachtvervoer moet volgens de bezwaarindiener gedownsized worden ten voordele van de bovenvermelde doelstellingen.

Behandeling van het bezwaar

In samenspraak met de georganiseerde actoren (reflectiekamer) en de bevolking (werkateliers) werd een afwegingskader opgemaakt waaraan alle alternatieven worden afgetoetst.

5. Opmerking om de contour en doelstellingen van het GRUP te vergroten

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-78

De bezwaarindiener stelt dat er nood is aan een GRUP voor een ruimer gebied en met ruimere doelstellingen. Het is volgens het bezwaar aangewezen om niet allen het Complex in Drongen en de aansluiting van het bedrijventerrein Drongen I (Booiebos) mee te nemen maar ook het gebied dat voor de industriezone van Drongen I ligt tot aan de afritcomplex van Sint-Denijs-Westrem en vanaf N466 aan R4 aan de site Bostoen tot voorbij de woonwijken op de N466 richting Deinze.

Behandeling van het bezwaar

Er is inderdaad nood aan herbestemmingen in een ruimer gebied rond het GRUP Herinrichting complex Drongen maar de herinrichting van het complex is dringend en primordiaal, vandaar de focus op de vastgelegde contour en plandoelstellingen.

6. Bezwaar tegen bestaande Seveso-bedrijven in bedrijventerrein Drongen I

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-78

De bezwaarindiener geeft aan dat het toekennen van een verlening van een Seveso-bedrijf binnen een straal van 1000 meter van een woonkern gevaarlijk is. Het voorstel is om een uitdoofscenario op te maken voor de Seveso-activiteiten in het bedrijventerrein van Drongen I. Op deze manier kan er plaats vrijkomen voor KMO en lokale bedrijvigheid.

Behandeling van het bezwaar

De opmerking over zowel het verlengen van de vergunning van Seveso-bedrijven binnen het industrieterrein van Drongen I, als het bedrijventerrein zelf behoren niet tot de scope van de visie en de afbakening van het plangebied. Er wordt akte genomen van het bezwaar tegen de bestaande Seveso-bedrijven.

6. Bezwaar tegen lichtoverlast Nuscience toren

Bezwaarschriften waarin dit punt wordt aangehaald: 557-61

De bezwaarindiener geeft aan dat er momenteel lichtoverlast is door de Nuscience toren in het bedrijventerrein Drongen I (Booiebos).

Behandeling van het bezwaar

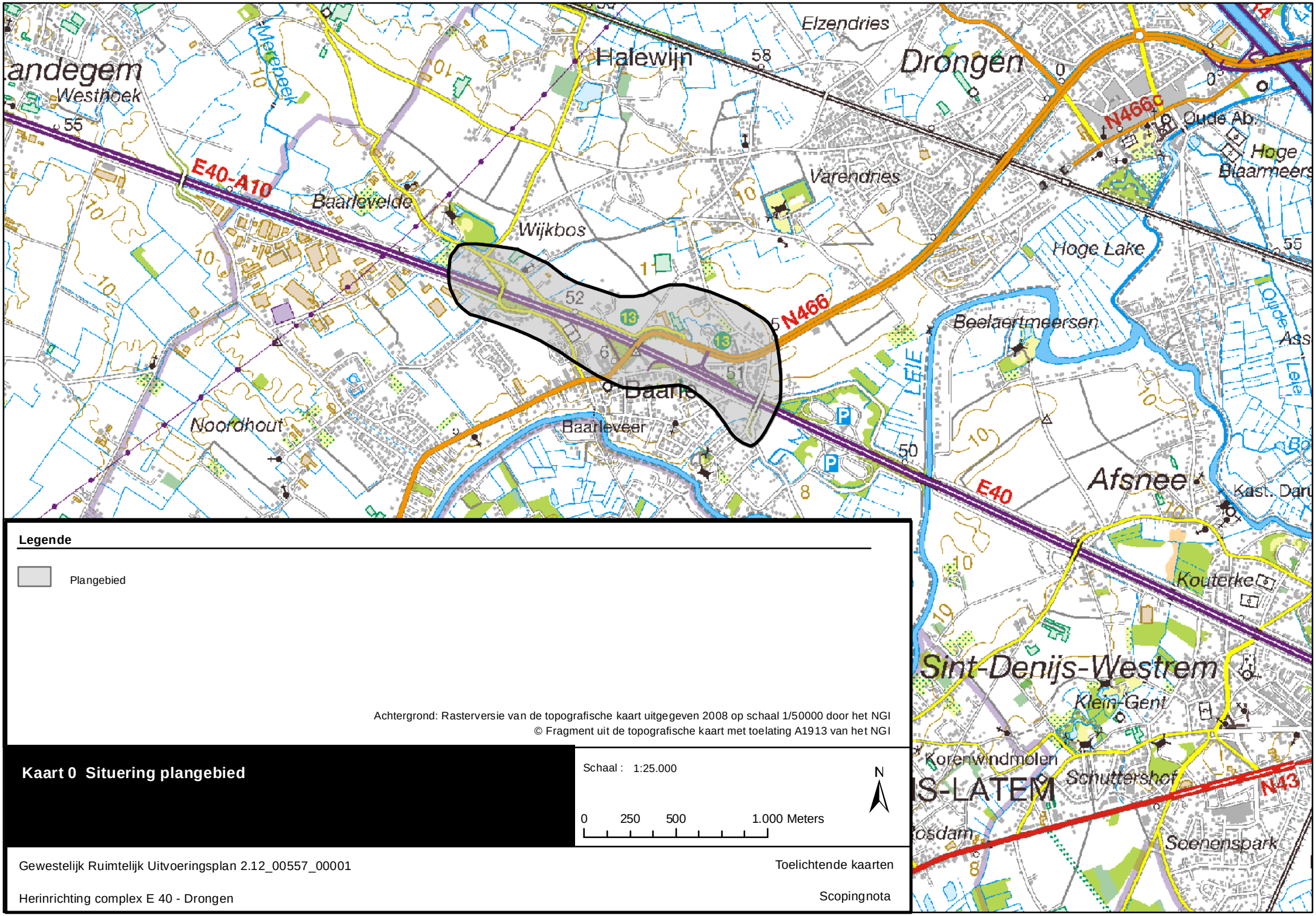
De opmerking over de bestaande lichtoverlast van de Nuscience toren is niet stedenbouwkundig van aard. Deze opmerking zal meegegeven worden aan de bevoegde overheid die moet toezien op het opvolgen van lichthinder.

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Herinrichting Complex E40 Drongen’

Bijlage 3 bij Scopingnota 2: kaartenbundel

Vlaamse overheid

DEPARTEMENT OMGEVING


Legende
Plangebied
Achtergrond: Rasterversie van de topografische kaart uitgegeven 2008 op schaal 1/50000 door het NGI
© Fragment uit de topografische kaart met toelating A1913 van het NGI
Kaart 0 Situering plangebied
Schaal : 1:25.000
N
0 250 500 1.000 Meters
Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 2.12_00557_00001
Herinrichting complex E 40 - Drongen
Toelichtende kaarten
Scopingnota
E40-A10
N466
N466c
E40
N43
Halewijn
Drongen
Elzendries
Varendries
Wijkbos
Baarlevelde
Baarle
Baarleveer
Noordhout
Beelaertmeersen
Hoge Lake
Afsnee
Kouterke
Sint-Denijs-Westrem
Klein-Gent
Schuttershof
Soenenspark
Oude Ab
Hoge Blaarmeers
Merebeek
LEIE

Merelbeek

Leie

Leie

Merelbeek

Merelbeek

Legende

- Plangebied
- Bevaarbaar
- 1ste_categorie
- 2de_categorie
- 3de_categorie
- Niet geklasseerd

Watertoets fluviale overstromingsgebieden:

- middelgrote overstromingskans
- kleine overstromingskans
- kleine overstromingskans onder klimaatverandering

Achtergrond: Digitale orthofoto kleur, luchtopname 2022, vliegschaal 1/12000, Digitaal Vlaanderen en provincie Oost-Vlaanderen

Kaart 1a Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen (fluviaal)

Schaal : 1:10.000

N

0 100 200 M

Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 2.12_00557_00001 — Toelichtende kaarten

Herinrichting complex E40 - Drongen — Scopingnota

Legende

- Plangebied
- Bevaarbaar
- 1ste_categorie
- 2de_categorie
- 3de_categorie
- Niet geklasseerd

Watertoets pluviale overstromingsgebieden:

- middelgrote overstromingskans
- kleine overstromingskans
- kleine overstromingskans onder klimaatverandering

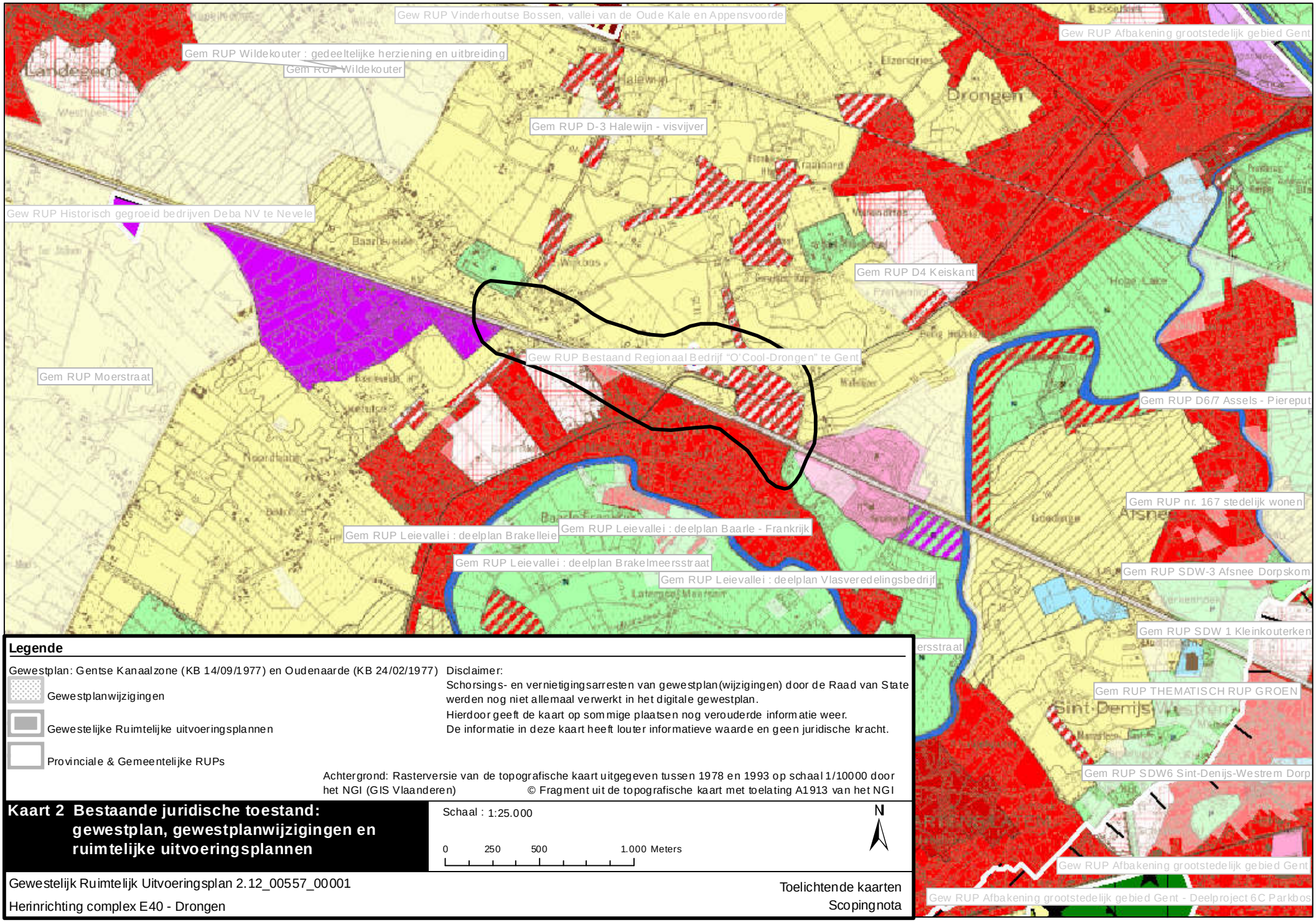
Achtergrond: Digitale orthofoto kleur, luchtopname 2022, vliegschaal 1/12000, Digitaal Vlaanderen en provincie Oost-Vlaanderen

Kaart 1b Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen (pluviaal)

Schaal : 1:10.000

N

0 100 200 M



Legende

Gewestplan: Gentse Kanaalzone (KB 14/09/1977) en Oudenaarde (KB 24/02/1977)

- Gewestplanwijzigingen
- Gewestelijke Ruimtelijke uitvoeringsplannen
- Provinciale & Gemeentelijke RUPs

Disclaimer:
Schorsings- en vernietigingsarresten van gewestplan(wijzigingen) door de Raad van State werden nog niet allemaal verwerkt in het digitale gewestplan.
Hierdoor geeft de kaart op sommige plaatsen nog verouderde informatie weer.
De informatie in deze kaart heeft louter informatieve waarde en geen juridische kracht.

Achtergrond: Rasterversie van de topografische kaart uitgegeven tussen 1978 en 1993 op schaal 1/10000 door het NGI (GIS Vlaanderen)

© Fragment uit de topografische kaart met toelating A1913 van het NGI

Kaart 2 Bestaande juridische toestand: gewestplan, gewestplanwijzigingen en ruimtelijke uitvoeringsplannen

Schaal : 1:25.000

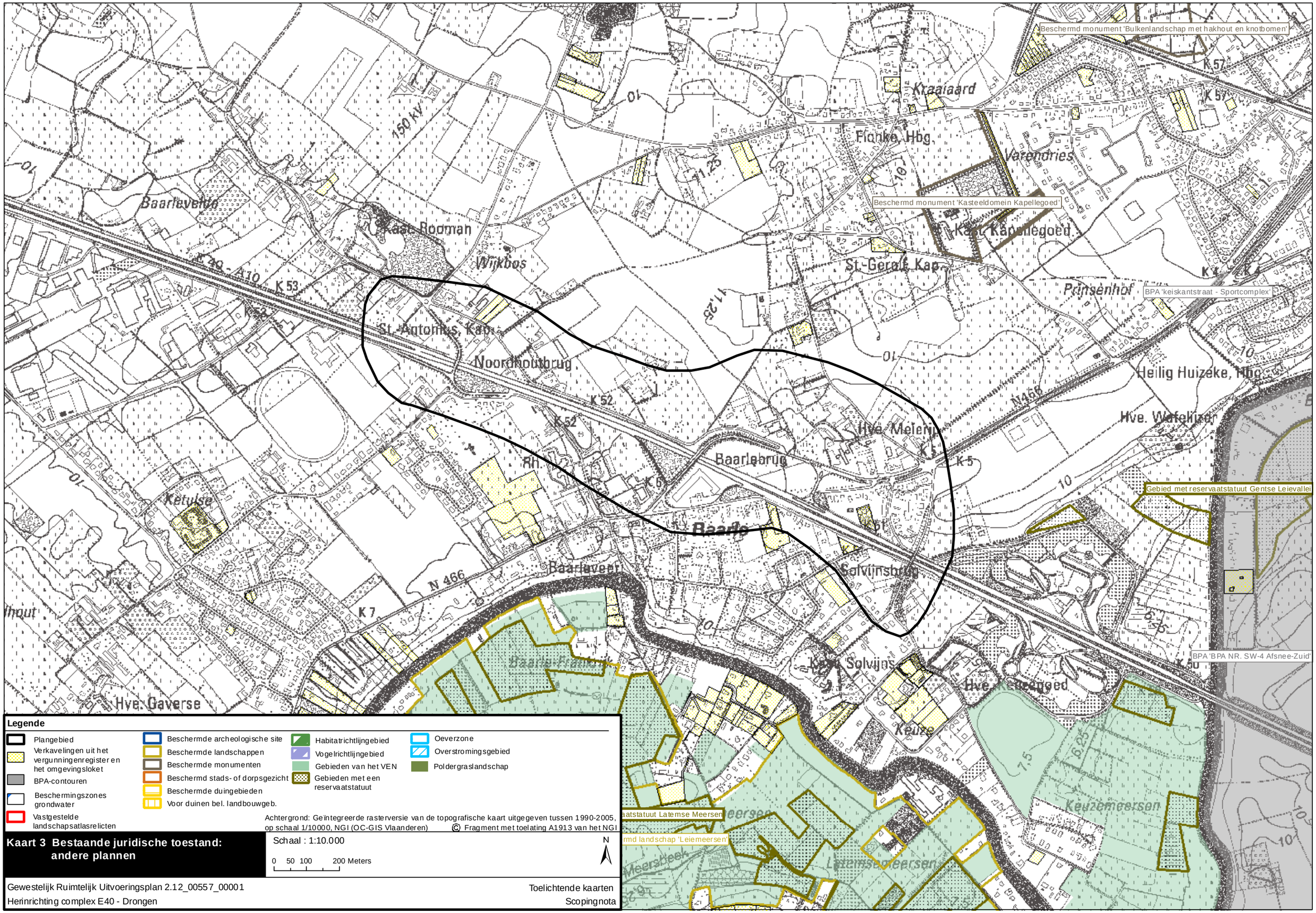
0 250 500 1.000 Meters

N

Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 2.12_00557_00001

Herinrichting complex E40 - Drongen

Toelichtende kaarten
Scopingnota


Beschermd monument 'Bulkenlandschap met hakhout en knotbomen'
Beschermd monument 'Kasteeldomein Kapellegoed'
BPA 'keiskantstraat - Sportcomplex'
Gebied met reservaatstatuut Gentse Leievallei
BPA 'BPA NR. SW-4 Afsnee-Zuid'
Baarlevelde
Kasteel Rooman
Wijkbos
St.-Antonius, Kap.
Noordhoutbrug
Kraaiaard
Flanke, Hbg.
Varendries
Kast. Kapellegoed
St.-Gerulf, Kap.
Prinsenhof
Heilig Huizeke, Hbg.
Hve. Wafelkijzer
Hve. Meleri
Baarlebrug
Ketulse
Baarle
Baarlaveer
Solvijnsbrug
Hve. Gaverse
Hve. Keuzegoed
Keuze
Keuzemeersen
Leiemeersen
Meersbeek
Baarle-Flanke
150 kV
N 466
N468
A 19 - A10
K 52
K 53
K 57
K 5
K 6
K 7
RH.
Legende
Plangebied
Verkavelingen uit het vergunningenregister en het omgevingsloket
BPA-contouren
Beschermingszones grondwater
Vastgestelde landschapsatlasrelicten
Beschermde archeologische site
Beschermde landschappen
Beschermde monumenten
Beschermd stads- of dorpsgezicht
Beschermde duingebieden
Voor duinen bel. landbouwgeb.
Habitatrichtlijngebied
Vogelrichtlijngebied
Gebieden van het VEN
Gebieden met een reservaatstatuut
Oeverzone
Overstromingsgebied
Poldergraslandschap
Achtergrond: Geïntegreerde rasterversie van de topografische kaart uitgegeven tussen 1990-2005, op schaal 1/10000, NGI (OC-GIS Vlaanderen)
© Fragment met toelating A1913 van het NGI
Kaart 3 Bestaande juridische toestand: andere plannen
Schaal : 1:10.000
0 50 100 200 Meters
N
Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 2.12_00557_00001
Herinrichting complex E40 - Drongen
Toelichtende kaarten
Scopingnota

Legende

Plangebied

Achtergrond : GRB, Bron : Digitaal Vlaanderen, februari 2024

Kaart 4 Voorgenomen plan

Schaal : 1:5.000

N

0 100 200 M

Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 2.12_00557_00001 — Toelichtende kaarten

Herinrichting complex E40 - Drongen — Scoping

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Herinrichting Complex E40 Drongen’

Bijlage 4 bij Scopingnota 2: RVR-toets

Vlaamse overheid

DEPARTEMENT OMGEVING

DEPARTEMENT
OMGEVING

Ter attentie van de initiatiefnemer
van het RUP

Afdeling Gebiedsontwikkeling,
Omgevingsplanning en -projecten
Team Omgevingseffecten
Externe Veiligheid
seveso@vlaanderen.be

uw bericht van	**uw kenmerk**	**ons kenmerk**	**bijlagen**
01/07/2024	02000_212_0557_00001	RVR-AV-3376	-

vragen naar	**e-mail**	**datum**
Mark Schaerlaekens	Mark.schaerlaekens@vlaanderen.be	zie handtekening

Betreft: Advies m.b.t. externe veiligheid over het Gewestelijk RUP Herinrichting Complex E40 in Drongen (versie 01/07/2024)

Geachte,

Hierbij vindt u m.b.t. het vermelde RUP het **advies m.b.t. externe veiligheid** van het Team Omgevingseffecten van mijn afdeling.

Doelstellingen van het RUP

Het RUP beoogt de ruimtelijke herinrichting van het complex E40 Drongen. Dit bevat naast het complex zelf ook de ontsluiting van het nabijgelegen bedrijventerrein Drongen I.

Het bedrijventerrein Booiebos vormt geen onderdeel van voorliggend plan. Hiervoor zal een afzonderlijk gewestelijk RUP worden opgemaakt.

Achtergrond van het advies m.b.t. externe veiligheid

In uitvoering van de Seveso-richtlijn[1] moet in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening worden gehouden met het aspect externe veiligheid, met name de noodzaak om op lange termijn voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen[2] enerzijds en aandachtsgebieden[3] anderzijds. Deze doelstelling wordt

[1] Europese Richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn.
[2] Dit zijn inrichtingen met een zodanige hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen op het terrein dat zij vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso-richtlijn.
[3] Zoals gedefinieerd in het besluit van de Vlaamse Regering houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage.

verwezenlijkt door toezicht te houden op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen.

Het advies m.b.t. externe veiligheid heeft specifiek betrekking op de risico's waaraan mensen in de omgeving van Seveso-inrichtingen of het leefmilieu (kunnen) blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in die inrichtingen, zoals bedoeld in de Seveso-richtlijn.

Onderzoek door het Team Omgevingseffecten

Om een inschatting te maken betreffende het aspect externe veiligheid voor voorliggend RUP, werd het RUP afgetoetst aan de criteria die werden opgenomen onder de vorm van een beslissingsdiagram in bijlage bij het besluit van de Vlaamse Regering houdende nadere regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage [BVR RVR].

Het RUP laat de vestiging van Seveso-inrichtingen niet toe en Team Omgevingseffecten heeft voldoende zicht op het externe mensrisicobeeld van de bestaande Seveso-inrichtingen om te besluiten dat het plan te verzoenen is met de aanwezigheid van deze inrichtingen.

Het Team Omgevingseffecten verwacht geen aanzienlijke effecten op het vlak van externe veiligheid en gaat daarom akkoord met de conclusie omtrent het onderzoek naar externe veiligheid in de scopingnota.

Advies van het Team Omgevingseffecten

Het Team Omgevingseffecten beslist dat bij het RUP Herinrichting Complex E40 in Drongen **geen ruimtelijk veiligheidsrapport** moet opgemaakt worden.

Het team vraagt in het algemeen om het aspect externe veiligheid verder mee te nemen in het planproces (d.i. te vermelden in de diverse nota's die het proces genereert), en in het bijzonder om zijn advies m.b.t. externe veiligheid te integreren in het ruimtelijk uitvoeringsplan.

Met vriendelijke groeten,

Isabel Jacobs
Afdelingshoofd
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP)

Vlaamse Overheid, Departement Omgeving
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en –projecten
Team Omgevingseffecten
Milieueffectrapportage
mer@vlaanderen.be
www.omgeving.vlaanderen.be

Advies over de reikwijdte, het detailleringsniveau en de inhoudelijke aanpak van het milieueffectrapport voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Herinrichting complex E40 Drongen'

Dossiernummer: PLI0159

Volgens artikel 2.2.4. § 3 van de VCRO dient het Vlaams expertisecentrum m.e.r. (VECM) om advies gevraagd te worden over de reikwijdte, het detailleringsniveau en de inhoudelijke aanpak van het milieueffectrapport dat opgemaakt wordt voor het RUP.

Op 1 december 2025 ontving het VECM de vraag om advies te geven op de scopingnota van bovengenoemd dossier. De scopingnota bepaalt de te onderzoeken ruimtelijke aspecten en de effectbeoordelingen die moeten worden uitgevoerd, alsook de methode ervan. Bij de opmaak wordt rekening gehouden met de adviezen en het resultaat van de participatie.

Het Team Omgevingseffecten – Milieueffectrapportage (vanaf 1 december 2025: VECM) maakt deel uit van het planteam voor dit RUP. Op 3 april 2025 bevestigden wij reeds via e-mail het eens te zijn met de inhoud van de scopingnota. Hier onder de voornaamste passages uit deze mail.

> *"Hierbij volgt de beslissing van het Team Omgevingseffecten, overeenkomstig artikel 4.2.8 §6 van het DABM, m.b.t. de scopingnota versie 2 (versie ontvangen op 21 maart 2025) voor het geïntegreerde planningsproces voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Herinrichting complex E40 Drongen' (dossiernummer PLI159).*
>
> *De Vlaamse Regering keurde op 28 oktober 2022 de startnota van voorliggend GRUP goed. Over deze startnota werd een participatieperiode georganiseerd van 21 november 2022 tot 20 januari 2023. De scopingnota versie 1 (gepubliceerd op 26 juni 2024) was het resultaat van de verwerking van de inspraakreacties en adviezen op de startnota. Scopingnota versie 2 bevat een beperkt aantal bijstellingen en verduidelijkingen ten opzichte van versie 1 van de scopingnota. Deze bijstelling gebeurde op basis van voortschrijdend inzicht in zowel het ruimtelijk ontwerp als de milieu-effectenbeoordeling.*
>
> *De scopingnota versie 2 beschrijft op die manier de aspecten die in het milieueffectenonderzoek (=plan-MER) verder aangevuld of onderzocht moeten worden. Deze scopingnota kan bij nieuwe of gewijzigde inzichten in de loop van het planproces nog aangepast worden en is pas definitief bij de voorlopige vaststelling van het PRUP. Het Team Omgevingseffecten – MER onderschrijft de inhoud van scopingnota versie 2.*
>
> *Volgende paragraaf kan opgenomen worden in de te publiceren scopingnota: Het Team Omgevingseffecten – Milieueffectrapportage van het Departement Omgeving maakt*

onderdeel uit van het planteam en zorgt op deze wijze voor een continue kwaliteitswaarborging van het milieueffectenonderzoek. De kwaliteitsbeoordeling over de inhoudsafbakening van het plan-MER door het Team Omgevingseffecten zit vervat in deze scopingnota. Het Team Omgevingseffecten gaat akkoord met het voorgestelde team van erkende MER-deskundigen die het plan-MER zullen opstellen.

Als lid van het planteam zal Team Omgevingseffecten – Milieueffectrapportage er mee voor zorgen dat gedurende het verdere planningsproces, het milieueffectenonderzoek (plan-MER) wordt bijgestuurd of geëvalueerd waar nodig."

Met dit advies verklaart het VECM zich akkoord met de reikwijdte, het detailleringsniveau en de inhoudelijke aanpak van het milieueffectrapport, zoals beschreven in de scopingnota.

Getekend door:JACOBS ISABEL ELISAB
Getekend op:2025-12-15 12:49:54 +01:0
Reden:Ik keur dit document goed

Jacobs Isabel

Vlaamse overheid

Isabel Jacobs
Afdelingshoofd
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning- en projecten (GOP)