



Drongen, 1 november 2021

Aan het college van Burgemeester en Schepenen

Op 3 oktober stuurden wij aan het college een brief met de vraag om in het advies met betrekking tot het GRUP op- en afrittencomplex E40 Drongen rekening te houden met een aantal criteria die betrekking hebben op leefbaarheid voor alle Drongense bewoners.

Wij vroegen ook om het advies te formuleren vanuit een brede visie op leefbaarheid, waarop we een positief antwoord mochten ontvangen. Op 11/10/2021, enkele dagen voor het college beslist heeft over het advies, kregen we een vrij algemeen en weinig betrokken antwoord van Schepenen Sougier, waar ook nu naar verwezen wordt.

Wij hoopten een gecoördineerd antwoord te mogen ontvangen.

Wij zaten niet stil en hebben via de website van Vlaanderen kennis genomen van het advies van de Stad.

Leefbaar Drongen heeft het advies van de Stad bestudeerd en wil bij deze zijn evaluatie ervan meedelen.

Volgens ons staan er heel wat positieve elementen in het advies van de stad maar Leefbaar Drongen heeft ook een paar kritische bedenkingen:

*1. De stad formuleert **drie componenten** waaruit het planningsproject moet bestaan en die onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden:*

- 1. de herinrichting van het op- en afrittencomplex van de E40-N466,*
- 2. de inrichting van de Baarledorpstraat (N466 - lokale weg) als een doortocht,*
- 3. de aansluiting met de N466 (primaire weg) van de bedrijfsontsluitingsweg van en naar het regionaal bedrijventerrein Drongen 1.*

Waarom wordt het verkeersveilig maken van de N466/ Deinseseesteenweg en het schrappen uit het vrachtroutenetwerk hier niet opgenomen als een belangrijke component?

Waarom wordt er nog steeds gesproken van de N466 als primaire weg?

Waarom wordt bij de herinrichting van de Baarledorpstraat de nadruk gelegd op doortocht en niet op verkeersleefbaarheid?

2. De stad formuleert vervolgens **drie plandoelstellingen**:

Een compact op- en afrittencomplex, ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem, Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur.

Hierbij merken we op dat net door de keuze van de Stad voor de Noordelijke ontsluiting van het industrieterrein, niet aan deze doelstellingen voor beperkte de ruimte-inname wordt voldaan.

3. **Studiegebied vs. Plangebied**

Het is belangrijk dat de Stad vraagt het Studiegebied uit te breiden. Spijtig dat we bij de motivatie hiervoor weinig lezen over verkeersleefbaarheid en dat men enkel focust op de ontsluitingen van de twee industrieterreinen (Bostoën en Booiebos).

4. **Rol N466**

Het is belangrijk dat de Stad hier resoluut kiest voor een lagere categorisering en voor het verkeersveilig inrichten van de Deinsesteenweg. We verwelkomen dit standpunt van de Stad. Wij blijven echter bezorgd over de tegenstrijdige communicatie hierover. Wij verwijzen naar de mail die wij ontvingen van Dhr. Souguir dd. 11/10/2021. waar niets vermeld wordt over downgrading N466.

Om tot een compact op- en afrittencomplex te kunnen komen is het immers essentieel het doorgaand vrachtverkeer te ontmoedigen en de Deinsesteenweg uit het vrachtrouten netwerk te halen. Dit laatste element had o.i. sterker mogen benadrukt worden.

5. **Verkeersveiligheid ter hoogte van invoegstroken en positie van dienstenzones langs de E40**

Wij begrijpen niet dat in het advies enkel ingegaan wordt op de verkeersveiligheid ter hoogte van de invoegstroken, terwijl verkeersveiligheid voor gans Drongen een groot probleem is.

6. **Gevolgen voor fauna en flora**

Het is inderdaad belangrijk om meting van stikstof te doen, maar niet enkel in het belang van de “waardevolle natuur langs de Leie” maar ook in het belang van de mens en van de natuur in gans Drongen.

7. **Verhardingen**

Het spreekt voor zich dat men extra verhardingen moet trachten te vermijden.

Wij stellen echter vast dat de Stad dit uitgangspunt niet hanteert als het over industrieterreinen en hun ontsluiting gaat. Net op dit vlak scoort het Leefbaar Alternatief sterk.

8. **Ruimteneutraliteit**

Wij lezen graag dat: “Het is de ambitie van de stad om met dit plan ruimteneutraal te werken binnen de huidige harde bestemmingen, en geen bijkomende harde bestemmingen te creëren, en maximaal in te zetten op verweving en het gebruik van de fiets als basis voor stadsontwikkeling. De structuurvisie 2030 wil inzetten op zuinig ruimtegebruik en ruimteneutraliteit. Dit houdt in dat de vraag naar bijkomende ruimte voor werken, wonen, recreatie, enz. maximaal binnen de bestaande harde bestemmingen moet worden opgevangen”

Wij begrijpen echter niet dat, net zoals geformuleerd bij het voorgaande punt, dit principe niet gehanteerd wordt in andere dossiers o.a. Boeiebos. Evenmin begrijpen we dat de stad niet vraagt naar compensatie dichterbij het complex zelf.

9. Geluidbuffering en –absorptie

Het is belangrijk dat de Stad aandacht vraagt voor de al aanwezige geluidshinder en voor noodzakelijke maatregelen om de geluidshinder in Drogen te beperken. Mocht men niet overtuigd zijn van de dringende noodzaak van de maatregelen dan lijkt het ons opportuun op korte termijn metingen van de geluidshinder, niet alleen in de directe omgeving maar ook op grotere afstanden van de autostrade te doen.

Metingen door bewoners, die op 1 km van de E40 wonen, wijzen uit dat de geluidshinder boven de grens van 65 dB gaat.

Wij dringen er dan ook op aan dat de Stad Gent de nodig stappen kan ondernemen om een update van de geluidstudie van 2016 te laten uitvoeren, los van de plannen van het op- en afrittencomplex.

Wat we in dit kader ook niet begrijpen is waarom er door de Stad kiest voor het centrale complex, met infrastructuur in de hoogte en vlak naast een dorpskern?

10. Voorkeur voor een compact centraal complex

“wenst het college van burgemeester en schepenen, op basis van de huidige voorliggende elementen in dit dossier een voorkeur uit te spreken voor een naar ruimte-inname toe zo compact mogelijk op- en afrittencomplex E40 / N466 op de bestaande (centrale) locatie en dit gecombineerd met een autonome ontsluitingsweg van en naar het bedrijventerrein Drogen I ten noorden van de E40 en de inrichting van de Baarledorpstraat (N466) als doortocht”

Met deze passage krijgen wij de indruk dat de ontsluiting van het industrieterrein samen met het vrijwaren van de wijk Keuze voor de Stad belangrijker zijn dan leefbaarheid voor een ganse dorpsgemeenschap.

Baarledorp en omgeving zijn nu al zwaar belast door aanwezigheid van industriezone, op- en afrittencomplex, sluipverkeer, geluidshinder en fijn stof. Het planvoorstel voor het centrale complex zal deze problemen alleen maar doen toenemen. Wij zijn van mening dat hier te weinig aandacht aan besteed wordt.

11. Participatie en inspraak

“Ook vragen we om met de ingediende waardevolle insteken uit de raadplegingsperiode bij deze Startnota aan de slag te gaan en deze deskundig en volwaardig af te wegen op de gestelde uitgangspunten. Daarenboven willen we dit planningsproces ruimte blijven houden voor reflectie en inspraak van de vele betrokken actoren.

Deze passage weten we echt wel te waarderen!

Omdat wij inspraak belangrijk vinden is het Leefbaar Alternatief participatief tot stand gekomen.

Besluit:

Leefbaar Drogen is niet onverdeeld positief of negatief over het advies van de Stad.

Wij stellen echter vast dat enkele waardevolle uitgangspunten niet op een eenduidige manier geïmplementeerd worden (natuur, verharding).

De ontsluiting van het industrieterrein is in dit dossier, naar ons aanvoelen, een sterk bepalende factor voor de Stad. Dit is een probleem dat gecreëerd werd jaren geleden, toen er besloten werd tot uitbreiding, zonder dat er voldoende aandacht besteed werd aan de ontsluiting. Fouten die gebeuren als men economische ontwikkeling niet aftoetst op duurzaamheid en leefbaarheid.

Leefbaar Drogen is van mening dat door de keuze voor een Noordelijke ontsluiting met grote inname van open ruimte, een zelfde fout gemaakt wordt. Economische ontwikkeling moet in balans zijn met leefbaarheid en duurzaamheid.

Wij hebben begrip voor het belang dat de Stad hecht aan het behoud van de natuur in de Keuzemeersen maar wij wensen dat alternatieven met minder impact op de woonwijken worden bestudeerd.

Wij hebben ook de indruk dat het element natuur in deze misbruikt wordt om bepaalde straten te vrijwaren ten nadele van andere.

Meer dan 110 bewoners uit de wijk Moortelputstraat hebben zich met grote meerderheid uitgesproken tegen het centrale complex!

Verder willen wij opmerken dat het element leefbaarheid te weinig aandacht krijgt in jullie advies.

Voor ons gaat leefbaarheid ook over leefkwaliteit, toegankelijkheid, veiligheid, aanpak van sluisverkeer in woonwijken. Naar ons aanvoelen wordt hier in jullie advies te weinig op ingegaan.

Wij blijven het belangrijk vinden dat alle beleidsbeslissingen vanuit een brede visie op duurzaamheid en leefbaarheid genomen worden en dat er dus gekeken wordt naar de effecten op lange en op korte termijn.

Voor Leefbaar Drogen

Agnes Verspreet

Fredrik Minnaert