



2021_CBS_04162 Advies van de Stad Gent op de startnota en procesnota van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'Omgeving complex E40-N466 Drogen' - Goedkeuring

Beslissing: Goedgekeurd in besloten vergadering van 14 oktober 2021

Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:

de heer Mathias De Clercq, burgemeester-voorzitter
de heer Filip Watteeuw, schepen; mevrouw Sofie Bracke, schepen; de heer Sami Souguir, schepen; mevrouw Tine Heyse, schepen; mevrouw Isabelle Heyndrickx; mevrouw Annelies Storms, schepen; de heer Bram Van Braeckevelt, schepen; de heer Rudy Coddens, schepen
mevrouw Mieke Hullebroeck, algemeen directeur; de heer Luc Kupers, adjunct-algemeendirecteur; de heer Danny Van Campenhout, adjunct-algemeendirecteur

Bevoegd: Sami Souguir

Betrokken: Filip Watteeuw

Juridisch kader

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

- Het Decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017, artikel 56, § 2.

De beslissing wordt genomen op grond van:

- De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 2.2.7, §2, tweede lid

Motivering

Het project voor de heraanleg van het op- en afrittencomplex van de E40 en de N466 (Deinsteenweg - Baarledorpstraat) te Baarle Drogen is in 2010 gestart. Volgende doelstellingen zijn geformuleerd voor het project: een goed functionerend op- en afrittencomplex, een goede bereikbaarheid van het regionale bedrijventerrein Drogen I, een veilig en leefbaar Baarle en een goede ruimtelijke, landschappelijke inpassing van alle infrastructuren.

2010-2019: Ontwerpend onderzoek – (strategisch) plan-MER

Tijdens het ontwerpend onderzoek, dat in de periode 2010-2015 is uitgevoerd, zijn er verschillende scenario's bestudeerd voor:

- 3 mogelijke locaties voor het op- en afrittencomplex: een centraal complex (grotendeels op de bestaande locatie naast Baarle dorp), een westelijk complex (tussen Drogen I en Baarle dorp) of een oostelijk complex (in de wijk Keuze, naast de dienstzones langs de E40);
- de ontsluitingsweg van en naar het bedrijventerrein Drogen I die rechtstreeks aansluit op het hoger wegennet: een ontsluitingsweg ten noorden van de E40 (grotendeels het

bestaande tracé van de bestaande Baarleveldestraat) of ten zuiden van de E40 (nieuw aan te leggen weg langsheen de E40, naast Baarle dorp)

- het behoud van een doortocht door Baarle dorp of het omleiden van de N466 rond het dorp van Baarle, de zgn. ring- of randweg.

Dit onderzoek resulteerde in de opmaak van een trechteringsnota die als basis diende voor de kennisgevingsnota van het "Plan-MER heraanleg van autosnelwegcomplex 13 van de E40 te Drogen". Deze kennisgevingsnota heeft in februari 2017 ter inzage voor het publiek gelegen. Naar aanleiding van deze kennisgeving zijn er nog een aantal bijkomende uitvoeringsvarianten toegevoegd in het MER-onderzoek.

Het Team Mer heeft op 31 oktober 2019 het plan-MER goedgekeurd. De conclusies van dit plan-MER zijn:

- Er blijven 2 mogelijke locaties voor het op- en afrittencomplex: een centraal complex (uitgevoerd als een Hollands complex) of een oostelijk complex (uitgevoerd als een trompetaansluiting met een lus omheen de zuidelijke dienstzone van de E40);
- De doortocht door het dorp van Baarle (de huidige Baarledorpstraat) scoort beter dan de uitvoering van een ring- of randweg;
- Geen uitspraak over ontsluitingsweg bedrijventerrein Drogen I ten N of ten Z van de E40.

2018-2020: Structuurschets Baarle - Onderzoeksvragen – ontwerp onderzoek

Omdat er omwille van verschillende projecten in Baarle, zoals het project van de herinrichting van het op- en afrittencomplex van de E40, het project van de uitbreiding van het bedrijventerrein Drogen 1, de opmaakprocedure van het gemeentelijk RUP Groen, met verschillende deelgebieden in de omgeving van Baarle en de plannen voor de realisatie van sociale woningbouw in het zgn. "woonuitbreidingsgebied Noordhout" (tussen de Gaverlandstraat en Noordhoutstraat en de verkavelingen van de Schepenstraat en de Baarleboslaan), is een studieopdracht voor de opmaak van een **structuurschets voor Baarle** eind 2018 gestart.

Mede op basis van de inzichten van de lopende studieopdracht voor de structuurschets Baarle en als gevolg van de conclusies van het plan-MER heeft het college van burgemeester en schepenen op 20 februari 2020 een nota met bijkomende onderzoeksvragen goedgekeurd.

Deze onderzoeksvragen zijn geformuleerd vanuit de volgende aandachtspunten:

- Het versterken van de leefbaarheid van het dorp Baarle (aspecten zoals voldoende ruimte voor groen, leesbaarheid, verkeersveiligheid, minder geluid en luchtverontreiniging, zorg, beleving, ...)
- Zo weinig mogelijk impact op waardevol groen (i.f.v. realisatie van het RUP groen) en natuurwaarden o.m. in de Leievallei en meersen en kouters
- Behoud van een goed ingerichte doortocht van de N466 (Baarledorpstraat) i.f.v. handel
- Zo weinig mogelijk inname van open ruimte (o.m. landbouwgronden) en waardevol landschap in Keuzekouter, Afsneekouter, Keuzemeersen, ...
- Zo weinig mogelijk impact op erfgoed en archeologie (daarbij is het gebied ten oosten van Baarle waardevoller dan het gebied ten westen van Baarle)
- Een op- en afrittencomplex dat, binnen zijn actuele context, functioneel en verkeersveilig wordt heringericht of aangelegd zonder dat het bijkomend verkeer van en naar de E40 aantrekt
- Weren van vrachtverkeer uit het dorpscentrum en de aanliggende straten / weren van sluipverkeer uit de woonzones tussen N466 en het bedrijventerrein

Deze nota met onderzoeksvragen is overgemaakt aan het Agentschap Wegen en Verkeer.

Naar aanleiding van de nota met onderzoeksvragen van de Stad Gent, heeft het Agentschap Wegen en Verkeer, samen opdrachthouder Technum-Tractebel, in de periode september – november 2020 een aantal ontwerpworkshops georganiseerd met vertegenwoordigers van het Mobiliteitsbedrijf, de stadsbouwmeester, de Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning, de Dienst Milieu en Klimaat en de Dienst Beleidsparticipatie.

De resultaten van dit ontwerp onderzoek van deze workshops voor de 2 mogelijke locatiealternatieven van het zgn. “centrale” en het “oostelijke” complex zijn verwerkt in hoofdstuk 2.3.2 Locatiealternatieven van de Startnota van het GRUP ‘Omgeving Complex E40 – N66 Drogen’.

2018- nu: GRUP Booiebos

Omdat 4 bedrijven van het bedrijventerrein Drogen I (Carrosserie Matthys NV, Funico NV, Nuscience Belgium NV en Willemen Infra NV) concrete uitbreidingsbehoeften op korte en lange termijn hebben, hebben zij op 10 december 2018 een aanvraag om planologisch attest ingediend. Het college van burgemeester en schepenen heeft op 5 april 2019 deze aanvraag voor 3 van de 4 bedrijven voorwaardelijk gunstig geadviseerd (zie gekoppeld besluit). Op 17 juli 2019 heeft de Vlaamse Regering aan 4 bedrijven een voorwaardelijk positief planologisch attest verleend.

Door dit voorwaardelijk positief planologisch attest hebben de 4 bedrijven omgevingsvergunningsaanvragen ingediend voor de realisatie van hun korte termijnbehoeften. De omgevingsvergunningen zijn aan deze 4 bedrijven verleend en de werken zijn in uitvoering. Voor de behoeften op lange termijn van dit planologisch attest moet er een gewestelijk RUP worden opgemaakt. Het planteam heeft de startnota en procesnota GRUP Booiebos opgesteld. Het planteam wordt voorgezeten door het Vlaams Agentschap Innoveren & Ondernemen en het Departement Omgeving. In dit planteam zijn de Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning, Dienst Milieu en Klimaat, Dienst Economie en het Mobiliteitsbedrijf, namens de Stad Gent, aangeduid als vaste vertegenwoordigers.

De Vlaamse Regering heeft deze startnota goedgekeurd op 18 december 2020.

Het GRUP ‘Booiebos’ heeft als doel het ruimtegebruik op het bedrijventerrein Drogen I te optimaliseren en beperkt uit te breiden in uitvoering van het planologisch attest verleend aan de bedrijven Carrosserie Matthys, Funico, Nuscience Belgium en Willemen Infra. Het GRUP heeft aandacht voor de buffering naar de omgeving en de ontsluiting. Om de extra ruimte-inname te compenseren worden een zone voor openbaar nut uit het BPA Afsnee Zuid en het woonuitbreidingsgebied Bassebeek herbestemd naar agrarisch gebied.

Over deze startnota en procesnota heeft de publieke raadpleging plaatsgevonden in de periode van 2 februari tot en met 2 april 2021. Het college van burgemeester en schepenen heeft op 1 april 2021 een advies goedgekeurd over de startnota van het GRUP Booiebos. Dit advies is via DSI bezorgd aan het Departement Omgeving.

Het planteam verwerkt nu alle ontvangen adviezen en inspraakreactie in het najaar van 2021 en zal daartoe een scopingsnota opmaken, waarna de verdere opmaakprocedure van het GRUP Booiebos kan worden aangevat: voorontwerp van GRUP – plenaire vergadering – ontwerp van GRUP – openbaar onderzoek (60 dagen) – definitieve vaststelling van GRUP.

2020- nu: Startnota GRUP Omgeving complex E40 – N66 Drogen

Het planteam heeft de startnota en procesnota van het GRUP ‘Omgeving complex E40 – N466 Drogen’ opgesteld.

Het planteam staat in voor de opmaak van deze procesnota en van de startnota en bestaat uit vertegenwoordigers van:

- Departement Omgeving (inclusief team MER)
- Departement MOW en het Agentschap Wegen en Verkeer
- Stad Gent: voor dit planproces is er een vaste vertegenwoordiging van Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning, Mobiliteitsbedrijf, Dienst Milieu en Klimaat en een occasionele vertegenwoordiging door Dienst Beleidsparticipatie voor inspraak en communicatie en Dienst Economie voor economisch aspecten

De Vlaamse Regering heeft deze startnota goedgekeurd op 4 juni 2021.

Het GRUP 'Omgeving Complex E40 – N466 Drongen' heeft als doel de herinrichting van het op- en afrittencomplex E40-N466 Drongen en de reorganisatie van de wegen die aansluiten op het complex. Daarbij worden maatregelen genomen om de omgeving rond het complex te verbeteren. Ook de versleten bruggen over de snelweg worden vervangen en zijn als onderzoeksvraagstuk opgenomen in de startnota.

De startnota bevat twee alternatieven: een centraal op- en afrittencomplex ter hoogte van de huidige locatie of een oostelijk complex, geïntegreerd met de bestaande dienstzones ter hoogte van de wijk Keuze.

Publieke Raadpleging over deze startnota van GRUP

Over deze startnota en procesnota vindt de publieke raadpleging plaats van 17 augustus 2021 tot en met 15 oktober 2021.

Het digitaal informatiemoment waarop het planteam toelichting heeft gegeven over deze startnota vond plaats op 7 september van 19u00 tot 21u00.

De voorbije jaren zijn lokaal meerdere voorstellen uitgewerkt voor de aanpak van het complex Drongen. Op dinsdag 28 september 2021 is er een webinar waarop de bewoners de kans krijgen hun voorstel toe te lichten.

Tot en met 15 oktober 2021 kan iedereen via verschillende kanalen (digitaal of analoog) de startnota inkijken en inspraakreacties indienen.

Naar aanleiding van deze lange historiek van het project voor de heraanleg van het op- en afrittencomplex van de E40-N466 en de uitbreiding van het bedrijventerrein Drongen 1 zijn er de afgelopen jaren verschillende bewonersverenigingen of actiecomités opgericht, zoals o.m. Leefbaar Baarle, Leieomgeving Beschermen, Leefbaar Drongen die deze projecten zeer actief mee opvolgen en op regelmatige basis de Stad Gent en de diensten van de Vlaamse overheid bevragen over de stand van zaken van deze projecten of hen informeren over de door hun organisatie ingenomen standpunten. Om aan alle bewoners en verenigingen of actiecomités de gelegenheid te bieden om hun voorstellen aan elkaar toe te lichten is het webinar van 28 september 2021 georganiseerd.

Adviesvraag Startnota GRUP 'Omgeving complex E40-N466 Drongen'

Over een startnota van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan vraagt de Vlaamse Regering advies aan het college van burgemeester en schepenen van de betrokken gemeenten en aan alle Vlaamse en provinciale adviesinstanties.

Het Departement Omgeving heeft op 26 juli 2021 aan het college van burgemeester en schepenen gevraagd om een advies uit te brengen over deze startnota van GRUP 'Omgeving complex E40-N466 Drongen'.

Het advies moet worden uitgebracht (op te laden in het DSI-platform van de Vlaamse overheid) binnen de termijn van de raadpleging, uiterlijk op 15 oktober 2021.

De GECORO heeft op 13 september 2021 haar advies m.b.t. de publieke raadpleging over de startnota gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Omgeving Complex E40-N466 Drogen' overgemaakt aan het college van burgemeester en schepenen. Dit advies is als bijlage bij dit besluit gevoegd.

Een aantal van de elementen uit dit advies zijn geïntegreerd in onderstaande advies van de Stad Gent.

Advies Stad Gent Startnota GRUP 'Omgeving complex E40 – N466 Drogen'

Het Mobiliteitsbedrijf Gent, de Dienst Milieu en Klimaat en de Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning van de Stad Gent zijn de vaste vertegenwoordigers namens de Stad Gent in het planteam, dat de opmaakprocedure van dit GRUP opvolgt.

Voor het stadsbestuur bestaat dit planningsproject uit 3 componenten 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 Drogen 1.

Bij de begeleiding van het planteam en advisering van dit planningsproject primeert voor het stadsbestuur en de stedelijke diensten de hoofddoelstelling dat **de planning en uiteindelijke realisatie van deze 3 hierboven beschreven onderdelen van dit project moeten leiden tot een verbetering van de leefbaarheid van het dorp Baarle en van een verbetering van de landschappelijke kwaliteiten en milieu- en natuurwaarden van dit open ruimtegebied en de Leievallei in de omgeving van Baarle.**

Drie cumulatieve plandoelstellingen voor het GRUP

Voor het GRUP 'Omgeving Complex E40-N466 Drogen' worden de onderstaande **3 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.

- 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 ruimtelijk inpassen van een gereorganiseerd verkeerssysteem rond het op- en afrittencomplex conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegcategorisering: de hoofdweg (E40) en het bijhorende complex, de primaire weg type II (N466 - Deinsteenweg tot en met het op- en afrittencomplex), de lokale weg (N466 – Baarledorpstraat – Gaverlandstraat), de rechtstreekse ontsluitingsweg voor het regionaal bedrijventerrein Drogen I van en naar primaire weg type II en de aanvullende lokale wegen.
- Het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur. Hierbij wordt de nadruk gelegd op aspecten leefbaarheid en landschappelijke kwaliteit.

De Stad Gent beschouwt deze 3 doelstellingen als cumulatieve voorwaarden, die onlosmakelijk met elkaar zijn verweven. Na de effectbeoordeling zal er dus in deze opmaakprocedure van het GRUP enkel 1 alternatief of 1 uitvoeringsvariant kunnen worden geselecteerd dat telkens het beste aan elk van deze 3 cumulatieve planvoorwaarden voldoet.

Gezien de ligging van Drogen en Baarle buiten het grootstedelijke gebied van Gent, moet dit project voldoen aan de geldende inrichtingsprincipes voor het buitengebied. Dit betekent dat enkel deze uitvoeringsvariant zal kunnen geselecteerd worden die zowel voor de ruimtelijke structuur van het dorp Baarle, als naar impact op milieu, natuur, landschap en landbouw in deze omgeving het meeste kansen en garanties biedt op een verbetering t.o.v. de bestaande situatie.

Studiegebied vs. plangebied

Het plangebied van het GRUP situeert zich tussen het bedrijventerrein Drogen I, de dienstzone langsheen de E40, de kern van Baarle en de N466 tot aan de rand van Drogen. De geplande uitbreiding van het bedrijventerrein Drogen 1 via het GRUP Booiebos en de realisatie van een autonome bedrijfsontsluitingsweg voor alle gemotoriseerde verkeer van en naar het bedrijventerrein Drogen 1, het aansnijden van het woonuitbreidingsgebied Noordhout in Baarle, het brownfieldconvenant voor de meer noordelijk gelegen Bostoensite in Drogen en de geplande aanpassingen van de op- en afritten van de R4 ter hoogte van de N466 zullen ontegensprekelijk een grote invloed hebben op de mobiliteit en het gebruik van het op- en afrittencomplex van de E40-N466.

Het studiegebied voor verder milieuonderzoek mag zich dus niet enkel toespitsen op het plangebied van het GRUP zelf, maar de effecten van bovengenoemde ontwikkelingen moeten in het verder onderzoek geïntegreerd zijn. In dat verband vragen we om in het MER duidelijker op te lijsten welke (voor de buurt relevante) projecten opgenomen zitten in de referentiesituatie.

Rol N466

De N466 ten zuiden van het op- en afrittencomplex E40 gaat direct door de woonkern Baarle, maar ook ten noorden van de E40 loopt deze vlak langs twee scholen (in Drogen) en een sportcomplex (Keiskant), doorheen het centrum van Drogen en er zijn amper plaatsen om deze weg veilig te kruisen. Langs de weg zijn er ook verschillende handelszaken en woningen gevestigd. Dit creëert een verkeersonveilige situatie en heeft ook gevolgen voor de leefkwaliteit van omwonenden.

In de startnota wordt de N466 tussen de E40, de R4 en de R40 (Rooigemlaan) nog als primaire weg II omschreven. De hoofdfunctie als verzamelende weg op Vlaams niveau en de aanvullende functie als verbindende weg op Vlaams niveau wordt in de startnota zelf echter onmiddellijk genuanceerd: *“Binnen het invloedgebied 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 de huidige studie over het vrachtrouten netwerk in Vlaanderen wordt de N466 bestempeld als hoofdvrachtroute, terwijl de meer oostelijk gelegen de B402 ter hoogte van Flanders Expo slechts als lokale vrachtroute wordt aangeduid.

In het lokaal Mobiliteitsplan Gent 2015 is de N466 als hoofdvrachtroute geselecteerd, maar het algemene vrachtrouten netwerk is nog niet op Vlaams niveau bekrachtigd.

De categorisering van de N466 als primaire weg II dateert echter al van 1997. Deze categorisering wordt momenteel herzien, maar dit is nog het onderwerp van onderzoek, advisering en goedkeuring van het Regionaal Mobiliteitsplan.

In het ontwerp van herziening behoort de N466 niet meer tot het primaire wegennetwerk, maar wordt deze beschouwd als een regionale weg, onderdeel van het dragend netwerk. Daarbij gelden volgende basisprincipes voor de inrichting:

- Regionale wegen worden verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers;
- De ontwerpssnelheid voor het gemotoriseerd verkeer bedraagt 70 km/u buiten de bebouwde kom en 50 km/u binnen de bebouwde kom;
- Kruispunten zijn verkeerslichtengeregeld, ontworpen als een rotonde of voorrangsgeregeld;
- Buiten de bebouwde kom wordt een bouwvrije strook voorzien;
- Ze worden ingericht als een 2x1 weg zonder fysiek gescheiden rijrichtingen.

Zoals het college van burgemeester en schepenen ook al in haar besluit van 20 februari 2020 heeft beslist, vraagt het college dat verder onderzoek er moet op gericht zijn om ervoor te zorgen dat de aanpassing van het op- en afrittencomplex geen aanzuigeffect heeft op auto- en vrachtverkeer naar de N466. Het ontwerp van het complex moet met andere woorden worden afgestemd op de gewijzigde functie van de N466. De rol van de N466 moet hierbij in de eerste plaats worden afgestemd op eisen rond verkeersveiligheid en leefkwaliteit in het centrum Drogen 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.

Verkeersveiligheid ter hoogte van invoegstroken en positie van dienstenzones langs de E40

Dit GRUP werkt locatiealternatieven uit voor een op- en afrittencomplex E40-N466, al dan niet in combinatie met de in- en uitvoegstroken van de dienstenzones langs de E40, die in overeenstemming moeten zijn met de EU-regelgeving en met de Vlaamse richtlijnen '*Basisprincipes inrichting robuust wegennet: Europese Hoofdwegen & Vlaamse Hoofdwegen*'. Bij de combinatie van het op- en afrittencomplex met de in- en uitvoegstroken van de dienstenzone, lijkt het verbinden van de twee op/afritten via een soort ventweg een oplossing om het aantal voertuigen dat in/uitvoegt op verschillende locaties te verminderen. 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.

Verkeersveiligheid door flankerend snelheidsregime

In het bestuursakkoord 2019 – 2024 staat dat het stadsbestuur, als maatregel tegen het beperken van geluidshinder voor de gehele agglomeratie van Gent, zal ijveren bij de Vlaamse overheid voor een verlaging van de snelheid op de E17, de E40 en de R4 naar 90 km/u. Het snelheidsregime plaatselijk verlagen ter hoogte van de op- en afritten van de E40, lijkt toch ook veel voordelen op te leveren op vlak van geluidshinder en emissies voor omwonenden en op het vlak van verkeersveiligheid bij de vele weefbewegingen op de E40 ter hoogte van het op- en

afrittencomplex.

We vragen daarom in het kader van het uit te voeren milieueffectenonderzoek te onderzoeken of een verlaging van het snelheidsregime op E40 significante effecten inhoudt, die het opnemen ervan als een flankerende maatregel van het GRUP kunnen verantwoorden.

Gevolgen voor fauna en flora

Het spreekt voor zich dat alle mogelijke effecten op fauna en flora – zoals niet exhaustief opgesomd de effecten van verkeersgerelateerde uitstoten, zicht- en luchtpollutie, ondergronds waterstromen, waterafvoer, dierlijke verkeersslachtoffers, enz. – op afdoende wijze in het milieueffectenrapport onderzocht worden.

Omdat bij het onderzoek naar stikstof er vooral en dikwijls enkel op landbouw wordt gefocust terwijl verkeer ook een grote oorzaak blijkt, willen we dat in het milieueffectenrapport de stikstofneerslag als gevolg van het versnellen en afremmen van het verkeer, op het biologisch waardevol gebied ter hoogte van de Leie mee wordt bekeken.

Verhardingen

Grote infrastructuurwerken brengen nog steeds een enorme extra verharding met zich mee wat haaks staat op de principes van ontharding en op de noodzaak tot adaptatie van de samenleving aan de gevolgen van klimaatverandering.

Het is daarom heel belangrijk om voor elk alternatief, ook diegene die als gevolg van de huidige raadpleging worden ingesproken en in het verdere planproces zullen worden meegenomen, heel duidelijk aan te geven wat het saldo nieuwe verharding in plus of in min zal zijn ten opzichte van de huidige bestaande situatie.

Ruimteneutraliteit

Het plan “Ruimte voor Gent – Structuurvisie 2030” beschrijft op welke manier men in Gent wil wonen, werken, ontspannen, zich wil verplaatsen en de stad klaarmaken voor de klimaatveranderingen. Een definitieve versie van het plan werd door de gemeenteraad goedgekeurd in mei 2018.

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.

Gezien de ligging van Drongen en Baarle buiten het grootstedelijk gebied van Gent, kunnen er in dit planproces geen nieuwe, bijkomende harde bestemmingen in overweging worden genomen. Enkel een herschikking van het bestaande saldo aan harde bestemmingen kan worden aanvaard teneinde binnen de plancontour geen nieuwe, onbestemde restruimtes te doen ontstaan en op voorwaarde dat dit een verbetering betekent voor de ruimtelijke structuur van het dorp Baarle of een positieve impact op milieu, natuur, landschap en landbouw in deze omgeving teweegbrengt.

Dit aspect moet worden toegevoegd in de beschrijving van de ontwerpprincipes voor locatiealternatieven, nl. 5. ‘Geen nieuwe, onbestemde restruimte binnen projectgebied’.

Geluidsbuftering en -absorptie

De omgeving ervaart vandaag al heel veel geluidshinder van de autosnelweg en van de N466. Door omwonenden en het stadsbestuur wordt al jarenlang gepleit voor maatregelen om aan de bestaande geluidshinder van de E40 aan beide zijden ervan een oplossing aan te reiken. In het kader van dit planproces wordt er bij de ontwerpprincipes van de locatiealternatieven beschreven op welke manier er bv. via een continu bermenlandschap, al dan niet gecombineerd met de plaatsing van geluidsschermen een bijdrage kan leveren om deze geluidbuffering te realiseren. Ook in verband met de positie, vorm en uitzicht van deze bermen, taluds, geluidsschermen, enz. zal het milieueffectenonderzoek moeten aangeven welke verschillende soorten flankerende maatregel op welke plaats het meest geschikt zullen zijn.

Voorkeur voor een compact centraal complex

Op basis van de hierboven aangehaalde overwegingen van dit advies over de startnota van GRUP en zonder een voorafname te willen doen op het milieueffectenonderzoek, dat voor alle locatiealternatieven - ook diegene die als gevolg van de huidige raadpleging worden ingesproken en in het verdere planproces zullen worden meegenomen - in het kader van deze GRUP-procedure nog moet worden uitgevoerd, 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 Drongen I ten noorden van de E40 en de inrichting van de Baarledorpstraat (N466) als doortocht.

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.

Bijgevoegde bijlage(n):

- Startnota GRUP Omgeving complex E40-N466 Drongen
- Procesnota GRUP Omgeving complex E40-N466 Drongen
- advies GECORO - Startnota GRUP omgeving complex E40 - N466 Drongen

Niet-digitale bijlage(n):

Alle andere documenten van het GRUP Omgeving complex E40-N466 Drongen zijn raadpleegbaar op:<https://dsi.omgeving.vlaanderen.be/fiche-detail/125a2713-901f-4e6e-a2b9-d42c13d967cb>

Beslissing

Beslist het volgende:

Artikel 1:

keurt goed het advies van de Stad Gent op de startnota en procesnota van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'Omgeving complex E40-N466 Drongen'.

Belangrijke bepalingen

Dit besluit zal worden opgeladen op het DSI-platform van de Vlaamse overheid.

(adjunct-) algemeen directeur

voorzitter

2021_CBS_04162 - Advies van de Stad Gent op de startnota en procesnota van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'Omgeving complex E40-N466 Drogen'



QR Connect

Bekijk het document op
<https://qrconnect.stad.gent>
met code
n3VQ-RGDs-PFpK-yH24