



## HET CENTRALE COMPLEX ONDER DE LOEP

LEEFBAAR DRONGEN

9031

De keuze voor een "Hollands" complex (= een verlengde brug over de autostrade waar de 4 op- en afritten bovenaan op toekomen) betekent:

- dat het geluid verder zal dragen door de hoogte van de brug
- dat de geluidsoverlast verhoogt: omdat geluidsafscherming langs hellingen weinig effectief is, omdat de geluidschermen ter hoogte van de kruispunten worden onderbroken en omdat er meer afremmend en startend verkeer is door kruispunten en hellingen
- dat alleen al voor de afwikkeling van de 4 op- en afritten, er 2 kruispunten nodig zijn die knelpunten, wevend en kruisend verkeer betekenen en zorgen voor vertragingen en files
- dat fijn stof en roet door de hoogte zich verder kan verspreiden. De vele optrek- en rembewegingen van voertuigen op de hellingen zorgen trouwens ook voor verhoogde uitstoot
- Er is meer lichtvervuiling: de wegverlichting staat ruim 6m hoger en daardoor veel verder zichtbaar

De gevolgen van het voorstel voor de **ontsluiting van de industriezone**:

- aan de voet van het Hollands complex is een extra kruispunt nodig om de ontsluitingsweg op de N466 te laten aansluiten. Verkeer uit Baarle naar Gent staat dus op korte afstand een 3x voor de lichten
- De noordelijke ontsluitingsweg naar de industriezone loopt onder het Hollands complex door waardoor de brug minstens dubbel zo lang wordt als nu het geval is
- de ontsluitingsweg langs de noordzijde van de E40 betekent dat er een extra brug over E40 nodig is vóór de Kloosterstraatbrug, maar deze staat niet op het plan ingetekend wat misleidend is
- omwille van de extra brug zijn verschillende onteigeningen nodig van zowel woningen als akkers langs Baarleveldestraat en Wijkbosstraat
- in de ruime omgeving van deze extra brug, langs beide zijden van de E40, zal de geluidsdruk toenemen en wordt de leefbaarheid aangetast
- De historische 'Baarlekouter', een natuur en landschappelijk waardevolle kouter met een netwerk aan trage wegen, wordt door de noordelijke ontsluitingsweg volledig afgesneden van Baarle
- de extra brug en de Kloosterstraatbrug kruisen beiden de E40 : dit zorgt voor een conflict in kruisende wegen langs de zuidkant van de E40, of is het de bedoeling dat de Kloosterstraatbrug voor lokaal verkeer verdwijnt ?
- Zwaar vervoer moet een bocht van 360° maken om van E40 richting industriezone te rijden en omgekeerd

De keuze voor deze **locatie** betekent:

- + dat de Solvynsbrug wordt behouden
- + dat er geen ruimte inname is in de omgeving van Keuze noch van de beide dienstzones (= tankstations E40), de Drongenkouter blijft intact
- + dat er een groene invulling kan gegeven worden aan de percelen tussen de afrit komende uit richting Oostende en de dorpskern van Baarle alsook langs de Brouwerijstraat achter MP Center (huidige oprit richting Brussel)
- + dat er geen doorgaand verkeer meer zal zijn in de Brouwerijstraat
- dat de afwikkeling van alle verkeer, ook het doorgaande, tot vlakbij de kern van Baarledorp gebeurt
- dat het doorgaand verkeer voorbij de woonkernen van Keuze en Raapstraat moet rijden, waardoor ook hier een kruispunt met lichten (al dan niet via een parallelweg) nodig is om een veilige aansluiting met de N466 te garanderen.
- dat lokaal en doorgaand verkeer niet worden gescheiden
- dat een groot deel van Baarlekouter ten noorden van de E40 wordt opgeofferd aan brughellingen
- dat bij filevorming de Moortelputstraat en Brouwerijstraat (via de Solvynsbrug) als sluipteg gebruikt zullen worden
- dat tijdens de werken de uitvoering wordt bemoeilijkt doordat het nieuwe complex op de plaats van het oude komt wat veel verkeershinder en sluipteg tot gevolg zal hebben
- dat de compensatie voor de inname van groene ruimte dan weer ver weg op de SYNTRA-site in Afsnee wordt gezocht ipv in de omgeving van het complex zelf
- dat de oprit richting Brussel een talud voorziet dat vlak langs de gevel van het MP Center loopt = minder parkeerplaats daar waardoor een hogere parkeerdruk in de omliggende straten van Baarledorp.
- dat de Goedingebrug langs beide zijden verbreed wordt met ruimte inname ten nadele van de Keuze Meersen
- dat de straat Keuze via onteigening wordt verlengd tot voor de Solvynsdreef

Enkele **algemene observaties**:

- Dit voorstel getuigt van een gebrek aan integrale visie door geen rekening te houden met de impact van de noordelijke ontsluiting van Booiebos
- Dit voorstel is overgedimensioneerd en houdt geen rekening met de mogelijkheid tot herwaardering van de N466 met het statuut van lokale verbindingsweg ipv Hoofdvrachtroute
- Het probleem van de te korte weefstrook op de E40 voor verkeer komende van Brussel en verkeer dat van dienstzone richting Oostende rijdt, wordt niet opgelost
- restruimtes rond het complex worden grotendeels 'hard' ingekleurd ; de groen ingekleurde gebieden hebben slechts een lage waarde door hun ongunstige ligging
- Er zullen in totaal op korte afstand 4 kruispunten nodig zijn in dit ontwerp: 2 op het Hollands complex, 1 met Baarleveldestraat voor ontsluiting industriezone en 1 met Solvynsbrug/Raapstraat. Dit betekent meer afremmende en optrekkende voertuigen, extra lawaai, extra fijn stof, een minder vlotte doorstroom en gevaar op sluipteg.
- 'trage wegen' gaan verloren: verdwijnen integraal en ze verliezen hun onderlinge verbinding
- er is geen amper geluidsdemping mogelijk richting de Raapstraat en algemeen is geen geluidsbuffering langs de noordzijde van de E40 ingetekend