

# BOSTOENSITE & N466 infrastructuurwerken

## Drongen centrum

Dit project noodzaakt grote infrastructuurwerken aan de N466 wat niet gecommuniceerd werd naar de brede bevolking van Drongen.

Gelet op deze drastische voorstellen aangaande deze infrastructuurwerken aan de N466, is een uitgebreid participatietraject met de bevolking meer dan aangewezen, zo vroeg mogelijk in de procesplanning. Anders wordt de bevolking voor een *voldongen feit* geplaatst.

Hoelang blijft de Vlaamse regering gigantische budgetten uitgeven aan het uitbreiden van de infrastructuur voor auto's en vrachtwagens? Willen we echt nog meer verkeer aantrekken en genereren? In die zin is ook de zogenaamde 'nul-optie' bij het bekijken van plannen belangrijk. We stoppen dan met extra verharding en asfaltwegen, en kiezen radicaal voor een modal shift naar meer duurzame vormen van transport.

Drongen is in het afbakeningsproces van het stedelijk gebied Gent niet meegenomen, het is dan ook zogenaamd 'buitengebied'. Dat heeft wel degelijk implicaties, grote ontwikkelingen en intense verdichtingen (bvb. van bedrijventerreinen) kunnen er eigenlijk niet.

Hierna volgt een een samenvatting uit het MOBER document met onze bemerkingen/aandachtspunten in het **geel** aangeduid.

De tekst tussen “ ” is letterlijk uit de Brownfieldconvenant overgenomen.

## SITUERING EN PROJECTDEFINITIE

⇒ **Uitbreiding van 26 600 m<sup>2</sup> naar 74 358m<sup>2</sup>**

“De huidige site van Bostoën is gelegen aan de Koninginnelaan 2-3, Drongen. Op de site is momenteel ca. 26 600m<sup>2</sup> bebouwd. Het gaat hoofdzakelijk om productie en opslagruimtes (86%) en in mindere mate om kantoren en toonzalen (14%). Bij de heropbouw en uitbreiding van de kantoren en loodsen zal de bebouwde ruimte uitbreiden in een eerste fase naar 19.215 m<sup>2</sup> aan ontwikkeling, die op lange termijn verder ontwikkeld zal worden tot 58.878 m<sup>2</sup> ontwikkeling en een parkeergebouw van 15.480 m<sup>2</sup>.”



**FIG 3**  
Voorontwerp inplantingsplan

## PARKEERDRUK

⇒ 552 autoparkeerplaatsen & uitbreidbaar

⇒ 527 fietsparkeerplaatsen

### AUTO

*“De autoparkeerrichtlijnen van de stad Gent geven een aantal te voorziene autoparkeerplaatsen dat tussen de 224 - 398 parkeerplaatsen in fase 1 en tussen de 552 – 1.002 parkeerplaatsen in het eindbeeld ligt. De opdrachtgever heeft gekozen (in overleg met de stad en MOW) om de ondergrens in beide fases als richtinggevend aantal te gebruiken voor het aantal parkeerplaatsen dat op de site voorzien zal worden.*

*Op de site worden in beide fases het minimum aantal parkeerplaatsen voorzien, dit wil zeggen dat in fase 1 er 224 parkeerplaatsen op het maaiveld voorzien worden en in het eindbeeld worden er 552 parkeerplaatsen voorzien. In het eindbeeld worden deze parkeerplaatsen verdeeld over het maaiveld (52 parkeerplaatsen) en een parkeergebouw met 4 bouwlagen (500 parkeerplaatsen). Er kan dus worden geconcludeerd dat er voldoende autoparkeerplaatsen op de site worden voorzien volgens de parkeerrichtlijnen van de stad Gent.*

***Het masterplan voorziet in dit opzicht ook een zekere flexibiliteit, waarbij er rekening wordt gehouden met de uiteindelijke invulling van het programma, het parkeergebouw kan namelijk relatief eenvoudig aangepast worden om een extra bouwlaag toe te voegen of weg te nemen.”***

### FIETS

*“Het aantal fietsenstallingen dat voorzien zal worden op de site ligt nog niet vast in het masterplan. Bijgevolg kan er ook geen toetsing gebeuren aan de fietsparkeerrichtlijnen van de stad Gent die stellen dat er minimaal 185 fietsparkeerplaatsen in fase 1 en 527 fietsparkeerplaatsen in het eindbeeld voorzien moeten worden.*

*Er kan wel reeds aanbevolen worden dat er ruim voldoende fietsenstallingen voorzien moeten worden om ook een eventuele groei van het fietsgebruik in de toekomst te kunnen opvangen.”*

## MOBILITEITSPLAN GENT

*“Een deel van de N466 is geselecteerd als primaire weg II. Momenteel staat de leefbaarheid van Drongen zwaar onder druk door de regionale verbindende functie die de N466 ondanks zijn lagere categorie ten aanzien van de B402 opneemt. Omwille van de doorstromingsproblematiek van het knooppunt A. Pégoudlaan – E40 – N43 en de verdere ontwikkeling van de site The Loop, dreigt de druk van deze verbindende functie steeds groter worden, en een grotere hypotheek leggen op de leefbaarheid van Drongen.*

*Het Vlaamse gewest en de Stad Gent werken gezamenlijk een coherente aanpak uit over de wegcategorisering in deze zuidelijke rand van Gent. Hierbij zijn zowel de ontsluiting van The Loop als de leefbaarheid van Drongen cruciale onderzoeksvragen die verder uitgeklaard moeten worden en bepalend zullen zijn voor de uiteindelijk gekozen oplossing. De gewenste evoluties hebben naar categorisering een impact op het wegsegment waarop de projectzone van Bostoent ontsluit.*

*In de omgeving van de projectsite is de N461(Antoon Catriestraat) de enige weg die geselecteerd is als lokale weg in het mobiliteitsplan. De N461 wordt namelijk geselecteerd als lokale weg type 1. De gewenste wegcategorisering wordt weergegeven op FIG 7. De gewenste snelheidsregimes worden op FIG 8 weergegeven. Het snelheidsregime op de N466 is 70km/u en op de R4 90km/u. Tot slot is de gewenste snelheid op de Antoon Catriestraat 50km/u.”*

## STREEFBEELD R4 – WEST ZUIDELIJK DEEL

⇒ N466 primaire weg II – snelheid 70km/u

**Het is onduidelijk welk statuut zo'n streefbeeld heeft. Het is ook vreemd dat uit MOBER blijkt dat AWV hier zomaar veranderingen aan brengt op basis van een aantal 'schetsen'.**

**Wat de juridische basis van schetsen is, is geheel onduidelijk, als streefbeelden op maat van projectontwikkelaars kunnen worden aangepast. Op maat van de projectontwikkelaar voorziet AWV een nieuwe rotonde tussen de R4 en de huidige rotonde.**

*“Het streefbeeld R4-west zuidelijk deel legt de ruimtelijke inpassing van de R4 vast. Daarnaast wordt de definitieve rol die dit deel van de R4 moet spelen binnen de mobiliteitsstructuur van Gent vast gelegd. Op die manier vormt het streefbeeld de leidraad voor de verdere concrete aanpak van het zuidwestelijk deel van de R4.*

*De Deinsesteenweg (N466) is een primaire weg II. Dit dient zich te vertalen in een beperkt aantal aansluitingen en een vlotte doorstroming. Om de menging van verbinden en ontsluiten in een concept vorm te geven werd er voor rotondes gekozen op de aansluitpunten.*

*Concreet wil dit zeggen dat er ter hoogte van de site aan knooppunt a een grote rotonde komt waarop enkel de inritten naar de R4 aansluiten.”*



## ONTSLUITINGSMAGNATIEVEN

⇒ Een nieuw rond punt R4 (a)

Enkel ALTERNATIEF 6: AANGEPAST STREEFBELD R4 werd weerhouden

Het veiligste alternatief 4 (verlengde brug) dat conform hedendaagse normen is werd niet weerhouden, maar vervangen door alternatief 6

### ALTERNATIEF 6: AANGEPAST STREEFBELD R4

“Tijdens het proces van het masterplan werd door AWW een aangepaste versie van het streefbeeld R4 gecommuniceerd met enkele nieuwe schetsen. Deze worden hieronder weergegeven. Knooppunt b wordt in de bijgestelde visie dus nog steeds ondertunneld, al zal bovengronds de rotonde wel behouden worden. Dit alternatief wordt weerhouden door alle partijen op de lange termijn.”



FIG 19

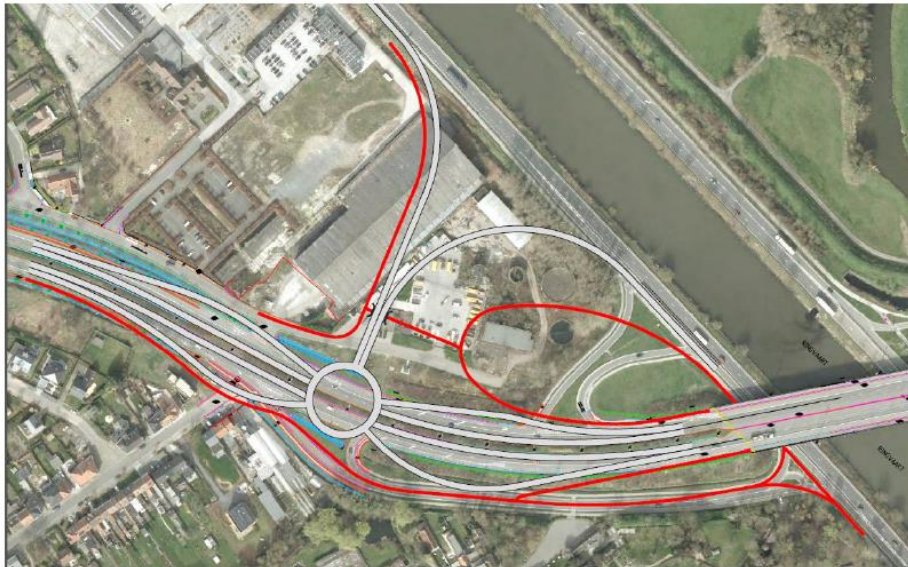


FIG 20

Schets van de toekomstige rotonde (knooppunt a) als uitwisseling tussen de R4 en de N466

“Voor zwakke weggebruikers loopt er een fietspad rond de rotonde waar fietsers uit de voorrang gehaald worden.”

Fietspad => Zie rode lijnen.

Dat zegt natuurlijk nog niets over de verkeersveiligheid van het geheel voor de fietsers, en de mogelijke afstand die fietsers extra zullen moeten omrijden.

## BEREIKBAARHEID MET DE FIETS

- ⇒ Gebruik van (elektrische) fiets wordt aangemoedigd
- ⇒ bestaande (onvoldoende & verouderde) fietsinfrastructuur
- ⇒ FIETSBRUG over de R4?

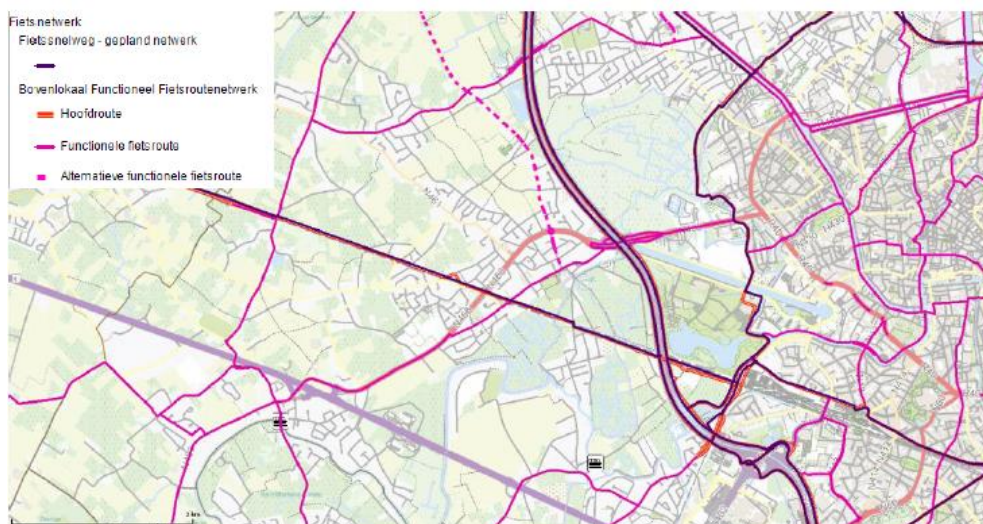
“De site is uiteraard ook te bereiken met duurzame modi. Het fietsnetwerk loopt ook o.a. via de N466 en de R4, de oversteekbaarheid van de N466 ter hoogte van de toegang van de site is echter wel problematisch, waardoor in principe steeds via de rotonde of de R4 omgedren moet worden.”

Aan de primaire fietsroute richting R40 wordt geen aandacht besteed. Hier kiest men opnieuw voor conflict oversteekplaatsen voor de fietser. Geen veilige oversteek voor fietsers over de R4. Een fietsbrug kan aansluiting geven op de Westerringspoor fietsroute die de Watersportbaan kruist en een snelle veilige fietsverbinding zal bieden naar het Sint-Pietersstation en naar Brugse Poort.

Er is geen duidelijkheid over of sprake van een toekomstige verbetering van de bestaande fietsinfrastructuur langs de N466 naar huidige normen.

## BOVENLOKAAL

“In onderstaande figuur wordt het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) weergegeven. Langsheen de R4 in het noordoosten en langsheen de spoorweg in het zuiden zijn fietsnelwegen gepland en/of reeds gerealiseerd. De N466 ter hoogte van de projectsite is niet geselecteerd, maar ten zuiden hiervan (de Veerstraat en de Oude-Abdijstraat) is wel een functionele fietsroute gelegen. De Mariakerksesteenweg is geselecteerd als alternatieve functionele fietsroute.”



**FIG 28**

Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) Oost-Vlaanderen



## LOKAAL

“Het mobiliteitsplan Gent bevat enkel een fietsnetwerk op strategisch niveau. In deze synthese van het stadsregionaal fietsconcept ligt de site vlakbij het knooppunt de kern Drongen. In eerdere versies van het mobiliteitsplan was wel een netwerk op straatniveau opgenomen, dit wordt op onderstaande figuur weergegeven. Daarbij is de deel van de Deinsesteenweg (N466) ter hoogte van de site geselecteerd als secundaire route terwijl het deel richting R40 geselecteerd werd als primaire route. Daarnaast is er vanuit Drongen ook een primaire route richting treinstation Gent-Sint-Pieters.”



**FIG 29**

Bovenlokaal fietsnetwerk voorontwerp mobiliteitsplan Gent

## INSCHATTING BEREIKBAARHEIDSPROFIEL REFERENTIE-ALTERNATIEF

### ⇒ Insleuving N466

Dit is een plan van meer dan 20 jaar oud, waarvoor destijds Leefbaar Drongen heel Drongen tegen mobiliseerde, en met succes. Want een insleuving betekent nog veel meer vrachtwagens, meer lawaaihinder, luchtvervuiling, ...

### ⇒ Ondertunneling rond punt Mariakerksesteenweg

### ⇒ NW segment Koninginnelaan niet meer aangesloten op rotonde

### ⇒ Effect Oosterweelverbinding: aanzuiging van meer verkeer, vnl vrachtverkeer

*“Fase 1 zal gefaseerd op relatief korte termijn ontwikkeld worden, er worden geen belangrijke veranderingen in de omgeving verwacht die in rekening moeten worden gebracht. Er zijn wel 2 ontwikkelingen die een mogelijke impact zullen hebben, er wordt enerzijds namelijk verwacht dat het concept basisbereikbaarheid zal uitgerold worden in de verschillende vervoerregio’s. Echter is hier nog veel onduidelijkheid en onzekerheid over, dus is het onmogelijk om dit reeds in rekening te brengen aangezien het onmogelijk is om te voorspellen welke wijzigingen er aan het aanbod zullen gebeuren en hoe het vervoer op maat zal functioneren. Anderzijds wordt mogelijk de rechts in/uit aan de Koninginnelaan afgesloten om het oneigenlijk verkeer dat deze gebruikt tegen te gaan. Enkel voor openbaar vervoer en zachte weggebruikers zal deze verbinding openblijven. Qua bereikbaarheidsprofiel kan voor de referentietoestand dus de huidige toestand worden gebruikt.*”

*Voor het eindbeeld worden wel meerdere ontwikkelingen verwacht, zoals de verwezenlijking van het aangepaste streefbeeld R4 waarbij o.a. de rotonde aan de Mariakerksesteenweg ondertunneld wordt. De verdere uitwerking hiervan zal in het kader van de Brownfieldconvenant moeten gebeuren.”*

**De toevloed van veel meer verkeer en het vlot doorrijden in de insleuving, zal een hoge impact hebben op geluidshinder en luchtvervuiling. Dit wordt geminimaliseerd in het MOBER.**

**Enkel een volledige ondertunneling vanaf het nieuw rond punt R4 tot voorbij het kruispunt met de Catriestraat kan de geluidshinder drastisch verminderen ter hoogte van Drongen centrum.**

## VERKEERSLEEFBAARHEID

### ⇒ Grote impact op geluidshinder, luchtvervuiling en Koninginnenlaan. Deze impact wordt zwaar onderschat!

*“De impact op de verkeersleefbaarheid zal eerder beperkt zijn. De N466 en de R4 zijn namelijk de voornaamste ontsluitingswegen en zullen door de ontwikkelingen op de site een intensiever gebruik kennen. Echter is dit intensiever gebruik in lijn met de wegencategorisering en de functie van deze wegen. Er kan verwacht worden dat de emissies en de geluidshinder licht zullen toenemen op beide wegen ten gevolge van de ontwikkelingen op de site ten aanzien van de huidige situatie.*”

*De site ontsluit wel via de Koninginnenlaan (een wijkverzamelweg), waarlangs 9 woningen gelegen zijn. Voor een wijkverzamelweg wordt in functie van de verkeersleefbaarheid een maximale intensiteit van 400 pae/u (in totaal voor beide richtingen) vooropgesteld. Een lokaal bedrijventerrein kan dus langs een wijkverzamelweg ontsluiten. Dit werd ook besproken en overeengekomen met de stad Gent en MOW. Zowel in fase 1 als in het eindbeeld blijven de geraamde intensiteiten onder deze grens.”*



## VERKEERSVEILIGHEID

*“De ontsluiting zal in een latere fase in detail moeten worden bekeken en geoptimaliseerd om de verkeersveiligheid te optimaliseren en het aantal conflictpunten tussen het gemotoriseerd verkeer en de zachte weggebruikers te minimaliseren. Deze plan-MOBER werkt op planniveau en gaat dus niet voldoende in detail om de verkeersveiligheid te beoordelen.”*

**Wat de effecten zijn voor de verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruikers, werd niet onderzocht.**

**Aangezien verkeersveiligheid een Vlaamse beleidsprioriteit is, moet dit toch deel uitmaken van de MOBER?**

## PLANNING EN TIMING VAN DE WERKEN

*Fase 1 (2020-2026): gedeeltelijke ontwikkeling en externe ontsluiting*

*Op korte termijn kan de site als deels herontwikkeld worden. In deze fase wordt uitgegaan van het behoud van de bestaande in-en uitrit van de site, mits kleine aanpassingen aan de Koninginnelaan.*

*Fase 2 (2026- ) verdere ontwikkeling van de Bostoensite en externe ontsluiting*

*Deze fase kan enkel tot ontwikkeling gebracht worden indien een oplossing voor de ontsluiting van de site voorhanden is:*

- *aanpassing van de bestaande rotonde Mariakerksesteenweg. Deze fase kan enkel tot ontwikkeling worden gebracht als aanpassingen aan deze rotonde zijn uitgevoerd.*
- *aanleg van een nieuw rotondecomplex voor de uitwisseling R4-Buitenring Drongen*

**De heraanleg van de Antoon Catriestraat staat eveneens gepland voor de periode 2023-2025.**

## INSPRAAKMOMENT VOOR DE BUURTBEWONERS

**Dit project noodzaakt grote infrastructuurwerken aan de N466 wat niet gecommuniceerd werd naar de brede bevolking van Drongen.**

**Gelet op deze drastische voorstellen aangaande de grote infrastructuurwerken aan de N466, is een uitgebreid participatietraject met de bevolking meer dan aangewezen, zo vroeg mogelijk in de procesplanning.**

**Anders wordt de bevolking voor een *fait accompli* geplaatst.**

# BEZWAARSCHRIFT BOSTOENSITE & INFRASTRUCTUURWERKEN AAN DE N466

Wie het Mobiliteitseffectenrapport (MOBER) leest die de impact in beeld brengt, kan enkel tot de conclusie komen dat de geplande ontwikkeling de draagkracht van de plek overschrijdt, veel te veel verkeer zal genereren en dat de verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruiker, net als de impact op natuur en milieu, tot op heden gewoonweg nog niet bekeken zijn geworden.

## **Te Groot**

Op de huidige Bostoensite is ca. 26.600 m<sup>2</sup> bebouwd. De nieuwe plannen willen de site volledig volbouwen tot meer dan 74.000 m<sup>2</sup>, zeg maar een verdrievoudiging. Dat staat haaks op de definitie van de site als 'lokaal bedrijventerrein', wat uitgaat van een eerder gematigde ontwikkeling.

## **Files gegarandeerd**

Uit de MOBER blijkt duidelijk dat de eerste fase zal leiden tot nog grotere files en wachttijden aan de rotonde van de Deinsteenweg ter hoogte van de Mariakerksesteenweg. En dus nog onveiliger voor fietsers en voetgangers. Voor de tweede fase wil de Vlaamse Administratie Wegen en Verkeer op maat van de projectontwikkelaar een extra rond punt aanleggen nabij de R4. Waardoor de situatie voor fietsers nog moeilijker wordt. Het alternatief dat maximale verkeersveiligheid geeft voor fietsers (Alternatief 4: verlengde brug) is niet verder onderzocht.

Dit alles in contrast met de recente verklaringen van de bevoegde minister Lydia Peeters dat de verkeersveiligheid voor haar dé toprioriteit is van het Vlaamse mobiliteitsbeleid.

## **Distributiecentrum in de toekomst?**

In de huidige plannen zegt men te opteren voor bedrijvigheid dat maar beperkt verkeer zal genereren. Maar er wordt geen enkele beperking opgelegd naar functies in de toekomst. Dus er kan evengoed binnen vijf jaar een internationaal distributiecentrum komen, volledig gebaseerd op vrachtwagenverkeer. Enkel een beperking naar functies kan deze mogelijkheid afsluiten.

## **Geen parkeerdruk op omgeving is niet gegarandeerd**

Er worden in het eindbeeld 552 parkeerplaatsen voorzien, maar zullen die voldoende zijn? In het masterplan wordt meteen al aangegeven dat er makkelijk parkeerplaatsen bij gecreëerd kunnen worden. Bij intensief autogebruik zouden er trouwens 1.000 parkeerplaatsen nodig zijn. Zolang de mogelijke functies op het terrein niet beperkt worden, is hier ook geen enkele garantie naar de toekomst.

## **Plannen staan haaks op Gent Structuurplan**

De MOBER kadert het project in het Provinciaal Structuurplan Oost-Vlaanderen, maar opmerkelijk genoeg niet in het Gents Structuurplan. Uit dat laatste blijkt echter dat Drongen bewust buiten de afbakening van het grootstedelijke gebied Gent is gelaten. Drongen behoort dan ook tot het zogenoemde 'buitengebied', wat duidelijke ruimtelijk-juridische consequenties heeft. Dit is een gebied waar nadrukkelijk niet verder intens verstedelijkt en verdicht kan worden, en bestaande gebieden enkel 'laag dynamisch' ingevuld kunnen worden. Daar hoort het maximaal invullen van een bestaand bedrijven niet bij.

## **Juridische waarde van aangepast Streefbeeld?**

De MOBER steunt op het zogenaamde 'Streefbeeld R4-West Zuidelijk Deel', dat niet publiek toegankelijk blijkt te zijn. Ook is het juridisch statuut hiervan onduidelijk. Verder blijkt dat uit de verslagen in bijlage bij de MOBER: "Tijdens het proces van het masterplan werd door AWV (Administratie Wegen en Verkeer) een aangepaste versie van het streefbeeld R4 gecommuniceerd met enkele nieuwe schetsen."

Wat de juridische basis van schetsen is, is geheel onduidelijk, als streefbeelden op maat van projectontwikkelaars kunnen worden aangepast. Op maat van de projectontwikkelaar voorziet AWV een nieuwe rotonde tussen de R4 en de huidige rotonde. In dit streefbeeld wordt de Deinsteenweg ingesleufd tot voorbij het kruispunt met de Antoon Catriestraat. Gelet op deze drastische voorstellen, is een uitgebreid participatietraject met de bevolking meer dan aangewezen, zo vroeg mogelijk in de procesplanning. Anders wordt de bevolking voor een *fait accompli* geplaatst.

## **Cruciale doelstellingen van het Vlaams mobiliteitsbeleid niet onderzocht**

In deel 6 van de MOBER wordt de “beoordeling van de mobiliteitseffecten opgedeeld volgens de vijf grote basisdoelstellingen van het Vlaams mobiliteitsbeleid: Bereikbaarheid, Verkeersveiligheid, Verkeersleefbaarheid, Toegankelijkheid en Natuur en Milieu”. (pag. 52) Daaruit blijkt dat Verkeersveiligheid, Verkeersleefbaarheid en Natuur en Milieu gewoonweg niet ernstig onderzocht zijn:

### **\* Verkeersveiligheid**

De MOBER stelt: *“De ontsluiting zal in een latere fase in detail moeten worden bekeken en geoptimaliseerd om de verkeersveiligheid te optimaliseren en het aantal conflictpunten tussen het gemotoriseerd verkeer en de zachte weggebruikers te minimaliseren. Deze plan-MOBER werkt op planniveau en gaat dus niet voldoende in detail om de verkeersveiligheid te beoordelen.”* (pag. 52)

Lees: wat de effecten zijn voor de verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruikers, hebben we niet onderzocht. Aangezien verkeersveiligheid een Vlaamse beleidsprioriteit is, moet dit toch deel uitmaken van de MOBER?

### **\* Verkeersleefbaarheid**

De MOBER stelt: *“De impact op de verkeersleefbaarheid zal eerder beperkt zijn. De N466 en de R4 zijn namelijk de voornaamste ontsluitingswegen en zullen door de ontwikkelingen op de site een intensiever gebruik kennen. Echter is dit intensiever gebruik in lijn met de wegencategorisering en de functie van deze wegen. Er kan verwacht worden dat de emissies en de geluidshinder licht zullen toenemen op beide wegen ten gevolge van de ontwikkelingen op de site ten aanzien van de huidige situatie.”*

Lees: het is al druk, met veel luchtvervuiling en geluidsoverlast. Een stijging hiervan zal dan ook geen kwaad kunnen voor de Drongenaars. Is het niet belangrijk dat de MOBER aangeeft wat nu al de luchtvervuiling (fijn stof bvb.) en geluidshinder is? Wat als de normen nu al overschreden zijn?

In een verslag dat als bijlage bij de MOBER zit, lezen we ook: *“Er bestaat een advies van het departement MOW waarin wordt gewaarschuwd dat grote ontwikkelingen op het vlak van verkeersgeneratie op deze locatie niet gewenst zijn en dat deze moeten worden beperkt in groei. Aangezien grote verkeersgenererende functies in deze zone een terugslag op de R4 kunnen hebben. Dit advies is bij de initiatiefnemer nog niet gekend.”*

Wat is er met dit advies gebeurd?

### **\* Natuur en Milieu**

De MOBER stelt: *Er worden geen significant negatieve effecten op natuur- en milieuaspecten verwacht, aangezien de site vrijwel onmiddellijk aansluit op het hogerliggende wegennet.”* (pag. 55)

Dit is een vreemde redenering, alsof het extra verkeer – al geraakt het snel op hogerliggende wegennet – geen natuur- of milieu impact zou hebben.