



Afz.: RPSTED

De heer Sami Souguir
Schepen van Cultuur, Stadsontwikkeling en Ruimtelijke
Planning
Botermarkt 1
9000 GENT

Contactpersoon
gecoro@stad.gent

Datum
[kies de datum uit
het zijmenu]

Uw kenmerk
-
Ons kenmerk
GEC-06-2021

**Gecoro-advies: publieke raadpleging over de startnota gewestelijk
ruimtelijk uitvoeringsplan 'Omgeving Complex E40-N466 Drongen'**

Mijnheer de schepen

De Gecoro nam in haar plenaire vergadering van 6 juli 2021 kennis van de startnota GRUP 'Omgeving complex E40-N 466 Drongen'. De publieke raadpleging over deze startnota loopt tot 15 oktober 2021. De Gecoro formuleerde in haar plenaire vergadering van 7 september 2021 een advies aan het stadsbestuur dat op haar beurt, in het kader van de publieke raadpleging, advies kan uitbrengen aan het Vlaams Gewest.

Aan de basis van de startnota liggen verschillende zaken:

- × het momenteel moeilijk leesbare complex;
- × het feit dat er de afgelopen jaren een toenemend aantal ongevallen en files geregistreerd worden ter hoogte van het complex;
- × de wachttijden die tijdens de spits erg oplopen;
- × de impact op de omgeving en vooral op de leefbaarheid van de kern van Baarle;
- × de verbinding voor vrachtverkeer tussen het complex en het bedrijventerrein Drongen I die gedeeld wordt met lokaal (fiets)verkeer.

Oostelijker ligt er langs de E40, in landbouw- en natuurgebied, een dienstzone die deels gesitueerd is binnen het plangebied van het GRUP. Het meest oostelijke fragment van het

Postadres Stad Gent – Balie Bouwen | Stadhuis | Botermarkt 1 | 9000 Gent

Bezoekadres Woodrow Wilsonplein 1 | 9000 Gent | Tel. 09 266 79 50 | Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning
| <https://stad.gent/> | bouwen@stad.gent

Bus of tram 2, 4, 5, 6, 8, 20, 42, 44, 48, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 77, 78, 293 (halte Zuid)



plangebied betreft de site van Syntra, een centrum voor volwassenenonderwijs, met ruime bovengrondse parking.

Voor het alternatievenonderzoek worden er in de startnota slechts twee alternatieven weerhouden:

- × het centraal alternatief met Hollands complex
- × het oostelijk alternatief met Holland complex.

Dit gebeurde op basis van

- × het streven naar een leesbare wegenhiërarchie;
- × het verminderen van de barrièrewerking van de E40 voor fietsers en voetgangers;
- × het behouden van een verbinding tussen de buurt Keuze en Baarle-centrum;
- × het ontwikkelen van een continu bermenlandschap;
- × het vermijden van nieuwe onbestemde restruimte.

Heel wat alternatieven worden in de startnota niet weerhouden omdat ze volgens de startnota niet voldoen aan de plandoelstelling, technisch uitvoerbaar zijn of strijdig zijn met sectorale wetgeving.

Het advies van de Gecoro spitst zich toe op volgende elementen uit de startnota: het studiegebied voor verder onderzoek, de verkeersveiligheid ter hoogte van invoegstroken en de positie van de dienstzone, de rol van de N466, de verkeersveiligheid door flankerend snelheidsregime, de gevolgen voor fauna en flora, de verharding en de geluidshinder,

Studiegebied

Het plangebied van het GRUP situeert zich tussen het bedrijventerrein Drongen I, de dienstzone, de kern van Baarle en de verbindingsweg N466 met de centra van Drongen en Gent. De geplande uitbreiding van het bedrijventerrein via het GRUP Booiebos, het aansnijden van het woonuitbreidingsgebied Noordhout in Baarle en het brownfield-convenant voor de meer noordelijk gelegen Bostoensite zullen ontegensprekelijk een grote invloed hebben op de mobiliteit en het gebruik van het complex. Ook geplande aanpassingen, onder meer aan de R4, zullen hun impact hebben.

Postadres Stad Gent – Balie Bouwen | Stadhuis | Botermarkt 1 | 9000 Gent

Bezoekadres Woodrow Wilsonplein 1 | 9000 Gent | Tel. 09 266 79 50 | Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning | <https://stad.gent/> | bouwen@stad.gent

Bus of tram 2, 4, 5, 6, 8, 20, 42, 44, 48, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 77, 78, 293 (halte Zuid)



De Gecoro vindt het dan ook belangrijk dat het studiegebied voor verder onderzoek zich niet enkel toespitst op het plangebied van het GRUP zelf, maar de effecten van bovengenoemde ontwikkelingen in het verder onderzoek mee integreert. De verbinding met Booiebos voor de afwikkeling van het vrachtverkeer naar dit bedrijventerrein vormt een zeer bepalende factor voor het nieuwe complex. De verschillende fietsverbindingen over de E40 dienen eveneens meegenomen te worden in het onderzoek, enerzijds ter hoogte van de buurt Keuze, maar zeker en vast ook aan Booiebos.

Verkeersveiligheid ter hoogte van invoegstroken en positie van dienstzone

De startnota lijkt het effect op de verkeersafwikkeling van de huidige twee op- en afritten op zeer korte afstand van elkaar, deze ter hoogte van Baarle en deze ter hoogte van de dienstzone, te ontkennen. Het is gekend dat het in- en uitvoegen aanleiding geeft tot conflicten en ongevallen op snelwegen door het verschil in snelheid tussen invoegend of uitvoegend verkeer en doorgaand verkeer. Naarmate op/afritten korter zijn, een kleinere bochtstraal hebben, grotere hoogteverschillen hebben of dicht bij elkaar gelegen zijn, neemt de onveiligheid toe en komt de doorstroming in het gedrang. Om de veiligheid te verhogen en het risico op conflicten en vertraagd verkeer te voorkomen, moeten de inplanting, opbouw en afstand tussen de op/afritten goed gepland worden. Om de doelstellingen van verkeersdoorstroming te garanderen wordt er op Europees niveau naar gestreefd het aantal aansluitingen beperkt te houden waarbij een tussenafstand van minimaal ca. 10 km de streefwaarde is. Op erg drukke op/afritten moet de snelheid van het doorgaand verkeer eventueel worden verlaagd. Het huidige op/afrittencomplex noch de dienstzone beantwoorden aan deze basiseisen. Ze liggen op een te korte afstand van elkaar. Dit is ook duidelijk merkbaar aan het vertraagd verkeer en de filevorming.

Concreet betekent dit dat de 2 X 2 op/afritten niet in overeenstemming zijn met de EU-regelgeving, maar evenmin met de Vlaamse richtlijnen '*Basisprincipes inrichting robuust wegennet: Europese Hoofdwegen & Vlaamse Hoofdwegen*'.

De Gecoro pleit ervoor om zich, bij het aanpassen van het complex, aan de Europese regels en de Vlaamse richtlijnen te houden. Ze suggereert dan ook om een extra alternatief te onderzoeken die de onderlinge afstand tussen de bestaande op- en afritten wijzigt. Een valabel alternatief lijkt dan ook dat de dienstzone op termijn, na het verlopen van de huidige concessie, uitdooft en een andere bestemming krijgt, bijvoorbeeld natuurgebied omwille van de ligging in de Leievallei. Het is evident dat een toekomstige afschaffing van de dienstzone

Postadres Stad Gent – Balie Bouwen | Stadhuis | Botermarkt 1 | 9000 Gent

Bezoekadres Woodrow Wilsonplein 1 | 9000 Gent | Tel. 09 266 79 50 | Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning | <https://stad.gent/> | bouwen@stad.gent

Bus of tram 2, 4, 5, 6, 8, 20, 42, 44, 48, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 77, 78, 293 (halte Zuid)

effect heeft op de milieueffecten, de mobiliteits- en verkeersveiligheids-aspecten en het ontwerp van het op- en afrittencomplex en bijgevolg moet onderzocht worden. Ook het verbinden van de twee op/afritten via een soort ventweg kan het aantal voertuigen dat in/uitvoegt op verschillende locaties, verminderen. Deze laatste oplossing vergt echter veel meer ruimte (zowel in breedte als in afstand) dan het herleiden van twee op/afritten tot één.

Rol N466

De N466 ten zuiden van het op- en afrittencomplex gaat direct door de woonkern Baarle, maar ook ten noorden van de E40 loopt deze vlak langs twee scholen en een sportcomplex, doorheen het centrum van Drongen 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 vrachtroutenetwerk in Vlaanderen wordt de N466 bestempeld als hoofvrachtroute, terwijl de meer oostelijk gelegen de B402 ter hoogte van Flanders Expo slechts als lokale vrachtroute wordt aangeduid. Deze keuze werd voorlopig niet politiek bekrachtigd en stuit op veel kritiek van de Drongenaars.

De categorisering van de N466 als primaire weg II dateert echter al van 1997. In een recente herziening van de categorisering van het wegennet 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 ontwerpsnelheid 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;

Postadres Stad Gent – Balie Bouwen | Stadhuis | Botermarkt 1 | 9000 Gent

Bezoekadres Woodrow Wilsonplein 1 | 9000 Gent | Tel. 09 266 79 50 | Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning | <https://stad.gent/> | bouwen@stad.gent

Bus of tram 2, 4, 5, 6, 8, 20, 42, 44, 48, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 77, 78, 293 (halte Zuid)



- × Buiten de bebouwde kom wordt een bouwvrije strook voorzien;
- × Ze worden ingericht als een 1x2 weg zonder fysiek gescheiden rijrichtingen.

Met dit in het achterhoofd is de Gecoro van mening 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 van Drogenen en elders langsheen de N466, onder meer door de aansluiting van R4 en E40 via de B402 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 door flankerend snelheidsregime

Een verlaging van het snelheidsregime wordt in de startnota als niet redelijk beschouwd en verder niet opgenomen in het huidige ontwerpvoorstel van het GRUP. Dit lijkt de Gecoro een gemiste kans.

De Gecoro is dan ook van mening dat een verlaging van de snelheid als flankerende maatregel van het GRUP moet worden onderzocht. Het snelheidsregime plaatselijk verlagen ter hoogte van de op- en afrit heeft al vele voordelen op vlak van geluidshinder en emissies voor omwonenden. Ook levert het verlagen van de snelheid bij belangrijke weefbewegingen een enorme bijdrage op vlak van verkeersveiligheid. Deze snelheidsverlaging moet tijdig en degelijk gecommuniceerd worden en zou kunnen kaderen binnen een een stedelijke snelheidslimiet op alle autosnelwegen rond Gent, van Destelbergen tot De Pinte en van Merelbeke tot Drogenen. Ondertussen is dit ook reeds het geval in op de ring van Brussel en Antwerpen en wordt dit ook steeds vaker opgemerkt rond steden in het buitenland. Op het viaduct van Gentbrugge werd om geluidshinder- en emissieredenen reeds jaren terug de snelheid van 120 km/uur naar 90 km/uur verlaagd.

Gevolgen voor fauna en flora

Uit de biologische waarderingskaart blijkt overduidelijk de aanwezigheid van waardevolle natuur vlakbij de E40. Het wegverkeer is verantwoordelijk voor stikstofneerslag, o.a. in deze gebieden. De emissie van het verkeer is een stuk intenser in de omgeving van op- en afritten

Postadres Stad Gent – Balie Bouwen | Stadhuis | Botermarkt 1 | 9000 Gent

Bezoekadres Woodrow Wilsonplein 1 | 9000 Gent | Tel. 09 266 79 50 | Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning | <https://stad.gent/> | bouwen@stad.gent

Bus of tram 2, 4, 5, 6, 8, 20, 42, 44, 48, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 77, 78, 293 (halte Zuid)

Je hebt altijd het recht om je gegevens in te zien en om foute gegevens aan te passen.
Ga voor meer informatie naar www.stad.gent en zoek op 'Met respect voor uw privacy'.



waar versnellen en afremmen veel extra energie vergt. Ook de lichtpollutie heeft mogelijks grote nadelen voor mens en dier (en in het bijzonder nachtdieren). Grote infrastructuurwerken kunnen eveneens, minder zichtbaar, een invloed hebben op de ondergrondse waterstromen. Dit is vooral gelet op de nabijheid van de Leie een belangrijk aandachtspunt. Deze ondergrondse ecosystemen dienen zeker onderzocht te worden. Ook moeten voor de waterafvoer, opvangbekkens worden voorzien.

De Gecoro vindt het belangrijk dat in het milieueffectenrapport de stikstofneerslag, als gevolg van het versnellen en afremmen ter hoogte van de op- en afrit, op het omliggende biologisch waardevolle gebied (thv de Leie) onderzocht wordt. Hetzelfde geldt voor de zicht- en lichtpollutie, niet alleen voor de mens, maar ook voor dieren (en in bijzonder nachtdieren). Meer algemeen stelt de Gecoro voor om ook de dierlijke verkeersslachtoffers mee te nemen in het onderzoek.

Verhardingen

Grote infrastructuurwerken brengen nog steeds een enorme extra verharding met zich mee wat haaks staat op de noodzaak tot adaptatie van de samenleving aan de gevolgen van klimaatverandering. Het valt onder meer op dat er een grote oppervlakte bijkomende en momenteel intacte open ruimte zal worden verhard in het oostelijk alternatief. verloren gaat.

De Gecoro vindt het daarom belangrijk dat er in het verder onderzoek helder wordt aangegeven welk alternatief zo weinig mogelijk raakt aan de open ruimte, zo weinig mogelijk bijkomende verharding veroorzaakt, zoveel mogelijk bestaande verharding verwijdert en zo weinig mogelijk onbestemde restzones creëert.

Geluidshinder

De omgeving ervaart vandaag al heel veel lawaaihinder van de autosnelweg. Door omwonenden wordt gepleit voor geluidsschermen aan beide kanten van de autosnelweg van voor de Goedingebrug tot aan het industrieterrein Booiebos.

De Gecoro suggereert te onderzoeken welke geluidsschermen het meest geschikt zijn naar geluidsabsorptie en ruimte-inname toe. Ter hoogte van Goedingebrug wordt gevraagd het open zicht op de Leievallei te bewaren voor passerende automobilisten. Tegelijk dient te worden nagegaan wat de effecten zijn van dergelijke doorzichtige geluidsschermen op het vlak van

Postadres Stad Gent – Balie Bouwen | Stadhuis | Botermarkt 1 | 9000 Gent

Bezoekadres Woodrow Wilsonplein 1 | 9000 Gent | Tel. 09 266 79 50 | Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning | <https://stad.gent/> | bouwen@stad.gent

Bus of tram 2, 4, 5, 6, 8, 20, 42, 44, 48, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 77, 78, 293 (halte Zuid)

Je hebt altijd het recht om je gegevens in te zien en om foute gegevens aan te passen.
Ga voor meer informatie naar www.stad.gent en zoek op 'Met respect voor uw privacy'.



lichthinder van fauna en hoe hoog ze moeten zijn om het geluid in de hoogte te laten 'uitwaaiëren' in plaats van te reflecteren.

Wat betreft de vermindering van geluidshinder op de N466 stelt de Gecoro voor om radicaal in te zetten op maatregelen die de geluidsproductie verminderen en niet alleen de geluidsverspreiding afremmen of verplaatsen. Dat kan een verbetering van de wegbedekking zijn (met geluidsabsorptie), snelheidsvermindering, maar eveneens het ontmoedigen van vrachtverkeer over de N466.

De Gecoro is er zich van bewust dat de aanbevelingen in haar advies extra onderzoek vergen, zelfs de mogelijkheid om toch bepaalde alternatieven of varianten, onder meer met betrekking tot een uitdoving van de dienstenzone, te onderzoeken. De Gecoro vraagt aan het stadsbestuur om bij het Vlaams Gewest aan te dringen op een zo open en ruim perspectief in het onderzoek op deze gevoelige locatie..

Ten slotte vindt de Gecoro het uiterst belangrijk dat het stadsbestuur bij het Vlaams Gewest aandringt om de verschillende buurtcomités die zich in Baarle en Drongen georganiseerd hebben naar aanleiding van dit project, actief te betrekken in het onderzoek en het debat over de impact van de heraanleg van het op- en afrittencomplex.

Graag verneemt de Gecoro hoe het stadsbestuur de aanbevelingen van de Gecoro in haar advies aan het Vlaams Gewest meeneemt

Hoogachtend



Jeroen Demuyneck
Secretaris Gecoro Gent



Hans Leinfelder
Voorzitter Gecoro Gent

Postadres Stad Gent – Balie Bouwen | Stadhuis | Botermarkt 1 | 9000 Gent

Bezoekadres Woodrow Wilsonplein 1 | 9000 Gent | Tel. 09 266 79 50 | Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning
| <https://stad.gent/> | bouwen@stad.gent

Bus of tram 2, 4, 5, 6, 8, 20, 42, 44, 48, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 77, 78, 293 (halte Zuid)

Je hebt altijd het recht om je gegevens in te zien en om foute gegevens aan te passen.
Ga voor meer informatie naar www.stad.gent en zoek op 'Met respect voor uw privacy'.