



Afz.: RPSTED

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

Contactpersoon
gecoro@stad.gent

Datum
4 januari 2023

Uw kenmerk
-
Ons kenmerk
G-06-2023-030

Gecoro-advies – Startnota GRUP Herinrichting Complex E40 - Drongen

Mijnheer de schepen

De Gecoro nam in haar plenaire vergadering van 8 november 2022 kennis van de startnota GRUP 'Herinrichting Complex E40 - Drongen'. De publieke raadpleging over deze startnota loopt van 22 november 2022 tot 20 januari 2023. De Gecoro brengt hieronder een advies uit aan het stadsbestuur dat op haar beurt, in het kader van de publieke raadpleging, advies kan uitbrengen bij het Vlaamse Departement Omgeving.

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 Drongen-Baarle;
- × de verbinding voor vrachtverkeer tussen het complex en het bedrijventerrein Drongen I die gedeeld wordt met lokaal (fiets)verkeer.

Meer oostelijk ligt er langs de E40, in landbouw- en natuurgebied, een dienstzone die niet gelegen is binnen het plangebied van het GRUP. Voor het alternatievenonderzoek

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)



wordt er in de startnota slechts één alternatief weerhouden: het centraal alternatief met Hollands 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.

Het advies van de Gecoro spitst zich toe op volgende elementen uit de startnota:

- het studiegebied;
- de verkeersveiligheid ter hoogte van invoegstroken;
- de positie van de dienstzone;
- de rol van de N466;
- de verkeersveiligheid door flankerend snelheidsregime;
- de gevolgen voor fauna en flora;
- de verharding;
- de geluidshinder.

Het studiegebied

Het plangebied van het GRUP situeert zich tussen het bedrijventerrein Drongen I, de dienstzone, de kern van Drongen-Baarle en de verbindingsweg N466 met de centra van Drongen en Gent. Het aansnijden van het woonuitbreidingsgebied Noordhout in Baarle en het brownfieldconvenant 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.

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 verschillende fietsverbindingen over de E40 moeten eveneens worden meegenomen in het onderzoek, enerzijds ter hoogte van de buurt Keuze, maar zeker en vast ook aan Booiebos.

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'.



Wat het bedrijventerrein Drogen I betreft dringt de Gecoro aan op de opmaak/heropstart van het GRUP Booiebos in functie van het voorwaardelijk planologisch attest 17/07/2019.

Verder stelt de Gecoro zich vragen bij de bruggen in het plangebied die nu al vervangen zullen worden meer bepaald of er hier geen voorafnames zijn gebeurd. De Gecoro benadrukt dat er hier open en vrij over moet worden nagedacht.

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- en 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- en afritten goed worden gepland. 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- en afritten moet de snelheid van het doorgaand verkeer eventueel worden verlaagd. Het huidige op- en 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- en 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. 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 effect heeft op de milieueffecten, de mobiliteits- en verkeersveiligheidsaspecten en het ontwerp van het op- en afrittencomplex; en bijgevolg moet worden onderzocht. Ook 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)



verbinden van de twee op- en afritten via een soort ventweg kan het aantal voertuigen dat in- of 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- en afritten tot één.

Algemeen stelt de Gecoro dat deze dienstzone hier zeer ongelukkig gelegen is gezien de nabijheid van natuurgebied, en gezien de veiligheidsrisico's rond het in- en uitvoegen. Het zou een goede zaak zijn mocht deze dienstzone hier op termijn verdwijnen.

De rol van de 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 zijn er 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 gestreefd naar 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 het lokaal Mobiliteitsplan Gent 2015 is de N466 als hoofdvrachtroute geselecteerd, maar het algemene vrachtroutenetwerk is nog niet op Vlaams niveau bekrachtigd. Zowel het vrachtroutenetwerk, alsook de categorisering van de N466 worden momenteel herzien binnen het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoersregio Gent.

De stad Gent adviseert om de N466 niet op te nemen binnen het hoofdwegenet, maar binnen het dragende wegenet. Ondanks dat de Vlaamse Regering deze beslissing pas midden 2023 zal nemen, vragen we hier dus wel al rekening mee te houden. De categorisering van de N466 als primaire weg II dateert echter al van 1997.

De Gecoro adviseert om deze weg te herbestemmen tot een regionale weg. Daarbij gelden volgende basisprincipes voor de inrichting:

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)

- > 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;
- > 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 langs de N466. Dit door de aansluiting van R4 en E40 via de B402 verder te optimaliseren, voor onder meer het 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, zowel op de E40 als de verbindingsweg naar Booiebos zelf, wordt in de startnota niet besproken. 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 worden gecommuniceerd en zou kunnen kaderen binnen een stedelijke snelheidslimiet op alle autosnelwegen rond Gent, van Destelbergen tot De Pinte en van Merelbeke tot Drogenen. Ondertussen is dit ook al het geval 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 redenen van geluids- en emissiehinder, de snelheid al jaren terug van 120 km/uur naar 90 km/uur verlaagd.

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 gevolgen voor fauna en flora

Uit de biologische waarderingskaart blijkt overduidelijk de aanwezigheid van waardevolle natuur vlak bij de E40. Zoals gesteld in de startnota is het wegverkeer verantwoordelijk voor stikstofneerslag, o.a. in deze gebieden. De emissie van het verkeer is een stuk intenser in de omgeving van op- en afritten 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 en minder zichtbaar, een invloed hebben op de ondergrondse waterstromen. Hydrologie kan een enorme impact hebben op de natuur. Alle ingrepen die (dieper) grondverzet vereisen moeten voldoende worden onderzocht op hun eventuele tijdelijke en/of definitieve natuurschade. Dit is vooral gelet op de nabijheid van de Leie een belangrijk aandachtspunt.

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 (t.h.v. de Leie) wordt onderzocht. 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.

De Gecoro vindt het daarom belangrijk dat alle verhardingen goed worden overwogen, zodat de ingreep zo weinig mogelijk bijkomende verharding veroorzaakt, zoveel mogelijk bestaande verharding verwijdert en zo weinig mogelijk onbestemde restzones creëert, in functie van een landschappelijke inpassing.

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 vóór de Goedingebrug tot aan het bedrijventerrein Booiebos.

De Gecoro suggereert te onderzoeken welke geluidsschermen het meest geschikt zijn naar geluidsabsorptie en ruimte-inname toe. Ter hoogte van Goedingebrug wordt

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'.

gevraagd het open zicht op de Leievallei te bewaren voor passerende automobilisten. Daar vraagt de Gecoro na te gaan of doorzichtige geluidsschermen mogelijk zijn. Tegelijk moet worden nagegaan wat de effecten zijn van dergelijke doorzichtige geluidsschermen op het vlak van lichthinder voor fauna en hoe hoog ze moeten zijn om het geluid in de hoogte te laten 'uitwaaiëren' in plaats van te reflecteren.

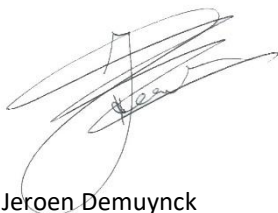
Wat betreft de vermindering van geluidshinder op de N466 stelt de Gecoro voor om radicaal in te zetten op maatregelen die de geluidsproductie verminderen en niet alleen de geluidsverspreiding afremmen of verplaatsen. Dat kan een verbetering van de wegbedekking zijn (met geluidsabsorptie), snelheidsvermindering, 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, onder meer met betrekking tot een uitdoving van de oostelijk gelegen dienstzone. De Gecoro vraagt aan het stadsbestuur om bij het Vlaams Gewest aan te dringen op een zo open en ruim mogelijk perspectief in het onderzoek op deze gevoelige locatie.

Het werken met ontwerpateliers waarbij de buurtbewoners worden betrokken wordt positief beoordeeld door de Gecoro.

Graag verneemt de Gecoro hoe het stadsbestuur de aanbevelingen van de Gecoro in haar advies aan het Vlaamse Departement Omgeving meeneemt.

Hoogachtend



Jeroen Demuyne
Secretaris Gecoro Gent



Mieke Paelinck
Voorzitter Gecoro Gent