

Puntsgewijs antwoord op de vragen van de Actiegroep Leefbaar Baarle:

1. Nieuw op- en afrittencomplex nodig?

1.1 Het Agentschap Wegen en Verkeer (verder 'AWV') heeft het volgende aangegeven i.v.m. filevorming: *"Uit de uitgevoerde verkeerstellingen en de modelgegevens ter hoogte van het complex blijkt dat er op de piekmomenten file ontstaat t.h.v. de verschillende knooppunten van het complex. Hinderlijke wachtrijen bevinden zich op de N466 zowel voor het verkeer komende van Gent, verkeer komende van Deinze en in beide richtingen op de brug tussen het noordelijke en zuidelijke knooppunt met de E40. Ook het verkeer komende van de E40 staat in file tot op de snelweg vooraleer het kruispunt met de N466 te bereiken, wat voor onveilige situaties zorgt op de snelweg. Het volledige complex schiet dus in haar huidige vorm tekort op vlak van capaciteit"* (bron: Document 'Ontwerpend onderzoek E40 Drongen – Baarle. Aansluitingscomplex E40, ontsluitingsweg bedrijventerrein en doortocht dorpskern. – Opdrachtgever MOW, Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen, versie 14-11-2014).

Wat de cijfers van het Vlaamse Verkeerscentrum betreft, zullen deze cijfers in het planmilieueffectenrapport mee moeten onderzocht worden.

1.2 Het stadsbestuur heeft in het volledige voortraject steeds gevraagd om steeds de 4 uitgangspunten, waaronder dus ook de (verkeers)leefbaarheid van niet alleen het centrum van, maar van volledig Baarle voor ogen te houden.

1.3 Het rapport 'Ontwerpend onderzoek E40 Drongen – Baarle. Aansluitingscomplex E40, ontsluitingsweg bedrijventerrein en doortocht dorpskern. – Opdrachtgever MOW, Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen, versie 14-11-2014 bevat cijfergegevens in verband met de mobiliteit. Deze cijfers zullen n.a.v. de opmaak en het onderzoek in het plan-MER moeten worden geactualiseerd.

1.4 zie 1.3

2. Alternatieven in de plan-MER-procedure

Er zullen in het plan-MER 2 varianten worden onderzocht voor het complex: nl. de centrale variant (op de huidige locatie van het complex en brug over de E40 ter hoogte van de dorpskern van Baarle) en een oostelijke variant (ter hoogte van de dienstzone langs de E40).

Voor het centraal complex zijn er twee varianten, ofwel met een gedeeltelijk nieuw aan te leggen Baarleveldestraat als ontsluiting bedrijventerrein gecombineerd met het behoud van een doortocht door Baarle, ofwel met een nieuw aan te leggen ringweg (de nieuw aan te leggen Baarleveldestraat met een nieuwe toegang naar het industrieterrein (achter de woningen van de Noordhoutstraat), een kruising met de Noordhoutstraat en een nieuwe weg naar de Gaverlandstraat (achter de verkaveling van de Schepenstraat). Voor het oostelijke complex zijn er steeds 3 varianten wat de aansluiting vanaf de Deinsesteenweg met de E40 betreft: een zgn. 'trompet'aansluiting (1+), een hollands complex over de E40 (2) of een lus rond de dienstzone (3). Hierbij, steeds met volgende 4 varianten:

1. een nieuwe tunnel voor doortocht door Baarle, gecombineerd met een nieuw aan te leggen Baarleveldestraat als ontsluitingsweg naar het bedrijventerrein;
2. een nieuwe brug ter hoogte van de bestaande brug in Baarledorp, een doortocht door Baarle dorp en een nieuw aan te leggen zuidelijke ontsluitingsweg naar het bedrijventerrein;
3. een nieuwe tunnel onder de E40, gecombineerd met de zgn. randweg, nl. een nieuwe ontsluitingsweg ten zuiden van de E40 naar het bedrijventerrein, een nieuwe weg achter de woningen van de Noordhoutstraat, een kruising met de Noordhoutstraat en een nieuwe weg naar de Gaverlandstraat (achter de verkaveling van de Schepenstraat);
4. de zgn. 'ringweg' met hetzelfde tracé als bij de centrale variant.



2.1 Op generlei wijze is er tijdens de GECORO-vergadering van 2 februari 2016 (opnames zijn beschikbaar) door Philippe Van Wesenbeeck of door Fabrice Vermeulen gezegd dat het op- en afrittencomplex ter hoogte van de dienstzone Texaco eveneens de voorkeur geniet van de Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning. De verschillende stadsdiensten hebben steeds aangedrongen op volledig onderzoek van verschillende scenario's en varianten. Wel is er gezegd dat zowel de centrale als de oostelijke variant als voorwaardige varianten in het plan-MER zullen moeten worden bestudeerd en dat, op basis van de resultaten van het plan-MER, vermoedelijk een gemotiveerde keuze zal kunnen worden gemaakt.

2.2 Er is geen enkele voorkeur vanwege het stadsbestuur. Het stadsbestuur heeft daarentegen steeds aangedrongen op een gelijke beoordeling in plan-MER van alle varianten met zowel een centraal of een oostelijk gelegen complex.

3. Westelijke variant

3.1 Het rapport 'Ontwerpend onderzoek E40 Drongen – Baarle. Aansluitingscomplex E40, ontsluitingsweg bedrijventerrein en doortocht dorpskern. – Opdrachtgever MOW, Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen, versie 14-11-2014 geeft volgende redenen aan: *"In het vooropgestelde netwerk (volgens de categorisering van de wegen) is de rol van het aansluitingscomplex op de E40 in eerste instantie de vlotte koppeling van de N466. Het segment van de N466 tussen Drongen en R4 is immers geselecteerd als primaire weg II die het ontsluiten op Vlaams niveau als hoofdfunctie en het verbinden op Vlaams niveau als aanvullende functie heeft. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt de N466 als 1 van de 3 invalssassen van Gent gezien vanaf de E40. Hij verbindt de E40 met de R4 en R40 rond Gent. De overige assen zijn de Pégoudlaan t.h.v. Flanders Expo (The Loop) en de B403 in Merelbeke. Het optimaal functioneren van het complex te Drongen is daarbij onontbeerlijk en in eerste instantie gericht op een logische en vlotte ontsluiting richting Gent.*

Het verschuiven van de knoop op de E40 in westelijke richting is in die zin zeer onlogisch. Deze ligging impliceert immers het verlengen van de primaire weg, parallel aan de E40. Er wordt geopteerd om de verkeersstroom van en naar Gent zo snel mogelijk van de Primaire weg op de Snelweg te krijgen. Het verschuiven in westelijke richting betekent ook een veel directere interactie (door nabijheid) met het lokale (woon)weefsel. Het positioneert zich immers tussen de dorpskern van Baarle (t.h.v. Kloosterstraat) en de noordelijke uitlopers Baarleveldestraat en Halewijnstationstraat (als woonlinten behorende tot Baarledorp). Zowel de impact op de woonomgeving als op de huidige lokale relaties over de E40 heen zijn hier problematisch."

3.2. Het stadsbestuur heeft kennisgenomen van de motieven van AWV om deze westelijke varianten niet verder op te nemen in het plan-MER-onderzoek. Het staat de GECORO uiteraard vrij om te vragen dat het plan-MER-onderzoek wordt uitgebreid zodat de westelijke varianten eveneens worden onderzocht op hun milieueffecten.

3.3 Het stadsbestuur heeft kennisgenomen van de motieven van AWV om deze westelijke variant in Nevele niet verder op te nemen in het plan-MER-onderzoek aangezien op dat ogenblik de afstand tussen het bestaande complex en Nevele en het nieuwe complex in Moorstraat dan nog geen 4 km zou bedragen.

3.4 Het staat de GECORO vrij om een alternatief voor te stellen.

3.5 In het kader van de regelgeving van openbaarheid van bestuur kunnen de beschikbare documenten door Leefbaar Baarle opgevraagd worden bij AWV of het stadsbestuur.

4. Inzage in het kader van openbaarheid van bestuur?

In het kader van de regelgeving van openbaarheid van bestuur kunnen de beschikbare documenten door Leefbaar Baarle opgevraagd worden bij AWV of het stadsbestuur

5. 3 bouwstenen

5.1 AWV bepaalt de timing voor de planning en uitvoering verschillende bouwstenen?

De Stad Gent blijft aandringen op koppeling en gelijktijdige uitvoering van 3 de onderdelen (complex, aansluiting bedrijventerrein en oplossing Baarle).

5.2 De Stad Gent blijft aandringen om het plan-MER-onderzoek niet te beperken tot de heraanleg of een nieuw op- en afrittencomplex, maar om een geïntegreerd onderzoek te doen

6. Randweg en ringweg over gronden van Leiehome

6.1 Tijdens de besprekingen naar aanleiding van de opmaak van het masterplan voor Leiehome hebben de stedelijke diensten altijd gecommuniceerd dat AWV de timing van het proces bepaalt, evenals wat er in het plan-MER zal worden onderzocht.

6.2 De stedelijke diensten hebben geen voorafgaand overleg gepleegd met andere betrokken partijen. Dit is de taak van AWV om dit te doen. Enkel in het kader van voorbesprekingen van projectvoorstellen of aangevraagde stedenbouwkundige attesten zijn er besprekingen geweest. Dit is o.a. het geval geweest voor een projectvoorstel voor een co-housingsproject in de Brouwerijstraat, een voorstel voor sociale woningbouw in de Gaverlandstraat, of een verkavelingsvoorstel aan de Baarledorpstraat, samen met het masterplan Leiehome.

6.3 Waarom is er geen voorafgaand overleg geweest met de grondeigenaren en andere betrokken partijen met betrekking tot de oostelijk gelegen oplossingen (O1+ en O2+)?

Er is geen voorafgaand overleg gevoerd met geen enkele grondeigenaar. Dit is ook de taak niet van de Stad Gent, maar van AWV

7. structuurschets 'Baarle 2030'.

7.1 Wat is de stand van zaken in dit project? Is er een actueel document beschikbaar voor inzage?

Deze beperkte nota is een intern werkdocument van de Dienst Stedenbouw en is bovendien geen afgewerkt document. Hieraan is er geen besluitvorming gekoppeld. In deze onafgewerkte nota worden er een aantal ruimtelijke principes geformuleerd vanuit en voor het goed functioneren van het dorp Baarle, dus exclusief E40, het op- en afrittencomplex of het bedrijventerrein.

Deze ruimtelijke principes zijn ingebracht in het voortraject met AWV, in het kader van de opmaak van het masterplan voor Leiehome en van het projectvoorstel voor sociale woningbouw (aan de Gaverlandstraat).

7.2 De structuurvisie doet over de doortocht geen uitspraken.

7.3 De structuurvisie doet over het aansluitingscomplex met de E40 geen uitspraken.

8. herinrichting van de N466 richting Gent

De herinrichting van de N466 richting Gent beperkt zich enkel tot deze aspecten die noodzakelijk zijn om de nieuwe aansluiting, ingevolge het oostelijke complex, of om de aanpassingen, bij een keuze voor de aanpassing van het bestaande aansluitingscomplex, al dan niet met een tunnelvariant voor de doortocht, te onderzoeken. Er worden geen uitspraken gedaan over een mogelijke herinrichting van de N466 in Drongen 'Centrum'.

9. bijkomende 4de rijstrook op de E40 ter hoogte van Sint-Denijs-Westrem

9.1 Deze 4^e rijstrook betreft een weefstrook, waarbij het onderzoek ervan reeds was voorzien in Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. AWV is deze reeds aan het uitwerken.

9.2 Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voorziet in Gent 3 aantakkingen met een primaire weg op de E40: N466 (Drongensesteenweg) B402 (Pégoudlaan) en B403 (Merelbeke). We werken aan een dynamisch verkeerssysteem zodanig dat op piekmomenten het verkeer kan worden gestuurd.

9.3 De E40 afrit Drongen behoort tot het studiegebied van de discipline mens-mobiliteit in het ontwerp-MER van veld 12 van The Loop en wordt er enkel kwalitatief beschreven: *"Complex E40 Drongen en complex E40-R4 Merelbeke: Beide complexen kennen in de huidige situatie nog voldoende restcapaciteit om de verwachte extra verkeersstromen ten gevolge van het project in de toekomst bijkomend te kunnen verwerken;"*

10. vorm van financiering vanuit Stad Gent?

Dit is nog niet aan bod gekomen.