

Gent, 16 maart 2016

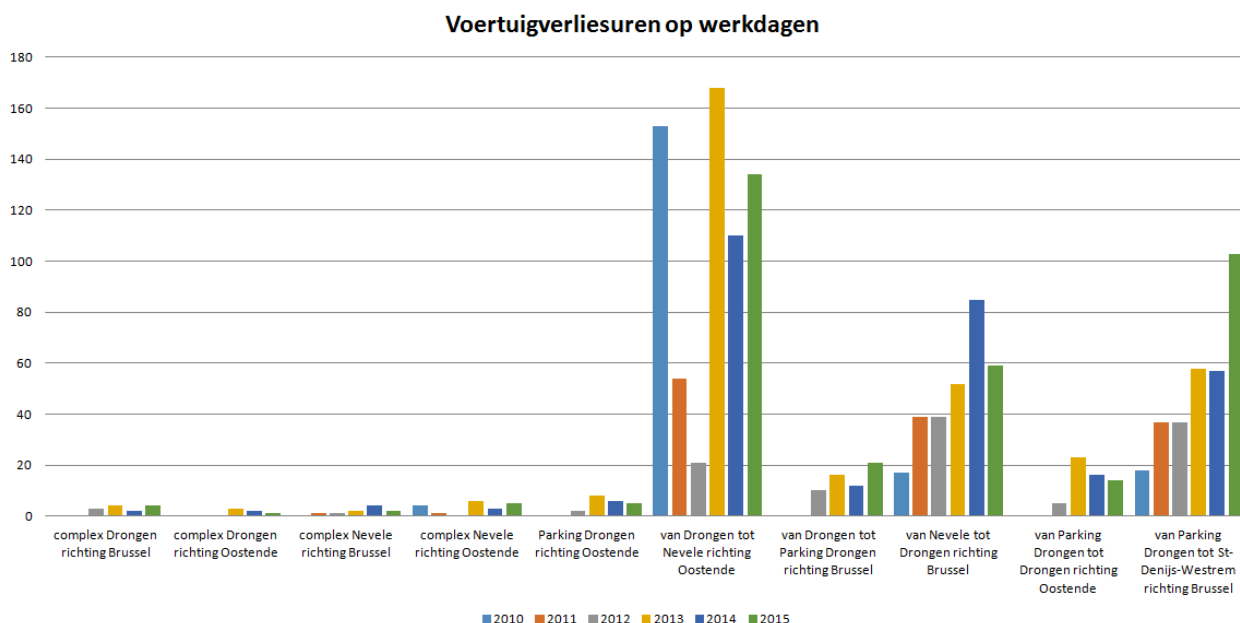
Geachte leden van het Stadsbestuur Gent
Geachte Schepenen,

Ter voorbereiding van ons overleg op 14 april aanstaande, vat ik graag even onze concrete vragen samen.

We hebben ons inmiddels al een vrij nauwkeurig beeld kunnen vormen van de plannen en het vervolg van het dossier. Graag verwijs is daartoe naar het persoonlijke verslag, in bijlage aan deze brief, van de vergadering van de GECORO op 2/2/2016 waarop mijn Katja Verdonck als waarnemer kon aanwezig zijn. Daar werd bij monde van Philippe Vanwesenbeeck (hoofd dienst stedenbouw en ruimtelijke ordening) en Fabrice Vermeulen (behandelende ambtenaar) het dossier en het standpunt van de Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning van Gent toegelicht. U vindt ook in bijlage ook een link om de gegeven presentatie te downloaden. Ongetwijfeld kan u ook een kopie opvragen van het officiële verslag van de Gecoro vergadering.

Hier is het overzicht van de concrete vragen die we momenteel hebben:

1. **FUNDAMENTELE VRAAG:** Het nieuwe op- en afrittencomplex is een antwoord van Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) op een probleem van filevorming op de autosnelweg op piekmomenten. Vraag is echter of er sinds de aanpassing van het kruispunt met intelligente verkeerslichten momenteel nog wel sprake is van filevorming op de snelweg. Hieronder de cijfers van het Vlaams Verkeerscentrum. We zien dat er minder files zijn op het complex in Baarle-Drongen dan op het complex in Nevele. Deze cijfers tonen aan dat er in sé geen probleem is mbt het complex, maar dat er wel files worden gevormd in Nevele en St-Denijs-Westrem (toegenomen sinds de plaatsing van de dynamische verkeerssignalisatie op de E40 ?). De files op de E40 in de buurt van Drongen zijn trouwens zeer beperkt tov andere stukken van de E40 Brussel-Kust.



1.1 Is er dan in feite nog een probleem dat moet worden opgelost? En zo ja, zijn er dan geen veel eenvoudigere (en goedkopere) oplossingen te bedenken om het gevaar voor filevorming op de snelweg te voorkomen?

1.2 Als er dan al op zeldzame momenten overloop van de file op het complex tot op de snelweg mogelijk is, dan is de oorzaak daarvan niet de structuur van de op- en afrit, maar de file 's ochtends en 's avonds op de N466 in het dorpcentrum van Baarle. Dit komt in grote mate door het feit dat heel wat verkeer naar de industriezone door het dorpscentrum van Baarle trekt. Waarom wordt dan EERST een nieuwe afrit gebouwd, in plaats van de oorzaak van het probleem aan te pakken door bv een betere ontsluiting van het industriepark?

1.3 Zijn er recente cijfers, van na de aanpassing van het kruispunt met intelligente verkeerslichten, beschikbaar over de capaciteit (max. aantal voertuigen dat kan worden verwerkt) van het huidige op- en afrittencomplex? Zo ja, welke zijn deze? Zo nee, hoe kan er dan zijn besloten dat het huidige complex niet voldoet?

1.4 Op welke capaciteit wordt het nieuwe complex berekend?

2. We hebben begrepen dat er eind april 2016 een plan-MER procedure van start gaat voor een nieuw op en afrittencomplex in Baarle-Drongen. Eerste stap in de plan-MER procedure is het bepalen van de te onderzoeken alternatieven en milieueffecten. Dit gebeurt in de zgn 'nota voor publieke consultatie'. In de presentatie gegeven op de GECORO vergadering van 2 februari jl., staat dat er 3 oplossingen zullen worden voorgelegd. Een hollands complex op de huidige locatie (code: C1+), een oostelijk gelegen complex, de 'trompet', in de weide nabij de TEXACO dienstenzone(O1+), en een oostelijk gelegen, de 'lus', rondom beide TEXACO dienstenzones (O3+). Deze 2 laatste sluiten via een nieuwe weg aan op N466.

2.1 We hebben een heel sterke indruk dat zowel het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) als de Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning van stad Gent de voorkeur geven aan de oostelijke variatie van het nieuw op- en afrittencomplex van de E40 te Baarle Drongen. Is deze indruk correct? Zo ja welke van de 2 oostelijke varianten geniet dan de voorkeur: O1+ of O2+.

2.2 Wordt deze voorkeur gedeeld door het college van Schepenen en Burgemeester en door het stadsbestuur? Los van de toekomstige resultaten van het MER onderzoek, welke is de huidige voorkeur van het Stadsbestuur? Wat is daarbij de belangrijkste motivatie?

3. Er werden in eerste instantie ook enkele westelijk gelegen oplossingen (nabij het industrieterrein) uitgewerkt, waarbij er een directe ontsluiting is van de industriezone langs de E40. In een vroege trechteringsfase werden deze oplossingen zonder grondige studie terzijde geschoven.

3.1 Hoe komt dit?

3.2. Wil stad Gent dan de vraag van de Gecoro ondersteunen om ook de westelijke varianten volledig te onderzoeken (in de voorziene kennisgevingsnota plan MER)? Zo ja, zal het stadsbestuur dan een formele vraag daartoe richten aan het AWV?

- 3.3 Is stad Gent bereid om ook Nevele in dit dossier opnieuw te betrekken mbt tot de meest westelijk gelegen variatie?
- 3.4 Is de stad Gent bereid om de GECORO te steunen met het uitwerken van een alternatief?
- 3.5 Is de stad Gent bereid Leefbaar Baarle te steunen voor het uitwerken van een alternatief? (steunen = beschikbaar stellen van all beschikbare gegevens en data, verslagen, randvoorwaarden, etc...)
4. Er was in het voorstudietraject geregeld contact tussen de Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning en het AWW. Zijn er verslagen van het overleg tussen de stadsdiensten en het AWW? Zo ja, kunnen deze ter beschikking gesteld worden aan Leefbaar Baarle en/of de betrokken inwoners voor inzage in het kader van openbaarheid van bestuur?
5. Er is in het dossier nu sprake van 3 bouwstenen:
- Bouwsteen 1: Aansluiting op de E40
 - Bouwsteen 2: ontsluiting bedrijventerrein via een extra aansluitingsweg naar de afrit
 - Bouwsteen 3: doortocht N466 door Baarle
- 5.1 Betekent de verdeling in 'bouwstenen' ook een fasering in tijd en de facto een opsplitsing van het dossier in verschillende onderdelen in het dossier? Met andere woorden, wordt pas met bouwsteen 2 gestart na bouwsteen 1 (zowel qua dossier voor ruimtelijke ordening als voor uitvoering)? Welke garanties bestaan er dat, na de realisatie van bouwsteen 1, ook de bouwstenen 2 en 3 worden gerealiseerd? Wat is de timing voor de verschillende bouwstenen?
- 5.2 Betekent dit dat in het huidige dossier van AWW en bij de MER enkel wordt gefocust op bouwsteen 1 (en de aansluiting van het bedrijventerrein met de E40 en de N 466, en de doortocht van de N 466 in Baarle dus NIET zijn opgenomen) ?
6. Voor bouwsteen 3 waren er in eerste instantie oplossingen uitgewerkt met een randweg en ringweg rond Baarle die liep over gronden in bezit van Leiehome. We stellen vast dat er overleg is geweest tussen de Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning van Stad Gent en Leiehome en dat nadien de plannen voor de doortocht door Baarle zijn gewijzigd.
- 6.1 Betekent dit er momenteel reeds een groen licht is voor de realisatie van het masterplan van Leiehome (zie verslag Gecoro)? Kan dit groen licht worden gegeven na de keuze van de oplossing voor bouwsteen 1? Of wordt de realisatie van het masterplan van Leiehome nog 'on hold' geplaatst om de mogelijkheid van de toekomstige realisatie van de verschillende opties van de doortocht in bouwsteen 3 (met ondermeer een randweg omheen Baarle) te vrijwaren?
- 6.2 Is er nog ander voorafgaand overleg geweest met betrokken partijen? Zo ja, met dewelke?
- 6.3 Waarom is er geen voorafgaand overleg geweest met de grondeigenaren en andere betrokken partijen met betrekking tot de oostenlijk gelegen oplossingen (O1+ en O2+)?

7. De dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning van Stad Gent heeft gewerkt aan een structuurschets 'Baarle 2030'.

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

7.2 Welke oplossing voor de doortocht van de N466 wordt daarin naar voor geschoven?

7.3 Op welke locatie wordt in deze structuurschets 'Baarle 2030' het aansluitingscomplex met de E40 voorzien?

8. In de studie van MAAT ontwerpers mbt het op- en afrittencomplex in opdracht van AWW is er sprake van een herinrichting van de N466 richting Gent. Wat houdt deze herinrichting in?

9. Zoals u ongetwijfeld weet, komt in het project 'The Loop', naast Flanders Expo, Ikea en de kantorenzone, ook nog een outlet winkelcomplex met 1 tot 3 miljoen bezoekers per jaar. Dit zal belangrijke bijkomende verkeersstromen veroorzaken, terwijl nu al elke dag files staan op de verbinding van de huidige loop met de E40. Het mobiliteitsonderzoek zegt dat er ter hoogte van St-Denijs- Westrem een bijkomende 4de rijstrook op de E40 nodig zal zijn.

9.1 Is Stad Gent akkoord met deze plannen voor een 4^{de} rijstrook? Is het Agentschap Wegen en Verkeer akkoord met deze plannen voor een 4^{de} rijstrook? Is het de het Agentschap Wegen en Verkeer van plan om deze 4^{de} rijstrook te realiseren? Indien ja, wanneer? Indien nee, waarom niet ?

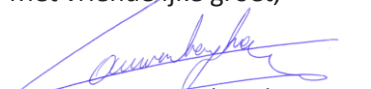
9.2 Is het de bedoeling om de verkeersstromen op de Loop te verminderen door extra verkeer van de R4 over de N466 langs Drongen naar de E40 toe te leiden? Zo niet, worden er maatregelen voorzien om dit te voorkomen?

9.3 Is in de mobiliteitsstudie in het kader van de ontwikkeling van The Loop de impact op het bestaande en toekomstige op- en afrittencomplex te Baarle-Drongen onderzocht? Zo ja, wat zijn hiervan de resultaten? Zo nee, waarom is dit niet gebeurd?

10. Zal er voor de realisatie van het op en afrittencomplex en de andere de bouwstenen in het dossier een beroep gedaan worden op een vorm van financiering van uit Stad Gent ? Zo ja, voor welke onderdelen? Wanneer worden deze budgetten in de begroting voorzien?

We beseffen dat dit heel wat vragen zijn, maar gezien het ver gevorderde stadium van de studie - de kennisgevingsnota van het plan-MER wordt nog dit voorjaar door het het AWW bekendgemaakt - moet er ons inziens op veel van deze vragen een antwoord zijn in de schoot van het stadsbestuur. We zijn dan ook heel benieuwd meer te vernemen ...

Met vriendelijke groet,



Wim Vancauwenberghe
voorzitter Leefbaar Baarle vzw

BIJLAGE: Persoonlijke notities van waarnemer Leefbaar Baarle op Gecoro dd 2/2/2016

Op de Gecoro vergadering van 2/2/2016 gaf stad Gent (vertegenwoordigd door Philippe Vanwesenbeeck (hoofd dienst stedenbouw en ruimtelijke ordening en Fabrice Vermeulen (behandelende ambtenaar)) een presentatie m.b.t. het op- en afrittencomplex E40 Drongen.

De presentatie was quasi dezelfde als de presentatie die we met Leefbaar Baarle hebben gegeven tijdens de infovergadering, aangevuld met een extra informatie. Inmiddels hebben we ook de presentatie ontvangen: U kunt deze hier downloaden: <http://bit.ly/1X45ar9>.

Hieronder de persoonlijke nota's genomen door Katja Verdonck, aanwezig als waarnemer tijdens de presentatie:

Gisterenavond mocht ik gaan luisteren in de GECORO naar de presentatie van stad Gent (vertegenwoordigd door Philippe Vanwesenbeeck (hoofd dienst stedenbouw en ruimtelijke ordening en Fabrice Vermeulen (behandelende ambtenaar)) m.b.t. het op- en afrittencomplex E40 Drongen.

De presentatie was quasi hetzelfde als de presentatie die we met Leefbaar Baarle hebben gegeven tijdens de infovergadering, aangevuld met een extra informatie:

- *Slide criteria stad GENT:*
 - *punt 3 slaat enkel op de verkeersleefbaarheid. Stad Gent heeft hierbij opgemerkt dat het niet enkel verkeerskundig maar dat een integrale leefbaarheid moet worden vooropgesteld.*
 - *ruimtelijke inbedding in bestaande structuren (lees inbedding in dienstzone (Texaco))*
- *Slide project herinrichting:*
 - *Nevele heeft destijds bezwaar aangetekend op voorstellen op hun grondgebied*
 - *juni 2013: trechtering (van 28 scenario's met 5.000 mogelijkheden naar 20 scenario's)*
 - *november 2014: ontwerpend onderzoek (eindversie)*
- *Nieuwe slides: de projectaanpak wordt opgedeeld in 3 'bouwstenen'*
 1. *bouwsteen 1: aansluiting op E40*

1. *huidige locatie :*
 1. *Hollandscomplex (voorkeur)*
 2. *Rotonde (niet weerhouden)*
 3. *Lus (niet mogelijk, geschrapt)*
2. *Oosten :*
 1. *Trompet (voorkeur)*
 2. *Hollandscomplex (niet weerhouden)*
 3. *Lus*

2. *bouwsteen 2: ontsluiting bedrijventerrein via een extra aansluitingsweg naar de afrit (dus geen aparte afrit op de E40)*

1. *weg in twee richtingen te noorden van de E40*
2. *weg in één richting te noorden en weg in één richting ten zuiden van E40*
3. *weg in één richting ten zuiden van E40*

3. bouwsteen 3: doortocht

1. doortocht met brug
2. doortocht met tunnel (te duur)
3. randweg (niet dezelfde als vroeger)

--> Conclusie: er zijn 8 scenario's, 3 op huidige locatie en 5 op de oostelijke variante, bestudeerd in het kader van de kennisgevingsnota MER

- **Timing:**
 - 2016 plan MER
 - 2017 (G)RUP
 - 2018 Ontwerp + MER
 - 2020 Start der werken
- **Laatste slide was overgenomen uit de buurtpresentatie "samen voor een leefbaar Baarle" waar de behandelende ambtenaar Fabrice Vermeulen verwijtend opmerkte naar de vzw Leefbaar Baarle dat het geen strijd mag worden tussen oost en west Baarle**
- **Stad Gent wenst dat AWW een geïntegreerd verhaal brengt en communiceert naar de bewoners van Baarle**

Reacties vanuit de GECORO op de presentatie:

- **Het oostelijke scenario houdt de verdere ontwikkeling van natuurgebied tegen**
- **Binnen het RUP groen Leievallei dat op tafel ligt is het oostelijke scenario moeilijk te realiseren**

Vragen gesteld door de GECORO

- **Is het verdwijnen van de dienstzone (Texaco) om in de plaats daarvan een oprittencomplex te voorzien bespreekbaar? -> Antwoord: Neen, AWW heeft net een nieuw tankstation voorzien voor een concessie van 30 jaar. AWW en stad verkiezen de combinatie van de dienstzone met het op- en afrittencomplex om zoveel mogelijk de bestaande infrastructuur te gebruiken**
- **Waarom is de optie ten westen van de huidige oprit er uit gevallen? -> Antwoord: Omdat er geen plaats is en moeilijker te koppelen is aan de N466 -> reactie GECORO: Het zou toch goed zijn om ook een studie te laten uitvoeren van de westelijke optie. -> reactie stad Gent: dat kost wel weer veel geld...**

Besluit:

- **GECORO vraagt om de westelijke optie mee te onderzoeken en toe te voegen aan de scenario's die opgenomen worden in de kennisgevingsnota MER**
- **GECORO adviseert dat Nevele terug mee betrokken zou moeten worden**
- **GECORO zal ook een advies formuleren naar aanleiding van de kennisgevingsnota**

Persoonlijke conclusie :

Het is duidelijk dat het op- en afrittencomplex ter hoogte van de dienstzone Texaco ook de voorkeur geniet bij stad Gent, bij monde van Philippe Vanwesenbeeck (hoofd dienst stedenbouw en ruimtelijke ordening) en Fabrice Vermeulen (behandelende ambtenaar).

Leiehome heeft haar krachten gebundeld met de eigenaar van de aanpalende percelen en heeft een masterplan uitgewerkt dat de stad Gent wel kan smaken en heeft politiek gelobbyd. De randweg over de momenteel vrijliggende gronden van Leiehome is blijkbaar daardoor uitgesloten. De randweg door het tweede woonuitbreidingsgebied zag noch de stad Gent, noch de GECORO zitten. M.a.w. daarmee blijft als 'bouwsteen 3' de doortocht door het centrum van Baarle via de huidige weg als enige optie over. Dit wil zeggen dat qua verkeer Deinze-Gent er eigenlijk helemaal niets aan de situatie verandert. Als ook 'bouwsteen 2' pas in een 'latere fase' wordt gerealiseerd, zal nog lange tijd veel (vracht)verkeer van en naar het industrieterrein door het centrum van Baarle blijven verlopen. Ik kan mij niet van de mening ontdoen dat stad Gent en AWW weinig of geen rekening houden met de vooropgestelde criteria (deze zijn dan ook geformuleerd als NEVENdoelstellingen). Er werd bovendien meerdere malen opgemerkt dat de financiële middelen van AWW beperkt zijn. De facto zal dus de kostprijs het zwaarst wegende criterium zijn bij de keuze van de locatie van het nieuwe op- en afrittencomplex.