



Vergadering van 17 november 2022

2022_GR_00981 OMV_2022086527 R - aanvraag omgevingsvergunning voor het vervangen van de brug Kloosterstraat over A10/E40 - met openbaar onderzoek - Baarleveldestraat, Halewijnstationstraat, Industriepark-Drongen, Kloosterstraat en Noordhoutstraat, 9031 Drongen - De wijziging en de opheffing van een gemeenteweg - Goedkeuring

Bevoegd: Filip Watteuw

Juridisch kader

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

- Het decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, artikel 31
- Het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, artikel 8

De beslissing wordt genomen op grond van:

- Het decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, artikel 31
- Het Besluit van 27 november 2015 betreffende de omgevingsvergunning, artikel 47
- Het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, artikel 12
- De Vlaamse codex ruimtelijke ordening (VCRO)
- Het decreet algemene bepalingen milieubeleid (DABM)

Motivering

Tim Lonneux namens Afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen diende een omgevingsvergunningsaanvraag in voor gronden gelegen aan Baarleveldestraat, Halewijnstationstraat, Industriepark-Drongen, Kloosterstraat en Noordhoutstraat kadastraal gekend als afdeling 27 sectie D nrs. 850E, 959A, 968D, 970A en 1037B en op openbaar domein. De aanvraag heeft betrekking op een Vlaams project, met name een project dat betrekking heeft op autosnelwegen en gewestwegen, met inbegrip van de bruggen over en tunnels onder die wegen. Om die reden is de Vlaamse overheid de vergunningverlenende overheid.

Deze aanvraag werd op 05/07/2022 ingediend bij de Vlaamse overheid. Op 05/07/2022 werd aan het college van burgemeester en schepenen gevraagd een openbaar onderzoek te organiseren en de aanvraag voor te leggen aan de gemeenteraad. Er werd ook gevraagd advies uit te brengen.

Beschrijving aanvraag:

De werken omvatten de heraanleg van de brug over de E40 langs de Kloosterstraat en de heraanleg van het kruispunt tussen de Kloosterstraat, Baarleveldestraat en Halewijnstationstraat in Drongen.

De nieuwe infrastructuur is volledig gelegen binnen de grenzen van het openbaar domein of percelen met een openbaar karakter, die eigendom zijn van het gewest of de stad. Het ontwerp wijzigt ten noorden niet ten opzichte van de bestaande toestand. De enkelrichtingsfietspaden worden gebundeld in een dubbelrichtingsfietspad.

Naar het zuiden wordt het tracé wel gewijzigd. De weg Industriepark Drongen wordt opgeschoven richting zuiden en uitgebreid met een fietspad, deze verschuiving en uitbreiding wordt binnen de grenzen van het openbaar domein gerealiseerd. De Kloosterstraat ten zuiden van de autosnelweg wordt geknipt en afgeschaft (onthard) tussen de kruising met de Noordhoutstraat en de kruising met Industriepark Drongen. Een vrij liggend fietspad wordt gerealiseerd tussen Industriepark Drongen en de Noordhoutstraat, binnen de grenzen van het openbaar domein. Deze wijzigingen zijn noodzakelijk vanuit de fiets- en verkeersveiligheid (scheiding lokaal en economisch verkeer van het bedrijventerrein Booiebos, scheiding fietsverkeer en economisch verkeer) en een veilige ontsluiting van het bedrijventerrein Booiebos.

De primaire rol van de Kloosterstraat ten noorden blijft als ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Booiebos. In deze omgeving biedt een dubbelrichtingsfietspad meer mogelijkheden tot het gescheiden verweven van de weggebruikers. Er wordt daarom gekozen voor een dubbelrichtingsfietsinfrastructuur op de brug.

Er wordt gestreefd naar leesbare en veilige aansluiting aan zowel de noord- als de zuidzijde, zodat ongewenste oversteken (vooral in tegenrichting) vermeden worden. Hiertoe wordt ervoor gekozen om aan de noordzijde, op de rotonde Baarleveldestraat - Halewijnstationstraat – Kloosterstraat, het zware economische vrachtverkeer, dat via de Baarleveldestraat naar de N466 gaat, gescheiden te houden van het fietsverkeer en lokale verkeer. Gezien aan de noordzijde de verbinding met Baarlevelde en Baarledorp zo onderbroken wordt voor gemotoriseerd verkeer, is de zuidelijke verbinding voor lokaal verkeer niet meer nodig.

De lokale ontsluiting via de Kloosterstraat aan de zuidzijde trekt bovendien veel sluipverkeer vanuit het bedrijventerrein aan, welk een gevaar voor het fietsnetwerk vormt. Om deze redenen wordt binnen de projectzone de Kloosterstraat aan de zuidzijde niet heraangelegd. Dit zorgt voor een vereenvoudiging van het kruispunt en verbetert de aansluiting van de fietsinfrastructuur, alsook de leesbaarheid van de bedrijfsontsluitingsweg.

Er zijn geen rooilijnplannen beschikbaar van de Kloosterstraat en Industriepark Drongen. De rooilijn wordt hier gevormd door de feitelijke grens tussen de openbare weg en de aangelande eigendommen. Aangezien zowel de Kloosterstraat als de Industriepark Drongen worden verbreed, wordt deze feitelijke rooilijn aangepast. De aanpassing gebeurt wel op percelen die vandaag al in eigendom zijn van de overheid.

Bijkomend wordt gevraagd het deel van buurtweg 39 tussen de Noordhoutstraat en de Wijkbosstraat, waar de buurtweg de autosnelweg kruist, af te schaffen.

Procedure:

Het openbaar onderzoek werd gehouden van 2 september 2022 tot 1 oktober 2022.

Resultaat : geen petitielijsten, 6 schriftelijke bezwaren, geen mondelinge bezwaren en 115 digitale bezwaren.

Op 13 oktober 2022 adviseerde het college van burgemeester en schepenen deze aanvraag gunstig. Het advies van het college van burgemeester en schepenen is aan dit besluit toegevoegd. Dat advies bevat ook volgende samenvatting en bespreking van de bezwaren:

De bezwaren worden als volgt samengevat:

1. **Mobiliteit:**

1. Het verwijderen van de doorgang tussen Halewijnstationstraat en de Kloosterstraat zal ervoor zorgen dat er meer verkeersdrukke ontstaat op de N466. Iedereen die uit de richting van Vinderhoute komt zal moeten omrijden via Drongen centrum en de N466 nemen.
2. In dit plan is enkel rekening gehouden met de veiligheid dan fietsers, zonder te kijken naar de bereikbaarheid van het industriepark voor mensen die met de wagen rijden.
3. Er is bij de studiefase voor deze werken geen rekening gehouden met de ontsluiting van Landegem en Merendree. Quasi alle verkeer dat vanuit deze gemeenten naar de E40 richting Gent wil passeert momenteel aan de rotonde van de Baarleveldestraat/Kloosterstraat. Die verkeersstromen verdwijnen niet zomaar als die rotonde verdwijnt.
4. De bezwaarindieners kunnen niet begrijpen waarom een brug enkel toegankelijk gemaakt wordt voor het industriepark en tegelijk ontoegankelijk gemaakt wordt voor de plaatselijke bewoners die er al vele jaren gebruik van maken.
5. Het knippen van de Kloosterstraat heeft als gevolg dat personenverkeer en lichte vracht dat momenteel via de Kloosterstraat van en naar de industriezone rijdt, een alternatieve weg zal zoeken doorheen de woonstraten van de Moerstraat, Baarleboslaan, Noordhoutstraat, Boonstede en Baarlewarande. Ook verkeer vanuit Deinze en Baarle dat richting Landegem en Luchteren rijdt en niet langer over de Kloosterstraatbrug kan, zal zich een weg doorheen deze woonstraten banen richting Moorstraatbrug. Deze woonstraten zijn totaal niet geschikt voor het verwerken van bovenlokaal bestemmingsverkeer. De toename van doorgaand verkeer en de effecten op de veiligheid en leefbaarheid in deze woonstraten werd onvoldoende grondig onderzocht.
6. De voorgestelde plannen voorzien langs de noordzijde van de E40 in een knip van de Halewijnstationstraat met de Kloosterstraat en met de Baarleveldestraat. Gemotoriseerd verkeer komende van Halewijnstationstraat en de westelijke Baarleveldestraat kan noch richting industriezone, noch richting N466 en de E40, noch richting Baarledorp en dient zich een weg te banen doorheen de woonwijken van Halewijnkouter, Varendriesstraat, St-Gerolfstraat en Raapstraat. Deze woonstraten zijn totaal niet geschikt voor het verwerken van bovenlokaal bestemmingsverkeer. De toename van doorgaand verkeer en de effecten op de veiligheid en leefbaarheid in deze woonstraten werd onvoldoende grondig onderzocht.
7. De brug moet toegankelijk blijven voor verkeer richting scholen in Kloosterstraat.

8. Voor een gedeelte van het pand ten belope van Halewijnstationstraat 125 werd een omgevingsvergunning afgeleverd voor een functiewijziging (ref. OMV_2020060156). Door een commerciële ingang te voorzien aan de Halewijnstationstraat 125 werd er een apart adres toegekend. De vergunning hield verder een goedkeuring in voor het behouden van een garagepoort aan de kant van de Baarleveldestraat en een inrit naar parking langs de Baarleveldestraat. Met deze aanvraag wordt de verbinding van het kantoor met de wagen volledig afgesloten tussen de Baarleveldestraat en de Halewijnstationstraat. Er is geen verbindingsmogelijkheid tussen de Halewijnstationstraat en de Baarleveldestraat via de percelen zelf, dit werd niet opgenomen. Concreet is men bij het verplaatsen van de bedrijfsvoertuigen van de Halewijnstationstraat naar de Baarleveldestraat verplicht een omweg te maken door verschillende woonwijken. Deze aanvraag legt een zware belasting op het gebruik van het kantoor en aanhorigheden.
9. Komen er aanpassingen op het kruispunt Baarleveldestraat en de N466, met name aan het punt Hotel Van Der Valk? Als de Baarleveldestraat alle verkeer (zwaar en autoverkeer) dient te verwerken dan gaan daar de files niet te overzien zijn (zowel bij in- als uitrijden) en de situatie voor zwakke weggebruikers daar nog gevaarlijker dan voordien.

2. **Verkeerintensiteit:**

Door de functiewijziging van de Kloosterstraatbrug zal de verkeersintensiteit op de Baarlebrug (N466) in belangrijke mate zal verhogen. Dit zal in de omgeving van de open afritten naar de E40 verhinderen dat het verkeer komende van E40 vlot kan doorstromen. Daardoor zullen de reeds lange wachtrijen op de te korte afritten nog verlengen met een weerslag en extra filevorming op de E40.

3. **Ontsluiting industriegebied:**

De aanvrager wil met de brug een directe en exclusieve verbinding realiseren tussen de industriezone Drongen I en een hoger gelegen bovenlokaal wegennet. De algemene brug wordt immers nu exclusief voor bestemmingsverkeer naar de industriezone Drongen I gereserveerd. De huidige plannen voorzien echter enkel in de realisatie van een exclusieve verbinding tussen de industriezone en de Baarleveldestraat, een lokale weg die hiervoor niet geschikt is. Dit is in strijd met de Vlaamse richtlijnen voor de ontsluiting van industriegebieden die een aansluiting op een hoger gelegen bovenlokaal wegennet vereisen. De scope en afbakening van de plannen zijn dus niet correct bepaald. Ons inziens dient er voor de realisatie van de brug in functie van een directe en exclusieve verbinding tussen de industriezone Drongen I en een hoger gelegen bovenlokaal wegennet, een GRUP met MER-studie voor het volledige ontsluitingstraject worden gerealiseerd.

4. **Aanleg wegenis:**

1. In de plannen wordt beneden de brughelling ter hoogte van de Baarleveldestraat een scherpe bocht gemaakt. Het ontwerp van deze bocht beantwoordt o.i. niet aan de richtlijnen zoals bepaald in het vademecum Weginfrastructuur. Vrachtwagens uit tegenovergestelde richting kunnen elkaar

niet veilig kruisen in deze bocht (in tegenstelling tot de huidige situatie waar door het rond punt het afdraaiende kruisend verkeer van elkaar wordt gescheiden). Rekening houdend met de aanwezigheid van Seveso bedrijven op het industrieterrein en met de noodzakelijke vlotte bereikbaar voor groot materieel van de brandweer, en rekening houdend met de beperkte zichtbaarheid en de aanwezigheid van een helling, zorgt dit voor een zeer onveilig knooppunt.

2. Wat is de haalbaarheid voor grote vrachtwagens in de nieuwe bocht die ontstaat ter hoogte van het rond punt dat er nu is? De nieuwe brug komt 1 meter hoger te liggen, gaat dit geen problemen opleveren door een nog hogere hellingsgraad die vanuit praktisch stilstand zal moeten overwonnen worden voor heel zwaar vrachtverkeer.
3. Is de haalbaarheid van het tijdelijke op en afrittencomplex tijdens de werken goed geanalyseerd op groot vrachtverkeer? Ook daar lijken de bochten heel kort en nauwelijks of niet haalbaar voor het grootste der vrachtverkeer.
4. Het aanvraagdossier reserveert de Baarleveldestraat tussen de N466 en de Kloosterstraatbrug exclusief voor (vracht)verkeer voor de industriezone. De concentratie van het industrieverkeer in combinatie met de initiatieven voor in- en uitbreiding van de industriezone, zal zorgen voor een grote toename van de verkeersintensiteit in de oostelijke Baarleveldestraat. De Baarleveldestraat beschikt echter over geen enkele fiets- noch voetgangersinfrastructuur waardoor de plaatselijke bewoners en (schoolgaande) fietsers er aan hun lot worden overgelaten. Er wordt bij de herinrichting van het rond punt van de aansluiting op geen enkele manier rekening gehouden met de zwakke weggebruiker in- en uit de oostelijke Baarleveldestraat.
5. Er is ook geen fiets- en voetgangersinfrastructuur aanwezig langs de weg Industriezone-Drongen (zuidzijde E40) waar het gescheiden fietspad, voorzien in de plannen voor de brug, op wordt aangesloten. Dit alles zal leiden tot zeer onveilige situaties voor de zwakke weggebruikers.
6. Voor fietsers en voetgangers is er geen mogelijkheid voorzien om de oversteek te maken naar het fietspad van de Halewijnstationstraat, om alzo het veilige fietspad te kunnen nemen richting dorp, industriepark e. a. bestemmingen.
7. In de plannen eindigt de fietsontsluiting vanuit Kloosterstraatbrug richting Noordhoutstraat midden de bocht van de Noordhoutstraat, op heden reeds een heel gevaarlijk punt waar 2 personenwagens op heden bijna niet kunnen kruisen. Er blijft gemotoriseerd verkeer vanuit Noordhoutstraat naar Kloosterstraat en omgekeerd mogelijk en dit zal naar alle waarschijnlijkheid nog toenemen (bijkomend sluipverkeer). De plaats waar de fietsontsluiting op de Noordhoutstraat aantakt is op heden net het meest kwetsbare plaats van de kilometerslange Noordhoutstraat. Naar verkeersveiligheid voor een omwonende een onbegrijpelijke beslissing. Men creëert een uiterst onveilige situatie voor de zwakke weggebruiker en een bijkomend zwak knooppunt gemotoriseerd verkeer/zwakke weggebruiker. De vooropgestelde doelstellingen tot bevordering van de fietsveiligheid wordt hier volledig tenietgedaan.

8. Bij de herinrichting van de bruggen (Kloosterstraatbrug – maar ook toekomstige aanpassing van de brug Deinsteenweg N 466) werd nadruk gelegd op een afgescheiden fietspad en fietsveiligheid.
9. De fietsveiligheid eindigt aan de voet van de bruggen want noch in de Baarleveldestraat, noch in de Noordhoutstraat, noch in de Baarledorpstraat zijn er fietspaden voorzien. Door de geplande wijzigingen zal het gemotoriseerd verkeer in deze straten net toenemen. Dit alles zal leiden tot zeer onveilige situaties voor de zwakke weggebruikers.

5. **Toegankelijkheid:**

Kan de toegankelijkheid voor hulpdiensten gegarandeerd worden bij calamiteiten op het industrieterrein of op de Baarleveldestraat? Eén enkele toegangsweg lijkt een extra groot risico dat genomen wordt.

6. **Barrière:**

De lokaal verbindende functie van de Kloosterstraatbrug tussen Baarledorp en de dorpsdelen ten noorden van de E40 wordt volledig ontnomen voor lokaal gemotoriseerd verkeer. Dit verhoogt in aanzienlijke mate de barrièrevorming van de E40 en ontwricht de dynamiek tussen de verschillende wijken ten zuiden en ten noorden van de E40, met negatieve impact op de sociale cohesie van het dorp.

7. **Omleiding:**

Tijdens de werken mag de ontsluiting van het industrieterrein niet gebeuren via de wijken Baarlewarande, Boonstede, Baarleboslaan en Hazestropdreef. Deze straten (en huizen) zijn niet voorzien op frequent zwaar verkeer. Daarenboven suggereert de stad (bij nieuwe bouwaanvraag in de Boonstede) dat er op straat geparkeerd kan worden. Dan kan het zwaar verkeer zelfs niet door.

8. **Geluidshinder:**

De voorziene brug komt hoger te liggen en heeft dus een steilere helling dan de actuele brug, waardoor (vracht)verkeer significant meer verkeerslawaaï zal produceren met een toename van de hinder voor omwonenden. Ten zuiden van de E40 wordt bovendien een belangrijk deel van het bestaande talud weggegraven om het nieuwe fietspad rechtstreeks op de Noordhoutstraat te laten aansluiten. Het talud heeft momenteel een belangrijke akoestische schermfunctie naar de Noordhoutstraat toe. Het deels afgraven van het talud zonder bijkomende maatregelen betekent een aanzienlijke toename van de geluidsdruk van de E40 naar de Noordhoutwijk toe. Tenslotte zal door het rooien van de bestaande volgroeide bomen en struiken het snelweglawaaï niet meer worden gedempt met een toename van geluidsoverlast voor een ruime omgeving.

De bezwaarindiener vraagt zich af of er een geluidsmeting is geweest.

9. **Sluipverkeer:**

1. De bezwaarindiener vermoedt dat deze nieuwe situatie veel sluipverkeer van personenwagens zal aantrekken, wat overlast zal bezorgen. De bezwaarindiener vraagt zich af of hierover een studie is geweest.

2. Sluipverkeer naar Gent zou moeten omgeleid worden zo snel mogelijk naar de E40, Deinsesteenweg (vb. Verkeer Landegem via Baarleveldstraat) of de R4 (vb. Verkeer Lievegem via N9 en Oprit R4) i.p.v. door de lokale straten. Voorzie hiervoor een knip op de correcte locatie. De bezwaarindiener vraagt zich af of het mogelijk is dit mee te nemen in het verder onderzoek?

10. **GRUP:**

1. De stelling die in par. 2.4.2 van de verantwoordingsnota wordt aangevoerd dat het project niet in een RUP-gebied gelegen zou zijn klopt niet.

Op 20/5/2022 besliste de Vlaamse Regering om de GRUP 'Omgeving Complex E40-N466 Drongen' en GRUP 'Booiebos' stop te zetten en samen te voegen en een nieuw geïntegreerd planproces op te starten voor het "Complex E40 Drongen" en de ontsluiting van het bedrijventerrein Drongen I. Dit omwille van de grote ruimtelijke en functionele samenhang tussen beide dossiers.

Op 22 augustus 2022 ontvingen de buurtbewoners een digitale nieuwsbrief van Departement Omgeving met de aankondiging dat de startnota voor een geïntegreerd planproces voor het Complex E40 Drongen en de ontsluiting van het bedrijventerrein Drongen I verwacht wordt rond oktober dit jaar.

Op blz. 2 van het katern Mobiliteitseffecten wordt de samenhang met GRUP 'Booiebos' door de aanvrager zelf aangetoond. Het feit dat de helft van de in de verantwoordingsnota (bijlage 3) opgenomen foto's van de Baarlebrug zijn en niet van de Kloosterstraatbrug, toont nogmaals aan dat het dossier van de Kloosterstraatbrug en het op- en afrittencomplex gekoppeld zijn.

Tenslotte verwijzen we naar het arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen van 8 september 2022 (met nummer RvVb-A-2223-0024), gesteund door rechtspraak van het Hof van Justitie van 17 maart 2011 (C-275/09), dat het versnipperen van aan elkaar gelinkte initiatieven voor nieuwe infrastructuur, waardoor milieurapportage wordt ontweken, verbiedt.

2. Het aanvraagdossier Mobiliteitseffecten wordt op blz 2 in par. 'Parallel lopende planprocessen' door de aanvrager zelf aangegeven dat één van de doelstellingen uit GRUP 'Booiebos' nl "de optimalisatie van de ontsluiting van het bedrijventerrein op het hoger wegennet" in dit aanvraagdossier wordt geconcretiseerd en verder uitgediept. Het dossier stelt dat de vernieuwing onafhankelijk loopt van het planproces en het geen vervolprojecten vanuit het GRUP hypothekeert. Dit is niet correct. De realisatie van de nieuwe brug met functiewijziging naar exclusieve ontsluitingsweg voor de industriezone, heeft wel degelijk een grote impact op de vervolprojecten in het kader van het toekomstige GRUP. Het legt de verkeersstromen van en naar de industriezone vast, en hypothekeert verschillende mogelijke planalternatieven in het toekomstige GRUP (bijvoorbeeld met een alternatieve locatie van de Kloosterstraatbrug).?De geplande vernieuwing is daarmee duidelijk niet onafhankelijk van het planproces en is een voorafname van het uiteindelijke besluit van het GRUP.

11. Hoogdringendheid:

Ondanks de aankondiging van een overkoepelend GRUP dossier roept de aanvrager hoogdringendheid in (om de veiligheid te kunnen garanderen) als verantwoording voor het vervangen van de Kloosterstraatbrug. De verantwoordingsnota par. 1.3 stelt: 'deze brug is al enkele jaren een zogenaamd Prioritair kunstwerk, welke gebreken vertoont die de stabiliteit en draagkracht van de constructies in gevaar brengen. De brug werd reeds verscheidene keren aangereden met ernstige schade tot gevolg'... In een inspectierapport van 2016 spreekt men over 'allerlei betonschade die dient opgevolgd te worden zodat ze niet op de ondergelegen E40 terecht zou komen' (bron: Schriftelijke vraag nr. 615 van Björn Rzoska van 3 maart 2020 aan Lydia Peeters Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken).

De Kloosterstraatbrug is sinds december 2001 opgenomen in de Lijst van Prioritaire Kunstwerken. Daarin zijn op dit ogenblik uit 41 kunstwerken opgenomen die 'het einde van hun economische levensduur bereikt en soms zelfs overschreden hebben'.

De Kloosterstraatbrug staat dus meer dan 21 jaar op de Lijst van Prioritaire Kunstwerken, maar is nog steeds volledig zonder enige beperking in gebruik. Er werden ook geen initiatieven genomen voor tijdelijke beschermende maatregelen zoals bv een tonnagebeperking of het plaatsen van netten om eventueel loskomende stukken in te kapselen. Evenmin werden er tijdelijke herstellingen gepland of uitgevoerd die de levensduur van de brug verlengen. Dit toont aan dat er geen sprake is van een acuut stabiliteits- of veiligheidsprobleem met de brug. De werken aan de brug kunnen dus uitgesteld tot de definitieve functie van de brug is bepaald in het kader van het GRUP 'Complex E40 Dronen' dat binnenkort van start gaat.

12. Strijdig met voorschriften:

1. De aanvrager meent in zijn verzoek (hoofdstuk 3) te concluderen dat de impact van de geplande werken op de woon- en industriezone beperkt is en kan geïnterpreteerd worden als 'kleine wijziging'. Op basis daarvan meent men dit dossier te kunnen voorstellen 'als beperkte afwijking van de stedenbouwkundige voorschriften', waardoor er geen ruimtelijk uitvoeringsplan noodzakelijk zou zijn.
De voorliggende plannen wijzigen ingrijpend de verkeersstromen aan beide kanten van de E40 en hebben een impact in een ruime omgeving van de brug. De functie van de brug wordt gewijzigd, van lokale verbindingsweg naar exclusieve ontsluitingsweg van de industriezone.
Zulke ingrepen kunnen bezwaarlijk als 'kleine wijziging' gekwalificeerd worden. Er dient een uitgebreide studie te gebeuren van de effecten op milieu en mobiliteit die veroorzaakt worden door deze functiewijziging.
2. De vervanging van een deel van een autosnelweg met rijstroken en pechstroken kan niet beschouwd worden als een gemeentelijke verkeersweg. Deze werken vallen niet onder het uitzonderingsregime. Derhalve kan niet geconcludeerd worden dat art. 4.4.7., §2 VCRO van toepassing is. De werken zijn dan ook strijdig met de bestemmingsvoorschriften.

13. **Mobiliteitsstudie:**

1. De bij de plannen gevoegde mobiliteitsstudie is te beperkt van omvang. De resultaten van de bestudeerde effecten en de gebruikte methodes zijn niet voldoende onderbouwd. Ook het gebied waarvoor de effecten werden in kaart gebracht is te beperkt. De op de kaarten zichtbare cijfers voor de toenames en afnames van de verkeersstromen zijn inconsistent. Bovendien wordt bij de mobiliteitsstudie geen rekening gehouden met redelijkerwijs te verwachten toekomstige verkeersstromen.
2. Wetende dat in het industrieterrein redelijk wat bouwbedrijven gevestigd zijn (Morti (meer dan 220 werknemers), Durabrik, Willemen) maar ook bouwgerelateerde bedrijven (bouwmaterialen Verhelst, containerdienst Thienpondt, Apok, Isotrie, Zeifert, Verisol (zonnepanelen voor bedrijven)...) is een telling tijdens het bouwverlof en in de Paasvakantie niet representatief. In subsidiaire orde wordt opgemerkt dat de Periode van de tellingen ruimer moet genomen worden en niet beperkt mag worden tot 17u30 omdat men in de bouwsector nog altijd een 40 urenweek hanteert en er dus nog veel bedrijven zijn waar de kantooruren doorlopen tot minstens 17u30 of 18 uur.

14. **Luchtkwaliteit:**

Als de Kloosterstraatbrug verdwijnt zullen de bewoners moeten rondrijden via Baarle om naar Deinze te rijden. Dat zal veel luchtvervuiling teweegbrengen. In de stad mogen er minder en minder auto's rijden en nu zouden ze de auto's laten rondrijden.

15. **Volledigheid dossier:**

In het dossier Mobiliteitseffecten wordt op p 8 verwezen naar een verkeersonderzoek met een niet raadpleegbare link (file:///V:/Mobbedrijf/06CIRCULEREN/05Dienstverlening/Adviseren publiekruimtelijke projecten/Heraanleg autosnelwegcomplex 13 E40 Drongen (Baarle)/Deinze Nevele/Verkeersonderzoek/Baarle 20220208.pdf). Dit document kan niet worden geraadpleegd. Betrokken konden zich dan ook geen volledig beeld vormen van de resultaten van deze 'modeloefening'.

16. **Vegetatie:**

De taluds staan als biologisch waardevol ingekleurd op de Biologische Waarderingskaart versie 2. De effecten van het rooien van de bestande vegetatie werden niet onderzocht. Bovendien werd er geen advies ingewonnen bij het Agentschap Natuur en Bos.

17. **Architect:**

Het ontwerp voorziet in een nieuwe brug, die hoger en breder is dan de huidige brug. Het uitzicht van de brug en omgeving wordt ingrijpend gewijzigd. De aangebrachte argumenten dat er geen architect dient te worden aangesteld zijn niet correct. Er dient wel degelijk een architect te worden aangesteld.

18. **Openbaar onderzoek:**

Op 6 september 2022 stelt de bezwaarindiener vast dat de aanplakking van de gele

affiches niet langs alle zijden van de Kloosterstraatbrug is gebeurd. Aan de voet van de Kloosterstraatbrug langs de kant van de Noordhoutstraat hangt 1 affiche. Aan de kant van de Baarleveldestraat hangen er op 3 plaatsen affiches. Aan de voet van de Kloosterstraatbrug richting Industriepark Booiebos hangt geen affiche. Artikel 16 van het Omgevingsvergunningsbesluit stipuleert dat een vergunningsaanvraag wordt bekendgemaakt door, onder meer, de aanplakking van een affiche op de plaats waar het voorwerp van de vergunningsaanvraag uitgevoerd zal worden, conform de voorschriften voorzien in artikel 20 van het Omgevingsvergunningsbesluit. Artikel 20 van het omgevingsvergunningsbesluit vermeldt dat een affiche dient aangeplakt te worden op een plaats waar het voorwerp van de vergunningsaanvraag paalt aan een openbare weg, of als het aan verschillende openbare wegen paalt, aan elk van die openbare wegen. Door het ontbreken van een affiche op de Kloosterstraatbrug kant Booiebos moet worden aangenomen dat de affiches van het openbaar onderzoek onregelmatig zijn aangeplakt. Het gaat hier dus duidelijk om een formeel en niet mis te verstaan procedurevoorschrift, welke niet volledig correct is nageleefd en welke iedere indiener van een later bestuurlijk beroep nog kan opwerpen. (RvVB 2 juni 2022, nr. RvVb-A-2122-0805, vzw Vogelzangbeekvallei en Deschepper)

19. **Informatievergadering:**

1. Het digitaal informatiemoment heeft plaatsgevonden op 27 september 2022. Het betreft een informatievergadering die via elektronische middelen is georganiseerd en had moeten plaatsvinden in de eerste 10 dagen van de periode van het openbaar onderzoek. Hoe dan ook had de informatievergadering moeten plaatsvinden tijdens de eerste 20 dagen van het openbaar onderzoek, wat ook niet is gebeurd.
2. De bezwaarindiener heeft gebruik gemaakt van de mogelijkheid tot het stellen van vragen per mail en dit aansluitend op de informatievergadering omdat er onduidelijkheid was over het moment van de telling van het gemotoriseerd verkeer (mobiliteitsonderzoek). Ondanks het feit dat de vraag per mail verstuurd is naar het mailadres vermeld in de presentatie en in de chat tijdens de informatievergadering, heeft de bezwaarindiener tot op heden 30/09/2022 - 21 uur geen antwoord op de vraag ontvangen. De procedurele regels voorgeschreven met betrekking tot het beantwoorden van de vragen kon hoe dan ook -wegens de laattijdigheid van de informatievergadering – niet worden nageleefd maar heeft er ook toe geleid dat de bezwaarindiener hun bezwaar niet gefundeerd kan indienen.
3. Door schending van deze substantiële vormvereiste in het kader van een openbaar onderzoek, is de bezwaarindieners fundamenteel recht dat hen de gelegenheid moet bieden om hun standpunten, opmerkingen en bezwaren kenbaar te maken, geschonden. Deze onregelmatigheid kan in het kader van een later beroep nog opgeworpen worden (RvVB 2 juni 2022, nr. RvVb-A-2122-0805, vzw Vogelzangbeekvallei en Deschepper).

20. Communicatie:

Er werd op geen enkel moment overleg gepleegd met de vzw Drogen I noch met andere belanghebbenden op het industrieterrein. Aangezien de aangevraagde werken drastische invloeden zullen hebben op de ontsluiting van het industrieterrein valt dit uiteraard sterk te betreuren.

21. Veiligheid:

1. De verkeersdrukte komt allemaal in de Moorstraat te liggen, een woonwijk, waar er iedere dag vele kindjes oversteken op naar school te gaan.
2. Door de sportaccommodaties van de Keiskant en KVE Drogen in de Sint-Gerolfstraat komen veel kinderen sporten te voet of met de fiets. Extra verkeer in de straat is dus zeker niet wenselijk, temeer omdat er op vandaag al 0 veiligheidsmaatregelen zijn getroffen om het huidige verkeer door de straat te loodsen.
3. De fietsers verplichten 1,5 km langs de steeds drukker wordende Baarveldestraat, zonder fietspad te rijden tot aan de N466 is bijzonder onveilig.

22. Fasering:

Uit het aanvraagdossier en met name de MER-screeningsnota blijkt overduidelijk dat de aanvraag deel uitmaakt van een groter geheel terwijl de aanvraag niet op die manier wordt ingeleid/geïntroduceerd en geen rekening houdt met de regels die van toepassing zijn op het grotere plaatje.

De bezwaarindiener stelt dat de fasering van het project waarvan de bestreden aanvraag een deelproject van uitmaakt, bewust of "met voorbedachten rade" is ingegeven, ten einde de rechten te beknotten van belanghebbenden om op nuttige wijze hun bezwaren te uiten. Eens de nieuwe brug er ligt, wordt de optie om ze te vervangen door een alternatief onder het water de facto onmogelijk gemaakt omwille van budgettaire redenen.

23. Goedingenbrug:

Er werd bezwaar ingediend tegen de heraanleg van de Goedingenbrug, waar de E40 over de Leie loopt. Gezien deze aanvraag over de heraanleg van de Kloosterstraatbrug gaat en niet over de Goedingenbrug, wordt dit bezwaar niet weerhouden. Voor de volledigheid wordt het bezwaar hieronder kort samengevat.

1. De impact laat zich voelen binnen het Leiegebied zelf en genereert nefaste gevolgen voor de bezoekers van dit Leie gebied alsook de er aanwezige fauna en flora. De huidige impact van de brug was nefast.
2. De noordelijke gemeentegrens van Sint-Martens-Latem valt grotendeels samen met de Leie. De Leievallei/het Leiegebied is structuurbepalend op bovenlokaal niveau en bevindt zich het dichtst ten aanzien van de E40 op een afstand van 460 meter. De aanwezigheid van de E40 werkt door in de beleving van het Leiegebied en de kwaliteit van haar leefmilieukenmerken/waarden.

3. Op basis van de aanvraag komt het de bezwaarindiener voor dat voornoemde bepalingen (art. 17§2, art. 17§3 en art. 25 van het Natuurdecreet), geschonden worden nu houtkanten worden vernietigd die wel degelijk in het GEN gebied liggen zonder dat aan ontheffingsplicht voldaan is.
4. De vervanging van de Goedingbrug door een langere, hogere en bredere brug over de Leie anderzijds kent een landschappelijk ernstig bezwaar en genereert een significante nefaste visuele impact doordat ze een zichtbare infrastructuur betreft die een esthetische minwaarde betreft/genereert voor het Leie gebied, onverminderd de impact van (fijn) stof, geluidshinder en lichthinder welke genereerd wordt door het verkeer dat over de brug rijdt.
5. De impact van de nieuwe brug is nog nefaster dan die van de bestaande brug omdat ze hoger uitsteekt boven de Leie met derhalve een nog grotere visuele impact en omdat ze breder is waardoor ze nog zwaarder inwerkt op het landschap en de Leie, onverminderd toenemende, schadelijke effecten.
6. Het vervangen van de bruggen waaronder ook de Goedingbrug en dit door een brug of een tunnel bvb. met een hogere of lagere of gelijke brugconstructie, gelijk, breder of smaller, op dezelfde plaats of een gewijzigde plaats, is een planingreep waarvan de effecten moeten onderzocht worden in het licht van de opmaak van het GRUP voor het Complex E40 Drogen en de ontsluiting van het bedrijventerrein Drogen I en waarmee ook rekening moet gehouden worden aangezien daarmee mogelijk ook sommige relaties verdwijnen of bemoeilijkt worden of anderzijds andere relaties kunnen ontstaan of verbeteren.
7. De wijze waarop deze bruggen zullen worden vervangen, is van die aard dat ze effecten zullen generen die nog niet eerder het voorwerp uitmaakten van een plan MER onderzoek. De studie hiervan kan in het licht van de opmaak van het GRUP geenszins achterwege blijven. De MER studie ervan is dan ook noodzakelijk in het licht van de procedure en dient in de startnota alvast te worden meegenomen.
De Goedingbrug vertoef in zeer slechte staat. Het feit dat de overheid naliet haar verantwoordelijkheid te nemen teneinde te vermijden dat de toestand van haar bruggen zou achteruitgaan, is geen wettig motief om de MER plicht te omzeilen/te miskennen. De Wetgeving voorziet noch Europees, noch Vlaams in een uitzonderingsregime voor dergelijke gevallen. Het project ressorteert naar inziens van de bezwaarindiener onder toepassing van bijlage II van het MER besluit en valt onder de rubrieken 10 e "aanleg van wegen (projecten die niet onder bijlage I of II vallen)" en 13 "Wijziging of uitbreiding van projecten".

Naar aanleiding van het stedenbouwkundig onderzoek van deze aanvraag worden de bezwaren als volgt besproken:

1. Mobiliteit:

1. Verkeer komende van Vinderhoutte kent een beter alternatief via de N9. Gezien de congestie op de spitsmomenten op de aansluiting N9 x R4 is de sluiproute langsheen Drogen naar de E40 zeer aantrekkelijk. Deze ingreep zorgt dat deze langste, interregionale sluiproute ongunstiger wordt. Interlokaal verkeer met herkomst Vinderhoutte zal inderdaad mogelijks nog steeds via de Beekstraat de oprit Vinderhoutte nemen om de R4 te bereiken. Dit is de gewenste route voor

deze beperkte wooncluster en een bijkomende verbetering voor de leefkwaliteit in de woonclusters te Drongen Baarle en Halewijn.

2. Het betreft een regionaal bedrijventerrein, waarbij alle economisch verkeer (zowel woon-werkverkeer als logistieke bewegingen) via het hoofdwegennet moeten gebeuren. De verkeersveiligheid van het gemotoriseerde verkeer blijft dus gehandhaafd in deze nieuwe plannen, al kan voor de uitzonderlijk korteaafstandstrajecten de tijdsduur toenemen.
3. Er zijn nog voldoende alternatieven in meerdere windrichtingen mogelijk. Het oprittencomplex E40 12 Nevele is een volwaardig alternatief aan de westelijke zijde van Merendree/Landegem. In de oostelijke wijze is zowel de Antoon Catriestraat naar de N466 een optie, als via lokale wegen de Halewijnkouter > Raapstraat > N466 een mogelijkheid. De schoolomgeving Kloosterstraat is nooit bestemd om als inkorting van een traject de vlotte oprit E40 richting Brussel te bedienen. De scholen hebben de hoge intensiteiten hier meermaals aangehaald als verkeersonveiligheidskwesitie.
4. Er is nog geen mogelijkheid om de toegang tot een wegenis voor te behouden voor lokale bewoners, maar ongewenst sluipverkeer te weren. De klachten van verkeer komende van zover als Zomergem en Vinderhoute dat doorheen dit lokale weefsel rijdt is talrijk. Maar een filtering afhankelijk van het traject dat de persoon doet is (nog) niet mogelijk, gezien we van de voertuigen hun herkomst/bestemming niet kunnen kennen. Daarnaast is het ook niet de bedoeling om lokale bewoners met een verafgelegen bestemming over deze brug te sturen. Hiervoor zijn er voldoende andere alternatieven die er beter op voorzien zijn (of zullen zijn, in casu Antoon Catriestraat).
5. Een verlegging van het economische verkeer van de Kloosterstraat naar de Moerstraat is inderdaad te voorkomen. Samen met de gemeente Deinze zullen we maatregelen treffen, zodat het verkeer van en naar het regionale bedrijventerrein de kortste én meest geschikte route naar het hogere wegennet zullen nemen, in dit geval de brug Kloosterstraat naar de N466. Mogelijks zullen ingrepen in de opgenoemde straten nodig zijn. We wensen er wel op te duiden dat deze klachten vandaag al voorkomen en gekend zijn en we dit binnen dit ruimere verhaal een antwoord moeten bieden.
6. De toename van het verkeer in de Raapstraat/Sint-Gerolfstraat is onderzocht binnen deze modelstudie. Enkel in de ochtendspits was er een minimaal toename van verkeer naar boven gekomen. Dit omdat de ingreep het grootste aandeel veel sneller naar het hoger wegennet stuurt. Ondanks deze beperkte toename valt de verwachte verkeersstroom nog steeds binnen de normen van het verkeer dat in een woonstraat. We hebben dit echter als een ongewenst effect gecapteerd en zullen dit verder evalueren om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid hier te bewerkstelligen. Zo werden er voorafgaandelijk al rijbaankussens aangelegd in de Raapstraat en Sint-Gerolfstraat. Toekomstige maatregelen zullen getroffen worden, indien nodig.
7. De brug blijft toegankelijk voor niet-gemotoriseerd verkeer naar de scholen. De brug oversteken kan nu ook volledig conflictvrij voor actieve weggebruikers, dus personen afzetten aan de noordzijde is mogelijk met de garantie dat de

verkeersveiligheid in het natraject tot de school gegarandeerd is. Indien de school toch met de wagen bereikt dient te worden, is de omrijdfactor via de N466 beperkt.

8. De stedenbouwkundig vergunde situatie, waarbij een hoekperceel aansluiting kent op het openbaar domein met inritten gelegen in twee verschillende straten, kent nergens een link dat beide rechtstreeks met elkaar gekoppeld moeten zijn via het openbaar domein. De omrijdbeweging is beperkt.
9. Gezien alle verkeer van en naar het bedrijventerrein langs hier aansluiting vind met de N466, zullen we deze situatie verder opvolgen. Er is reeds een bijkomend steunlicht gerealiseerd op de N466, zodat bij roodfase (vracht)verkeer makkelijker en veiliger kan invoegen. Daarnaast verandert er echter na realisatie van de nieuwe Kloosterstraatbrug niets wezenlijks aan deze situatie. Vandaag is dit reeds de gewenste en gesignaleerde route van en naar het bedrijventerrein, ook voor vrachtverkeer. Een eventuele toename van het verkeer zal echter geen verandering in de verkeersveiligheid van dit punt met zich meebrengen. Deze is immers bepaald door de inrichting. De eventuele optimalisatie van deze aansluiting zit opgenomen in het lopende GRUP Complex E40 Drongen.

2. **Verkeerintensiteit:**

De functiewijziging van de Kloosterstraatbrug heeft als doel om het economisch verkeer (vrachtwagens en personenwagens van en naar industriegebied Drongen I) te scheiden van het lokale verkeer om het huidige sluipverkeer in de omgeving van Baarle en Keuze uit te sluiten. De functiewijziging van de brug zal resulteren in een herverdelen van het verkeer. De Baarleveldestraat is vandaag al de aangewezen route voor bedrijventerrein, dus er zullen beperkte verschuivingen in capaciteit zijn. De brug in de N466 zal iets meer gebruikt worden maar dat zal geen effect mogen hebben op de werking van het complex. De lichtenregeling van de verkeersregelininstallaties worden zodanig ingesteld dat het verkeer komende van de autosnelweg met prioriteit behandeld wordt. De verkeerslichten kunnen aangepast worden als we merken dat de verkeersstroom zodanig veranderd is dat opstoppingen plaatsvinden.

Deze plannen zijn opgemaakt in samenwerking met Agentschap Wegen en Verkeer, tevens de wegbeheerder van de autosnelwegen. De verkeersveiligheid van de op- en afritten is één der hoogste prioriteiten en deze instantie heeft een positief gunstig advies gegeven tegenover de geplande wijzigingen.

3. **Ontsluiting industriegebied:**

De ontsluiting van dit regionale bedrijventerrein zal deel uitmaken van het lopende GRUP E40 Complex Drongen. De huidige aanpassingen aan de brug zullen de verkeersstromen wijzigingen, maar veranderen intrinsiek niets aan de huidige situatie die nu ook reeds in strijd is met de Vlaamse richtlijnen waarnaar verwezen. Momenteel is de Baarleveldestraat reeds de geprefereerde en bewegwijzerde route. Dit wordt enkel infrastructureel verankert in dit lokale project dat bestaat uit het herbouwen van de bestaande brug. Indien in het lopende GRUP-planproces een andere aansluiting vereist wordt in de toekomst, zal deze in de toekomst gerealiseerd worden. Dit dossier is hier

geen voorafname van of legt ook geen hypotheek op toekomstige mogelijkheden.

4. Aanleg wegenis:

1. De rotonde is vandaag door gebrek aan plaats en een zeer krappe maatvoering een zeer onveilig knooppunt, de draaicirkel van de rotonde is onvoldoende voor de vrachtwagens, er is beperkte zichtbaarheid en de Kloosterstraat eindigt in helling op de rotonde. Bovendien worden vandaag de zachte weggebruikers op dit onveilige knooppunt geleid samen met het kruisende lokale en zware verkeer. Binnen de contouren van de huidige wegenis wordt gekozen voor een herinrichting van de rotonde om deze veiliger te maken voor de zachte weggebruikers. De huidige contouren van het openbaar domein (de omgevingsvergunningsaanvraag bevat geen onteigeningen om het openbaar domein te vergroten) laten geen beweging van het vrachtverkeer toe welke voldoet aan het vademecum Weginfrastructuur.
2. De maatregelen voor de tijdelijke op- en afrittencomplex tijdens de duur der werken zijn opgemaakt door het Agentschap Wegen en Verkeer, de gewestelijke wegbeheerder. Deze zijn dus conform alle vereisten en garanderen een volwaardige bereikbaarheid van het bedrijventerrein via de E40.
3. – 9) De Baarleveldestraat tussen de N466 en de Kloosterstraatbrug is op dit moment reeds de ontsluitingsweg voor het zware verkeer van het bedrijventerrein en volgens Structuurschets Baarle ook de gewenste route voor dit verkeer. Om geen voorafname op GRUP 'Complex E40 Drongen' te veroorzaken, werd de heraanleg beperkt op de brug en de aansluitende kruispunten die door verhoging van de brug ook mee aangepast moeten worden. De heraanleg en de aanleg van fietspaden werd niet verder doorgetrokken naar de Baarleveldestraat, Halewijnstationstraat of de weg Industriezone-Drongen (zuidzijde E40). Dat zou het dossier voor brugvervanging overstijgen en een voorafname op het geplande GRUP kunnen betekenen. Bij het ontwerp zijn we gebonden aan de contouren van openbaar domein. Binnen deze grenzen hebben we het maximum aan veiligheid nagestreefd dat we konden ontwerpen met de beperkte plaats. In het zuiden waar de fietsontsluiting op de Noordhoutstraat aantakt, zal een opstelstrook voor fietsers voorzien worden zonder helling zodat de fietsers zich daar veilig kunnen opstellen. In het noorden aan de rotonde zullen nog extra elementen het ontwerp toegevoegd worden om een veiligere oversteek voor fietsers vanuit de Halewijnstationstraat te waarborgen.

5. Toegankelijkheid:

De heraanleg is in samenspraak met de verkeersspecialist van Brandweerzone Centrum doorgesproken. De doorgang doorheen de centrale strook van de voormalige rotonde wordt behouden. Er is dus geen vermindering van het aantal toegangswegen van de Baarleveldestraat noch het bedrijventerrein.

6. **Barrière:**

Op dit moment vervult de Kloosterstraatbrug verscheidene functies, waaronder een lokale verbindende functie tussen dorpsdelen, maar ook een ontsluiting voor een steeds groeiende stroom zwaar vrachtverkeer. De Kloosterstraatbrug kan daardoor de rol voor lokale verbinding niet meer op een veilige manier uitoefenen. In het kader van de huidige werken wordt gestreefd naar een veiligere ontsluiting voor het vrachtverkeer en een veilige fietsverbinding tussen de lokale kernen, meer is net haalbaar binnen de beschikbare ruimte.

Het gestarte GRUP 'Complex E40 Drongen' zal verder inzetten op het wegwerken van de barrièrevorming door het herinrichten van het complex. Bij het ontwerpen van het nieuwe complex zal veel aandacht gaan naar het faciliteren van een veilig lokaal verkeer, tussen de twee dorpsdelen aan beide kanten van de autosnelweg.

7. **Omleiding:**

Tijdens de werken zal een tijdelijke af-en oprit van de E40 naar het bedrijventerrein Drongen I voorzien worden ter hoogte van het kruispunt van wegenis Industriepark-Drongen met Booiebos, voorzien op frequent zwaar verkeer. Deze tijdelijke af-en oprit verdwijnt na de werken weer om het huidige teveel aan op- en afritten op een te korte afstand langs de E40 niet te vergroten.

8. **Geluidshinder:**

De helling verhoogt van 3 naar 3,6% wat geen sterke invloed op het verkeerslawaai zal inhouden. Het talud ten zuiden van de E40 wordt hersteld of in standgehouden, met uitzondering van vrije zone ten behoeve van het fietspad. De begroeiing wordt niet alleen opnieuw aangeplant maar aangevuld met bosgoed. De zone tussen de Noordhoutstraat en de E40 wordt als bos heraangelegd, wat een demping van het geluid zal inhouden.

9. **Sluipverkeer:**

1. Er is een modelstudie uitgevoerd om de mobiliteitseffecten van dit project in kaart te brengen. Binnen deze theoretische modellen treed er een afname van het sluipverkeer op, gezien deze sneller naar het hogere wegennet wordt afgeleid, zoals gewenst.
2. Mogelijks zijn er andere ingrepen op verre locaties die gunstige effecten zouden hebben op deze omgeving. Deze vallen echter buiten de scope en de projectzone van dit project, wat namelijk een spoedherstel van een kunstwerk betreft. Vanuit de reeds gevoerde studie komen echter positieve resultaten naar boven over de meest bovenlokale sluipstromen.

De functiewijziging van de Kloosterstraatbrug heeft als doel om het economisch verkeer (vrachtwagens en personenwagens van en naar industriegebied Drongen I) te scheiden van het lokale verkeer om het huidige sluipverkeer in de omgeving van Baarle en Keuze uit te sluiten. De functiewijziging van de brug zal resulteren in een herverdelen van het verkeer. De mobiliteitsstudie toont dat een deel van het bovenlokale verkeer veel vroeger een andere trajectkeuze zal

maken. Zo zien we verschuivingseffecten naar op- en afrittencomplex 12 Nevele, alsook verkeer ten noorden van de spoorweg eerder naar de R4 via op- en afrit Vinderhoute zullen gaan. De ruimte die vrijkomt door deze doorgaande verkeersstromen zal inderdaad deels door zéér lokaal verkeer opnieuw ingevuld worden door de beperking in trajectkeuze. Stad Gent en AWW blijven de verkeersstromen monitoren en aanpassen indien nodig.

10. **GRUP:**

1. Op het moment van de omgevingsvergunningsaanvraag was het GRUP 'Omgeving Complex E40-N466 Drongen' en GRUP 'Booiebos' stopgezet en de startnota van het nieuwe GRUP 'Complex E40 Drongen' nog niet opgemaakt, waardoor het project Kloosterstraat op dat moment niet in RUP gebied lag en dit ook zo moest aangegeven worden. Dit werd ook zo toegelicht direct onder de eerste zin en ook verklaard dat het gebied ligt in het plangebied van het nog op te starten GRUP 'Complex E40 Drongen'.
2. Het project betreft de vervanging van de brug Kloosterstraat. De Kloosterstraat is op dit moment de ontsluitingsweg voor het verkeer van het bedrijventerrein naar het op- en afritten complex van de E40 en naar de R4. De brug moet vernieuwd worden om deze belangrijke verbinding over de E40 in stand te houden, want bij een volgende aanrijding van de brug is de kans reëel dat de brug voor langere tijd afgesloten moet worden voor verkeer. De nieuwe brug zal zich binnen het toekomstige GRUP-proces verhouden zoals de bestaande brug. AWW en stad Gent beschouwen de vervanging expliciet niet als een voorafname van het uiteindelijke besluit van het toekomstige GRUP 'Complex E40 Drongen', dit wordt meegenomen in de geplande startnota van het GRUP. In de procedure van het nieuwe GRUP wordt de ontsluiting van het bedrijventerrein op de hogerliggende wegennet onderzocht.

11. **Hoogdringendheid:**

Na aanrijding in 2021 gebeurde de laatste tijdelijke herstelling door het lassen van stalen plaat aan de onderkant van de brug. Hierdoor kan de brug op dit moment veilig gebruikt worden en laat vrachtverkeer toe (geen tonnagebeperking). Het probleem stelt zich als de brug opnieuw wordt aangereden, dan kan AWW de veiligheid niet meer garanderen. De kans dat de brug opnieuw aangereden wordt, is reëel omdat de brug volgens de huidige richtlijnen te laag is waardoor te hoge vrachtwagens ertegen kunnen rijden. AWW wil de brug zo snel mogelijk vervangen zodat er geen aanrijding meer kan gebeuren. Wachten op het GRUP voor het vervangen van de brug is te onzeker. Het stopgezette GRUP 'Complex E40 Drongen' werd in 2004 opgestart, eveneens 18 jaar geleden. Zonder vervanging zal de brug waarschijnlijk afgesloten zijn voordat de definitieve functie van de brug is bepaald in het kader van het nieuwe GRUP 'Complex E40 Drongen'.

12. **Strijdig met voorschriften:**

1. De effecten op mobiliteit zijn in kaart gebracht en geven aan dat de impact op verkeersstromen beperkt is. Naast de functie van ontsluitingsweg van de

industriële zone wordt de functie van de brug als belangrijke fietsverbinding versterkt. Om deze fietsverbinding veilig te maken is een herinrichting van de rotonde noodzakelijk waardoor haar rol als lokale ontsluiting niet meer mogelijk is. AWV en stad Gent zien het als plicht om het verkeer zo veilig mogelijk te organiseren. Een pure vervanging van de brug zonder extra maatregelen te nemen voor de veiligheid zou niet overeenkomen met de huidige stand van zaken op het gebied van verkeersveiligheid.

2. De vervanging van een deel van de pechstrook van de autosnelweg valt onder punt 3° van art. 4.4.7., §2, de wijziging of uitbreiding van c) bestaande of geplande openbare verkeerswegen, met inbegrip van het wijzigen en uitbreiden van bestaande of geplande op- en afritcomplexen.

13. **Mobiliteitsstudie:**

1. De verkeersstudie betreft een modeloefening op basis van het verkeersmodel. Deze houdt rekening met toekomstige verkeerstoenames, zowel van de algemene groei van verkeer als deze veroorzaakt door toekomstige ontwikkelingen in de ruime omgeving. De studiecontour is dan ook niet in ruimte afgebakend en betreft de volledige Gentse regio, gezien dit een modelstudie is. De in kaart gebrachte effecten zijn dan ook alle verwachte verkeerseffecten over de gehele regio. Dat deze beperkt in omvang lijken, toont aan dat de effecten niet ver voelbaar zijn.
2. De tellingen die gebeurde zijn representatief, gezien de kruispunttellingen buiten de vakantie gebeurde en de telsingangen over een langere periode metingen opnemen. Daarnaast is het effect van schoolvakanties op vrachtverkeer minder merkbaar. De tellingen zijn uitgevoerd om het verkeersmodel plaatselijk te ijken aan de bestaande intensiteiten. Ze zijn dus ondersteunend en dragen niet alle resultaten van de studie. Omtrent de gekozen uren wordt gekeken naar de piekmomenten, die binnen de uren 16u30 en 17u30 doorgaan. Dit zijn ook de vaste telmomenten, zodat we over de tijd en ruimte heen vergelijkingen kunnen trekken. Er zijn argumenten om deze uren zowel vroeger (schoolleinde) als later (late werkuren) te tillen, maar de pieken betreft de confrontatie van schoolgaand verkeer, avondspits van woon-werkverkeer en economisch verkeer, dewelke binnen het gekozen tijdsvenster voldoende richtinggevend is.

14. **Luchtkwaliteit:**

Luchtvervuiling betreft een stedelijke problematiek waarvoor een globale aanpak noodzakelijk is. Vanuit stedenbouwkundig standpunt mag een dergelijke problematiek de aanvraag niet hypothekeren. In het algemeen geldt dat hoe opener de bebouwing en hoe breder de straat, hoe beter de luchtcirculatie en hoe lager de vervuilingconcentratie. Gezien er in se niks verandert aan het aantal verhuisbewegingen, zal dit de invloed op de luchtkwaliteit te verwaarlozen zijn. Dit argument is niet van stedenbouwkundige aard.

15. **Volledigheid dossier:**

In deze studie stond nog een link naar een lokale opslag van de modeloefening zoals overgemaakt aan ons door het studiebureau. Een modelstudie is echter een zeer theoretische studie, die voor interpretatie vatbaar is als er geen rekening gehouden wordt met de parameters die ingevoerd werden. Om deze toegankelijk te maken, werden de mobiliteitseffecten toegelicht via een nota die de conclusies weergeeft. De studie aan zich kan opgevraagd worden via openbaarheid van bestuur.

16. **Vegetatie:**

De werken hebben invloed op de aanwezige aanplantingen. De diepe bouwputten voor de funderingen van de nieuwe bruggen, de herprofilering van de taluds van de Kloosterstraat, de heraanleg van Industriepark Drongen, de aanleg van het fietspad naar Noordhoutstraat en de aanleg van de tijdelijke ontsluiting van het bedrijventerrein naar de E40 heeft een negatieve invloed op de aanwezige houtkanten van de bestaande bruggen.

De taluds van de bestaande bruggen bestaan uit houtkanten die in een gefaseerd hakhoutbeheer zijn opgenomen. Tijdens de werken zullen deze houtkanten gedeeltelijk tot volledig moeten geroid worden. Ook zal, door de aanleg van de nieuwe fietspadverbinding, een stuk bos moeten geroid worden. De taluds worden na de werken opnieuw aangeplant, dit wordt gemotiveerd in de verantwoordingsnota en aangetoond in de bijlages van de boscompensatie.

Er werd voorafgaand aan deze aanvraag én tijdens de procedure advies gevraagd aan het Agentschap Natuur en Bos.

17. **Architect:**

De bestaande brug is een liggerbrug en wordt vervangen door een zelfde type brug, de brug komt hoger te liggen omdat de huidige brug onvoldoende vrije ruimte biedt voor het onderliggende verkeer. Er zijn geen architecturale wijzigingen aan de brug.

18. **Openbaar onderzoek:**

Het openbaar onderzoek werd op correcte manier georganiseerd conform het Besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning en verkavelingsaanvragen. Conform artikel 20 van het Omgevingsvergunningsbesluit werd aan elke toegang tot de projectzone een affiche geplakt.

19. **Informatievergadering:**

De bezwaarindieners hebben altijd het recht om hun standpunten, opmerkingen en bezwaren kenbaar te maken. Dit recht hangt niet af van een al dan niet bijkomend doorgevoerd digitaal infomoment.

Het was niet mogelijk om het infomoment vroeger te laten doorgaan, omdat het plannen en voorbereiden van het infomoment en het plannen en voorbereiden van de communicatie van het infomoment (opmaak en verspreiding communicatie) tijd in beslag genomen heeft (voor het opmaken en versturen van een uitnodiging moet men

minimum 3 weken rekenen). AWV heeft besloten om de vele vaak gelijkaardige vragen te bundelen en via een FAQ te beantwoorden. Hieraan wordt op dit moment nog gewerkt.

20. Communicatie:

Hoewel het voeren van een constructieve dialoog met de aanpalende burens zeker aan te bevelen valt, is dit niet van stedenbouwkundige aard.

21. Veiligheid:

1. De mobiliteitsstudie toont dat een deel van het bovenlokale verkeer veel vroeger een andere trajectkeuze zal maken. Zo zien we verschuivingseffecten naar op- en afrittencomplex 12 Nevele, alsook verkeer ten noorden van de spoorweg eerder naar de R4 via op- en afrit Vinderhoutte zullen gaan. De ruimte die vrijkomt door deze doorgaande verkeersstromen zal inderdaad deels door zéér lokaal verkeer opnieuw ingevuld worden door de beperking in trajectkeuze. De omliggende straten van het bedrijventerrein wensen we maximaal te vrijwaren van het economische verkeer. Een verleggen van de verkeersstromen van de Kloosterstraat in een parallelle woonstraat is niet gewenst. Daarom wordt, samen met de gemeente Deinze, onderzocht welke maatregelen er in de omliggende straten genomen moeten worden om dit te bewerkstelligen. Dit moet samen met de buurgemeente, gezien de effecten op beider grondgebieden voelbaar (kunnen) zijn.
2. De verkeersveiligheid in de omgeving van de Sint-Gerolfstraat zal blijvend gemonitord worden. Dit is vandaag reeds een bezorgdheid, waardoor er beslist werd om snelheidsremmers in de vorm van rijbaankussens te plaatsen. De verkeersmodellen tonen echter geen toename van verkeer in de Sint-Gerolfstraat aan.
3. Er wordt geen verslechtering verwacht ten opzichte van vandaag. Alle maatregelen en verkeersfilters kennen immers steeds de doorgang voor fietsers. Ten opzichte van de huidige situatie wordt de fietser een alternatief aangeboden via de zuidzijde van de E40, over de Kloosterstraatbrug die conflictvrij zal werken voor fietsers, langsheen de Kloosterstraat waar de intensiteiten drastisch naar beneden gaan.

22. Fasering:

Het project betreft de vervanging van de brug Kloosterstraat. De Kloosterstraat is op dit moment de ontsluitingsweg voor het verkeer van het bedrijventerrein naar het op- en afritten complex van de E40 en naar de R4. De brug moet vernieuwd worden om deze belangrijke verbinding over de E40 in stand te houden, want bij een volgende aanrijding van de brug is de kans reëel dat de brug voor langere tijd afgesloten moet worden voor verkeer. De nieuwe brug zal zich binnen het toekomstige GRUP-proces verhouden zoals de bestaande brug. AWV en stad Gent beschouwen de vervanging expliciet niet als een voorafname van het uiteindelijke besluit van het toekomstige GRUP 'Complex E40 Drogen', dit wordt meegenomen in de geplande startnota van het GRUP. In de procedure van het nieuwe GRUP wordt de ontsluiting van het bedrijventerrein op

de hoger liggende wegennet onderzocht.

23. Goedingenbrug:

De heraanleg van de Goedingenbrug maakt geen deel uit van deze aanvraag.

Aangezien de aanvraag wegenwerken omvat waarvoor de gemeenteraad beslissingsbevoegdheid heeft, neemt de gemeenteraad daarover een besluit. De gemeenteraad neemt daarbij kennis van de standpunten, opmerkingen en bezwaren die zijn ingediend tijdens het openbaar onderzoek.

In uitvoering van artikel 12 van het decreet over de gemeentewegen keurt de gemeenteraad (de opheffing van) een rooilijnplan goed. In uitvoering van artikel 31 van het decreet betreffende de Omgevingsvergunning neemt de gemeenteraad een beslissing over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg alvorens de bevoegde overheid een beslissing neemt over de vergunningsaanvraag. De gemeenteraad neemt daarbij kennis van de standpunten, opmerkingen en bezwaren die zijn ingediend tijdens het openbaar onderzoek. De gemeenteraad spreekt zich ook uit over de ligging, de breedte en de uitrusting van de gemeenteweg, en over de eventuele opname in het openbaar domein.

De gemeenteraad is van oordeel dat het voorstel van wegaanleg kan goedgekeurd worden om volgende redenen:

De aanvraag behelst het vervangen van de Kloosterstraatbrug en aanpassen van de wegenis ernaartoe. Door slechte staat van de brug en een (bijkomende) aanrijding wordt de nieuwe Kloosterstraatbrug hoger aangelegd. De kans op aanrijding door hoge vrachtwagens wordt op deze manier gereduceerd. Door de brug te verbreden is het mogelijk om pechstroken te voorzien tussen de brughoofden en de E40.

Het doel van de heraanleg van de straten aan weerszijden van de brug is om het economisch verkeer los te koppelen van het lokaal verkeer en de scholenomgeving. Een verkeersfilter aan de rotonde met de Baarleveldestraat en Halewijnstationstraat en een knip in de Kloosterstraat zorgen ervoor dat economisch verkeer niet meer via sluiproutes naar het bedrijventerrein zal gaan, maar vanaf de E40 enkel nog via Baarlekouter en Baarleveldestraat moet rijden.

Bij de bouw van de nieuwe brug in de Kloosterstraat over de A10/E40 wordt een veilige fietszone voorzien en wordt de ontsluiting van het Industrieterrain Booiebos geoptimaliseerd. Bij de omgevingsaanleg wordt de fietsveiligheid op een belangrijke schoolfietsroute en het verbeteren van de leefkwaliteit door het scheiden van economisch verkeer (Booiebos) en lokaal verkeer nagestreefd. Gezien de verschillende netwerken die deze brug dienen te gebruiken, is een scheiding van de stromen een vereiste randvoorwaarde. Het fietsnetwerk kent een divers gebruikersprofiel, met een belangrijk aandeel schoolgaande jeugd, daarom wordt er, gezien de combinatie vrachtverkeer naar een regionale bedrijventerrein, gekozen voor een volledige scheiding van het fietsnetwerk en het netwerk van het gemotoriseerde verkeer. Daarbij wordt binnen de projectzone gestreefd naar losliggende fietsinfrastructuur en ongelijkgrondse kruisingen.

De verkeersfilter aan de rotonde en de knip van de Kloosterstraat (ontharden stuk Kloosterstraat) zorgen ervoor dat het economisch verkeer niet meer via sluiproutes naar het bedrijventerrein kan maar vanaf de E40 enkel nog via Baarlekouter en Baarleveldestraat. Er wordt zoveel mogelijk gestreefd om de veiligheid van de zachte weggebruikers te garanderen

door het fietspad gescheiden te houden van het gemotoriseerd verkeer. Het dubbelrichtingsfietspad verloopt zuidelijk van de brug via een aparte fietsonderdoorgang en sluit aan de Noordhoutstraat aan zonder het economisch verkeer te moeten kruisen.

De verkeerseffecten zijn voor het grootste deel wenselijke effecten waarbij doorgaand verkeer en semi-doorgaand verkeer sneller gestuurd worden naar het hoger wegennet. De lokale effecten zijn zeer beperkt en binnen de draagkracht van de omgeving.

De afschaffing van buurtweg 39 is te verantwoorden gezien dit deel van de buurtweg in de huidige toestand niet meer aanwezig is. Het tracé van de autosnelweg loopt immers over deze buurtweg.

De voorgestelde werken voldoen dus aan de huidige en toekomstige behoeften aan zachte mobiliteit. Er wordt voldaan aan de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen.

Bijgevoegde bijlage(n):

- 1M3D8H O 111140 00_rooilijnplan.pdf (deel van de beslissing)
- Wijziging Gemeentewegen Motivering.pdf

Voorstel

Legt aan de gemeenteraad voor ter beslissing:

Artikel 1:

Keurt het rooilijnplan, inclusief de opheffing van de voormalige buurtweg, zoals opgenomen in bijlage, goed.

Artikel 2:

keurt de ligging, breedte en uitrusting van de gemeentewegen, zoals ontworpen in de omgevingsvergunningsaanvraag, gelegen Baarleveldestraat , Halewijnstationstraat , Industriepark-Drongen , Kloosterstraat en Noordhoutstraat en kadastraal gekend als afdeling 27 sectie D nrs. 850E, 959A, 968D, 970A en 1037B en op openbaar domein, goed.

Opgemeten door: Thomas De Both	Ongemaakt door: Thomas De Both	Projectnummer 83891	AID-nummer WOV/INV/A10/6
Landmeter-expert bevestigd door de Rekenbank van de Staat Aandrijving KADnummer: KAD152005		plotbestand 111140_00.pdf	Cad-bestand BA_840koozstraet_buurtweg.wg
Nagezien door de verantwoordelijke districtschef		Nummer van het plan 1M3D8H 0 111140 00 antiteilscode prefix volgnummer fase index	
Kristof Coppens	Stefan Heuinck	Datum opmaak: 28/06/2022	
Gezien en voorgesteld door de teamverantwoordelijke patrimonium en grondbeheer, Gent, Sara Kinds		Gezien om gevoegd te worden bij het Besluit van de Vlaamse Regering van: Minister-president van de Vlaamse Regering, Brussel, Jan JAMBON	
Gezien en voorgesteld door de dir. exploitatie en beheer, Gent, Mark PISSENS		Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Brussel, Lydia PEETERS	

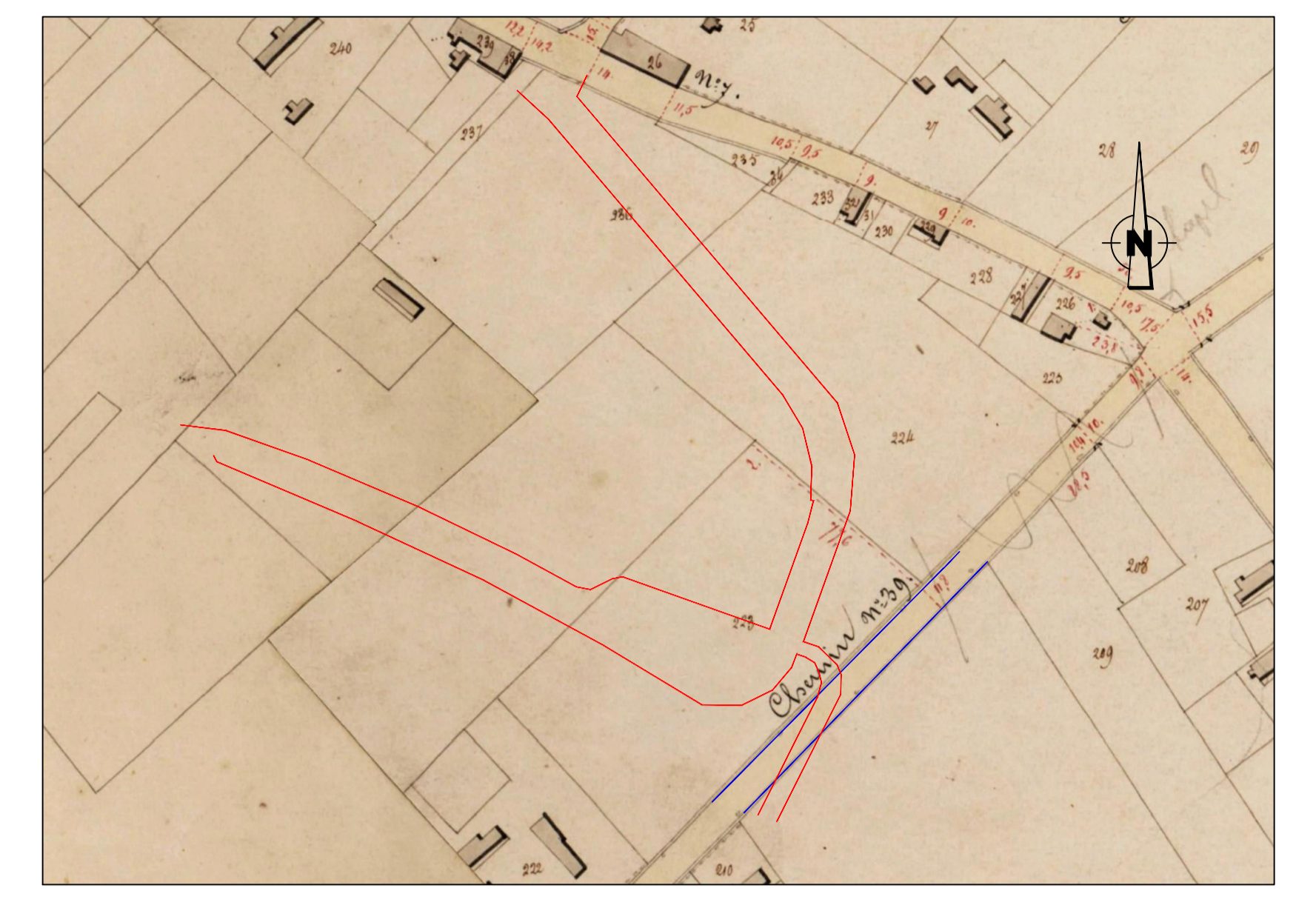
**A10 Brussel - Gent - Brugge - Oostende
Drogen**

Vastleggen nieuwe rooilijn ter hoogte van de
Kloosterstraat en Industrieweg - Drogen

**ONTWERP
ROOILIJNPLAN**

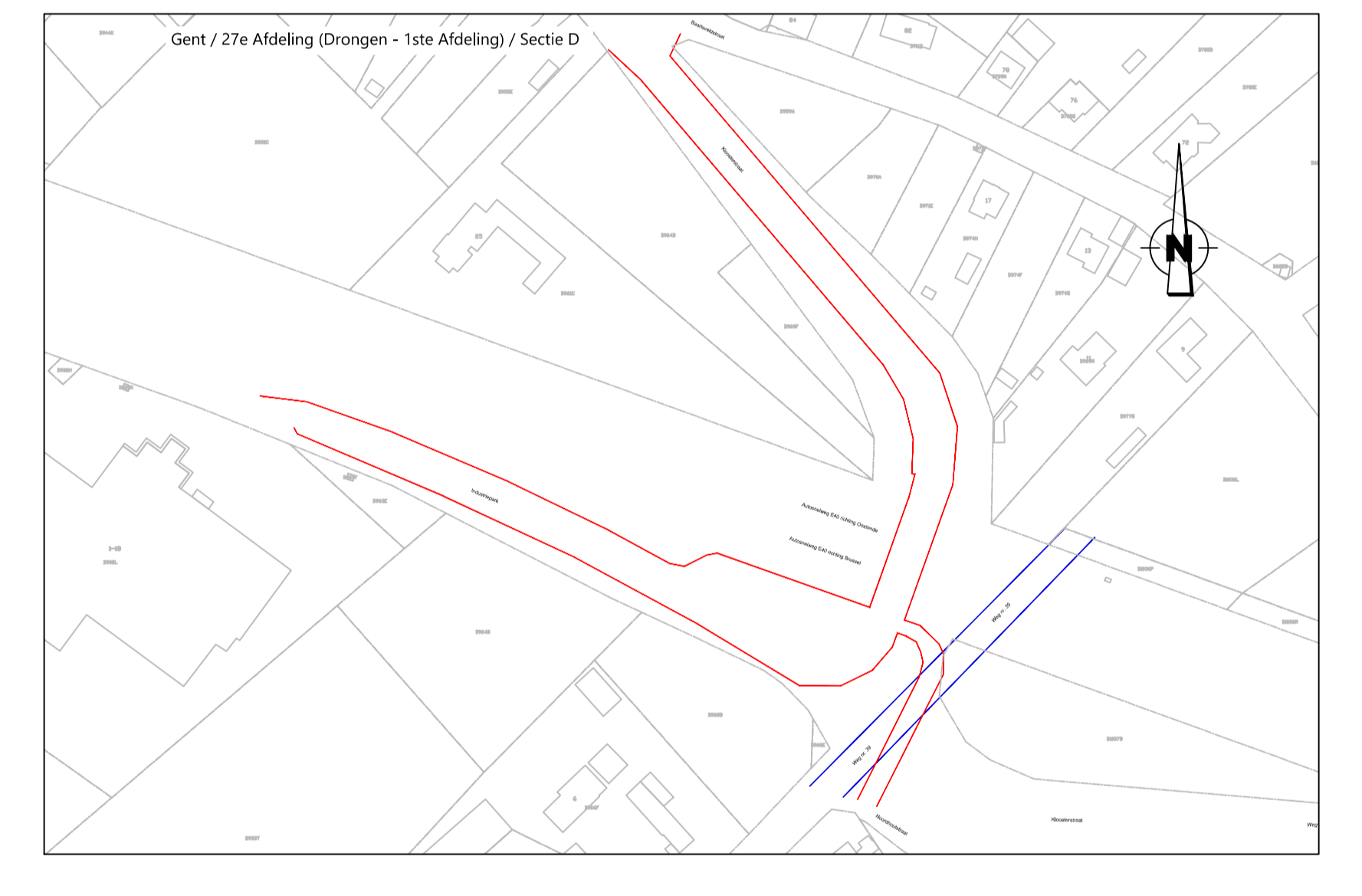
Afmetingen plan 1.470 x 0.717 = 1.05 m ²	Schaal 1/500	Referentiepunten van 52.200 tot 54.400
--	-----------------	---

UITTREKSEL ATLAS DER BUURTWEGEN
Schaal 1/2000



Punt nr.	X (m)	Y (m)
1	96920.31	192533.13
2	96943.22	192578.49
3	96943.37	192585.63
4	96941.91	192589.07
5	96935.38	192595.45
6	96929.85	192597.42
7	96944.55	192643.93
8	96948.19	192663.88
9	96942.10	192682.49
10	96948.95	192792.09
11	96852.58	192799.65
12	96827.67	192794.24
13	96839.04	192783.67
14	96922.64	192685.29
15	96929.60	192673.49
16	96932.90	192659.76
17	96932.43	192647.94
18	96933.50	192647.69
19	96931.33	192639.47
20	96951.82	192661.81
21	96865.35	192620.50
22	96861.74	192619.86
23	96853.78	192615.94
24	96848.68	192617.00
25	96827.93	192628.32
26	96793.04	192645.26
27	96793.11	192662.28
28	96723.81	192672.71
29	96707.43	192674.76
30	96719.19	192663.83
31	96720.31	192661.69
32	96770.68	192640.22
33	96815.95	192619.13
34	96858.74	192595.87
35	96893.58	192574.79
36	96907.71	192574.63
37	96918.70	192580.80
38	96925.41	192587.99
39	96927.49	192592.85
40	96930.68	192591.92
41	96933.99	192589.78
42	96935.51	192586.24
43	96936.32	192582.76
44	96934.89	192577.52

UITTREKSEL KADASTERKAART
Schaal 1/2000



LEGENDE

- Ontwerp rooilijn
- Bestaande rooilijn (te behouden)
- Af te schaffen (buurtwegen)
- Feitelijke rooilijn (bestaande rijweg)
- Kadastrale percelengrens
- Weg over
- Aanduiding wegrummer (Atlas der buurtwegen)
- Vast punt
- Knikpunt rooilijn
- 1 Aanduiding foto

SITUERINGSPLAN
Schaal 1/10000

