Aan het College van Burgemeester en Schepenen Botermarkt 1

 9000 GENT

Per post

Per email : bouwen@stad.gent

Drongen, ………………………….(datum)

**Bezwaarschrift** op omgevingsaanvraag ‘Vervangen brug Kloosterstraat over E40 te Drongen’ dossier OMV\_2022086527

Geachte Burgemeester,
Geachte Schepenen,

Met aandacht hebben we kennis genomen van de aanvraag voor een omgevingsvergunning OMV\_2022086527 ingediend door Vlaams agentschap Wegen en Verkeer.

Langs deze weg willen we als rechtstreeks betrokkenen onderstaande bezwaren indienen tegen de plannen:

Bezwaar 1: Het project maakt deel uit van een GRUP-procedure die binnenkort wordt opgestart. De vergunning kan niet verleend worden op basis van een aanvraag voor een omgevingsvergunning.

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.

Ten slotte verwijzen we naar het arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistigen 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.

Bezwaar 2: Het project is een voorafname van besluit van het GRUP “Complex E40 Drongen”

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 vervolgprojecten 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 vervolgprojecten 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.

Bezwaar 3: Door een belangrijke wijziging van de verkeersstromen en de functie van de brug, kan de aanvraag niet worden beschouwd als een ‘kleine wijziging’ op de stedenbouwkundige voorschriften, en kan dus niet gebeuren onder vorm van een omgevingsvergunning.

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.

Bezwaar 4: De plannen voor de brug voorzien niet in een correcte ontsluiting van de industriezone

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.

Bezwaar 5: De knip ten noorden van de kloosterstraatbrug met de Baarleveldestraat zorgt voor toename van verkeersdrukte in de Halewijnkouter, Varendriesstraat en de Raapstraat

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.

Bezwaar 6: De knip ten zuiden van kloosterstraatbrug met de Kloosterstraat en de weg naar de Industriezone zorgt voor toename van verkeersdrukte Moerstraat, Baarleboslaan, Noordhoutstraat, Boonstede en Baarlewarande

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.

Bezwaar 7: De knip van de Kloosterstraatbrug verhoogt de filevorming op het op- en afrittencomplex van de E40 in Baarle-Drongen

Uit de aanvraag blijkt dat door de functiewijziging van de Kloosterstraatbrug de verkeersintensiteit op de Baarlebrug (N466) in belangrijke mate zal verhogen. Dit zal in de omgeving van de op- en 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.

Bezwaar 8: De plannen versterken de barrièrevorming van de E40

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.

Bezwaar 9: Scherpe bocht beneden de brughelling naar Baarleveldestraat is niet conform het vademecum Weginfrastructuur

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.

Bezwaar 10: De fietsveiligheid wordt deels genegeerd

Het is een goede zaak dat de initiatiefnemer aandacht heeft voor de veiligheid voor fietsers bij de realisatie van de nieuwe brug. Dit is echter slechts deels geslaagd. 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.

Tenslotte is er 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.

Bezwaar 11: De Mobiliteitsstudie is ontoereikend.

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 verkeerstromen zijn inconsistent. Bovendien wordt bij de mobiliteitsstudie geen rekening gehouden met redelijkerwijs te verwachten toekomstige verkeersstromen.

Bezwaar 12: Het aanvraagdossier is onvolledig m.b.t. de mobiliteitseffecten

In het dossier Mobiliteitseffecten wordt op p 8 verwezen naar een verkeersonderzoek met een niet raadpleegbare link ([file:///V:/Mobbedrijf/06 CIRCULEREN/05 Dienstverlening/Adviseren publiekruimtelijke projecten/Heraanleg autosnelwegcomplex 13 E40](file:///V%3A/Mobbedrijf/06%20CIRCULEREN/05%20Dienstverlening/Adviseren%20publiekruimtelijke%20projecten/Heraanleg%20autosnelwegcomplex%2013%20E40) 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’.

Bezwaar 13: Geluidstoename door het intensere verkeer, wijziging van hoogte en hellingsgraad van de brug, het deels weggraven van de brughelling en het rooien van de bestaande begroeiing

De voorziene brug komt hoger te liggen en heeft dus een steilere helling dan de actuele brug, waardoor (vracht)verkeer significant meer verkeerslawaai 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 snelweglawaai niet meer worden gedempt met een toename van geluidsoverlast voor een ruime omgeving.

Bezwaar 14: Geen advies van Natuur & Bos aanwezig

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 Natuur & Bos.

Bezwaar 15: Er dient een architect te worden aangesteld

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.

Bezwaar 16: Er wordt geen hoogdringendheid aangetoond om te verantwoorden dat de Kloosterstraatbrug op korte termijn enkel kan afgebroken en vervangen worden en tijdelijke maatregelen niet mogelijk zijn

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 Drongen’ dat binnenkort van start gaat.

Om al deze redenen vragen wij als direct betrokken bewoners van Drongen de omgevingsvergunning te weigeren.

Naam 1 Naam 2

Adres: …………………………………….