**Vervanging bruggen Drongen: Veel gestelde vragen (v. 10/10/22)**

**Hebben de bruggen iets te maken met het op- en afrittencomplex van Drongen?**
Het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) Complex Drongen beschrijft de herinrichting van het op- en afrittencomplex Drongen (nr. 13) en de reorganisatie van de wegen die aansluiten op het complex. De bruggen van de Deinsesteenweg (N466), Kloosterstraat en de Ernest Solvynsdreef zitten mee in dit GRUP. Dit betekent dat het GRUP bepaalt wat de functie van deze bruggen wordt en welke bestemming ze krijgen. Zo kunnen zij bijvoorbeeld zelfs een bestemming als fiets- en voetgangersbrug krijgen.

**Is de vervanging van de bruggen Kloosterstraat en N466 dan geen voorafname op het besluit van het GRUP "Complex E40 Drongen" of anders gesteld: betekent het vervangen van de bruggen Kloosterstraat en N466 dat de locaties van het op- en afrittencomplex in Drongen en de uitbreiding van het bedrijventerrein Booiebos vastliggen?**
Neen. De plannen voor de bruggen hebben geen invloed op de beslissing voor de herinrichting van het complex Drongen en de uitbreiding van het bedrijventerrein Booiebos. De nieuwe bruggen zullen zich binnen het toekomstige GRUP-proces verhouden zoals de bestaande bruggen. AWV en stad Gent beschouwen de vervanging expliciet niet als een voorafname van het uiteindelijke besluit van het toekomstige GRUP, dit wordt meegenomen in de geplande startnota van het GRUP.
De reden dat we de brug Kloosterstraat vervangen is dat de brug, als de ontsluitingsweg voor het verkeer van het bedrijventerrein naar het op- en afrittencomplex van de E40 en naar de R4, moet vernieuwd worden om deze belangrijke verbinding over de E40 in stand te houden. Bij een volgende aanrijding van de brug is de kans reëel dat de brug voor langere tijd afgesloten moet worden voor verkeer.
De bruggen worden wel zo ontworpen dat ze passen in de plannen voor de ontsluiting van het bedrijventerrein en het op- en afrittencomplex, maar ze kunnen ook een andere bestemming krijgen of indien noodzakelijk afgebroken worden.

**Waarom wacht Wegen en Verkeer de uitspraak van het op- en afrittencomplex in Drongen niet af?**
De twee bruggen in Drongen zijn in slechte staat en dringend toe aan vernieuwing. Wegen en Verkeer kan niet wachten op de uitkomst van de GRUP-procedure van het complex Drongen. Die procedure zit nog maar in de eerste fase, wat betekent dat het nog jaren kan duren voor er een beslissing valt. Om de veiligheid te garanderen, moet Wegen en Verkeer deze werken sneller uitvoeren.

**Als de bruggen (Kloosterstraat en N466) vervangen worden, wordt er dan rekening gehouden met eventuele functies in de toekomst? Bijvoorbeeld: Wat met de rijstroken op de Deinsesteenweg (N466): is er nagedacht over een mogelijke extra rijstrook?**
De nieuwe bruggen zullen zodanig ontworpen en uitgevoerd worden dat er maximaal rekening gehouden wordt met toekomstige scenario's en nieuwe normen (voldoende brede fietspaden, mogelijkheid om brug om te vormen tot fietsverbinding, voldoende lengte zodat er veiligheidsstroken mogelijk zijn onder brug…) Beide bruggen worden zo ontworpen dat herschikking van de rijstroken steeds mogelijk zal zijn. De brug van de N466 wordt zo ontworpen dat er vlak naast de brug constructies kunnen bijgebouwd worden in geval bijkomende rijstroken nodig blijken.

Het is echter niet omdat we de bruggen ‘futureproof’ ontwerpen dat we hiermee een voorafname doen op de ‘future’. We houden er zoveel als mogelijk rekening mee op basis van wat we nu weten. Als uit het planproces andere keuzes naar voor komen waar geen rekening mee gehouden is dan passen we de bruggen of in het meest extreme geval: breken we ze af.

**De werken aan de vervanging van de bruggen (Kloosterstraat, N466, Goedingebrug) zijn gepland tot 2025. Heeft dit als gevolg dat het GRUP complex Drongen pas nadien zal beslist worden?**
De vervanging van de bruggen heeft geen interactie met proces van het ‘GRUP complex Drongen’, deze staan hier los van. Volgens het planproces van het GRUP zou deze in de loop van 2024 definitief vastgelegd kunnen worden door de Vlaamse Regering.

**Kunnen de nieuwe brug(gen) afgebroken worden indien dat nodig blijkt volgens het GRUP?**
Ja. Indien dat echt nodig is, zou een constructie die ‘in de weg staat’ aangepast, incl. afgebroken worden.

**De ontsluiting industriezone hoort thuis in het GRUP. Heeft de huidige omgevingsvergunning voor de vervanging van de brug daar invloed op?**
Neen. De ontsluiting van Drongen I is inderdaad opgenomen in de Startnota van het GRUP Complex Drongen. In de studie zal gezocht worden naar de optimale ontsluiting van het bedrijventerrein op de hogere wegennet. Het feit dat er een nieuwe brug ligt of niet daar wordt geen rekening mee gehouden. De nieuwe brug ligt overigens gewoon op de plaats van de oude dus dit verandert niets. Op dit moment wordt reeds maximaal ingezet op een ontsluiting van de industriezone via de Baarleveldestraat om zo het zwaar verkeer op de Kloosterstraat in Baarle weg te houden.

**Worden de data van de verkeersstudie voor de vervanging van de brug Kloosterstraat ook gebruikt voor het GRUP?**
Voor het GRUP doen we een grondig mobiliteitsonderzoek. We kunnen deze data hierin ook meenemen maar dat zullen zeker niet de enige data zijn in dat geval.

**Hoezo is de vervanging van de brug in de Kloosterstraat dringend? Deze brug staat immers al sinds 2001 op de LPK.**
Net omdat ze al zolang op de lijst staat is het zeer dringend. De brug is begin jaren 50 gebouwd en heeft haar maximale levensduur bereikt. Een zware aanrijding door een vrachtwagen in 2019 en in 2021 heeft die urgentie nog verhoogd. Tijdelijke maatregelen volstaan hier niet voor de stabiliteit van de brug en sommigen hebben bovendien schadelijke neveneffecten. Een tonnagebeperking bijvoorbeeld zorgt voor verkeersonveiligheid in de omgeving. De reden dat we de brug Kloosterstraat vervangen is dat de brug, als de ontsluitingsweg voor het verkeer van het bedrijventerrein naar het op- en afrittencomplex van de E40 en naar de R4, moet vernieuwd worden om deze belangrijke verbinding over de E40 in stand te houden. Bij een volgende aanrijding van de brug is de kans reëel dat de brug voor langere tijd afgesloten moet worden voor verkeer.

**Is het dan niet beter andere maatregelen te nemen tot het GRUP beslist is: noodbrug, tonnage beperking?**

De bestaande brug Kloosterstraat ligt te laag, waardoor er frequent aanrijdingen zijn, een noodbrug gaat zeker hoger moeten liggen om dit vermijden. Dit betekent dat voor een noodbrug ook de aansluitingen moeten veranderen, wat zeer moeilijk is in te passen. Een noodbrug zal nooit zo'n goede oplossing bieden naar veiligheid en comfort als een nieuwe brug. Die 'tijdelijke' oplossing zal bovendien ook veel geld kosten. Verder is een noodbrug niet noodzakelijk goed naar geluidsniveau toe.

Een tonnagebeperking betekent dat het vrachtverkeer van en naar de industriezone een andere weg moet zoeken, noodzakelijk via Baarle en Noordhout, en betekent nog verder verzwaren van het verkeer, met sluipverkeer, en de onveiligheid in de omgeving.