
2021_CBS_01037 Aanmelding met verzoek tot scopingsadvies van het project-MER - Aanleg van weefstroken op de E40 tussen de complexen Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem en optimalisatie van de aansluiting op de knooppunten en van de akoestische situatie: Gecoördineerd advies - Goedkeuring

Beslissing: Goedgekeurd in besloten vergadering van 29 juli 2021

Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:

de heer Mathias De Clercq, burgemeester
de heer Filip Watteeuw, schepenen; mevrouw Sofie Bracke, schepenen-voorzitter;
mevrouw Astrid De Bruycker, schepenen; mevrouw Isabelle Heyndrickx; mevrouw Annelies Storms, schepenen
de heer Danny Van Campenhout, adjunct-algemeendirecteur

Bevoegd: Tine Heyse

Betrokken: Filip Watteeuw

Juridisch kader

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

- Decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017, artikel 56, § 2.

De beslissing wordt genomen op grond van:

- Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid
- Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 (en de wijzigingen van 29 april 2013) houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage

Motivering

Nadat in 2017 de vergunningsaanvraag voor de aanleg van weefstroken op de E40 tussen Sint-Denijs-Westrem en Zwijnaarde op 13/11/2017 vergund werd onder voorwaarden, maar vernietigd werd door raad voor vergunningbetwistingen op 04/06/2019, wordt nu een nieuwe aanvraag opgestart, beginnende met een aanmelding met verzoek tot scopingsadvies, ter voorbereiding van een project-MER die de vergunningsaanvraag moet begeleiden.

Het voor advies voorliggende document betreft de verplichte aanmelding in functie van de project-m.e.r.-procedure voor de aanleg van weefstroken op de E40 tussen de complexen Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem en de optimalisatie van de aansluiting op de knooppunten en van de akoestische situatie langs dit gedeelte van de snelweg.

Met deze aanmelding wenst AWW haar voornemen bekend te maken om een project-MER op te laten stellen voor het project dat het voorwerp uitmaakt van dit dossier.

Deze aanmelding bevat ook een verzoek om scopingsadvies. Hiertoe is een voorstel voor de methodiek voor de uitwerking van het milieuonderzoek toegevoegd in dit rapport.

Het project omvat:

- de aanleg van weefstroken tussen de complexen Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem
- de optimalisatie van de op- en afritten

- het supprimeren van de oprit van de N60 naar de E40 richting Brussel
- de aanleg van pechhavens
- de vernieuwing en optimalisatie van de geluidsafscherming langsheen dit traject van de E40
- de optimalisatie van de afwatering langsheen dit traject van de E40

Het project beoogt met deze ingrepen:

- de verkeersveiligheid te verbeteren op een snelwegsegment dat heel veel weefbewegingen kent
- de leefkwaliteit (akoestische kwaliteit) langsheen dit snelwegsegment te verbeteren.

Het project beoogt uitdrukkelijk geen capaciteitsuitbreiding op de E40.

De herinrichting van de snelweg en de aangehaalde optimalisaties m.b.t. de wegenis worden maximaal binnen het bestaande gabarit van de snelweg verwezenlijkt. Hiertoe wordt de snelweg zo compact mogelijk gehouden, dit door een herinrichting met optimaal gebruik van bestaande overbreedtes van de middenberm en/of reeds verharde pechstrook.

Het voorstel van gecoördineerd advies stelt akkoord te gaan met de voorgestelde methodiek van het project-MER 'Aanleg van weefstroken op de E40 tussen de complexen Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem en optimalisatie van de aansluiting op de knooppunten en van de akoestische situatie', mits:

- Aanpassingen die binnen dit project onderzocht/gerealiseerd worden geen toekomstige projecten in de omgeving hypothekeren;
- Het niet weerhouden van het nulplusalternatief (verlaging snelheidsregime) beter wordt gemotiveerd inzake verkeersveiligheid;
- Het studiegebied voor mobiliteit opnieuw wordt bekeken of beter te motiveren;
- De structuurkwaliteit van de waterlopen wordt onderzocht.

Bijgevoegde bijlage(n):

- Scopingadvies 1522PRMER1_aanmelding.pdf
- Gecoördineerd Advies aanmelding weefstroken E40.pdf (deel van de beslissing)

Beslissing

Beslist het volgende:

Artikel 1:

Keurt goed het gecoördineerde advies van de Stad Gent aan het Team MER over de aanmelding met verzoek tot scopingadvies van het project-MER 'Aanleg van weefstroken op de E40 tussen de complexen Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem en optimalisatie van de aansluiting op de knooppunten en van de akoestische situatie' zoals geformuleerd in de bij dit besluit gevoegde advies.

Afz.: DSO

Vlaamse overheid – Departement Omgeving
Dienst Milieueffectrapportagebeheer
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20, bus 8
1000 Brussel

22 juli 2021

Onderwerp: Project-MER aanleg van weefstroken op de E40 tussen de complexen Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem en optimalisatie van de aansluiting op de knooppunten en van de akoestische situatie.

Subtitel: Gecoördineerd advies Stad Gent Aanmelding met verzoek tot scopingsadvies

Geachte

Dit gecoördineerd advies van de Stad Gent is opgemaakt door de Dienst Milieu en Klimaat in samenwerking met de Dienst Economie, Dienst Stadsarcheologie en Monumentenzorg, Groendienst, Mobiliteitsbedrijf, Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning.

Er is geen advies ontvangen van de Dienst Wegen Bruggen en Waterlopen.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen algemene opmerkingen en eerder detailopmerkingen:

Algemene opmerkingen

1. Complex 12 Sint-Denijs-Westrem

P 18: Binnen paragraaf 3.1 wordt de ruimtelijke situering begrensd tot de zone tussen de beide complexen. Aanpassingen die binnen dit project onderzocht/gerealiseerd worden mogen echter geen toekomstige projecten in de omgeving hypothekeren.

Concreter voorbeeld: er worden acties opgenomen omtrent het aanrijden van deze complexen, bvb p 30, nl het verlengen van een te korte uitvoegstrook. Gezien het functioneren en optimaliseren van Complex 12 Sint-Denijs-Westrem an sich niet onderzocht wordt, mogen deze acties dus niet als randvoorwaarde opgenomen worden binnen een eventueel toekomstig project specifiek hieromtrent.

2. Nulplusalternatief

p50, §6.3: Als nulplusalternatief wordt verwezen naar een verlaging van het snelheidsregime. Deze wordt als niet-redelijk beschouwd en verder niet opgenomen. We zouden echter de motivatie hiervan iets meer gemotiveerd willen zien:

- Inzake Verkeersveiligheid:
 - o Er wordt gesteld dat de combinatie van weefbewegingen en drukverkeer niet vermindert, alsook dat tijdens de spits, waarbij de meeste van deze weefbewegingen zich voordoen, de snelheid wegens de verkeersdrukke al lager ligt. Echter wordt geen uitspraak of staving gedaan van de veiligheidswinsten wanneer er géén druk verkeer is en de snelheid hoger ligt. Hierbij zou het tijdstip van de ongevallen, opgesplitst in graad van ernst, een staving kunnen bieden. Daarnaast wordt in de doelstelling ikv verkeersveiligheid een grotere in- en uitvoerlengtes als het vergroten van veiligheidsafstanden beoogt. De maatvoering van beide zaken zijn echter snelheidsgebonden.

In de noot lezen we dat, ondanks dit nulplusalternatief niet weerhouden is, de verlaging van de maximumsnelheid in de onderzoeksvraag wordt meegenomen. We hopen dat deze voldoende rekening houdt met bovenstaande vermelding.

3. Afbakening studiegebied

P69: Het studiegebied voor Mobiliteit loopt aan de oostkant door tot aan het eerst volgende knooppunt (Merelbeke) voorbij het projectgebied, waar dit aan de westkant direct na het knooppunt Sint-Denijs-Westrem stopt. Uit de algemene beschrijving van §11.1.1 'Afbakening studiegebied' valt niet af te leiden vanwaar dit verschil komt. De Stad Gent vraagt aldus om beide kanten gelijkaardige te onderzoeken en bijgevolg het studiegebied uit te breiden tot het knooppunt Drongen. Dit gewijzigd studiegebied dient verder meegenomen te worden in de aan Mobiliteit gerelateerde disciplines Lucht, Geluid en Gezondheid.

4. Structuurkwaliteit van de waterlopen

P115: in §11.5.3. 'Effectvoorspelling en beoordeling' van de discipline oppervlaktewater staat dat de aantasting van de structuurkwaliteit van de waterlopen niet zal onderzocht worden omdat niet rechtstreeks geraakt wordt aan geklasseerde waterlopen. De Stad is van mening dat ook in grachten de structuurkwaliteit van belang is en vraagt aldus om deze effectvoorspelling en beoordeling alsnog uit te voeren. Hierbij wordt opgemerkt dat in het recente richtlijnenboek Water van 2021 onder §5.4.9. "Ingrep: wijzigingen aan het oppervlaktewatersysteem" geen onderscheid is in type waterloop wanneer iets

wel of niet moet onderzocht worden. In tegendeel, er staat dat dit steeds relevant is voor deze ingreep.

Detailopmerkingen

Figuur 7-6 (p 59): Ivm PM_{10} (tekst bovenaan p 60) staat er dat de wettelijke norm en de GAW in een ruime zone overschreden worden. De (actueel) wettelijke norm van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt evenwel niet overschreden, maar de GAW ($20 \mu\text{g}/\text{m}^3$) inderdaad wel.

P 75: beoordelingstabel: In de beoordelingsrij van score 0 zit in de categorie 'zeer druk' ook een toename van 10%. Opvallend is dat in de categorie 'druk' elke stijging minstens een score -1 krijgt. De Stad vraagt hier een gelijke behandeling van de toenames in de categorieën 'druk' en 'zeer druk' en pleit hierbij om ook in de categorie 'zeer druk' elke toename te beoordelen als een score -1.

De Stad vermoed ook dat er in de 2^e alinea boven de beoordelingstabel op p75 een vergissing is geslopen: "*Hoe hoger de verkeersdruk, hoe hoger dat het procentuele verschil in belasting doorweegt in het beoordelingskader. Met andere woorden: een beperkte daling van verkeer op een rustige weg, weegt meer door dan op een drukke of zeer drukke weg.*" moet vermoedelijk zijn "*Hoe hoger de verkeersdruk, hoe hoger dat het procentuele verschil in belasting doorweegt in het beoordelingskader. Met andere woorden: een beperkte daling van verkeer op een (zeer) drukke weg, weegt meer door dan op een rustige weg.*"

Figuur 11-14 (p 91): Voorstel meetpunten. Kan meegegeven worden op basis waarvan de ligging van die 3 meetpunten gebaseerd is of zal worden? Nu staat dit niet vermeld.

P 101 (onder §11.3.3.2): "stikstofdioxide (NO_x)": $\text{NO}_x \rightarrow$ moet NO_2 zijn.

P 106, zin "Het is nog niet duidelijk of de gevonden [gezondheids]effecten door NO_2 zelf veroorzaakt worden."

→ dit lijkt in tegenspraak met wat vermeld staat in het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030 op p 43 : "Voor NO_2 komt de huidige advieswaarde voor de langetermijnblootstelling in aanmerking voor actualisatie omdat beneden $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nog significante gezondheidseffecten optreden. Daarnaast is onderzoek nodig om na te gaan of er naast een advieswaarde voor NO_2 ook een aparte advieswaarde voor NO nodig is. Bron: Wereldgezondheidsorganisatie, WHO Expert Consultation: Available evidence for the future update of the WHO Global Air Quality Guidelines (AQGs), 2015

→ het lijkt ook in tegenspraak met de verder vermelde drempel van $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als drempel zonder effect (zie p 108).



P 124, §11.8.2 'Methodiek voor de uitwerking van de nevendiscipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie': aanvullend bij het deel over het archeologisch erfgoed wordt meegegeven dat de archeologische criteria bij een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen afhankelijk zijn van de bestemming van de percelen (gewestplan), alsook de aard van de aanvrager. De te hanteren beslissingsboom is te raadplegen op volgende locatie: https://www.onroenderfgoed.be/sites/default/files/2020-06/20200527_omgevingsvergunning_stedenbouwkundige_handelingen.pdf. De projectzone is gelegen buiten de afgebakende archeologische zone van Gent. Een archeologienota dient aldus mogelijks opgemaakt te worden.

Conclusie

De Stad Gent gaat akkoord met de voorgestelde methodiek van het projectMER aanleg van weefstroken op de E40 tussen de complexen Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem en optimalisatie van de aansluiting op de knooppunten en van de akoestische situatie, mits:

- Aanpassingen die binnen dit project onderzocht/gerealiseerd worden geen toekomstige projecten in de omgeving hypothekeren;
- Het niet weerhouden van het nulplusalternatief (verlaging snelheidsregime) beter wordt gemotiveerd inzake verkeersveiligheid;
- Het studiegebied voor mobiliteit opnieuw wordt bekeken of beter te motiveren;
- De structuurkwaliteit van de waterlopen wordt onderzocht.

Hoogachtend

Voor de burgemeester
(bij delegatiebesluit van 24 januari 2019)

Mieke Hullebroeck
Algemeen Directeur

Tine Heyse
Schepen van Milieu, Klimaat, Wonen en
Internationale Solidariteit

(adjunct-) algemeen directeur

voorzitter

2021_CBS_01037 - Aanmelding met verzoek tot scopingsadvies van het project-MER - Aanleg van weefstroken op de E40 tussen de complexen Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem en optimalisatie van de aansluiting op de knooppunten en van de akoestische situatie:
Gecoördineerd advies