



---

**2025\_CBS\_03319 Gecoördineerd advies voor een project-MER toegevoegd bij de omgevingsvergunningsaanvraag met nummer OMV\_2024161901 voor het aanleggen van weefstroken en het optimaliseren van de E40 binnen de zone tussen de complexen Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem**

**Beslissing:** Goedgekeurd in besloten vergadering van 10 april 2025

**Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:**

Mathias De Clercq, burgemeester-voorzitter; Astrid De Bruycker, schepen  
Bram Van Braeckevelt, schepen; Burak Nalli, schepen; Filip Watteeuw, schepen;  
Christophe Peeters, schepen  
Mieke Hullebroeck, algemeen directeur

**Bevoegd:** Filip Watteeuw

**Betrokken:** Christophe Peeters

**Juridisch kader**

**De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:**

\* Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM) met een titel betreffende milieueffect- en veiligheidsrapportage van 18 december 2002.

\* Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, en de wijzigingen van 29 april 2013.

\* Decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014.

**De beslissing wordt genomen op grond van:**

\* Het Decreet lokale besturen van 22 december 2017, artikel 56.

**Motivering**

**Het college van burgemeester en schepenen geeft gunstig advies.**

**WAT GAAT AAN DEZE BESLISSING VOORAF?**

Afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen heeft een nog niet goedgekeurde project-MER toegevoegd bij de omgevingsvergunningsaanvraag met nummer OMV\_2024161901 ingediend bij de vlaamse overheid op 19 december 2024.

Over deze project-MER dient er advies uitgebracht worden aan team Milieueffectrapportage van Departement Omgeving.

Het dossier handelt over:

\* Onderwerp: het aanleggen van weefstroken en het optimaliseren van de E40 binnen de zone tussen de complexen Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem

\* Adres: Bollebergen 95, Buitenring-Zwijnaarde 1, 1A, Langeplankstraat 1, Pleispark 17-25, Putstraat 6-1, 9051 Gent

\* Kadastrale gegevens: afdeling 24 sectie A nrs. 5X, 5S, 5T, 5W, 5V, 8F, 8E, 11F, 19Y, 45T, 45R, 51L, 63T, 63V, 63W, 64M, 65E2, 65S2, 65G2, 68R, 70B2, 70H2, sectie B nrs. 27F, 28P, 28T, 31A, 37A, 40A, 42B, 43G, 47D, 49F, 54K, 55X, 55T, 61S4, 61P4, 98/2 D, 99/2 \_, 100S, 432A, 433B, 446H, 448D, 449K, 452F, 453/2 \_, afdeling 25328B2, 329F, 330D, 331F, 331E, 369W, 371E, 374E2, 374L2, 374M2, 376F, 378S, 378T, 378X, 378W en 378V

Volgend gecoördineerd verslag werd uitgebracht door de gemeentelijk omgevingsambtenaar op 31/03/2025.

### **Omschrijving MER/VR**

Het betreft een nog niet goedgekeurd project-MER toegevoegd bij de omgevingsvergunningsaanvraag met nummer OMV\_2024161901 voor het aanleggen van weefstroken en het optimaliseren van de E40 binnen de zone tussen de complexen Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem.

Het project, in opdracht van AWV, voorziet in een optimalisatie van de E40 binnen de zone tussen de complexen Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem. Bepaalde zones zijn aan vervanging of verbetering toe, omwille van onderstaande problematieken:

- Groot aantal ongevallen. De sectie is één van de drukste segmenten in regio Gent met zeer veel verkeersuitwisselingen ter hoogte van de 2 complexen. Er is een korte afstand tussen beide complexen en deze zijn niet optimaal vormgegeven.
- De bestaande geluidsschermen zijn in slechte staat en voldoen niet meer aan de geldende ontwerpprincipes wat leidt tot geluidsbelasting voor de omgeving.
- De omgeving is zeer overstromingsgevoelig, en er is een sterke ongewenste interferentie tussen het afwateringsstelsel van de snelweg en de omliggende rioolstelsels.

De projectdoelstellingen van de optimalisatie zijn:

- Verhogen verkeersveiligheid door de aanleg van weegstroken tussen beide complexen, inclusief de aanleg van pechhavens en de optimalisatie van de op- en afritten.
- Het verbeteren van de laafbaarheid en -kwaliteit door de vernieuwing en optimalisatie van de geluidsafscherming.
- Het verbeteren van de waterhuishouding.

Het project beoogt uitdrukkelijk geen capaciteitsuitbreiding op de E40.

Het project is een grootschalig infrastructuurproject en de werken beslaan een grote oppervlakte. Daarom wordt de locatie opgedeeld in 4 deelsets, waarvoor telkens een inplantingsplan BT en inplantingsplan NT wordt voorzien.

Het omgevingsvergunningsdossier vereist de opmaak van een project-MER voor het heraanleggen van de autosnelweg. Het is de bedoeling van het MER om na te gaan of het voorgestelde project voldoet aan de vigerende wetgeving en te onderzoeken of er door de exploitatie schadelijke

effecten voor het milieu kunnen ontstaan en op welke wijze deze kunnen voorkomen of gemilderd worden.

## **BEOORDELING AANVRAAG**

---

### **1. Ruimtelijke situering**

Het project situeert zich ter hoogte van de E40 tussen de complexen van Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem ter hoogte van de westelijke zijde van het complex Zwijnaarde (oprit richting Oostende en afrit richting Brussel) en ter hoogte van de oostelijke zijde van het complex Sint-Denijs-Westrem (afrit richting Oostende en oprit richting Brussel).

Het projectgebied is volledig gelegen op het grondgebied van de stad Gent.

De stedenbouwkundige inpassing zal beoordeeld worden in de omgevingsvergunning.

### **2. Mobiliteit**

Voor mobiliteit zijn dit de belangrijkste infrastructuurwerken:

#### **- Aanleggen van weefstroken op de bestaande pechstrook, nieuwe pechhavens en middenbermconstructie**

Aan beide rijrichtingen wordt de pechstrook vervangen door een weefstrook. Een weefstrook verbindt de invoegstrook van complex X met de uitvoegstrook van complex Y, en omgekeerd en dient ervoor te zorgen dat het verkeer dat maar kort op de betreffende snelweg moet zijn (van oprit X tot eerstvolgende afrit Y) geen 2 weefbewegingen moet uitvoeren. Om te kunnen spreken van een weefstrook moet dus (1) de relatie tussen een oprit en de eerstvolgende afrit best duidelijk in de voertuigstromen aanwezig zijn en (2) liggen de opeenvolgende op- en afrit best niet te ver uit elkaar (zodat het voor doorgaand verkeer geen zin heeft om de weefstrook te gebruiken). Dit tussen Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem is dit telkens het geval, zodat het hier duidelijk om een weefstrook gaat en geen rijstrook.

Een weefstrook scheidt het lokale en doorgaande verkeer beter, vermindert het aantal gevaarlijke weefbewegingen en bevordert de doorstroming. Het zorgt voor minder turbulent verkeer en een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid. Bovendien dragen ze bij aan een vlotte doorstroming, waardoor dit segment minder kwetsbaar wordt. Het resultaat is een efficiënter en veiliger wegennet.

De ruimte-inname van de herinrichting van de snelweg wordt maximaal binnen het bestaande gabarit verwezenlijkt door enerzijds de weefstroken zo compact mogelijk te houden en door de middenberm op dit snelwegsegment te supprimeren en de bestaande pechstroken aan te spreken.

De huidige middenbermconstructie bestaat uit een onverharde groenstrook van 4,2m begroeid met kruidgewassen en geflankeerd door betonnen geleidingsblokken langs beide rijrichtingen. In het voorliggend plan wordt deze vervangen door een betonnen voertuigkering (centrale barri er) met geïntegreerde verlichtingspalen. Daarnaast zullen de redresseerstroken vergroot worden waar deze ontoereikend zijn en zullen er langs beide rijrichtingen pechhavens worden voorzien langs de weefstrook en dit met een tussenafstand van ca. 500 m.

#### **- Optimalisatie afrit Sint-Denijs-Westrem**

Ter hoogte van het complex Sint-Denijs-Westrem, aan de afrit vanuit de E40 richting Oostende, zal de uitvoegstrook worden verlengd. Hier zal ook een afslagstrook worden voorzien voor de afrit naar de N43 en er zal een taper (=inleiding van 2e rijstrook op afrit) worden aangebracht.

- **Optimalisatie oprit Zwijnaarde**

Ter hoogte van het complex Zwijnaarde, aan de oprit naar de E40 richting Oostende, worden de verkeersstromen vanuit de E17 Antwerpen en Kortrijk gescheiden. Eerst wordt de invoeging vanuit E17 Kortrijk voorzien, daarna volgt een veiligheidsafstand en pas daarna volgt de invoeging vanuit E17 Antwerpen.

- **Optimalisatie oprit Sint-Denijs-Westrem**

Aan de oprit ter hoogte van het complex Sint-Denijs-Westrem naar de E40 richting Brussel zullen de interfererende verkeersstromen vanuit de B402 en de N43 gescheiden worden. Eerst wordt de invoeging vanuit de N43 voorzien, daarna volgt een veiligheidsafstand en pas daarna volgt de invoeging vanuit de B402.

- **Optimalisatie afrit Zwijnaarde**

Ter hoogte van de afrit Zwijnaarde zullen de uitvoegstroken verlengd worden en al aanvatten vanaf de geschrapte aantakking van de N60. De twee uitvoegstroken worden hierbij behouden, gezien de zeer grote intensiteiten van het uitvoegend verkeer.

**Wat is belangrijk op vlak van mobiliteit?**

In het MER (deel 2 pp 12) lezen we dat aanvullend op de ruimtelijke alternatieven (dit zijn: basisproject met weefstroken, optimalisatie complexen en nulplusalternatief waarbij enkel het snelheidsregime op de snelweg wordt aangepast) in het MER ook nagegaan zal worden wat de meerwaarde van de snelheidsverlaging kan zijn bovenop de te onderzoeken ruimtelijke alternatieven. Dit geeft 2 extra te onderzoeken alternatieve scenario's: basisproject met weefstroken gecombineerd met een snelheidsverlaging en optimalisatie complexen gecombineerd met een snelheidsverlaging. Er worden in totaal 5 alternatieven onderzocht.

In de synthese van het MER (deel 2 pp 132-133) lezen we met betrekking tot de exploitatiefase dat **het basisproject de beste resultaten geeft naar doorstroming binnen het projectgebied**. Zowel in de ochtendspits als in de avondspits zorgt de aanleg van de weefstroken tussen Sint-Denijs-Westrem en knooppunt Zwijnaarde voor een aanzienlijke verbetering van de doorstroming ten opzichte van de bestaande toestand, dit geldt voor beide rijrichtingen (score: +3). Dit positief effect is ook zichtbaar voor referentiesituatie 2030, voor de rijrichting Brussel is het positief effect wel net iets minder groot (score: +3/+2). Op alle andere segmenten (buiten projectgebied, hogerliggend en onderliggend wegennet) zijn de evoluties in I/C-ratio zeer beperkt. Het effect op de doorstroming zal te verwaarlozen zijn (score: 0). In het algemeen kan gesteld worden dat het basisproject een kleine verschuiving van de intensiteiten van het onderliggend wegennet naar het bovenliggend wegennet met zich meebrengt. Dit effect is echter niet groot genoeg om een wezenlijk positief effect op de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet te brengen (scores: 0). Binnen het projectgebied zelf zal het aantal weefbewegingen en het aantal potentiële conflicten zeer sterk afnemen, met een positief effect op de verkeersveiligheid (+3/+2) binnen het projectgebied als gevolg, dit voor beide rijrichtingen.

**Wanneer het basisproject gecombineerd wordt met een snelheidsverlaging (alternatief basisproject met weefstroken en snelheidsverlaging) wordt dit positief effect op de**

**verkeersveiligheid nog groter (score: +3).** Op de andere effectgroepen heeft deze snelheidsverlaging geen effect:

- Een snelheidsverlaging zorgt niet voor een grote verschuiving van de intensiteiten, waardoor het effect op leefbaarheid en veiligheid buiten de projectzone te verwaarlozen is (score: 0).
- Een snelheidsverlaging zorgt niet voor een belangrijke verbetering of verslechtering van de doorstroming waardoor de scores van het alternatief basisproject met weefstroken en snelheidsverlaging op vlak van doorstroming binnen en buiten het projectgebied hetzelfde zijn als in het basisproject.

Aangezien uit verschillende bronnen en aanvullende microsimulaties blijkt dat een snelheidsverlaging geen duidelijk effect heeft op de doorstroming wordt in het nulplusalternatief (louter snelheidsverlaging) een score van 0 toegekend aan deze effectgroep. Ook voor verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid buiten het projectgebied zal het effect te verwaarlozen zijn, de intensiteiten buiten het projectgebied zullen immers maar in beperkte mate wijzigen. In het nulplusalternatief wordt enkel een zeer beperkt positief effect op de verkeersveiligheid vastgesteld (score: +1/0).

Het alternatief met enkel een optimalisatie van de complexen heeft een positief effect op de doorstroming. Dit positief effect is echter minder groot dan in het basisalternatief. Richting Oostende is het effect maar beperkt positief (score: +2/+1), dit omdat er nog steeds doorstromingsproblemen blijven bestaan op het complex E40 x E17. In de omgekeerde richting is het effect op de doorstroming duidelijk positief (score: +3/+2). Buiten het projectgebied is het effect op de doorstroming te verwaarlozen. Ook voor verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet is het effect zeer beperkt, de maatregelen zorgen immers niet voor een grote verschuiving van de intensiteiten. Het effect op de verkeersveiligheid binnen het projectgebied is (beperkt) positief (score: +2/+1), maar duidelijk minder groot dan in het basisproject. Het positief effect kan nog vergroot worden door een snelheidsverlaging bovenop de optimalisatie van de complexen. Voor de andere effectgroepen dan verkeersveiligheid is de beoordeling van het alternatief optimalisatie complexen met snelheidsverlaging hetzelfde als voor het alternatief optimalisatie complexen zonder snelheidsverlaging.

Verder lezen we in het MER (deel 2 pp 418) als **aanbeveling** t.a.v. het ontwerp en/of exploitatiefase 'Verlaging van de maximumsnelheid voor personenwagens'.

Dit project (MER deel 1 pp 8) beoogt met de voorliggende ingrepen de verkeersveiligheid te verbeteren op een snelwegsegment dat heel veel weefbewegingen kent, de leefkwaliteit langsheen dit snelwegsegment te verbeteren en de waterhuishouding van dit segment van de snelheid te verbeteren. **Het verhogen van de verkeersveiligheid is een expliciete projectdoelstelling.**

Vanuit de Stad Gent zijn we vragende partij voor een snelheidsverlaging op het hoger wegennet naar 100 km/u. **In het Mobiliteitsplan staat de visie van de Stad Gent** opgenomen rond snelheidsregimes: *'De Stad Gent wenst dat binnen de stadsregio, een snelheidsregime van 100 km/u wordt ingevoerd op het hoofdwegennet, waarvan E40 en E17 onderdeel uitmaken, behoudens stroken waar er nu reeds een snelheidsbeperking van 90 km/u. in voege is'.*

## **Beoordeling**

Het project leidt tot een aanzienlijke verbetering van de doorstroming binnen het projectgebied ten opzichte van de bestaande toestand. Het project zal een kleine verschuiving met zich

meebrengen van de intensiteiten van het onderliggend wegennet naar het bovenliggend weggennet, maar dit zal eerder beperkt zijn om van een wezenlijk positief effect te spreken. Het project heeft dus geen negatieve effecten op de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid van het onderliggend wegennet. Het project heeft ook een positief effect op verkeersveiligheid binnen het projectgebied, omdat het aantal weefbewegingen en aantal potentiële conflicten sterk zal afnemen.

Gezien de MER een bijkomend positief effect op de verkeersveiligheid verwacht indien een snelheidsverlaging wordt voorzien vragen we als stad Gent om deze snelheidsverlaging conform de visie van stad Gent effectief te verwezenlijken.

### **3. Groenaspecten**

Geen opmerkingen. De effecten en remediërende maatregelen zijn correct beschreven en geformuleerd.

## **CONCLUSIE**

---

Het projectMER wordt gunstig beoordeeld.

## **WAAROM WORDT DEZE BESLISSING GENOMEN?**

Het college van burgemeester en schepenen moet advies uitbrengen aan de team Milieueffectrapportage van Departement Omgeving.

Het college van burgemeester en schepenen sluit zich aan bij bovenstaand verslag van de gemeentelijk omgevingsambtenaar en neemt het tot haar eigen motivatie.

## **Beslissing**

**Beslist het volgende:**

### **Artikel 1:**

Het college van burgemeester en schepenen brengt **gunstig** advies uit over het project-MER ingediend door Afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen gelegen te Bollebergen 95, Buitenring-Zwijnaarde 1, 1A, Langeplankstraat 1, Pleispark 17-25, Putstraat 6-1, 9051 Gent.

### **Artikel 2:**

Er worden geen aanbevelingen opgenomen.

### **Artikel 3:**

## **AANDACHTSPUNTEN**

### **Aspect mobiliteit**

Gezien de voorgestelde snelheidsverlaging een aanvullend positief effect zal hebben op de verkeersveiligheid, verzoeken wij als stad Gent om deze snelheidsverlaging, in overeenstemming met de visie van onze stad, effectief door te voeren.

## **Belangrijke bepalingen**

niet van toepassing

2025\_CBS\_03319 - Gecoördineerd advies voor een project-MER toegevoegd bij de omgevingsvergunningsaanvraag met nummer OMV\_2024161901 voor het aanleggen van weefstroken en het optimaliseren van de E40 binnen de zone tussen de complexen Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem