



Gents MilieuFront vzw
(GMF)
Dampoortstraat 81
9000 Gent
09 430 03 90
info@gentsmilieufront.be
BE0416 645 979
RPR:
ondernemingsrechtbank
Gent afd. Gent
www.gentsmilieufront.be

17/04/2025

Onderwerp: bezwaar aanvraag omgevingsvergunning Weefstroken E40
Zwijnaarde - Sint-Denijs-Westrem (2024161901)

Geachte,

Gents MilieuFront stelt zich vragen bij het project Weefstroken E40 Zwijnaarde - Sint-Denijs-Westrem. Het openbaar onderzoek loopt van 20.03.2025 tot en met 18.04.2025. Hieronder vindt u onze opmerkingen.

Met vriendelijke groeten,

Pieter Nuytinck
voorzitter Gents MilieuFront

Inleiding

In de aanvraag lezen we dat het project de verkeersveiligheid poogt te verbeteren op het snelwegsegment langs de E40 tussen de complexen Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem, alsook de leefkwaliteit (akoestische kwaliteit) en de waterhuishouding door:

- de aanleg van weefstroken tussen de complexen Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem (2,4 km), incl. de aanleg van pechhavens;
- de optimalisatie van de op- en afritten;
- de vernieuwing en optimalisatie van de geluidsafscherming langsheen dit traject van de E40;
- de optimalisatie van de afwatering langsheen dit traject van de E40.

De herinrichting van de snelweg en de aangehaalde optimalisaties van de snelweg worden zoveel mogelijk binnen het bestaande gabarit van de snelweg verwezenlijkt.

De belangrijkste reden voor Gents MilieuFront om zich te kanten tegen deze aanvraag is dat de bijkomende weginfrastructuur misschien in eerste instantie verkeerscongestie doet afnemen maar dat die weg door het aanzuigeffect op lange termijn voor bijkomend verkeer zorgt. Er zit een rem op de groei van het autowegennet. Volgens een wiskundige bewijsvoering (de 'Braess-paradox') levert het aanleggen van extra rijstroken of een extra autoweg (na een tijdje) geen winst meer op. Integendeel, het leidt tot een verlies van de reistijd.

GMF is gekant tegen extra gemotoriseerd verkeer in het al zo door files geplaagde zuiden van Gent en in Vlaanderen.

Weefstrook is extra rijstrook

De herinrichting gebeurt door gebruik te maken van bestaande overbreedtes van de middenberm en/of reeds verharde pechstrook. Hieruit leidt GMF af dat er een extra rijstrook komt.

In de projectaanvraag is opgenomen dat het project uitdrukkelijk geen capaciteitsuitbreiding op de E40 beoogt.

De capaciteit van een weg wordt bepaald door het aantal verkeerseenheden dat per tijdseenheid (per uur) kan worden verwerkt, wat fungeert als een maat voor de doorstroming. Bij een gemiddelde snelheid van 85-90 km/u en een gemiddelde volgtijd van 1,6 seconde is een dichtheid mogelijk van 25 voertuigen/km/rijstrook. Dat samen resulteert in een capaciteit van zo'n 2.250 voertuigen per uur per rijstrook¹. Met 4 rijstroken neemt de capaciteit toe met 33% t.o.v. 3 rijstroken - dit over een afstand van 2,4 km.

Hoe een extra rijstrook en 2.250 voertuigen/uur meer te rijmen valt met geen capaciteitsuitbreiding, is onduidelijk voor GMF.

Saucissoneren van de vergunningsaanvraag

Voor de uitbreiding van de weginfrastructuur aan afritten E40 naar N43 is een aparte omgevingsvergunning gevraagd (2024121122). Voor de andere projecten (zie verder) moeten nog vergunningsaanvragen voorbereid worden.

GMF is van oordeel dat het opsplitsen of *saucissoneren* van een totaalproject in meerdere omgevingsvergunningsaanvragen leidt tot onzorgvuldige besluitvorming omdat de globale beoordeling van het totaalproject onmogelijk of bemoeilijkt wordt.

¹ <https://www.nm-magazine.nl/artikelen/een-introductie-op-de-verkeersstroomtheorie/>

Positieve aspecten van de aanvraag

Positief aan deze aanvraag zijn het plaatsen van verbeterde geluidschermen en de aanleg van wadi's en infiltratiebekkens als bronmaatregelen om het regenwater ter plekke te houden.

Bij de werken moet er wel voor gezorgd worden dat de verhoogde arseen concentraties in het projectgebied niet ruimer in het gebied verspreid worden.

MER onvolledig

GMF diende in 2017 al een bezwaar in tegen de aanvraag van AWV voor de weefstrook op dit stuk snelweg². In januari 2018 startten Gents MilieuFront, Greenpeace en een bewoner van Zwijnaarde een procedure bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen tegen de plannen. De Raad voor Vergunningsbetwisting vernietigde deze vergunning³.

Een van de redenen was dat bij deze aanvraag een MER-screening was gevoegd en geen volledige MER.

Die MER is er nu wel, maar is die wel voldoende uitgewerkt? Het MER hield rekening met de verkeersintensiteit van 2019. In het MER wordt in deel 2 de biologische waarderingskaart van 2018 gebruikt en in deel 3 is er een melding dat er een recentere is (2022). Ook bevat het MER geen inventarisatie van het bosbestand dat gekapt wordt, geen inventarisatie van de natte natuur, ... Het MER beweert dat geluidschermen een positief effect hebben op de luchtkwaliteit zonder het vermelden van een bron.

In de volgende punten a, b en c werken we enkele aspecten verder uit.

a. Een aantal geplande ontwikkelingen ontbreken in het MER

In deel 2 - hoofdstuk 7 van het MER zijn de Geplande ontwikkelingen in de omgeving opgesomd. Dit is beperkt tot deze 3 ontwikkelingen:

- 7.1 Aanleg spitsstroken op de E40 tussen Merelbeke en Wetteren, optimalisatie aansluiting E40 - R4 in Merelbeke en in- en uitvoegstroken aan de westelijke zijde van het complex te Wetteren;
- 7.2 Heraanleg op- en afrittencomplex van E40 te Drongen;
- 7.3 Ombouw N42 tot primaire weg II, wegvak E40-N46.

Volgende belangrijke realisaties die een impact hebben op de baanvak zijn:

- Ontwikkelingen op The Loop

Binnen het bestaande RUP Handelsbeurs⁴ wordt op dit moment aan snel tempo bijgebouwd aan kantoren en woningen. Daarnaast is er onzekerheid over wat er nog gepland wordt op The Loop. De opmaak van een nieuw RUP⁵ is opgestart.

- Complex project VIA⁶

² https://www.gentsmilieufront.be/wp-content/uploads/2022/01/8.08.2017_Bezwaarschrift_weefstrook_E40_tss_Sint-Denijs-Westrem_en_Zwijnaarde.pdf

³ <https://www.gentsmilieufront.be/actueel/mobiliteit/756-rechtbank-vernietigt-vergunning-vierde-rijstrook-e40-definitief/>

⁴ https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/T_2.14_SDW5B_00004-toelichting.pdf

⁵ <https://stad.gent/nl/loop/huidige-wettelijke-kader>

⁶ <https://viadewebsite.be/>

De alternatieven voor het viaduct Gentbrugge hebben een impact op de wijde omgeving. Het onderzoeksgebied omvat dan ook een ruime zone langs de E17, E40 en R4. Het uiteindelijke project kan dus ingrepen inhouden die veel ruimer gaan dan het huidige viaduct.

- Optimalisatie van de E40 omgeving Gent

Agentschap Wegen en Verkeer liet een studie⁷ uitvoeren voor de optimalisatie van de E40 omgeving Gent. Deze studie focust op drie zones:

- deelzone 1: Zone van de aansluiting van de R4 op de E40 aan het complex Merelbeke;
- deelzone 2: Zone van de E40 tussen Merelbeke en Wetteren;
- deelzone 3: op de E40 tussen complex Zwijnaarde en complex Sint-Denijs-Westrem.

Over de deelzones 1 (complex Merelbeke) en 2 (E40 tussen Wetteren en Merelbeke) is tot dusver zeer weinig bekend.

Dit complex project, de ontwikkelingen op The Loop maar zeker de aanpassingen voor de deelzones 1 en 2 zouden dus zeker opgenomen moeten worden in de MER in hoofdstuk 7.

b. Totale verkeersafwikkeling in kaart brengen voor de hele optimalisatie E40 omgeving Gent

De verkeersanalyse in het MER gaat uit van de situatie in 2019 (zie ook hierboven), die nu al achterhaald is en in de nabije toekomst wellicht drastisch zal veranderen.

De verkeersafwikkeling op de E40 tussen Sint-Denijs-Westrem en Zwijnaarde zal zeer waarschijnlijk significant veranderen door de - tot dusver onbekende - plannen voor het complex E40/R4 in Merelbeke (deelzone 1) en de E40 tussen Merelbeke en Wetteren (deelzone 2). Er werd bij een eerdere aanvraag (in 2017/2018) al geopperd dat weefstroken ook nuttig of nodig zouden zijn tussen Merelbeke en het afrittencomplex in Wetteren. Dat idee wordt nu herhaald. Of weefstroken in deelzone 2 zullen leiden tot een hogere verkeersintensiteit op de E40 in deelzone 3, werd niet onderzocht. De plannen voor het complex Merelbeke zouden de structurele file van/naar/op de R4 moeten oplossen. Of dat zal leiden tot het verschuiven van het verkeersknelpunt naar de iets verder gelegen E40-afrittencomplex(en) - richting Oostende, in Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem - kan nu ook niet beoordeeld worden bij gebrek aan informatie over de plannen voor deelzone 2.

Het volstaat niet om in het MER de geplande ontwikkelingen in de omgeving op te sommen. GMF is van mening dat het MER de totale verkeersafwikkeling in rekening moet nemen over een afstand van zo'n 12 km lang (tussen Sint-Denijs-Westrem en Wetteren - de volledige perimeter van de studie voor de optimalisatie van de E40 omgeving Gent) uiteraard rekening houdend met de plannen voor de deelzones 1, 2 en 3 samen. Een MER en omgevingsvergunningsaanvraag enkel voor deelzone 3, is onzorgvuldig en mogelijks onwettig.

c. Natuur onvoldoende in kaart gebracht

Lokaal zijn percelen met waardevol ruig grasland aanwezig. Aansluitend op de bermen zijn in de zone Parkbos waardevolle tot zeer waardevolle natte graslanden gelegen. De

⁷ <https://wegenenverkeer.be/werken/studie-voor-de-optimalisatie-van-de-e40-omgeving-gent>

aanvrager stelt dat “de waarde van deze vegetaties als leefgebied voor soorten is beperkt gezien de ligging tegen de autostrade”. Wij zien echter geen inventarisatie noch onderzoek van de (beschermde) natuurwaarden (fauna, flora). De natuur is perfect geschikt om zich aan te passen aan de locatie bij een autostrade.

Het MER berekent voor het project een negatief effect (-2). Dit effect is tot een -1 te milderen door de realisatie en beheer van de infiltratiegrachten en winterbedden als groenblauw habitat met natte ruigte en struweel. Men stelt bovendien als milderende maatregel dat “Om mogelijke verstoring van broedvogels uit te sluiten dienen alle kappingen buiten het broedseizoen plaats te vinden”. Dit is echter geen milderende maatregel maar een wettelijke verplichting. Het project blijft dus een negatief effect hebben op de biodiversiteit.

Het RUP 148 Ardoyen wordt aangetast. Volgens het RUP bestaat zone Z4 uit groenbuffer. Dit betreft een verordenend voorschrift. Daar wil men 211 m² kappen, net als 406 m² bestemd als park. Met deze aanvraag zou er bovendien in het RUP Parkbos nog eens 1.375 m² natuurgebied vernielen.

Niet ontbossen

Ter hoogte van het op-en afrittencomplex Sint-Denijs-Westrem (in de tussenruimte bij het aansluitingscomplex E40-N43) wordt 1.815 m² jong loofhout ontbost voor de nieuw aan te leggen infiltratiebekken. De nieuwe waterinfiltrerende zone kan opnieuw begroeien en zal extensief onderhouden worden.

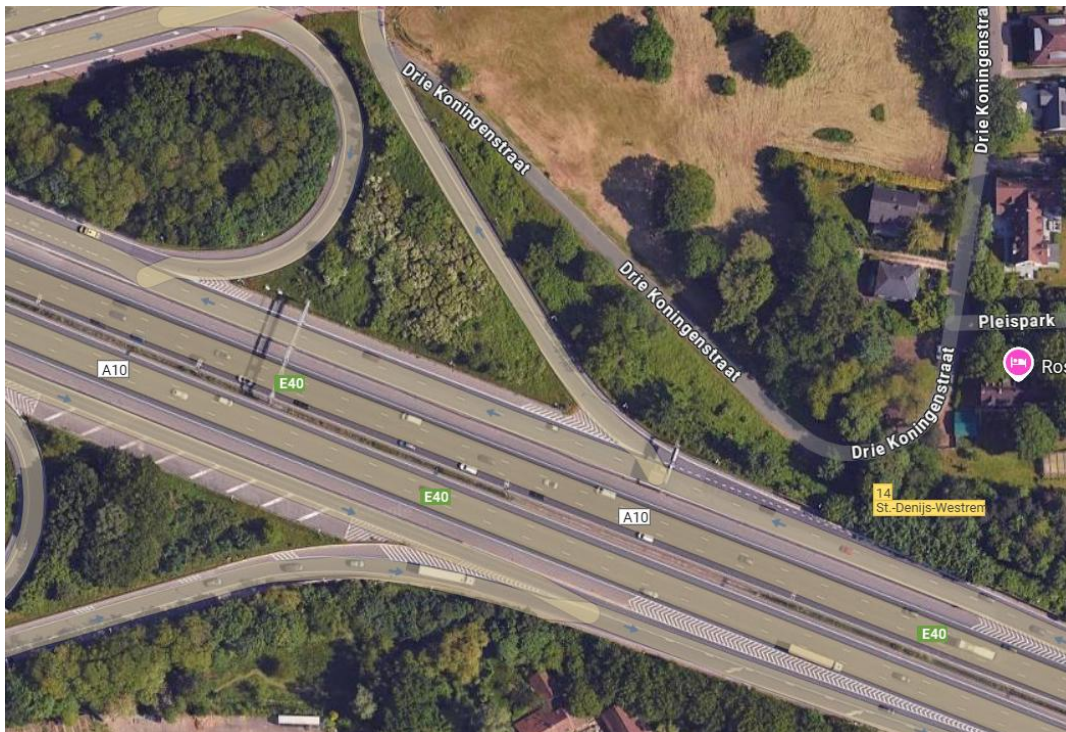
In de MER staat: *Dit bosje heeft weinig tot geen ecologische waarde als leefgebied, daar dit kleine bosfragment volledig is omgeven door intensief gebruikte weginfrastructuur* (pagina 26 - deel 3).

Op de Biologische waarderingskaart vinden we de volgende info.



BWK-zone:

-  Biologisch minder waardevol
-  Complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen
-  Complex van biologisch minder waardevolle, waardevolle en zeer waardevolle elementen
-  Complex van biologisch minder waardevolle en zeer waardevolle elementen
-  Biologisch waardevol
-  Complex van biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen
-  Biologisch zeer waardevol



Zowel uit de Biologische waarderingskaart als uit de luchtfoto blijkt dat dit geen afgesloten bosje is. Ook in de andere oksels van de af- en oprittencomplexen zijn bosjes aanwezig.

Het voorstel van GMF is om dit inheems bosje niet te kappen. Een deel van de afwatering kan in deze zone infiltreren; dit kan wellicht zonder te grote aanpassingswerken.

Als GMF protesteren wij ook tegen het ontbossen van 1.815 m² opgenomen in de aanvraag zonder boscompensatie in de onmiddellijke omgeving. De aanvrager maakt er zich van af met het betalen van een bijdrage. Dit is een Vlaamse overheid onwaardig.

Snelheidsverlaging als alternatief

In het MER is onderzocht wat de impact is van een snelheidsverlaging van 120 km/u naar 100 km/u tussen het op-en afrittencomplex Sint-Denijs-Westrem en verkeersknoop Zwijnaarde. Zowel voor lucht als gezondheid wordt deze snelheidsverlaging positief beoordeeld. Het MER stelt dat de afname van immissies door de realisatie

van een snelheidsverlaging een groter positief effect heeft dan het negatief effect van de realisatie van de weefstroken. We lezen ook dat voor het verbeteren van de luchtkwaliteit een snelheidsverlaging beter in een ruimere regio opgelegd kan worden.

GMF vraagt dan ook om de snelheidsverlaging te garanderen via een beslissing van de Vlaamse Minister van Mobiliteit in de volledige regio Gent.

GMF stelt een maximumsnelheid voor die overeenkomt met de maximumsnelheid die opgelegd is op het Viaduct Gentbrugge nl.

- voor personenwagens: 90 km/uur
- voor vrachtwagens: 70 km/uur

Communicatie

Er werd geen infovergadering georganiseerd. Het project behelst een klasse 2 aanvraag. Bij het project is een uitgebreide MER toegevoegd.

Artikel 25⁸ van het Omgevingsvergunningsbesluit bepaalt de modaliteiten voor het organiseren van een verplichte infovergadering. Daarin staat duidelijk vermeld, dat als er een project MER bij het dossier hoort, een infovergadering noodzakelijk is. GMF is dan ook van oordeel dat er hier een procedurefout werd gemaakt.

Zelfs als er geen wettelijke verplichting zou zijn, is goede communicatie belangrijk. Op de website van Agentschap Wegen en Verkeer⁹ is geen informatie terug te vinden: of er al dan niet een vergadering was voor de buurtbewoners is GMF niet bekend.

Conclusie

De belangrijkste reden voor Gents MilieuFront om zich te kanten tegen deze aanvraag is dat de bijkomende weginfrastructuur door het aanzuigeffect voor bijkomend verkeer zorgt. Een snelheidsverlaging naar 90 (personenwagens) en 70 km per uur (vrachtwagens) geeft qua luchtkwaliteit een beter resultaat.

Gezien het MER onvolledig is en de infovergadering niet georganiseerd werd, is GMF van mening dat deze omgevingsaanvraag niet ontvankelijk is en indien ze dat wel zou zijn, de omgevingsvergunning niet kan verleend worden.

⁸ <https://navigators.emis.vito.be/detail?wold=67330&woLang=nl> -

Artikel 25.

§ 1. Tijdens de eerste twintig dagen van het openbaar onderzoek organiseert de gemeente, samen met de vergunningsaanvrager en het bevoegde bestuur, ten minste één informatievergadering over vergunningsaanvragen die betrekking hebben op de exploitatie van in de eerste klasse ingedeelde inrichtingen of activiteiten die een project-MER of een OVR omvatten. Als het voorwerp van de vergunningsaanvraag in twee of meer gemeenten uitgevoerd zal worden, volstaat het om een gemeenschappelijke informatievergadering te organiseren.

⁹ <https://wegenenverkeer.be/>