

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 29 mei 2018 met nummer RvVb/S/1718/0927
in de zaak met rolnummer 1718/RvVb/0297/SA

Verzoekende partijen

1. de vzw **GENTS MILIEUFRONT**

3. de vzw **GREENPEACE BELGIUM**

vertegenwoordigd door advocaat Johan VERSTRAETEN
met woonplaatskeuze op het kantoor te 3000 Leuven, Vaartstraat 68-70

Verwerende partij

de **GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR** van
het departement OMGEVING, afdeling Oost-Vlaanderen

vertegenwoordigd door advocaat Paul AERTS
met woonplaatskeuze op het kantoor te 9000 Gent, Coupure 5

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 12 januari 2018 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 13 november 2017.

De verwerende partij heeft aan het “Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen” (hierna de aanvrager genoemd) een stedenbouwkundige vergunning verleend onder voorwaarden voor de aanleg van weefstroken op de E40 tussen Sint-Denijs-Westrem en Zwijnaarde op de percelen gelegen te 9051 Gent, autosnelweg E40, met als kadastrale omschrijving afdeling 24, sectie B (openbaar domein) en afdeling 25, sectie A (openbaar domein).

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De verwerende partij dient een nota betreffende de vordering tot schorsing en het administratief dossier in.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot schorsing op de openbare zitting van 17 april 2018.

Advocaat Simon CLAES *loco* advocaat Johan VERSTRAETEN voert het woord voor de verzoekende partijen. Advocaat Paul AERTS voert het woord voor de verwerende partij.

Het decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges (DBRC-decreet) en het besluit van de Vlaamse regering van 16 mei 2014 houdende de rechtspleging voor sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges (Procedurebesluit) zijn toegepast.

III. FEITEN

De aanvrager dient op 22 februari 2017 bij de verwerende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor “aanleg Weefstroken op de E40 tussen Sint-Denijs-Westrem en Zwijnaarde” op de percelen gelegen te 9051 Gent, E40, met als kadastrale omschrijving afdeling 24, sectie B (openbaar domein) en afdeling 25, sectie A (openbaar domein).

De beschrijvende nota bij de aanvraag omschrijft het project onder meer als volgt:

“ ...

Doelstelling

De inrichting van de weefstrook tussen de verkeerswisselaar Zwijnaarde en op- en afrittencomplex St-Denijs-Westrem heeft als doel de verkeersveiligheid tijdens het uitvoeren van de duizenden weefbewegingen per dag veilig te stellen. Als neveneffect wordt een aanzienlijk verbetering van de doorstroming van het verkeer komende van Gent-Centrum (B401) en E17 bekomen.

Omschrijving project

Het huidige project is gesitueerd tussen de kmp. 44.000 (verkeerswisselaar Zwijnaarde) en kmp 46.500 (op- én afrittencomplex Sint-Denijs-Westrem).

In deel 1 van het project, tussen kmp. 44.000 en 45.325, zal de weefstrook enkel ten koste van de pechstrook ingericht worden. De bestande middenberm zal dus behouden worden. In deel 2, tussen kmp 45.325 en kmp. 46.500 zal de middenberm gesupprimeerd moeten worden en vervangen door een centraal middenbarrier. Zodoende zal ca. 5000 m² extra verharding aangelegd worden. De huidige wegverharding tussen de twee knooppunten zal volledig heraangelegd worden. Eveneens, buiten de huidige bouwaanvraag, zal de wegverharding tussen het complex Zwijnaarde en de brug over de Tijarm van de Schelde heraangelegd worden. Aangezien de pechstrook tussen de twee complexen zal verdwijnen, worden ter hoogte van de oude op- en afritten Gent/St Pieters vluchthavens, een per rijrichting, voorzien.

Op dit moment is de oprit Gent-Sint-Pieters (N60) - nr 15- nog in gebruik. Eens dat de weefstrook operationeel is zal de op- en afrit nr. 15 definitief afgesloten worden. De ingebruikname van de weefstrook in de rijrichting van Brussel is afhankelijk van de realisatie van het project voor de ontsluiting van de N60 op de R4 (buitenring). Dit project is in 2018 voorzien.

“ ...”

De percelen liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Gentse en Kanaalzone’, vastgesteld met koninklijk besluit van 14 september 1977, in een zone voor bestaande hoofdverkeerswegen.

De percelen liggen ook binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Afbakening grootstedelijk gebied Gent - deelproject 6C Parkbos’, goedgekeurd op 9 juli 2010.

De percelen liggen binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Afbakening grootstedelijk gebied Gent’, goedgekeurd op 16 december 2012.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 10 juli 2017 tot en met 9 augustus 2017, dienen de eerste en tweede verzoekende partij een bezwaarschrift in. De derde verzoekende partij dient geen bezwaarschrift in.

Het departement Landbouw en Visserij, afdeling Duurzame Landbouwwontwikkeling adviseert op 1 juni 2017 gunstig.

De dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Oost-Vlaanderen adviseert op 22 juni 2017 ongunstig, in hoofdzaak omdat de getroffen voorzieningen onvoldoende zijn om de negatieve effecten op het watersysteem van de verharde oppervlakten (5.000 m²) te milderen.

De nv Waterwegen en Zeekanaal adviseert op 26 juni 2017 ongunstig, in hoofdzaak omdat niet kan worden afgetoetst of wordt voldaan aan de code van goede praktijk voor de aanleg van rioleringen.

De brandweer van de zone Centrum adviseert op 3 augustus 2017 voorwaardelijk gunstig.

Het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent adviseert op 7 september 2017 voorwaardelijk gunstig:

“ ...

6. OPENBAAR ONDERZOEK

Overeenkomstig het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning, verkavelingsaanvragen en aanvragen tot verkavelingswijziging werd een openbaar onderzoek georganiseerd om volgende reden: het uitvoeren van infrastructuurwerken met een lengte van meer dan 200 m

Het openbaar onderzoek is gestart uiterlijk binnen de 10 dagen na de afgifte van volledigheidsbewijs, namelijk op 10 juli 2017. Het openbaar onderzoek is afgesloten op 9 augustus 2017.

Tijdens de periode van dit openbaar onderzoek zijn er 1 digitaal bezwaar en 3 schriftelijke bezwaren ingediend.

Samenvatting bezwaren

Bezwaren met betrekking tot vormvereisten

Bezw. 1 Niet naleven van termijnen

** Dossier is buiten termijn van 30 dagen volledig en ontvankelijk verklaard (dossier ingediend op 22/02/2017 en pas volledig verklaard op 30/05/2017).*

** Openbaar onderzoek is gestart buiten de termijn van 10 dagen, te rekenen vanaf datum van volledig- en ontvankelijkverklaring (00 opgestart op 10/07/2017 ipv 9/06/2017).*

** Openbaar onderzoek vond plaats tussen 10/07/2017 en 9/08/2017 maar duurde in werkelijkheid géén 30 dagen omdat het dossier niet raadpleegbaar was tijdens de periode van collectieve sluiting van de stadsdiensten (17/07/2017 tem 21/07/2017) en slechts beperkt raadpleegbaar was in de periode vóór en na de collectieve sluiting (enkel tijdens de — in tijd erg beperkte — openingsuren van de stadsdiensten).*

Bezw. 2. Niet naleven van verplichtingen mbt bekendmaking openbaar onderzoek

** Bezwaarschrijver stelt dat er nergens langs het parcours van de geplande ingrepen een gele affiche werd aangebracht, noch in de Leebeekstraat.*

** De bekendmaking werd evenmin aangebracht aan de gebruikelijke aanplakborden (onder meer aan het stadhuis).*

Bezw. 3 Onvolledig dossier

** Het dossier voldoet niet aan de vormvereisten, zoals opgenomen in het besluit van de Vlaamse regering inzake dossiersamenstelling. De bezwaarschrijver wijst op het ontbreken van een aantal belangrijke gegevens, zoals de namen van de flankerende straten, de aanduiding van Zwijnaardebrug (incl. naastgelegen trambrug) en de plek waar al gestart is met de bouw van de parkbosbrug en de aanzet van de omgevende perceelsgrenzen (incl. aanduiding aanwezige bebouwing met bijhorende functies).*

* De projectMERscreeningsnota is onvolledig :

> Niet vermelden van school in omgeving

> Niet vermelden van ligging langs beschermd landschap (Kastelensite) en overstromingsgevoelig natuurgebied Rijnvisse

> Niet verwijzen naar mobiliteitsstudie (doorstromingsstudie is géén mobiliteitsstudie)

> Ten onrechte stellen dat er géén interferentie bestaat met andere projecten en er dus géén cumulatieve effecten bestaan (zie verder bespreking bezw.)

> Ten onrechte stellen dat impact op luchtkwaliteit en geluid beperkt blijft.

> Ten onrechte stellen dat er géén effecten zijn op de waterhuishouding, terwijl de aanvraag 5000 m² extra verharding voorziet.

* Een maatschappelijke kosten-baten analyse ontbreekt.

Bezw. 4. Onvoldoende inspraak

* De omwonenden hebben onvoldoende inspraak gekregen bij de uitwerking van voorliggend project.

Inhoudelijke bezwaren

Bezw. 5. Impact op lokale mobiliteit door afsluiten oprit N60 richting Brussel

* Door de oprit van N60 richting Brussel te supprimeren, moeten de bewoners van de omgevende woonwijken een grote omleiding volgen om het hogere wegennet richting Brussel (E40), Antwerpen en Kortrijk (E17) te bereiken. Het supprimeren van de oprit kan perfect vermeden worden door de snelheid op de snelwegsectie te verlagen tot 90 km/u, hetgeen trouwens in de lijn ligt van de beleidslijnen uit het bestuursakkoord van stad Gent.

* Bezwaarschrijvers pleiten ervoor niet enkel een oprit N60 — R4 buitenring te voorzien maar ook een afrit te voorzien om de R4 — Buitenring af te rijden richting Gent-centrum

Bezw. 6. Samenhang met project The Loop

* De aanleg van de weefstrook is in belangrijke mate gelinkt aan de projectontwikkeling op The Loop. De 'eindnota haalbaarheidsstudie spitsstroken' geeft immers duidelijk aan dat de weefstroken géén congestie (omdat die er op vandaag niet is) maar enkel een veiligheidsprobleem zal oplossen dat op vandaag wordt 'aangevoeld' met het oog op de geplande uitbreiding op projectsite The Loop. Deze projectontwikkeling wordt in belangrijke mate gegangmaakt door het 'megaproject' voor de bouw van een DOC naast de huidige vestiging van IKEA. Dit 'megaproject' genereert zeer veel bijkomend verkeer (> 10.000 wagens op weekenddagen). De aanleg van een vierde rijstrook is volgens het meest recente MER-rapport (april 2016) voor veld 12 van The Loop noodzakelijk om de verkeersstromen op E40 beheersbaar te houden. De aanleg van de weefstrook uit voorliggende aanvraag is dus m.a.w. een conditio sine qua non voor het project op veld 12 en mag dus niet als 'solitaire ontwikkeling' worden beschouwd.

* De komst van dit 'megaproject' is trouwens erg onzeker. De uitbouw van een dergelijk grootschalig en zuiver autogericht project staat volgens de bezwaarschrijvers haaks op de beleidsintenties van stad Gent. Beleidsvoerders van stad Gent gaven in het verleden trouwens al aan dat 'nieuwe projecten die veel verkeer genereren aldaar niet gewenst zijn' en het Outletproject 'een project is van 20 jaar geleden' en dus achterhaald is. Stad Gent heeft trouwens recent zijn belofte om op de site 2000 extra pp te bouwen ingetrokken. Projectontwikkelaar zou — volgens de bezwaarschrijvers — in slechte papieren verkeren. De uitbouw van een dergelijke megalomaan project staat tenslotte haaks op de geplande ambitie van stad Gent om klimaatneutraal te zijn tegen 2050.

Bezw. 7. Samenhang met noodzakelijke infrastructuurprojecten in omgeving

* De aanleg van de weefstrook is onlosmakelijk verbonden met het uitvoeren van een aantal andere, noodzakelijk uit te voeren infrastructuurprojecten in de omgeving, met name de afkoppeling van de Gestichtstraat en de aanleg van een nieuwe weg ter ontsluiting van de bedrijventerreinen Zwijnaarde 11§III. Bezwaarschrijvers pleiten er dan ook voor de

effecten van dit project te beoordelen vanuit een MER-rapport voor het geheel van de infrastructuuringrepen in de zuidrand van de stad.

Bezw. 8. Relatie met de bouw van de parkbosbruggen

* *De geplande werken houden géén rekening met de bouw van de parkbosbrug.*

Bezw. 9. Onvoldoende garanties mbt realisatie milderende maatregelen

* *De aanvraag biedt onvoldoende garanties dat de milderende maatregelen, zoals onder meer de fasering in relatie tot de gepaste werfroutes, het gebruiken van geluidsarme machines en technieken en het beperken van stof— en geurhinder in de aanlegfase, ook effectief worden uitgevoerd.*

Bespreking van de bezwaren

Bezwaren met betrekking tot vormvereisten

Bezw. 1 Niet naleven van termijnen

* *De volledigheidstermijn is een termijn van orde en is dus niet bindend.*

* *Ook deze datum is een termijn van orde en géén bindende termijn.*

* *Het openbaar onderzoek is wel degelijk correct verlopen. Het openbaar onderzoek heeft effectief 30 dagen geduurd en is voldoende kenbaar gemaakt via de geijkte kanalen. De wetgever schrijft een termijn van 30 dagen voor, net om dergelijke sluitingsmomenten te overbruggen.*

Bezw. 2. Niet naleven van verplichtingen mbt bekendmaking openbaar onderzoek

* *Vanuit de vermelde straten kan de E40 niet worden bereikt. Het uitvoeringsbesluit stelt dat de aanvragen die strekken tot het uitvoeren van werken en handelingen op het openbaar domein, bekend dienen te worden gemaakt aan elke zijde waar men van op de openbare weg de grens van de werken bereikt. Gele affiches werden opgehangen net voorbij het uitwisselingscomplex E17 en aan de in- en uitrit langs Kortrijksesteenweg.*

* *De bekendmaking heeft wel degelijk uitgehangen op de gebruikelijke, gemeentelijke uithangborden.*

Bezw. 3 Onvolledig dossier

* *De door de bezwaarschrijver aangehaalde elementen ontbreken inderdaad op de betrokken plannen. Het dossier bevat evenwel voldoende gegevens om een beoordeling ten gronde te kunnen maken.*

* *De voorgenomen werken zitten niet vervat onder bijlage I of II van het project-MER besluit. Voor het uitvoeren van de werken moet er dus géén projectMER opgemaakt of ontheffing aangevraagd. De werken zijn wél screeningsplichtig (bijlage III). Deze screeningsnota én de in het dossier bijgevoegde nota's bevatten voldoende informatie om de impact van de voorgenomen werken op zijn omgeving te beoordelen.*

* *Een maatschappelijke kosten-baten analyse is géén verplicht onderdeel van de vergunningsaanvraag.*

Bezw. 4. Onvoldoende inspraak

* *Uit de bezwaren kunnen we afleiden dat de wegbeheerder de bewoners wel degelijk heeft geïnformeerd. Naast dit informeel infomoment zijn er de wettelijk vastgelegde inspraakmomenten tijdens de procedure voor de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning (openbaar onderzoek).*

Inhoudelijke bezwaren

Bezw. 5. Impact op lokale mobiliteit door afsluiten oprit N60 richting Brussel

* *Deze volledige weefzone is voorzien van dynamische snelheidsborden. Het Vlaams verkeerscentrum beheert deze en op het moment dat het zeer druk wordt richting verkeerswisselaar wordt de snelheid naar beneden gebracht. Op deze manier wordt de capaciteit maximaal geregeld. Momenteel wordt nog heel regelmatig congestie vastgesteld door de vele weefbewegingen. De vierde rijstrook zal in combinatie met de dynamisch gerelde snelheden de afwikkeling van deze wisselaar vlotter doen verlopen, met minder congestie tot gevolg.*

** Dit element kan niet worden behandeld binnen voorliggende vergunningsaanvraag. De suggestie wordt doorgegeven aan de wegbeheerder.*

Bezw. 6. Samenhang met project The Loop

** De samenhang met het project voor het DOC op veld 12 van The Loop is niet relevant voor voorliggende aanvraag. De aanleg van de 4e rijstrook is voldoende gemotiveerd vanuit het beheer van de betrokken hoofdweg. Zoals in de screeningsnota aangehaald, kunnen de voorgenomen werken hoogstens de impact van dit project op het hogere wegennet milderen.*

** Speculatie over de komst van dit project is niet relevant voor voorliggende aanvraag.*

Bezw. 7. Samenhang met noodzakelijke infrastructuurprojecten in omgeving

** Zoals hierboven al gesteld, dient voorliggende aanvraag op zijn eigen mérites te worden beoordeeld. De door de bezwaarschrijver aangehaalde infrastructuurprojecten maken duidelijk géén voorwerp uit van voorliggende aanvraag.*

Bezw. 8. Relatie met de bouw van de parkbosbruggen

** De noodzakelijke werken blijven binnen de huidige contouren van de autosnelweg. De aanvraag heeft dan ook géén impact op de bouw van de brug, waarvan de draagconstructie zich buiten deze contouren bevindt.*

Bezw. 9. Onvoldoende garanties mbt realisatie milderende maatregelen

** De uitvoering van deze milderende maatregelen werkt door in de bijzondere voorwaarden van dit advies. De voorgestelde maatregelen dienen dan ook terdege worden nagekomen.*

7. WATERPARAGRAAF

De verharde oppervlakte vermeerdert met 5000 m².

Het bouwperceel ligt niet in een recent overstroomd gebied of een overstromingsgebied.

Door de toename van de verharde oppervlakte wordt de infiltratie van het hemelwater in de bodem plaatselijk beperkt. Dit moet, volgens de bijzondere voorwaarden die in deze vergunning worden opgelegd, gecompenseerd worden door het vergroten van de buffercapaciteit van de bestaande langsrachten. Zodoende kan in alle redelijkheid geoordeeld worden dat het schadelijk effect op de waterhuishouding beperkt is.

8. BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

Mobiliteitstoets

De voorgenomen werken kaderen in de structurele mobiliteitsbeheersing van het hoger wegennet. De noodzaak voor de aanleg van een extra rijstrook tussen op- en afrit aan Kortrijksesteenweg / B402 en het aansluitingscomplex met E17 is duidelijk aangetoond in de verschillende nota's die bij het dossier zijn gevoegd. De werken worden in hoofdzaak gemotiveerd vanuit de noodzaak om de verkeersveiligheid in de betrokken snelwegsectie te verbeteren. De betrokken snelwegsectie kent immers op vandaag heel wat weefbewegingen in beide rijrichtingen. De extra rijstrook ('weefstrook' genoemd) biedt bijkomende capaciteit en maakt een vlottere verkeersuitwisseling mogelijk.

De stad is op zich niet nauw betrokken geweest bij de detaillering van de plannen. Het gaat hier immers om een hoofdweg van (inter-)nationaal belang, wat het louter stedelijke dus overstijgt. Wel was de stad op de hoogte van de plannen in opmaak. Deze werken zijn er specifiek op gericht de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling op dit punt van de E40 te bevorderen. En staan dus niet rechtstreek in verband met de mogelijke (economische) ontwikkelingen op The Loop en in de omgeving. De Stad Gent wijst erop dat ze bezorgd blijft over de verwachte verkeerstoename in de "zuidelijke mozaïek" en de te verwachten verkeersproblemen in de toekomst, mede ten gevolge van de mogelijke (economische) ontwikkelingen in deze regio. De aanleg van deze weefstroken neemt deze bekommernissen niet weg.

In de verklarende nota staat dat de oprit 15 (van de N60 naar de E40) zal worden afgesloten eens de weefstrook is afgewerkt; daar staat bij "De ingebruikname van de weefstrook richting Brussel is afhankelijk van de realisatie van het project voor de ontsluiting van de N60 op de R4 (buitenring). Dit project is in 2018 voorzien." Deze nuance is voor de stad belangrijk en inderdaad een voorwaarde voor de afsluiting van de oprit van de N60 naar de E40 richting Brussel.

Ruimtelijke impact

De ruimtelijke impact van de voorgenomen werken is beperkt. De werken vinden volledig plaats binnen de contouren van de bestaande infrastructuurbundel. Er dient dan ook géén extra open of bebouwde ruimte te worden aangesneden om de extra rijstrook aan te leggen. De rijstrook wordt in hoofdzaak aangelegd op reeds bestaande verharding. Het aandeel extra verharding (+5000 m²) blijft relatief beperkt in verhouding tot de reeds bestaande wegverharding. De bijkomende verharding wordt bekomen door het reduceren van de middenberm. De landschappelijke betekenis van deze middenberm is nihil.

Impact op geluid

Om het akoestisch klimaat ten gevolge van het verkeer op de E40 in de gemeenten Sint-Denijs-Westrem en Zwijnaarde te verbeteren, dienen volgende nieuwe geluidsschermen te worden voorzien (zoals beschreven in de akoestische studie):

Langs de E40, rijrichting Oostende:

- * Vanaf de aansluiting op het landhoofd van de bovenbrug tot hmpt. 45.120: een schermhoogte van 5,00 m*
- * Van hmpt. 45.120 tot hmpt. 45.155: een schermhoogte van 6,50 m*
- * Van hmpt. 45.155 tot hmpt. 45.275: een schermhoogte van 7,00 m*
- * Van hmpt. 45.275 tot hmpt. 45.298: een schermhoogte van 6,50 m*
- * Van hmpt. 45.298 tot hmpt. 45.365: een schermhoogte van 5,00 m*
- * Van hmpt. 45.365 tot hmpt. 45.520: een schermhoogte van 4,50 m * Van hmpt. 45.520 tot hmpt. 45.630: een schermhoogte van 4,00 m*
- * Van hmpt. 45.630 tot hmpt. 45.905: een schermhoogte van 7,00 m*
- * Van hmpt. 45.905 tot hmpt. 46.070: een schermhoogte van 5,50 m*
- * Van hmpt. 46.070 tot hmpt. 46.415 (= 0.000 van A0101331): een schermhoogte van 6,00 m*
- * Van hmpt. 0.000 van A0101331 (= 46.415 van A010001) tot hmpt. 0.070 van A0101331: een schermhoogte van 5,50 m*

Langs de E40, rijrichting Brussel:

- * Van hmpt. 0.605 van A105021 tot hmpt. 46.085: een schermhoogte van 4,50 m*
- * Van hmpt. 45.730 tot hmpt. 45.320: een schermhoogte van 3,50 m*
- * Van hmpt. 45.320 tot hmpt. 45.285: een schermhoogte van 5,50 m*
- * Van hmpt. 45.285 tot hmpt. 45.165: een schermhoogte van 7,00 m*
- * Van hmpt. 45.165 tot hmpt. 45.120 (= aansluiting op het landhoofd van de bovenbrug): een schermhoogte van 5,50 m*
- * Van hmpt. 44.745 tot hmpt. 44.430: een schermhoogte van 3,50 m*
- * Van hmpt. 44.430 tot hmpt. 44.405: een schermhoogte van 5,00 m*
- * Van hmpt. 44.405 tot hmpt. 44.215: een schermhoogte van 7,00 m*
- * Van hmpt. 44.215 tot hmpt. 44.190 (= aansluiting op het landhoofd van de bovenbrug): een schermhoogte van 5,00 m*

Voor de woonzones ten noorden dient de totale scherm lengte ca. 1365 m te bedragen.

Voor de woonzone ten zuiden dient de totale lengte ca. 1545 m te bedragen.

De geluidswerende constructies dienen op het terrein te worden ingeplant zonder kans op akoestische lekken. De schermen worden steeds op 1,50 m van de rechterrاند van de watergreppel van de E40 ingeplant.

De geluidsschermen moeten getest worden volgens de normen NBN EN 1793-1, NBN EN 1793-2, NBN EN 1793-5 en NBN EN 1793-6.

De geluidsschermen moeten voldoen aan de akoestische bepalingen voor absorberende geluidsschermen uit de meest recente versie van de technische handleiding voor geluidswerende constructies.

Het vervangen van de bestaande en de bouw van de nieuwe geluidsschermen zit niet in voorliggende aanvraag. Hiervoor dient nog een nieuwe aanvraag te worden ingediend. Stad Gent stelt uitdrukkelijk dat deze geluidsschermen wel degelijk moeten worden voorzien, en dit op basis van de akoestische studie gestelde modaliteiten.

Impact op de luchtkwaliteit

Om de luchtkwaliteit ten gevolge van het verkeer op de E40 in de gemeenten Sint-Denijs-Westrem en Zwijnaarde te verbeteren, wordt geadviseerd een permanente snelheidsverlaging door te voeren van 120 km/u naar 100 km/u. Een lagere snelheid verhoogt de veiligheid, capaciteit en doorstroming in een verkeersomgeving met veel op- en afritten.

9. PROJECT-M.E.R.-SCREENING

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar beoordeelt of de opmaak van een milieueffectenrapport of project-m.e.r.-screening voor deze aanvraag nodig is.

10. CONCLUSIE

Gunstig onder voorwaarden. De aanvraag stemt overeen met de wettelijke bepalingen en getuigt van een goede ruimtelijke aanleg, mits het naleven van de gestelde voorwaarden.

De aanvraag om stedenbouwkundige vergunning wordt beslist door de Vlaamse Regering of de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar (art. 4.7.26 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening).

Stedenbouwkundig advies aanvraag nr. 2017/04121 8 / 8

Volgende voorwaarden moeten worden opgelegd in de eventuele vergunning:

BV1. Geluidsschermen

Om het akoestisch klimaat ten gevolge van het verkeer op de E40 in de gemeenten Sint-Denijs- Westrem en Zwijnaarde te verbeteren, dienen volgende nieuwe geluidsschermen te worden voorzien (zoals beschreven in de akoestische studie):

Langs de E40, rijrichting Oostende:

- * Vanaf de aansluiting op het landhoofd van de bovenbrug tot hmpt. 45.120: een schermhoogte van 5,00 m*
- * Van hmpt. 45.120 tot hmpt. 45.155: een schermhoogte van 6,50 m*
- * Van hmpt. 45.155 tot hmpt. 45.275: een schermhoogte van 7,00 m*
- * Van hmpt. 45.275 tot hmpt. 45.298: een schermhoogte van 6,50 m*
- * Van hmpt. 45.298 tot hmpt. 45.365: een schermhoogte van 5,00 m*
- * Van hmpt. 45.365 tot hmpt. 45.520: een schermhoogte van 4,50 m * Van hmpt. 45.520 tot hmpt. 45.630: een schermhoogte van 4,00 m*
- * Van hmpt. 45.630 tot hmpt. 45.905: een schermhoogte van 7,00 m*
- * Van hmpt. 45.905 tot hmpt. 46.070: een schermhoogte van 5,50 m*
- * Van hmpt. 46.070 tot hmpt. 46.415 (= 0.000 van A0101331): een schermhoogte van 6,00 m*
- * Van hmpt. 0.000 van A0101331 (= 46.415 van A010001) tot hmpt. 0.070 van A0101331: een schermhoogte van 5,50 m*

Langs de E40, rijrichting Brussel:

- * Van hmpt. 0.605 van A105021 tot hmpt. 46.085: een schermhoogte van 4,50 m*
- * Van hmpt. 45.730 tot hmpt. 45.320: een schermhoogte van 3,50 m*
- * Van hmpt. 45.320 tot hmpt. 45.285: een schermhoogte van 5,50 m*
- * Van hmpt. 45.285 tot hmpt. 45.165: een schermhoogte van 7,00 m*
- * Van hmpt. 45.165 tot hmpt. 45.120 (= aansluiting op het landhoofd van de bovenbrug): een schermhoogte van 5,50 m*

- * Van hmpt. 44.745 tot hmpt. 44.430: een schermhoogte van 3,50 m
- * Van hmpt. 44.430 tot hmpt. 44.405: een schermhoogte van 5,00 m
- * Van hmpt. 44.405 tot hmpt. 44.215: een schermhoogte van 7,00 m
- * Van hmpt. 44.215 tot hmpt. 44.190 (= aansluiting op het landhoofd van de bovenbrug): een schermhoogte van 5,00 m

Voor de woonzones ten noorden dient de totale scherm lengte ca. 1365 m te bedragen.

Voor de woonzone ten zuiden dient de totale lengte ca. 1545 m te bedragen.

De geluidswerende constructies dienen op het terrein te worden ingeplant zonder kans op akoestische lekken. De schermen worden steeds op 1,50 m van de rechterrاند van de watergreppel van de E40 ingeplant.

De geluidsschermen moeten getest worden volgens de normen NBN EN 1793-1, NBN EN 1793-2, NBN EN 1793-5 en NBN EN 1793-6.

De geluidsschermen moeten voldoen aan de akoestische bepalingen voor absorberende geluidsschermen uit de meest recente versie van de technische handleiding voor geluidswerende constructies.

BV2 Afsluiten oprit E40 vanaf N60

De oprit naar de E40 vanuit de N60 wordt pas afgesloten wanneer er een betere verbinding met de R4 is gerealiseerd van uit de N60.

BV3 Doorwerking MERscreening

De flankerende maatregelen uit de MER-screening dienen effectief uitgevoerd te worden.

Het brandpreventieverslag met als kenmerk 047956-002/EP/2017 op datum van 3 augustus 2017 moet stipt gevolgd worden, zie advies in bijlage.

...

De nv Waterwegen en Zeekanaal wijzigt op 2 oktober 2017 zijn ongunstig advies van 26 juni 2017 naar gunstig onder de voorwaarde dat er maatregelen worden genomen om de infiltratieoppervlakte te vergroten tot minstens 3.640 m² door de grachten nog ruimer (en minder diep) te profileren, zonder dat deze afwateringsgrachten mogen zijn die het hemelwater zo snel mogelijk afvoeren, zodat het hemelwater de tijd krijgt om te kunnen infiltreren (bijvoorbeeld door schotten op regelmatige afstanden, die het water tijdelijk ophouden).

De provinciale dienst Integraal Waterbeleid wijzigt op 6 oktober 2017 zijn ongunstig advies van 22 juni 2017 naar een gunstig advies met voorwaarden inzake het milderen van het effect van de verhardingen.

De verwerende partij verleent op 13 november 2017 een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden. De verwerende partij beslist:

“ ...

BESCHRIJVING VAN DE OMGEVING EN DE AANVRAAG

De aanvraag omvat het inrichten van een weef- of spitsstrook langs beide rijrichtingen van de E40 tussen het op- en afrittencomplex Sint-Denijs-Westrem en het klaverblad met de E17 in Zwijnaarde.

Eind september 2011 werd de eerste spitsstrook in Vlaanderen in gebruik genomen (op de E313 in Antwerpen). Wegens de positieve effecten op de doorstroming werd onderzocht of spitsstroken ook op andere locaties in Vlaanderen mogelijk zijn. Het Agentschap Wegen en Verkeer onderzocht in de ‘Haalbaarheidsstudie spitsstroken’ de verkeerskundige vraag naar dergelijke spitsstroken en de implementatie ervan op de locaties waar dit technisch mogelijk is en zonder al te grote aanpassingen.

Eén van de onderzochte locaties in Oost-Vlaanderen was de autosnelweg E40 tussen Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem. Uit de verkeerskundige quickscan en de technische

haalbaarheid bleek dat het voor de trajecten op de E40 eerder over een veiligheidsprobleem dan een capaciteitsprobleem gaat.

Het 'weven' in deze zone heeft weinig impact op de doorstroming, maar door de drukte en de korte in- en uitvoegzones zijn er wel veelvuldig kortstondige snelheidsvallen. Er werden voor beide rijrichtingen simulaties gedaan waarbij (permanente) weefstroken werden voorzien die de invoegstrook uit de E17 en de uitvoegstrook naar Sint-Denijs-Westrem en vice versa met elkaar verbinden.

Er werd, zoals verwacht, weinig winst geboekt op vlak van de doorstroming, omdat hier vandaag nauwelijks sprake is van congestie. Er is echter wel een merkbare verbetering op de verkeersveiligheid, voornamelijk wat betreft het invoegen.

Uit de verkeerskundige studie blijkt dus dat de weefstrook de veiligheid op deze locatie zou bevorderen.

Vermits de pechstrook langs beide zijden niet breed genoeg is om als rijstrook te dienen, moet de middenberm versmald worden en moet gebruik gemaakt worden van een centrale afschermende constructie.

Tussen de verkeerswisselaar Zwijnaarde en het op- en afrittencomplex Sint-Denijs-Westrem wordt de bestaande pechstrook ingericht als weefstrook. Omwille van de beperkte beschikbare ruimte voor het creëren van deze weefstrook, zal over een deel van het tracé ook de middenberm gesupprimeerd moeten worden, en vervangen door een centrale middenbarrière. Dit betekent dat ca. 5.000m² extra verharding wordt aangelegd.

De huidige wegverharding tussen deze 2 knooppunten wordt volledig heraangelegd.

Vermits de pechstrook tussen deze 2 complexen zal verdwijnen, worden ter hoogte van de (voormalige) op- en afritten Gent-Sint-Pieters vluchthavens voorzien (één in elke rijrichting). De werken situeren zich volledig binnen het bestaande weggabarit.

Op dit ogenblik is de oprit Gent-Sint-Pieters (vanuit de N60) nog in gebruik. Zodra de weefstrook operationeel is, zal deze op- en afrit ook definitief worden afgesloten. De ingebruikname van de weefstrook in deze rijrichting is afhankelijk van de realisatie van het project voor de ontsluiting van de N60 op de R4. Dit project is in 2018 voorzien.

Teneinde de afwatering van de autosnelweg te kunnen blijven garanderen, worden de aanpalende greppels breder gemaakt en wordt de afvoer naar de langsgrachten volledig vernieuwd.

...

EXTERNE ADVIEZEN (zie afschrift in bijlage)

Op 1/06/2017 bracht het **Departement Landbouw en Visserij** gunstig advies uit.

Op 22/06/2017 bracht de **Dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Oost-Vlaanderen** ongunstig advies uit.

Op 12/10/2017 werd een gewijzigd voorwaardelijk gunstig advies uitgebracht (zie beoordeling bij paragraaf 'Watertoets').

Op 26/06/2017 bracht **nv Waterwegen en Zeekanaal – Afdeling Bovenschelde** ongunstig advies uit.

Op 2/10/2017 werd een gewijzigd voorwaardelijk gunstig advies uit (zie beoordeling bij paragraaf 'Watertoets').

Op 7/09/2017 bracht het **college van burgemeester en schepenen** van de stad Gent voorwaardelijk gunstig advies uit:

1. Geluidsschermen

Om het akoestisch klimaat ten gevolge van het verkeer op de E40 in de gemeenten Sint-Denijs-Westrem en Zwijnaarde te verbeteren, dienen volgende nieuwe geluidsschermen te worden voorzien (zoals beschreven in de akoestische studie):

Langs de E40, rijrichting Oostende:

- Vanaf de aansluiting op het landhoofd van de bovenbrug tot hmpt. 45.120: een schermhoogte van 5,00m
- Van hmpt. 45.120 tot hmpt. 45.155: een schermhoogte van 6,50m
- Van hmpt. 45.155 tot hmpt. 45.275: een schermhoogte van 7,00m
- Van hmpt. 45.275 tot hmpt. 45.298: een schermhoogte van 6,50m
- Van hmpt. 45.298 tot hmpt. 45.365: een schermhoogte van 5,00m
- Van hmpt. 45.365 tot hmpt. 45.520: een schermhoogte van 4,50m
- Van hmpt. 45.520 tot hmpt. 45.630: een schermhoogte van 4,00m
- Van hmpt. 45.630 tot hmpt. 45.905: een schermhoogte van 7,00m
- Van hmpt. 45.905 tot hmpt. 46.070: een schermhoogte van 5,50m
- Van hmpt. 46.070 tot hmpt. 46.415: een schermhoogte van 6,00m

Langs de E40, rijrichting Brussel:

- Van hmpt. 0.605 tot hmpt. 46.085: een schermhoogte van 4,50m
- Van hmpt. 45.730 tot hmpt. 45.320: een schermhoogte van 3,50m
- Van hmpt. 45.320 tot hmpt. 45.285: een schermhoogte van 5,50m
- Van hmpt. 45.285 tot hmpt. 45.165: een schermhoogte van 7,00m
- Van hmpt. 45.165 tot hmpt. 45.120: een schermhoogte van 5,50m
- Van hmpt. 44.745 tot hmpt. 44.430: een schermhoogte van 3,50m
- Van hmpt. 44.430 tot hmpt. 44.405: een schermhoogte van 5,50m
- Van hmpt. 44.405 tot hmpt. 44.215: een schermhoogte van 7,00m
- Van hmpt. 44.215 tot hmpt. 44.190: een schermhoogte van 5,00m

Voor de woonzones ten noorden dient de totale schermhoogte ca. 1365m te bedragen.

Voor de woonzone ten zuiden dient de totale hoogte ca. 1545m te bedragen.

De geluidswerende constructies dienen op het terrein te worden ingeplant zonder kans op akoestische lekken. De schermen worden steeds op 1,50m van de rechterkant van de watergreppel van de E40 ingeplant.

De geluidsschermen moeten getest worden volgens de normen NBN EN 1793-1, NBN EN 1793-2, NBN EN 1793-5 en NBN EN 1793-6.

De geluidsschermen moeten voldoen aan de akoestische bepalingen voor absorberende geluidsschermen uit de meest recente versie van de technische handleiding voor geluidswerende constructies.

2. Afsluiten oprit E40 vanaf N60

De oprit naar de E40 vanuit de N60 wordt pas afgesloten wanneer er een betere verbinding met de R4 is gerealiseerd van uit de N60.

3. Doorwerking MER-screening

De flankerende maatregelen uit de MER-screening dienen effectief uitgevoerd te worden.

4. Het brandpreventieverslag met als kenmerk 047956-002/EP/2017 op datum van 3 augustus 2017 moet stipt opgevolgd worden.

Standpunt van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar:

Het advies van de stad Gent wordt bijgetreden. Als bijzondere voorwaarde wordt opgenomen dat nieuwe geluidsschermen dienen voorzien te worden zoals beschreven in de akoestische studie. Het brandweeraadvies dient gevolgd.

De voorwaarde m.b.t. het afsluiten van de oprit naar de E40 is overbodig. De aanvrager geeft in de begeleidende nota immers zelf aan dat deze oprit pas wordt afgesloten op het

ogenblik dat de ontsluiting van de N60 op de R4 is gerealiseerd. Het is bijgevolg niet nodig om dit nogmaals als voorwaarde op te nemen.

De voorwaarde m.b.t. de flankerende maatregelen uit de MER-screening is identiek aan de voorwaarde inzake het plaatsen van de geluidsschermen.

HET OPENBAAR ONDERZOEK

In toepassing van de Vlaamse codex Ruimtelijke Ordening en het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000, en latere wijzigingen, betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning en verkavelingsaanvragen, is de aanvraag onderworpen aan een openbaar onderzoek.

De aanvraag is verzonden naar de gemeente GENT voor de organisatie van het openbaar onderzoek. Het vond plaats van 10/07/2017 tot 9/08/2017. Er werden 4 bezwaarschriften ingediend. De bezwaren handelen over:

1. Niet naleven van termijnen

Het dossier is buiten de termijn van 30 dagen volledig en ontvankelijk verklaard.

Het openbaar onderzoek is gestart buiten de termijn van 10 dagen na de volledig- en ontvankelijkheidsverklaring.

Het openbaar onderzoek vond plaats tussen 10/07/2017 en 9/08/2017 maar duurde in werkelijkheid geen 30 dagen omdat het dossier niet raadpleegbaar was tijdens de periode van collectieve sluiting van de stadsdiensten (17/07/2017 t.e.m. 21/07/2017), en slechts beperkt raadpleegbaar was in de periode voor en na de collectieve sluiting (enkel tijdens de openingsuren van de stadsdiensten).

2. Niet naleven van verplichtingen m.b.t. bekendmaking van het openbaar onderzoek.

Er werd geen gele affiche aangebracht op het tracé van de werken, noch in de Leebeekstraat.

De bekendmaking werd niet aangebracht op de gebruikelijke aanplakborden (o.m. aan het stadhuis).

3. Onvolledig dossier

Het dossier voldoet niet aan de vormvereisten, zoals opgenomen in het besluit van de Vlaamse Regering inzake de dossiersamenstelling. Het ingevuld aanvraagformulier is niet correct. De zoneringsgegevens ontbreken. Een aantal belangrijke gegevens ontbreken op de plannen, zoals de namen van de flankerende straten, de aanduiding van Zwijnaardebrug (incl. naastgelegen trambrug) en de plek waar al gestart is met de bouw van de parkbosbrug en de aanzet van de omgevende perceelsgrenzen (incl. aanduiding aanwezige bebouwing met bijhorende functies).

De project-MER-screening is onvolledig:

- Niet vermelden van de school in de omgeving
- Niet vermelden van de ligging langs beschermd landschap (Kastelensite) en overstromingsgevoelig gebied Rijnvisse.
- Niet verwijzen naar de mobiliteitsstudie (doorstromingsstudie is geen mobiliteitsstudie).
- Ten onrechte wordt gesteld dat er geen interferentie bestaat met andere projecten en er dus geen cumulatieve effecten bestaan.
- Ten onrechte wordt gesteld dat de impact op luchtkwaliteit en geluid beperkt blijft.
- Ten onrechte wordt gesteld dat er geen effecten zijn op de waterhuishouding, terwijl de aanvraag 5.000m² extra verharding voorziet.
- Een maatschappelijke kosten-baten analyse ontbreekt.

Er dient een Project-MER uitgevoerd worden, gelet op de samenhang met de ontwikkelingen op de site The Loop.

4. *Onvoldoende inspraak*
De omwonenden hebben onvoldoende inspraak gekregen bij de uitwerking van voorliggend project.
5. *Impact op lokale mobiliteit door afsluiten oprit N60 richting Brussel*
Door de oprit van N60 richting Brussel te supprimeren, moeten de bewoners van de omgevende woonwijken een grote omleiding volgen om het hogere wegennet richting Brussel (E40), Antwerpen en Kortrijk (E17) te bereiken. Het supprimeren van de oprit kan vermeden worden door de snelheid op de snelwegsectie te verlagen tot 100km/u, wat in de lijn ligt met de beleidslijnen uit het bestuursakkoord van de stad Gent. Niet enkel een oprit N60-R4 Buitenring, maar ook een afrit van de R4 naar N60 dient voorzien te worden.
6. *Samenhang met project The Loop*
De aanleg van de weefstrook is in belangrijke mate gelinkt aan de projectontwikkeling op The Loop. De 'eindnota haalbaarheidsstudie spitsstroken' geeft duidelijk aan dat de weefstroken geen congestie, maar enkel een veiligheidsprobleem zal oplossen dat op vandaag wordt gevoeld met het oog op de geplande uitbreiding op projectsite The Loop. Deze projectontwikkeling wordt in belangrijke mate gestuurd door het 'megaproject' voor de bouw van een DOC naast de huidige vestiging van Ikea. Dit project genereert veel bijkomend verkeer. De aanleg van een 4^{de} rijstrook is volgens het meest recente MER-rapport voor veld 12 van The Loop noodzakelijk om de verkeersstromen op de E40 beheersbaar te houden. De aanleg van de weefstrook is dus m.a.w. een conditio sine qua non voor het project op veld 12 en mag dus niet als een 'solitaire ontwikkeling' worden beschouwd.
De komst van dit 'megaproject' is trouwens erg onzeker. De uitbouw van een dergelijk grootschalig en zuiver autogericht project staat haaks op de beleidsintenties van de stad Gent. Deze gaven in het verleden al aan dat 'nieuwe projecten die veel verkeer genereren aldaar niet gewenst zijn' en het Outletproject 'een project is van 20 jaar geleden' en dus achterhaald is. De stad Gent heeft recent zijn belofte om op de site 2000 extra parkeerplaatsen te bouwen ingetrokken. Bovendien werd de vergunningsaanvraag voor de bouw van het DOC ingetrokken. Alles wijst erop dat het DOC er niet meer zal komen. In dat geval, is ook deze weefstrook niet meer nodig.
7. *Samenhang met noodzakelijke infrastructuurprojecten in de omgeving*
De aanleg van de weefstrook is onlosmakelijk verbonden met het uitvoeren van een aantal andere, noodzakelijk uit te voeren infrastructuurprojecten in de omgeving, met name de afkoppeling van de Gestichtstraat en de aanleg van een nieuwe weg ter ontsluiting van de bedrijventerreinen Zwijnaarde II en III. De effecten van dit project dienen beoordeeld vanuit een MER-rapport voor het geheel van de infrastructuurprojecten in de zuidrand van de stad.
8. *Relatie met de bouw van de parkbosbruggen*
De geplande werken houden geen rekening met de bouw van de parkbosbrug.
9. *Onvoldoende garanties m.b.t. de realisatie van de milderende maatregelen*
De aanvraag biedt onvoldoende garanties dat de milderende maatregelen, zoals onder meer de fasering in relatie tot de gepaste werfroutes, het gebruiken van geluidsarme

machines en technieken en het beperken van stof- en geurhinder in de aanlegfase, ook effectief worden uitgevoerd.

Na onderzoek van de bezwaren en opmerkingen worden volgende standpunten hieromtrent ingenomen:

1. Niet naleven van termijnen

Het resultaat van het ontvankelijkheids- en volledigheidsonderzoek wordt, in toepassing van art. 4.7.26, §3, tweede lid van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO), verstuurd binnen een ordetermijn van 30 dagen, ingaand de dag na deze waarop de aanvraag werd ingediend. Aangezien deze termijn een ordetermijn – en geen vervaltermijn- is, betekent dit dat er geen rechtsgevolgen verbonden zijn aan het overschrijden van deze termijn. De termijn is immers niet bindend. Dit betekent dan ook geen procedurefout.

Ook de termijn voor de aanvang van het openbaar onderzoek is een ordetermijn. Het openbaar onderzoek is correct verlopen: het ving aan op 10/07 en duurde tot 9/08. De bekendmaking gebeurde via de geijkte kanalen. De voorziene wettelijke termijn van 30 dagen houdt rekening met de overbrugging van dergelijke sluitingsmomenten. Op basis van de ingediende bezwaarschriften tijdens het openbaar onderzoek mag bovendien besloten worden dat deze bekendmaking correct werd gevoerd. Het bezwaar is ongegrond.

2. Niet naleven van verplichtingen mbt bekendmaking openbaar onderzoek

In toepassing van art. 5 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 5/05/2000 betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning, verkavelingsaanvragen en aanvragen tot verkavelingswijziging, dient de bekendmaking aangeplakt aan elke zijde waar men van op de openbare weg de grens van de werken bereikt.

Vanuit de vermelde straten in het verzoekschrift kan de E40 niet worden bereikt. De gele affiches werden opgehangen net voorbij het uitwisselingscomplex met de E17 en aan de in- en uitrit langs de Kortrijksesteenweg.

De bekendmaking heeft wel degelijk uitgehangen op de gebruikelijke gemeentelijke uithangborden. De publicatie op de gemeentelijke website is niet verplicht.

Het openbaar onderzoek werd derhalve correct gevoerd.

Het bezwaar is ongegrond.

3. Onvolledig dossier

De aangehaalde elementen ontbreken inderdaad op de betrokken plannen. Het dossier bevat echter wel voldoende gegevens om een beoordeling ten gronde te kunnen maken. De voorziene werken situeren zich volledig binnen het wegdomein van de snelweg E40. Er zijn immers geen onteigeningen vereist in functie van de uitvoering van deze werken. Er worden geen wijzigingen voorzien aan de wegenis en of infrastructuur die de E40 kruisen langs het tracé van de werken.

Het voorgenomen project sorteert niet onder bijlage I of II van het Project-MER-besluit. Voor het uitvoeren van de werken is er bijgevolg geen verplichting om een Project-MER of ontheffing ervan op te maken. Het project sorteert wel onder bijlage III, 10^e (aanleg van wegen) van het Project-MER-besluit, waarvoor een Project-MER-screening dient opgemaakt. Deze screeningsnota en de in het dossier bijgevoegde begeleidende nota's bevatten voldoende informatie om de impact van de werken op de omgeving te beoordelen. Ter zake verklaarde de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar zich op 30/05/2017 akkoord met de bij de aanvraag gevoegde Project-MER-screeningsnota, waaruit blijkt dat het project geen aanzienlijke milieueffecten

genereert. Bijgevolg dienen de geplande werken niet onderworpen te worden aan een Project-MER.

Een maatschappelijke kosten-batenanalyse is geen verplicht dossierstuk in toepassing van het Besluit van de Vlaamse Regering van 28/05/2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning. Het bezwaar is derhalve ongegrond.

4. Onvoldoende inspraak

De aanvraag werd onderworpen aan een openbaar onderzoek. Zoals hierboven uiteengezet, werd de bekendmaking correct gevoerd.

Daarnaast werden er verschillende informatiemomenten gehouden door de bouwheer – het Agentschap Wegen en Verkeer.

Er dient dan ook besloten dat het project op voldoende wijze werd kenbaar gemaakt aan de bevolking.

Het bezwaar is ongegrond.

5. Impact op lokale mobiliteit door afsluiten oprit N60 richting Brussel

Door de aanleg van de weefstrook zal de verkeersveiligheid verhogen. Door de korte tussenafstand van slechts 2,1km tussen de 3 verschillende op- en afritten op de E40 is het wenselijk om naar leesbaarheid en verkeersveiligheid toe de afrit naar de N60 te supprimeren. Hierdoor verlaagt het aantal weefbewegingen. Ter hoogte van de invoegstroken aan de oprit zal de snelheid op de weefstrook lager zijn. De weefstrook zorgt ook dat de tussenafstanden van de voertuigen in de zone van de weefstrook groter is, wat leidt tot een verkeersveiliger situatie.

De weefzone is voorzien van dynamische snelheidsborden. Deze borden worden beheerd door het Vlaams Verkeerscentrum. Op drukke tijdstippen wordt de snelheid dan ook naar beneden gehaald. Op dit moment wordt regelmatig congestie vastgesteld door de vele weefbewegingen. De vierde rijstrook zal in combinatie met de dynamisch geregelde snelheden de afwikkeling van de verkeerswisselaar vlotter doen verlopen, met minder congestie en een verhoogde verkeersveiligheid tot gevolg.

Gezien de categorie van de wegenis, is het niet gewenst om de N60 nog te koppelen met de E40. Op termijn wordt de oprit vanuit de N60 naar de E40 dan ook afgesloten en zal een verbinding worden gemaakt vanaf de N60 naar de R4 richting Merelbeke. De omrijbewegingen zijn in alle richtingen beperkt.

Het optimaliseren van de afrit van de R4 naar de N60 zal het voorwerp uitmaken van een afzonderlijke vergunningsaanvraag.

Het bezwaar is ongegrond.

6. Samenhang met project The Loop

De inrichting van de weefstrook tussen het knooppunt Zwijnaarde en het complex Sint-Denijs-Westrem heeft als doel de verkeersveiligheid op dit wegsegment te verhogen. De aanleg van de 4^{de} rijstrook is voldoende gemotiveerd vanuit het beheer van de snelweg. De mogelijke samenhang met het project voor het DOC op veld 12 van The Loop, of speculatie over de eigenlijke realisatie van dit project, is dan ook niet relevant voor voorliggende aanvraag.

Het bezwaar is ongegrond.

7. Samenhang met noodzakelijke infrastructuurprojecten in de omgeving

De aangehaalde infrastructuurprojecten maken geen deel uit van voorliggende aanvraag. Door de bezwaarindiener wordt niet aangehaald in welke mate voorliggend project negatieve effecten zou veroorzaken ten aanzien van of een hypotheek zou leggen op de realisatie van deze projecten. Zoals hierboven gesteld sorteert

voorliggende aanvraag niet onder Bijlage I of II van het Project-MER-besluit, waarvoor een Project-MER of een verzoek tot ontheffing ervan dient te worden opgemaakt. Op basis van de bij de aanvraag gevoegde MER-screeningsnota en de begeleidende nota's werd dan ook besloten dat de aanvraag geen significante effecten veroorzaakt ten aanzien van het milieu. Bijgevolg is de opmaak van een Project-MER niet vereist. Het bezwaar is ongegrond.

8. *Relatie met de bouw van de parkbosbruggen*

De inrichting van de weefstrook en aanpassing van de langsgrachten situeert zich volledig binnen het wegdomein van de E40. Er zijn voor de realisatie van dit project geen onteigeningen vereist. Voorliggende aanvraag heeft dan ook geen enkele impact op de realisatie van de parkbosbruggen, vermits de draagconstructie van deze bruggen zich buiten de grenzen van deze aanvraag bevindt.

Het bezwaar is ongegrond.

9. *Onvoldoende garanties m.b.t. de realisatie van de milderende maatregelen*

De bouwheer dient de nodige maatregelen te nemen om de hinder tijdens de aanlegfase tot een minimum te beperken. Dit wordt als aandachtspunt meegegeven aan de aanvrager.

Voor zover het bezwaar gegrond is, kan eraan tegemoet gekomen worden door de passende maatregelen in de beslissing op te nemen..

Bijgevolg kan worden besloten dat de ingediende bezwaren ontvankelijk, doch grotendeels ongegrond worden verklaard. Met betrekking tot het gegrond verklaarde bezwaar wordt ter zake de nodige bepalingen opgenomen in deze vergunning.

WATERTOETS

Overeenkomstig artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 en latere wijzigingen betreffende het integraal waterbeleid dient de aanvraag onderworpen te worden aan de watertoets. Het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 (BS 31/10/2006) en latere wijzigingen stelt nadere regels vast voor de toepassing van de watertoets. De aanvraag werd getoetst aan het watersysteem, aan de doelstellingen van artikel 5 van het decreet integraal waterbeleid, en aan de bindende bepalingen van het bekkenbeheerplan.

Het voorliggende project voorziet in de aanleg van een weefstrook langs beide zijden van de E40 en dit veroorzaakt mogelijks een significant effect op het watersysteem. Het mogelijk schadelijk effect werd onderzocht door de bevoegde waterbeheerders.

...

Standpunt van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar:

Gelet op het bovenstaande wordt besloten dat de aanvraag, mits het naleven van de voorwaarden opgelegd door de waterbeheerders, geen negatieve impact zal veroorzaken op de waterhuishouding van het gebied en de omgeving. Bovengenoemde bepalingen worden als bijzondere voorwaarden opgelegd in deze vergunning.

MILIEUTOETS

Het ontwerp komt niet voor op de lijst gevoegd als bijlage I en II van het Project-m.e.r.-besluit. Bijgevolg dient geen milieueffectenrapport te worden opgesteld. Het project betreft de aanleg van wegenis en sorteert daarom wel onder bijlage III van het besluit worden beschouwd.

Op 30/05/2017 verklaarde de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar zich akkoord met de MER-screeningsnota die bij de aanvraag werd gevoegd, waaruit blijkt dat het project geen aanzienlijke milieueffecten veroorzaakt:

Geluid en trillingen – Uit het akoestisch onderzoek bleek dat de akoestische impact van de weefstroken tussen de knooppunten Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem in beide rijrichtingen nihil is. De bestaande geluidsschermen zijn echter ontoereikend om te voldoen aan de hedendaagse normen. Daarom overweegt AWW om de huidige geluidsschermen te vernieuwen. Ingevolge het advies van het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent worden ter zake voorwaarden in de beslissing opgenomen.

Water- Het ontwerp voorziet om de aanpalende greppels naast de snelweg te verbreden, en de afvoer van de langsgrachten te vernieuwen zodat de afwatering van de autosnelweg gegarandeerd blijft. Om te kunnen voldoen aan de code van goede praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringsystemen, dienen deze grachten echter breder uitgevoerd, zodat een grotere infiltratieoppervlakte wordt bekomen. Daarnaast kunnen schotten worden geplaatst in de gracht om het water tijdelijk op te houden. Mits het nemen van deze maatregelen veroorzaakt het project geen negatieve impact op de waterhuishouding van het gebied en de ruimere omgeving.

Mobiliteit- De aanvraag heeft tot doel de verkeersveiligheid tussen beide knooppunten te verhogen. Toch kan een beperkte toename van het aantal vervoersbewegingen op middellange termijn verwacht worden.

Lucht – De impact als gevolg van voorliggend project is zeer beperkt. Een vlottere doorstroming heeft zelfs een positief effect op de luchtkwaliteit. Doordat een meer continue rijnsnelheid wordt aangehouden vermindert de luchtvervuiling (voornamelijk een verminderde uitstoot van PM10 deeltjes). Tijdens de aanlegfase kan er mogelijks hinder ontstaan. Dit is echter tijdelijk van aard.

De opmaak van een Project-MER zou niet leiden tot bijkomende informatie. Bijgevolg is de opmaak van een Project-MER niet vereist.

(...)

BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

De aanvraag is principieel in overeenstemming met de geldende bestemming. De werken situeren zich immers volledig binnen de grenzen van het wegdomrein.

De voorziene werken kaderen in de structurele mobiliteitsbeheersing van het hoger wegennet. De noodzaak voor de aanleg van een weefstrook tussen de op- en afrit aan de Kortrijksesteenweg/B402 en het complex met de E17 wordt voldoende aangetoond in de verschillende nota's die bij de aanvraag werden gevoegd. Dit deel van de snelweg kent op vandaag heel wat weefbewegingen in beide richtingen. Door het voorzien van weefstroken wordt een vlottere verkeersuitwisseling mogelijk en wordt de verkeersveiligheid verhoogd. De ruimtelijke impact van de werken is beperkt. De herinrichting vindt integraal plaats binnen de grenzen van de bestaande infrastructuurbundel. Er wordt geen bijkomende open ruimte aangesneden voor de aanleg van de bijkomende rijstroken. Het aandeel van de bijkomende verharding (ca. 5.000m²) blijft relatief beperkt in verhouding tot de al bestaande verharding, en is het resultaat van het reduceren van de middenberm. De landschappelijke waarde van deze middenberm is nihil.

Om het akoestisch klimaat als gevolg van het wegverkeer op de E40 te verbeteren, voorziet het Agentschap Wegen en Verkeer in de plaatsing van nieuwe geluidsschermen. Het plaatsen van deze schermen is niet vergunningsplichtig. Echter aangezien de bestaande geluidsschermen op heden ontoereikend zijn om te voldoen aan de geldende normen ter zake, en er dus op heden een negatieve impact is op het vlak van geluid, wordt als bijzondere voorwaarde opgelegd dat de geluidsschermen, zoals beschreven in de akoestische studie, dienen aangebracht.

Gelet op het gunstig advies van het Departement Landbouw en Visserij.

Gelet op het voorwaardelijk gunstig advies van het college van burgemeester en schepenen, de Dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Oost-Vlaanderen en NV Waterwegen en Zeekanaal- Afdeling Bovenschelde.

Gelet dat er tijdens het openbaar onderzoek 4 bezwaren werden ingediend. Dat de inhoud van deze bezwaren werd onderzocht en grotendeels ongegrond verklaard. Met betrekking tot het gegrond verklaarde bezwaar wordt ter zake een aandachtspunt opgenomen in deze vergunning.

Gelet op het bovenstaande wordt besloten dat de aanvraag, mits het naleven van de onderstaande voorwaarden, in overeenstemming is met de goede plaatselijke ruimtelijke ordening en voor vergunning in aanmerking komt.

ALGEMENE CONCLUSIE

De stedenbouwkundige vergunning kan worden verleend, mits onderstaande stedenbouwkundige voorwaarden strikt worden nageleefd.

(...)

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar geeft de vergunning af aan de aanvrager(s).

De aanvrager(s) is(zijn) er toe verplicht

1° het college van burgemeester en schepenen en de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar per beveiligde zending op de hoogte te brengen van het begin van de werkzaamheden of handelingen waarvoor vergunning is verleend, ten minste acht dagen voor de aanvatting van die werkzaamheden of handelingen;

2° de volgende voorwaarden na te leven:

- De plannen met nrs. 1M3D8H010611800, 1M3D8H010611900 en 1M3D8H010612000 dienen strikt nageleefd;*
- Ingevolge het advies van het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent:*

Om het akoestisch klimaat ten gevolge van het verkeer op de E40 in de gemeenten Sint-Denijs-Westrem en Zwijnaarde te verbeteren, dienen volgende nieuwe geluidsschermen te worden voorzien (zoals beschreven in de akoestische studie):

Langs de E40, rijrichting Oostende:

- Vanaf de aansluiting op het landhoofd van de bovenbrug tot hmpt. 45.120: een schermhoogte van 5,00m*
- Van hmpt. 45.120 tot hmpt. 45.155: een schermhoogte van 6,50m*
- Van hmpt. 45.155 tot hmpt. 45.275: een schermhoogte van 7,00m*
- Van hmpt. 45.275 tot hmpt. 45.298: een schermhoogte van 6,50m*
- Van hmpt. 45.298 tot hmpt. 45.365: een schermhoogte van 5,00m*
- Van hmpt. 45.365 tot hmpt. 45.520: een schermhoogte van 4,50m*
- Van hmpt. 45.520 tot hmpt. 45.630: een schermhoogte van 4,00m*
- Van hmpt. 45.630 tot hmpt. 45.905: een schermhoogte van 7,00m*
- Van hmpt. 45.905 tot hmpt. 46.070: een schermhoogte van 5,50m*
- Van hmpt. 46.070 tot hmpt. 46.415: een schermhoogte van 6,00m*

Langs de E40, rijrichting Brussel:

- Van hmpt. 0.605 tot hmpt. 46.085: een schermhoogte van 4,50m*
- Van hmpt. 45.730 tot hmpt. 45.320: een schermhoogte van 3,50m*
- Van hmpt. 45.320 tot hmpt. 45.285: een schermhoogte van 5,50m*
- Van hmpt. 45.285 tot hmpt. 45.165: een schermhoogte van 7,00m*
- Van hmpt. 45.165 tot hmpt. 45.120: een schermhoogte van 5,50m*

- Van hmpt. 44.745 tot hmpt. 44.430: een schermhoogte van 3,50m
- Van hmpt. 44.430 tot hmpt. 44.405: een schermhoogte van 5,50m
- Van hmpt. 44.405 tot hmpt. 44.215: een schermhoogte van 7,00m
- Van hmpt. 44.215 tot hmpt. 44.190: een schermhoogte van 5,00m

Voor de woonzones ten noorden dient de totale scherm lengte ca. 1365m te bedragen.

Voor de woonzone ten zuiden dient de totale lengte ca. 1545m te bedragen.

De geluidswerende constructies dienen op het terrein te worden ingeplant zonder kans op akoestische lekken. De schermen worden steeds op 1,50m van de rechterkant van de watergreppel van de E40 ingeplant.,

De geluidsschermen moeten getest worden volgens de normen NBN EN 1793-1, NBN EN 1793-2, NBN EN 1793-5 en NBN EN 1793-6.

De geluidsschermen moeten voldoen aan de akoestische bepalingen voor absorberende geluidsschermen uit de meest recente versie van de technische handleiding voor geluidswerende constructies.

Het brandpreventieverslag met als kenmerk 047956-002/EP/2017 op datum van 3 augustus 2017 moet stipt opgevolgd worden.

- Ingevolge het advies van de Dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Oost-Vlaanderen:
Op verschillende plaatsen in de grachten schotten te plaatsen tot op 0,2m-mv;
Het bovenste deel van de talud grachten (vanaf het maaiveld tot op een diepte van 0,5m-mv) te herprofilen met een helling van 8/4 of flauwer.
- Ingevolge het advies van NV Waterwegen en Zeekanaal- Afdeling Bovenschelde:
Er dienen maatregelen genomen te worden om de infiltratieoppervlakte te vergroten door de grachten nog ruimer (en minder diep) te gaan profileren. Bovendien mogen de grachten geen afwateringsgrachten zijn die het hemelwater zo snel mogelijk afvoeren. Het hemelwater dient de tijd te krijgen om te kunnen infiltreren, bijvoorbeeld door het plaatsen van schotten op regelmatige afstanden, die het water tijdelijk ophouden.

...

Dit is de bestreden beslissing.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

A. Ontvankelijkheid van de vordering wat betreft de tijdigheid

Uit het dossier blijkt dat vordering tot schorsing op het eerste gezicht tijdig is ingesteld. Er worden op dit punt geen excepties opgeworpen.

B. Ontvankelijkheid van de vordering wat betreft het belang en hoedanigheid van de verzoekende partijen

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen geven een uiteenzetting van de ontvankelijkheid 'ratione personae'.

De eerste verzoekende partij stelt dat zij overeenkomstig artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 4° VCRO als procesbekwame vereniging een collectief belang nastreeft in overeenstemming met de statutaire doelstellingen van de vereniging, met name dat zij instaat voor de bescherming van het leefmilieu.

De eerste verzoekende partij verwijst naar de artikelen 2 en 3 van haar statuten, en meent dat hieruit op voldoende wijze blijkt dat haar collectief belang niet samenvalt met het algemeen belang. Zij zet uiteen waarom de bestreden beslissing haar collectief belang schaadt of bedreigt, en waarom zij beschikt over een duurzame en effectieve werking overeenkomstig de statuten.

De tweede verzoekende partij stelt hinder en nadelen te ondervinden in de zin van artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO. Zij stelt te wonen in de Leebeekstraat en dus in de directe nabijheid (350 meter) van de E40 waar de rijstrookuitbreidingen gepland zijn, namelijk op het deel tussen Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem. De uitbreiding van de rijstroken op de E40 zal extra verkeer genereren, wat gepaard gaat met bijkomende geluidsproductie en de verstoring van haar rustig woongenot. De bestreden beslissing zorgt ook voor extra fijnstof en uitlaatgassen in haar directe omgeving, en dus een 'neergang' van de luchtkwaliteit en haar gezondheid door de langdurige blootstelling aan verontreinigde lucht. De verhardingen gaan ook ten koste van het groen.

De derde verzoekende partij stelt als procesbekwame vereniging overeenkomstig artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 4° VCRO een collectief belang na te streven in overeenstemming met haar statutair doel, met name de bescherming van het leefmilieu, zoals dit blijkt uit artikel 3 van haar statuten. Zij verwijst naar artikel 3 van haar statuten, en acht dat hieruit op voldoende wijze blijkt dat haar collectief belang niet samenvalt met het algemeen belang. Zij zet uiteen waarom de bestreden beslissing haar collectief belang schaadt of bedreigt, en waarom zij beschikt over een duurzame en effectieve werking overeenkomstig de statuten. Zij wijst erop dat de Raad van State haar belang reeds heeft aanvaard.

2.

De verwerende partij stelt dat de vordering niet-ontvankelijk is wegens een gebrek aan belang in hoofde van de verzoekende partijen.

De verwerende partij stelt dat het inrichten van een weef- of spitsstrook langs beide rijrichtingen van de E40 tussen het op- en afrittencomplex Sint-Denijs-Westrem en het klaverblad met de E17 in Zwijnaarde weinig impact op de verkeersdoorstroming heeft "omdat hier vandaag nauwelijks sprake is van congestie" zoals blijkt uit de bestreden beslissing. Er is wel een merkbare verbetering op de verkeersveiligheid, voornamelijk wat betreft het invoegen.

De verwerende partij meent dat de verzoekende partijen de doelstelling van de verkeersveiligheid miskennen, en dat zij bovendien de aanvraag verkeerdelijk koppelen aan de uitbreiding van The Loop zoals met grote nadruk aangehaald in het bezwaarschrift van de eerste en tweede verzoekende partij, zodat zij ook verkeerdelijk beweren dat de aanvraag een toename van de verkeersbewegingen zou veroorzaken.

De verwerende partij stelt dat het verhinderen van projecten die bijdragen tot de verkeersveiligheid niet in overeenstemming is met het maatschappelijk doel van de eerste en derde verzoekende partij. De doelstellingen en geografische werking van de eerste en derde verzoekende partij zijn dermate algemeen en uitgebreid dat zij een *actio popularis* nastreven (zie arrest RvS nr. 117.681 van 28 maart 2003 en RvS nr. 109.564 van 30 juli 2002). De bestreden beslissing betreft evenwel specifieke werken en handelingen die beperkt blijven tot een welbepaalde plaats, en betreft geen algemene maatregel binnen het uitgebreide werkingsgebied van de eerste en derde verzoekende partij. Zij tonen geen voldoende band aan tussen hun maatschappelijk doel en de bestreden beslissing (zie arrest RvS nr. 197.602 van 3 november 2009). Minstens de derde verzoekende partij toont geen evenredigheid aan tussen haar actieterrein (Belgisch grondgebied) en de bestreden beslissing.

De verwerende partij stelt dat ook de tweede verzoekende partij haar belang in hoofdzaak koppelt aan de komst van The Loop, waarbij zij herhaalt dat de tweede verzoekende partij de doelstelling van het bevorderen van de verkeersveiligheid hiermee miskent. De verwerende partij stelt dat de tweede verzoekende partij er bovendien geen belang bij heeft dat de opgelegde voorwaarde met betrekking tot de nieuwe geluidsschermen, ter vervanging van de bestaande 'ontoereikende' schermen, niet wordt gerealiseerd. Het bevorderen van de verkeersveiligheid bij het invoegen, het hierdoor beter aanhouden van een constante snelheid met een mindere uitstoot tot gevolg, het aanpakken en vernieuwen van de bestaande geluidsschermen zijn juist in het voordeel van de omwonenden. De tweede verzoekende partij heeft er dan ook geen belang bij om dit te verhinderen.

Beoordeling door de Raad

1.

In overeenstemming met artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 4° VCRO is vereist dat de eerste en derde verzoekende partij, om als procesbekwame verenigingen bij de Raad op ontvankelijke wijze een beroep te kunnen instellen, optreden namens een groep wiens collectief belang door de bestreden beslissing is bedreigd of geschaad en beschikken over een duurzame en effectieve werking overeenkomstig de statuten.

In overeenstemming met artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO is vereist dat de tweede verzoekende partij, om als derde-belanghebbende bij de Raad op ontvankelijke wijze een beroep te kunnen instellen, aantoont of aannemelijk maakt dat zij rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen door de bestreden beslissing kan ondervinden.

Het bestaan van hinder of nadelen hoeft niet met onomstotelijke zekerheid te worden aangetoond. Het volstaat dat de tweede verzoekende partij de aard van de gevreesde hinder of nadelen afdoende concreet omschrijft, en dat zij aannemelijk maakt dat er een risico bestaat op het ondergaan van de aangevoerde hinder of nadelen, rechtstreeks of onrechtstreeks, als gevolg van de bestreden vergunning. Evenmin vereist artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO dat de hinder, of het risico daarop, bovenmatig of ondraaglijk is.

In de schorsingsprocedure volstaat het dat een van de verzoekende partijen van het rechtens vereiste belang (en hoogdringendheid, zie onder punt V.A) getuigt.

2.

De aanvraag beoogt de aanleg van weef- en spitsstroken op de E40 over een lengte van 2,5 kilometer tussen de verkeerswisselaar in Zwijnaarde met E17 en het op- en afrittencomplex in Sint-Denijs-Westrem met de Kortrijksesteenweg en B402. Deze bijkomende rijstroken, die worden voorzien langs beide zijden van de E40, vervangen de bestaande pechstroken. Ook de groene middenberm, de afwatering en het wegdek van de autosnelweg worden heraangelegd.

Volgens de bestreden beslissing voorziet de aanvraag in feite in een "vierde rijstrook" langs beide zijden van de E40. De bestreden beslissing legt als voorwaarde op de bestaande "ontoereikende" geluidsschermen te vernieuwen.

Volgens de beschrijvende nota bij de aanvraag, zoals vermeld in het feitenrelaas, beoogt deze de verbetering van de verkeersveiligheid (hoofddoel) en de doorstroming van het verkeer komende van Gent-Centrum (B401) en de E17 (nevendoeel). De project-m.e.r.-screeningsnota bij de aanvraag, waarvan ten gronde de "onvolledigheid" wordt aangevoerd, stelt in het kader hiervan onder meer:

“ ...

Ondanks het feit dat het doel van deze werken het verhogen van de verkeersveiligheid en bevorderen van de doorstroming is, kan een kleine toename van de vervoersbewegingen tussen de twee knooppunten (Zwijnaarde en St-Denijs-Westrem) op middellange termijn verwacht worden. Deze toename kan verklaard worden met de verdere ontwikkeling van de site The Loop. Het bouwen van nieuwe geluidsschermen ter bescherming van de omwonenden zal dit effect neutraliseren.

...”

3.

De tweede verzoekende partij stelt dat zij woont op 350 meter van de E40, en dus in de nabijheid van deze autosnelweg. De verwerende partij betwist dit gegeven niet.

De verwerende partij kan niet ernstig betwisten dat de aanvraag zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming van het verkeer tot doel heeft, en dus twee doelstellingen behelst. De aanvrager geeft zelf aan op middellange termijn een toename van verkeer te verwachten tussen de twee verkeersknooppunten door “de verdere ontwikkeling van de site The Loop”. Gezien de aard en omvang van de aanvraag, zoals omschreven onder randnummer 2, maakt de tweede verzoekende partij op het eerste gezicht voldoende aannemelijk rechtstreekse of onrechtstreekse hinder en nadelen ingevolge de bestreden beslissing te kunnen ondervinden, waaronder geluidshinder en een verminderde luchtkwaliteit.

Anders dan wat de verwerende partij opwerpt, ontnemen de nieuwe opgelegde geluidsschermen de tweede verzoekende partij dit vastgestelde belang niet. Volgens de bestreden beslissing is de plaatsing van geluidsschermen “niet vergunningsplichtig”, terwijl de tweede verzoekende partij evenmin de wettigheid van de bestreden beslissing op dit punt in vraag lijkt te stellen.

De exceptie van de verwerende partij moet op het eerste gezicht worden verworpen.

V. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

Op grond van artikel 40, §1 DBRC-decreet kan de Raad de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing bevelen op voorwaarde dat er hoogdringendheid wordt aangetoond en dat de verzoekende partij minstens één ernstig middel aanvoert dat de vernietiging van de bestreden beslissing op het eerste gezicht kan verantwoorden.

A. Hoogdringendheid

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen stellen blijk te geven van het vereiste belang en van spoedeisendheid.

De tweede verzoekende partij zou als natuurlijke persoon ten gevolge van de uitvoering van de stedenbouwkundige vergunning ernstige nadelen ondervinden.

Vervolgens wordt uiteengezet dat de uitvoering van de vergunning een ‘ernstig nadeel’ voor de tweede verzoekende partij vormt, die erop wijst dat de groene middenstrook zal verdwijnen, dat de milderende maatregelen manifest onvoldoende zijn, en dat door de aanleg van extra rijstroken meer files ontstaan en dus meer geluidshinder, luchtverontreiniging en minder verkeersveiligheid.

De tweede verzoekende partij zet ook uiteen waarom de schorsing 'hoogdringend' is. Zij meent dat de bestreden vergunning, die onomkeerbare schade aan de mens en natuur zal toebrengen, uitvoerbaar is op zeer korte termijn. Zij benadrukt dat volgens de website van de aanvrager de bouw van de oprit naar de R4 start 'in de loop van 2018' en de bouw van de weefstrook 'in de zomer van 2018', wat zou zijn bevestigd in een ministerieel antwoord op een schriftelijke vraag.

De tweede verzoekende partij stelt een bezwaarschrift te hebben ingediend, zodat de hoogdringendheid niet te wijten is aan haar houding.

2.

De verwerende partij stelt dat in feite enkel de hoogdringendheid in hoofde van de tweede verzoekende partij, die zich bovendien zou beperken tot beweringen, wordt geargumenteed.

Volgens de verwerende partij volstaat de loutere mogelijkheid dat de aanvrager zal starten met de werken niet om de hoogdringendheid te verantwoorden, noch kan de schorsingsprocedure worden aangewend als herstellvordering of stakingsbevel.

Vervolgens zet de verwerende partij de "doelstelling" van de aanvraag uiteen, waaruit zou moeten blijken dat de bestreden beslissing geen "uitbreiding" van de E40 inhoudt noch van het project 'The Loop' dat geen voorwerp van de aanvraag is.

De impact op de luchtkwaliteit is zeer beperkt. Minstens maakt de tweede verzoekende partij, die op 350 meter van de rand van de autosnelweg woont, het tegendeel niet voldoende aannemelijk, maar beperkt zij zich tot beweringen. De verwerende partij wijst op de inperking van de middenberm en de verbreding van de langsgrachten. Er wordt geen oorzakelijk verband tussen de bestreden beslissing en de aangevoerde hoogdringendheid aangetoond.

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partij die zich op hoogdringendheid beroept, moet, op grond van artikel 40, §3 DBRC-decreet, in haar verzoekschrift, ondersteund met de nodige overtuigingsstukken, een uiteenzetting geven van de redenen die aantonen dat de schorsing hoogdringend is gelet op de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

Volgens artikel 40, §1, 1° DBRC-decreet houdt de vereiste van hoogdringendheid onder meer in dat de verzoekende partij moet aantonen dat de behandeling van haar zaak onverenigbaar is met de behandelingstermijn van een vordering tot vernietiging. Meer in het bijzonder rust op de verzoekende partij de bewijslast om met voldoende concrete, precieze en aannemelijke gegevens aan te tonen dat de afhandeling van de vernietigingsprocedure te laat zal komen om de verwezenlijking van de aangevoerde nadelige gevolgen, die voor haar persoonlijk voortvloeien uit de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing, te voorkomen.

Er moet bovendien een oorzakelijk verband worden aangetoond tussen de aangevoerde nadelige gevolgen en de bestreden beslissing, zodat deze kunnen worden voorkomen door een schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

2.

Met de verwerende partij moet worden vastgesteld dat de hoogdringendheid in hoofdzaak wordt ingeroepen in hoofde van enkel de tweede verzoekende partij. In administratief kortgeding volstaat het dat de hoogdringendheid wordt aangetoond in hoofde van één van de verzoekende partijen.

De aanvraag heeft als voorwerp grootschalige aanpassingswerken aan de E40 over een traject van 2,5 kilometer en heeft als doel de verbetering van de verkeersveiligheid én -doorstroming. De verwerende partij kan niet gevolgd worden in haar argumentatie dat het project enkel een verbetering van de verkeersveiligheid beoogt en derhalve geen negatieve milieueffecten kan veroorzaken. Volgens de aanvrager zullen deze werken op middellange termijn bijkomend verkeer genereren ingevolge de verdere ontwikkeling van het project The Loop, dat ter hoogte van het open afrittencomplex Sint-Denijs-Westrem ligt, zoals reeds vastgesteld onder punt IV.B. Ook de verwerende partij gaat bij de bespreking van de mobiliteitseffecten in de bestreden beslissing uit van een “beperkte toename” van het verkeer. De tweede verzoekende partij woont in de nabijheid van de E40, ongeveer ter hoogte van het midden van het traject. Uit deze gegevens volgt dat moeilijk kan worden betwist dat de aanvraag een negatieve impact kan hebben op het leefmilieu van de tweede verzoekende partij. De noodzaak van de als milderende maatregel opgelegde geluidsschermen vloeit voort uit een akoestische studie en kan een voordeel opleveren voor de tweede verzoekende partij, maar dit neemt niet weg dat deze partij tevens hinder of nadelen kan ondergaan van het voorgenomen project, onder meer wat betreft de mogelijke impact op de luchtkwaliteit.

De tweede verzoekende partij legt zowel publicatiestukken van de aanvrager als een ministerieel antwoord voor, waaruit blijkt dat de vergunde bouwwerken zullen worden gestart in de zomer van 2018 en voltooid in het najaar van 2018. De verwerende partij betwist deze werkplanning niet. Ook de meest recente *online* informatie van de aanvrager, die niet tussenkomt waardoor de Raad in de procedure niet beschikt over andere gegevens van de aanvrager met betrekking tot zijn verdere intenties qua uitvoeringstermijn, vermeldt dat de werken zijn voorzien “vanaf juli tot oktober 2018”. Gelet op de huidige doorlooptijd in de vernietigingsprocedures voor de Raad, zullen de werken reeds zijn beëindigd alvorens de zaak in de vernietigingsprocedure zal zijn afgehandeld.

Anders dan wat de verwerende partij stelt, maakt de tweede verzoekende partij, gezien de aard en omvang van de aanvraag, voldoende aannemelijk nadelige gevolgen door de bestreden beslissing te kunnen ondervinden. Zij toont ook aan dat een uitspraak in de vernietigingsprocedure niet kan worden afgewacht.

3.

Er is dan ook voldaan aan de in artikel 40, §1, 1° DBRC-decreet gestelde voorwaarde dat een bestreden vergunningsbeslissing alleen geschorst kan worden wanneer er hoogdringendheid wordt aangetoond.

B. Ernstige middelen

Tweede middel

Standpunt van de partijen

1.

De (tweede) verzoekende partij roept met dit middel de schending in van artikel 4.3.2, §2bis en artikel 4.3.3., §2 en bijlage II van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (hierna: DABM) *juncto* bijlage III bij het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage (hierna: MER-besluit) *juncto* artikel 4.7.26/1, §§ 1-2 VCRO *juncto* de zorgvuldigheidsplicht en het beginsel van formele en materiële motivering.

In de aanhef van het middel stelt de verzoekende partij dat de aanvrager kon volstaan met het indienen van een project-m.e.r.-screeningsnota, maar dat zij niet akkoord kan gaan met het besluit

van de verwerende partij dat het project enerzijds geen aanzienlijke milieueffecten zou genereren, en dat de opmaak van een project-MER anderzijds niet zou leiden tot bijkomende informatie. Zij ontwikkelt vier middelonderdelen.

1.1

In een eerste middelonderdeel stelt de verzoekende partij dat de project-m.e.r.-screeningsnota bij de aanvraag onvolledig is.

De verzoekende partij stelt dat zij reeds in het kader van het openbaar onderzoek heeft opgemerkt dat de project-m.e.r.-screeningsnota 'manifest onvolledig' werd ingediend, en citeert haar bezwaar op dit punt. In de bestreden beslissing wordt de gebrekkigheid van de project-m.e.r.-screeningsnota erkend, maar geeft de verwerende partij hieraan niet het gepaste gevolg. Gelet op de aard van de gebreken, begrijpt zij niet op welke manier de verwerende partij kan stellen dat er toch voldoende gegevens voorliggen om op zorgvuldige wijze een beoordeling uit te voeren.

De verzoekende partij benadrukt dat de project-m.e.r.-screeningsnota geen melding maakt van de aanwezigheid van een schoolgebouw vlak langs de projectzone, van de nabijheid van het project bij een beschermd landschap en overstromingsgevoelig natuurgebied. De mogelijke weerslag hierop had de aanvrager in de project-m.e.r.-screeningsnota moeten aangeven. De verzoekende partij stelt dat de project-m.e.r.-screeningsnota geen mobiliteitsstudie voorziet, terwijl de bestreden beslissing een aanpassing aan het wegnnet vergunt. Bij gebrek aan enige studie over de verkeerseffecten kon de verwerende partij niet op zorgvuldige wijze besluiten dat de mobiliteitseffecten niet aanzienlijk worden geacht. Ook de samenhang met andere projecten in de omgeving werd niet aangegeven. Uit de dossiers over de projecten 'The Loop' en 'Parkbosbruggen' blijkt immers dat de realisatie van het vergunde project noodzakelijk is om deze projecten te kunnen uitvoeren. De aanvrager had die projecten moeten vermelden in de project-m.e.r.-screeningsnota, zodat de verwerende partij deze had kunnen betrekken in haar effectenbeoordeling. In de project-m.e.r.-screeningsnota wordt ook aangegeven dat het project geen weerslag zal hebben op de luchtkwaliteit. Nochtans wordt niet aangegeven welke weerslag de realisatie van het project zal hebben op de doorstroom, waardoor ook de effecten op de luchtkwaliteit niet correct beoordeeld kunnen worden. Een toename in het aantal verkeersbewegingen of een wijziging in het gedrag van de betrokken automobilisten heeft een weerslag op de uitstoot van uitlaatgassen in de projectzone.

De verwerende partij had de project-m.e.r.-screeningsnota als onvolledig moeten beoordelen, en daarop volgend moeten stellen dat de vergunningsaanvraag zelf onvolledig is. De bestreden beslissing is dus niet zorgvuldig voorbereid, en schendt dan ook zowel de ingeroepen rechtsregels als het zorgvuldigheidsbeginsel en het beginsel van materiële motivering.

1.2

In een tweede middelonderdeel stelt de verzoekende partij dat de screeningsnota niet afdoende werd getoetst aan de criteria uit bijlage II bij het DABM conform artikel 4.3.3, §2 DABM.

De verzoekende partij verwijst naar de handeling van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie waarin de toetsen effectgroepen worden voorgesteld, en stelt dat het Hof van Justitie reeds heeft geoordeeld dat de vergunnende overheid een afdoende onderzoek dient uit te voeren naar de mogelijkheid van een project om aanzienlijke milieueffecten te veroorzaken.

De verzoekende partij meent dat de bestreden beslissing een (gebrekkige) toetsing bevat over de punten geluid en trillingen, water, mobiliteit en lucht. Omtrent de luchtvervuiling wordt in de bestreden beslissing geen toetsing uitgevoerd. Het louter stellen dat de impact van het project op de luchtkwaliteit "zeer beperkt" is, kan niet beschouwd worden als een grondige toetsing aan het criterium opgenomen in bijlage II. Omtrent de risico's op ongevallen en de slachtoffers, met name

de verkeersveiligheid, voert de bestreden beslissing geen afdoende toetsing door, hoewel bijlage II bij het DABM dit uitdrukkelijk oplegt. Omtrent de locatie van het project wordt in de bestreden beslissing geen melding gemaakt van de kastelensite, noch van het aangrenzend natuurgebied vastgesteld bij GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Gent'. Ook de locatie waarop de aanvraag betrekking heeft, moet zorgvuldig onderzocht worden naar mogelijke milieueffecten. In het bijzonder legt de bijlage II een onderzoek op indien het project gepland is in kwetsbare milieugebieden of gebieden met een waardevol landschap.

De verwerende partij heeft niet alle noodzakelijke algemene en bijzondere maatregelen getroffen om te verzekeren dat het vergunde project werd onderzocht teneinde vast te stellen of zij aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben. De beoordeling van de mogelijke milieueffecten van het betrokken project op grond van de criteria uit bijlage II van het DABM zijn niet afdoende in het onderzoek betrokken waardoor een schending van deze bijlage voorligt.

1.3

In een derde middelonderdeel stelt de verzoekende partij dat geen onderzoek is gevoerd naar de cumulatieve effecten van het project overeenkomstig artikel 4.3.3, §2 DABM en bijlage II, 1°, b) DABM, dat uitdrukkelijk verwijst naar de verplichting om de mogelijke milieueffecten te onderzoeken in cumulatie met andere bestaande of goedgekeurde projecten. Het Hof van Justitie heeft België reeds veroordeeld omdat in de toenmalige wetgeving deze verplichting om rekening te houden met de cumulatieve effecten van projecten niet afdoende was opgenomen.

De verzoekende partij merkt op dat het vergunde project nauwe banden van samenhang vertoont met andere projecten in de directe omgeving, verwijzende naar punt 12 van de project-m.e.r.-screeningsnota en de 'Eindnota Haalbaarheidsstudie spitsstroken' van het agentschap Wegen en Verkeer, gevoegd bij de project-m.e.r.-screeningsnota als toetsingsinstrument. Het project 'The Loop' zal bijkomende verkeersstromen veroorzaken, terwijl de aanpassingen aan de E40 vergund zijn om de bestaande infrastructuur aan te passen aan de wijzigende mobiliteitssituatie, te wijten aan de realisatie van het project 'The Loop'. Men beoogt de verkeersgeneratie op te vangen met extra weefstroken in de projectzone. De verzoekende partij wijst in het bijzonder op het project 'Design Outlet Center' (hierna: DOC) op veld 12 van de site 'The Loop'. Zij wijst op een passage in de niet-technische samenvatting van het project-MER bij het project 'Veld 12 site The Loop', waaruit blijkt dat die ontwikkeling 'anticipeert' op en 'verweven is' met de bestreden beslissing.

Gelet op de rechtspraak van het Hof van Justitie, de ingeroepen rechtsregels en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur waaronder het zorgvuldigheidsbeginsel en het beginsel van formele en materiële motivering, had de verwerende partij de cumulatieve effecten op het milieu van deze projecten gezamenlijk moeten beoordelen. Louter stellen dat de mogelijke samenhang niet relevant is voor de aanvraag, miskent de samenhang van de projecten en is een fundamenteel hiaat in de beoordeling van de milieueffecten in de bestreden beslissing.

1.4

In een vierde middelonderdeel stelt de verzoekende partij dat het vergunde project aanzienlijke milieueffecten creëert.

Zij verwijst naar het vorige middelonderdeel met betrekking tot de samenhang met het project 'The Loop', waarmee de verwerende partij in haar beoordeling rekening diende te houden. De aanname in de bestreden beslissing dat uit de project-m.e.r.-screeningsnota blijkt dat het gevraagde project geen aanzienlijke milieueffecten genereert, kan dan ook niet worden gevolgd. Op vlak van mobiliteit meent de verzoekende partij dat de bevindingen in de bestreden beslissing niet overeen komen met de analyse van het project-MER bij het project 'The Loop' dat een hogere verzadigingsgraad voorspelt op de ontsluitingswegen. Bovendien creëert bijkomende wegcapaciteit bijkomend

autoverkeer. Dit verkeerseffect werd niet ingeschat of beoordeeld, aangezien het voorgenomen project geen voorwerp is geweest van een project-MER. De genoemde effecten zijn belangrijk in combinatie met andere gelijksoortige projecten en in het geval van plaatselijke verhoging van de capaciteit van een autosnelweg, het zogenaamde cumulatief effect.

Op vlak van geluid en trillingen weerhoudt de bestreden beslissing geen akoestische impact van de weefstroken. Nochtans stelt de bestreden beslissing zelf verder dat een beperkte toename van het aantal vervoersbewegingen verwacht kan worden, maar de verwerende partij weerhoudt voor deze toename onterecht geen toename van de geluidshinder. Het project-MER bij het project 'The Loop' stelt dat er wel geluidshinder zal worden veroorzaakt door het gebruik van machines tijdens de aanlegfase. Bij de volledige realisatie van het project 'The Loop' weerhoudt het project-MER wel een verhoging van de geluidshinder ten opzichte van de referentiesituatie. Op vlak van luchtkwaliteit weerhoudt de bestreden beslissing een terugval van de luchtvervuiling, te wijten aan een vlottere doorstroom van het verkeer. Het project-MER bij het project 'The Loop' stelt echter dat dit project grote verkeersstromen zal genereren, waarbij de gemiddelde bijdrage voor NO₂ in een aantal punten als aanzienlijk wordt beschouwd en aanleiding geeft tot milderende maatregelen.

Gelet op het voorgaande kon de verwerende partij in de bestreden beslissing niet besluiten dat de aanvraag geen aanzienlijke milieueffecten zou veroorzaken. Deze bevinding uit de bestreden beslissing kwam tot stand op basis van een gebrekkig onderzoek en foutieve gegevens, en getuigt van een onzorgvuldige besluitvorming.

2.

De verwerende partij antwoordt dat het tweede middel in zijn totaliteit niet ernstig is.

2.1

Met betrekking tot het eerste middelonderdeel antwoordt de verwerende partij dat de aanvraag ressorteert onder bijlage III van het MER-besluit, waarvoor een project-m.e.r.-screeningsnota moet worden opgemaakt. Vervolgens citeert zij de opgenomen "milieutoets" in de bestreden beslissing.

De project-m.e.r.-screeningsnota en de bijgevoegde studies en nota's zijn voldoende om de mogelijke effecten van de aanvraag te toetsen. De tegengestelde mening van verzoekende partij is op niets gesteund. De aanleg van de weefstrook is voldoende gemotiveerd vanuit het beheer van de snelweg zelf en de veiligheidsaspecten. De verzoekende partij blijft in gebreke aan te duiden in welke mate het vergunde project negatieve effecten zou veroorzaken ten aanzien van of een hypotheek zou leggen op de realisatie van andere infrastructuurprojecten in de omgeving. Er is ook geen invloed op het schoolgebouw en natuurgebied. Minstens bewijst de verzoekende partij het tegendeel niet, laat staan dat zij dit aannemelijk maakt. Het volstaat evenmin louter kritiek te uiten op de project-m.e.r.-screeningsnota zonder deze kritiek concreet te maken en te bewijzen.

Op basis van de bij de aanvraag gevoegde project-m.e.r.-screeningsnota en begeleidende nota's en studies werd in de bestreden beslissing terecht besloten dat de aanvraag geen significante milieueffecten veroorzaakt.

2.2

Met betrekking tot het tweede middelonderdeel antwoordt de verwerende partij dat de aanvraag het inrichten van een weef- of spitsstrook omvat langs beide rijrichtingen van de E40 tussen het op- en afrittencomplex Sint-Denijs-Westrem en het klaverblad met de E17 in Zwijnaarde.

Zelfs indien op middellange termijn nog een beperkte toename van het aantal vervoersbewegingen kan verwacht worden, volgt uit de nota's en studies in het aanvraagdossier dat geen aanzienlijke milieueffecten op vlak van de mobiliteit zullen veroorzaakt worden. Ook de impact op de

luchtkwaliteit is zeer beperkt. Een vlottere doorstroming en invoeging heeft zelfs een positief effect op de luchtkwaliteit. De aangehaalde criteria werden dan ook wel degelijk in de project-m.e.r.-screeningsnota onderzocht.

De verzoekende partij miskent volgens de verwerende partij de doelstelling van het vergunde project. Het gaat niet om een verhoging van de capaciteit van de E40, maar om de verkeersveiligheid. De projectlocatie is afdoende beschreven, zodat de verzoekende partij niet aannemelijk maakt in welke mate de criteria onvoldoende aan bod gekomen zijn in de project-m.e.r.-screeningsnota.

2.3

Met betrekking tot het derde middelonderdeel antwoordt de verwerende partij dat de verzoekende partij geen rekening houdt met de resultaten van het project-m.e.r.-screeningsnota in de begeleidende nota's en studies en de overwegingen van de bestreden beslissing. Op basis van deze gegevens, waarmee de verwerende partij zich akkoord heeft verklaard, kan terecht worden besloten dat het project geen aanzienlijke milieueffecten veroorzaakt.

2.4

Met betrekking tot het vierde middelonderdeel antwoordt de verwerende partij dat de verzoekende partij geen rekening houdt met de resultaten in de project-m.e.r.-screeningsnota, de begeleidende nota's en studies, en de overwegingen in de bestreden beslissing. De verwerende partij meent zich terecht hiermee akkoord te hebben verklaard.

Beoordeling door de Raad

1.

Met het tweede middel bekritiseert de tweede verzoekende partij in essentie de beoordeling door de verwerende partij in de bestreden beslissing dat de opmaak van een project-MER niet vereist is. Daarbij voert zij aan dat de project-m.e.r.-screeningsnota onvolledig is, dat de verwerende partij de project-m.e.r.-screeningsnota niet afdoende aan de criteria van bijlage II DABM heeft beoordeeld en dat de verwerende partij geen onderzoek heeft gevoerd naar de cumulatieve effecten van het gevraagde project dat aanzienlijke milieueffecten creëert.

2.

Artikel 4.3.2, §2bis DABM bepaalt dat de Vlaamse regering, aan de hand van de criteria die in bijlage II bij het DABM omschreven worden, de andere dan in paragrafen 1 en 2 vermelde categorieën van projecten aanwijst "waarvoor overeenkomstig dit hoofdstuk een project-MER of een project-m.e.r.-screeningsnota moet worden opgesteld".

Artikel 4.7.26/1 VCRO bepaalt in §1 en §2 het volgende:

"...

§ 1. Als de vergunningsaanvraag een project-m.e.r.-screeningsnota als vermeld in artikel 4.3.3, § 2, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, omvat, onderzoekt het vergunningverlenende bestuursorgaan of zijn gemachtigde, die nota en neemt een beslissing of er een milieueffectrapport over het project moet worden opgesteld.

§ 2. Er hoeft geen milieueffectrapport over het project te worden opgesteld als het vergunningverlenende bestuursorgaan of zijn gemachtigde oordeelt dat : 1) een toetsing aan de criteria van bijlage II van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, uitwijst dat het voorgenomen project geen aanzienlijke

gevolgen kan hebben voor het milieu en een project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten ; of 2) vroeger al een plan-MER werd goedgekeurd betreffende een plan of programma waarin een project met vergelijkbare effecten beoordeeld werd of een project-MER werd goedgekeurd betreffende een project waarvan het voorgenomen initiatief een herhaling, voortzetting of alternatief is, en een nieuw project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten.

...

Bijlage III bij het MER-besluit bevat de categorieën van projecten waarvoor overeenkomstig artikel 4.3.2, §2bis en §3bis van het DABM een project-MER of een project-m.e.r.-screeningsnota moet worden opgesteld.

Het voorwerp van de aanvraag strekt tot de aanleg van weefstroken op de E40 tussen Sint-Denijs-Westrem en Zwijnaarde. In de bestreden beslissing wordt vastgesteld dat de aanvraag betrekking heeft op een project dat opgenomen is in bijlage III van het project-MER-besluit, met name de aanleg van wegen in de zin van rubriek 10 e). De partijen betwisten die vaststelling niet.

Voor projecten onder bijlage III geldt dat de initiatiefnemer een project-m.e.r.-screeningsnota kan indienen bij de overheid die beslist over de ontvankelijkheid en de volledigheid van de aanvraag. Volgens de toelichting in de parlementaire voorbereiding zal de project-m.e.r.-screeningsnota moeten worden afgestemd op de motivatie van de overheid waarom (al dan niet) een project-MER moet worden opgesteld. Een project-m.e.r.-screeningsnota wordt omschreven als een gemotiveerde screeningsnota op basis waarvan wordt aangetoond, hetzij, dat er geen aanzienlijke milieueffecten verbonden zijn aan de uitvoering van het project, hetzij, dat er vroeger een project-MER werd goedgekeurd betreffende een project waarvan het voorgenomen initiatief een herhaling, voortzetting of alternatief is, en een nieuw project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of aanvullende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten (*Parl.St. VI. Parl., 2011-12, 1463/1, 3 en 7*).

Het komt vervolgens toe aan de overheid die beslist over de ontvankelijkheid en volledigheid van de aanvraag om een screeningsbeslissing te nemen, dit is een beslissing of er al dan niet een project-MER moet worden opgesteld over het aangevraagde project van bijlage III van het MER-besluit. De overheid dient het aangevraagde project bij die beoordeling concreet te toetsen aan de criteria van bijlage II van het DABM, die het afwegingskader vormen bij het nemen van een screeningsbeslissing. Uit de overwegingen in de bestreden beslissing moet dus voldoende blijken waarom de verwerende partij besluit dat er geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn en de opmaak van een project-MER niet vereist is. Die concrete beoordeling kan blijken uit een afzonderlijke screeningsparagraaf, al dan niet samen met een antwoord op een bezwaar en/of de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening, waaruit voldoende duidelijk en afdoende moet volgen dat de verwerende partij het aangevraagde project heeft getoetst aan de criteria van bijlage II van het DABM.

3.

De vermelde ontvankelijkheids- en volledigheidsverklaring waarin de verwerende partij “zich op 30/05/2017 akkoord (verklaarde) met de bij de aanvraag gevoegde Project-MER-screeningsnota”, is gemotiveerd als volgt:

“ ...

Op 22/02/2017 ontving ik uw aanvraag, ingediend volgens de bijzondere procedure van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

*Het dossier bevat een **MER-screeningsnota**.*

Overeenkomstig artikel 4.7.26/1 §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening dient het vergunningverlenende bestuursorgaan of zijn gemachtigde deze nota te onderzoeken en een beslissing te nemen of er al dan niet een milieueffectenrapport over het project moet worden opgesteld.

Het ontwerp komt niet voor op de lijst gevoegd als bijlage I of II van het Project-m.e.r.-besluit, maar wel op de lijst gevoegd als bijlage III van de Europese richtlijn 85/337/EEG. Bijgevolg dient de vergunningverlenende overheid de aanvraag te screenen : rubriek 10^e) Een screening houdt in dat nagegaan wordt of het project, in het licht van zijn concrete kenmerken, de concrete plaatselijke omstandigheden en de concrete kenmerken van zijn potentiële milieueffecten, aanzienlijke milieueffecten kan hebben. Zo er aanzienlijke milieueffecten kunnen zijn, dan moet een milieueffectrapport worden opgemaakt.

Op basis van voorliggende MER-screenings-nota kan geoordeeld worden dat de geplande werken niet onderworpen moeten worden aan een project-Mer, gelet dat geen significant negatieve effecten worden gegenereerd.

Het dossier is volledig en ontvankelijk.

De aanvraag moet aan een openbaar onderzoek worden onderworpen (Besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 en latere wijzigingen). Dit openbaar onderzoek zal door de betrokken gemeente(n) georganiseerd worden.

...

Deze screening van de verwerende partij is geen concreet onderzoek van het aanvraagdossier, inzonderheid de inhoud van de project-m.e.r.-screeningsnota. Deze beoordeling is beperkt tot een standaardformulering, en houdt geen beoordeling in of het aanvraagdossier voldoet aan de criteria in bijlage II bij het DABM, zoals vereist in een concreet gemotiveerde screeningsbeslissing. Wel blijkt dat een bijkomende screeningsbeoordeling is opgenomen in de bestreden beslissing.

De verwerende partij overweegt in de bestreden beslissing bij de weerlegging van de ingediende bezwaarschriften tijdens het openbaar onderzoek onder meer het volgende:

“ ...

3. Onvolledig dossier

De aangehaalde elementen ontbreken inderdaad op de betrokken plannen. Het dossier bevat echter wel voldoende gegevens om een beoordeling ten gronde te kunnen maken. De voorziene werken situeren zich volledig binnen het wegdomein van de snelweg E40. Er zijn immers geen onteigeningen vereist in functie van de uitvoering van deze werken. Er worden geen wijzigingen voorzien aan de wegenis en of infrastructuur die de E40 kruisen langs het tracé van de werken.

Het voorgenomen project sorteert niet onder bijlage I of II van het Project-MER-besluit. Voor het uitvoeren van de werken is er bijgevolg geen verplichting om een Project-MER of ontheffing ervan op te maken. Het project sorteert wel onder bijlage III, 10^e (aanleg van wegen) van het Project-MER-besluit, waarvoor een Project-MER-screening dient opgemaakt. Deze screeningsnota en de in het dossier bijgevoegde begeleidende nota's bevatten voldoende informatie om de impact van de werken op de omgeving te beoordelen. Ter zake verklaarde de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar zich op 30/05/2017 akkoord met de bij de aanvraag gevoegde Project-MER-screeningsnota, waaruit blijkt dat het project geen aanzienlijke milieueffecten genereert. Bijgevolg dienen de geplande werken niet onderworpen te worden aan een Project-MER.

Een maatschappelijke kosten-batenanalyse is geen verplicht dossierstuk in toepassing van het Besluit van de Vlaamse Regering van 28/05/2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning.

Het bezwaar is derhalve ongegrond.

(...)

5. Impact op lokale mobiliteit door afsluiten oprit N60 richting Brussel

Door de aanleg van de weefstrook zal de verkeersveiligheid verhogen. Door de korte tussenafstand van slechts 2,1km tussen de 3 verschillende op- en afritten op de E40 is het wenselijk om naar leesbaarheid en verkeersveiligheid toe de afrit naar de N60 te supprimeren. Hierdoor verlaagt het aantal weefbewegingen. Ter hoogte van de invoegstroken aan de oprit zal de snelheid op de weefstrook lager zijn. De weefstrook zorgt ook dat de tussenafstanden van de voertuigen in de zone van de weefstrook groter is, wat leidt tot een verkeersveiliger situatie.

De weefzone is voorzien van dynamische snelheidsborden. Deze borden worden beheerd door het Vlaams Verkeerscentrum. Op drukke tijdstippen wordt de snelheid dan ook naar beneden gehaald. Op dit moment wordt regelmatig congestie vastgesteld door de vele weefbewegingen. De vierde rijstrook zal in combinatie met de dynamisch geregelde snelheden de afwikkeling van de verkeerswisselaar vlotter doen verlopen, met minder congestie en een verhoogde verkeersveiligheid tot gevolg.

Gezien de categorie van de wegenis, is het niet gewenst om de N60 nog te koppelen met de E40. Op termijn wordt de oprit vanuit de N60 naar de E40 dan ook afgesloten en zal een verbinding worden gemaakt vanaf de N60 naar de R4 richting Merelbeke. De omrijbewegingen zijn in alle richtingen beperkt.

Het optimaliseren van de afrit van de R4 naar de N60 zal het voorwerp uitmaken van een afzonderlijke vergunningsaanvraag.

Het bezwaar is ongegrond.

6. Samenhang met project The Loop

De inrichting van de weefstrook tussen het knooppunt Zwijnaarde en het complex Sint-Denijs-Westrem heeft als doel de verkeersveiligheid op dit wegsegment te verhogen. De aanleg van de 4^{de} rijstrook is voldoende gemotiveerd vanuit het beheer van de snelweg. De mogelijke samenhang met het project voor het DOC op veld 12 van The Loop, of speculatie over de eigenlijke realisatie van dit project, is dan ook niet relevant voor voorliggende aanvraag.

Het bezwaar is ongegrond.

7. Samenhang met noodzakelijke infrastructuurprojecten in de omgeving

De aangehaalde infrastructuurprojecten maken geen deel uit van voorliggende aanvraag. Door de bezwaarindiener wordt niet aangehaald in welke mate voorliggend project negatieve effecten zou veroorzaken ten aanzien van of een hypotheek zou leggen op de realisatie van deze projecten. Zoals hierboven gesteld sorteert voorliggende aanvraag niet onder Bijlage I of II van het Project-MER-besluit, waarvoor een Project-MER of een verzoek tot ontheffing ervan dient te worden opgemaakt. Op basis van de bij de aanvraag gevoegde MER-screeningsnota en de begeleidende nota's werd dan ook besloten dat de aanvraag geen significante effecten veroorzaakt ten aanzien van het milieu. Bijgevolg is de opmaak van een Project-MER niet vereist.

Het bezwaar is ongegrond.

8. Relatie met de bouw van de parkbosbruggen

De inrichting van de weefstrook en aanpassing van de langsgrachten situeert zich volledig binnen het wegdomein van de E40. Er zijn voor de realisatie van dit project geen onteigeningen vereist. Voorliggende aanvraag heeft dan ook geen enkele impact op de

realisatie van de parkbosbruggen, vermits de draagconstructie van deze bruggen zich buiten de grenzen van deze aanvraag bevindt.

Het bezwaar is ongegrond.

...

De verwerende partij stelt in de bestreden beslissing in de paragraaf over de MER-toets het volgende:

“ ...

Milieutoets

Het ontwerp komt niet voor op de lijst gevoegd als bijlage I en II van het Project-m.e.r.-besluit. Bijgevolg dient geen milieueffectenrapport te worden opgesteld. Het project betreft de aanleg van wegenis en sorteert daarom wel onder bijlage III van het besluit worden beschouwd.

Op 30/05/2017 verklaarde de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar zich akkoord met de MER-screeningsnota die bij de aanvraag werd gevoegd, waaruit blijkt dat het project geen aanzienlijke milieueffecten veroorzaakt:

Geluid en trillingen – Uit het akoestisch onderzoek bleek dat de akoestische impact van de weefstroken tussen de knooppunten Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem in beide rijrichtingen nihil is. De bestaande geluidsschermen zijn echter ontoereikend om te voldoen aan de hedendaagse normen. Daarom overweegt AWW om de huidige geluidsschermen te vernieuwen. Ingevolge het advies van het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent worden ter zake voorwaarden in de beslissing opgenomen.

Water- Het ontwerp voorziet om de aanpalende greppels naast de snelweg te verbreden, en de afvoer van de langsgrachten te vernieuwen zodat de afwatering van de autosnelweg gegarandeerd blijft. Om te kunnen voldoen aan de code van goede praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringsystemen, dienen deze grachten echter breder uitgevoerd, zodat een grotere infiltratieoppervlakte wordt bekomen. Daarnaast kunnen schotten worden geplaatst in de gracht om het water tijdelijk op te houden. Mits het nemen van deze maatregelen veroorzaakt het project geen negatieve impact op de waterhuishouding van het gebied en de ruimere omgeving.

Mobiliteit- De aanvraag heeft tot doel de verkeersveiligheid tussen beide knooppunten te verhogen. Toch kan een beperkte toename van het aantal vervoersbewegingen op middellange termijn verwacht worden.

Lucht – De impact als gevolg van voorliggend project is zeer beperkt. Een vlottere doorstroming heeft zelfs een positief effect op de luchtkwaliteit. Doordat een meer continue rijnsnelheid wordt aangehouden vermindert de luchtvervuiling (voornamelijk een verminderde uitstoot van PM10 deeltjes). Tijdens de aanlegfase kan er mogelijks hinder ontstaan. Dit is echter tijdelijk van aard.

De opmaak van een Project-MER zou niet leiden tot bijkomende informatie. Bijgevolg is de opmaak van een Project-MER niet vereist.

...”

4.

Volgens de project-m.e.r.-screeningsnota zijn de “kenmerken van het project” het inrichten van een weefstrook ter hoogte van de pechstrook, zijnde een project in de zin van rubriek 10, e) van bijlage III bij het project-MER-besluit, waarvoor wegen- en graafwerken nodig zijn (punt 1 t.e.m. 4). Bij “de kenmerken van de omgeving” zijn de bestemming en bodemgebruik ingevuld, en enkel woongebieden als kwetsbare gebieden in het projectgebied of in de nabijheid hiervan, aangekruist

(punt 5 t.e.m. 7), en zijn als bij de aanvraag - die geen relatie zou vertonen met andere projecten – de volgende gevoegde instrumenten en studies vermeld (punt 8 en 9):

- “ ...
- *Beschrijvende nota*
 - *Akoestische studie afdeling Wegenbouwkunde*
 - *Eindnota haalbaarheidsstudie spitstroken (pag 13-15)*
 - *Doorstromingsstudie Gent (Vlaams Verkeerscentrum)*
 - *Microsimulatie E17/E40/R4 Gent (2012, Mint in opdracht van VVC)*
- ... ”

Volgens de project-m.e.r.-screeningsnota is bij de “mogelijke effecten van het project op de omgeving” enkel beperkte geluidshinder als milieuemissie opgegeven, met verwijzing naar de tijdelijke exploitatiehinder en de akoestische studie waaruit de noodzaak van nieuwe geluidsschermen blijkt. Volgens de aanvrager zal de aanvraag onder meer geen mogelijk effect op de omgeving wat betreft luchtverontreiniging hebben, minstens werd dit niet aangekruist (punt 10 en 11). Wel houdt volgens de aanvrager het project een potentiële toename in van vervoersbewegingen en mogelijke andere effecten voor andere weggebruikers of omwonenden, maar geen andere potentiële effecten op het vlak van gezondheid, landschap, onroerend erfgoed en natuur, noch zijn er cumulatieve effecten te verwachten (punt 12 t.e.m. 14).

De vermelde eindnota ‘Haalbaarheidsstudie spitsstroken’ van 12 juni 2012, opgemaakt door het agentschap Wegen en Verkeer, vermeldt onder meer “dat nog geen grondige analyse van de verkeersveiligheidsituatie (a.h.v. ongevals cijfers) is gebeurd. Er wordt een veiligheidsprobleem aangevoeld, met name met het oog op de uitbreiding en ingebruikname van de site The Loop”.

Het vermelde studierapport ‘Doorstromingsstudie Gent: B401 en parallelbaan E17’, gereviseerd op 6 januari 2016 door het Vlaams Verkeerscentrum, stelt onder meer vast “dat de simulaties en dit rapport een voorstelling geven van wat de verkeersafwikkeling zou zijn in geval van bepaalde infrastructuraanpassingen, maar met behoud van de verkeerspatronen en volumes zoals in de referentietoestand. Dit is een theoretische benadering: in werkelijkheid zullen weggebruikers hun routes wel aanpassen indien de hinder op een bepaald traject toe- of afneemt. Bij toegenomen verkeersdrukke zullen meer weggebruikers alternatieve wegen en/of vervoersmodi zoeken, bij afgenomen verkeersdrukke kan er een aanzuigeffect ontstaan. Dit effect is in dit onderzoek niet in rekening genomen”.

Het vermelde evaluatierapport ‘Microsimulaties E17/E40/R4 Gent’ van 17 juli 2012, opgemaakt door Mint namens het Vlaams Verkeerscentrum, stelt onder meer dat scenario D 2015+, waar de aanvraag *in casu* deel van lijkt uit te maken, in feite een “uitbreiding van de capaciteit” inhoudt (scenario D 2015+ betreft de realisatie van de R4-Zuid, de herinrichting van de aansluiting met de N60 met de R4, de aanpassing van het complex Sint-Denijs-Westrem en de realisatie van vier rijstroken op de E40 tussen Sint-Denijs-Westrem en Zwijnaarde).

5.

De tweede verzoekende partij stelt in haar verzoekschrift, in navolging van haar bezwaar, dat zich in de nabije omgeving van het project een school, natuurgebied en een beschermd landschap als kwetsbare gebieden bevinden, wat de verwerende partij niet lijkt te betwisten. Uit de bestreden beslissing blijkt niet of in de begeleidende nota’s van de aanvrager, waarop de beoordeling van de verwerende partij steunt, met deze kenmerken van de omgeving rekening is gehouden, wat op het eerste gezicht ook niet het geval lijkt te zijn.

De aanvrager lijkt ten onrechte luchtverontreiniging niet te hebben vermeld als mogelijk potentieel milieueffect van het gevraagde project. Met de verzoekende partij moet worden vastgesteld dat uit de gevoegde nota's en studies bij de project-m.e.r.-screeningsnota geen enkel onderzoek blijkt van het potentieel milieueffect van het gevraagde project op de luchtkwaliteit. De aanvrager geeft in de project-m.e.r.-screeningsnota aan dat het gevraagd project een "kleine" verkeerstoename met zich meebrengt door "de verdere ontwikkeling van de site The Loop", zoals vastgesteld onder punt IV.B, waarmee de aanvrager het cumulatieve effect met dit (grootschalig) project erkent. De aanvrager lijkt in de project-m.e.r.-screeningsnota logischerwijs te moeten motiveren waarom dit potentieel milieueffect op de luchtkwaliteit niet aanzienlijk is voor het leefmilieu. Terecht stelt de verzoekende partij vast dat dit niet is gebeurd. De bestreden beslissing beperkt zich ertoe de in de project-m.e.r.-screeningsnota vermelde "beperkte" verkeerstoename zonder meer aan te nemen. Anders dan wat de verwerende partij lijkt te stellen, blijkt uit de doorstromings- en simulatiestudie dat de alternatieve verkeersbewegingen bij toenemend verkeer of het aanzuigeffect bij afnemend verkeer niet werden onderzocht, terwijl de vierde rijstrook toch een capaciteitsuitbreiding lijkt te zijn zoals vastgesteld.

De verwerende partij tracht in de bestreden beslissing het gebrek aan toelichting in de project-m.e.r.-screeningsnota over het milieueffect op de luchtkwaliteit te remediëren door te overwegen dat de impact zeer beperkt is en dat een vlottere doorstroming zelfs een positief effect op de luchtkwaliteit heeft doordat een meer continue rijnsnelheid wordt aangehouden (met voornamelijk een verminderde uitstoot van PM10 deeltjes). Deze overweging is evenwel niet zorgvuldig te noemen, nu niet blijkt op welke gronden tot deze conclusie gekomen wordt en het project zoals gesteld niet enkel een vlottere doorstroming beoogt maar ook een 'beperkte toename' van verkeer met zich meebrengt en het aanzuigeffect niet wordt bestudeerd.

Ook lijkt de motivering van de aanvrager in de project-m.e.r.-screeningsnota dat het project leidt tot een verhoogde verkeersveiligheid, als hoofddoel van de aanvraag, niet te stroken met de eigen haalbaarheidsstudie die stelt dat "nog geen grondige [verkeersveiligheid]analyse" is gemaakt.

Er moet dus worden vastgesteld dat de aanvrager de kenmerken van de omgeving, de potentiële milieueffecten van het gevraagde project en cumulatieve effecten met andere projecten, niet dan wel onvolledig in de project-m.e.r.-screeningsnota heeft vermeld.

In de mate de verzoekende partij in haar bezwaarschrift op zeer concrete en precieze wijze terecht stelde dat de project-m.e.r.-screeningsnota 'weinig kwaliteitsvol en zeer onvolledig' is, met name de wijze waarop punt 6 t.e.m. 14 zijn ingevuld, diende de verwerende partij de inhoud van die project-m.e.r.-screeningsnota, op die punten des te zorgvuldiger te onderzoeken. De decreetgever heeft een project-m.e.r.-screeningsnota bovendien opgevat als een essentieel instrument voor een correcte inschatting van de aan het gevraagde project potentieel verbonden milieueffecten en dientengevolge van de toepasselijkheid van de plicht tot het opstellen van een project-MER. De eigenheid van de voorafgaande screening houdt in dat al in een eerste gemotiveerde, op wettelijk gespecificeerde criteria, zoals omschreven in bijlage II bij het DABM, gesteunde beoordeling nagegaan wordt of de aanvraag aanzienlijke milieueffecten kan hebben en dat het bestuur dan op basis van die voorafgaande beoordeling beslist of er al dan niet een project-MER opgesteld moet worden. Het moet dus het vergunningverlenend bestuur toelaten om met kennis van zaken te beoordelen of de aanvraag al dan niet aanzienlijke milieueffecten voor mens en milieu genereert.

6.

Op het eerste gezicht blijkt dat de aanvrager de project-m.e.r.-screeningsnota uiterst onzorgvuldig heeft ingevuld. Ook blijkt dat de verwerende partij, in het licht van de concrete gegevens van de zaak, niet op goede gronden kon besluiten dat zij met de voormelde studies over "voldoende" informatie beschikte om de gebrekkige project-m.e.r.-screeningsnota zelf te remediëren.

Het tweede middel is in de aangegeven mate ernstig.

VI. VERZOEK TOT ANONIMISERING

De tweede verzoekende partij vraagt de anonimisering van de publicatie van het tussen te komen arrest.

Artikel 46 DBRC-decreet bepaalt dat op uitdrukkelijk verzoek van een natuurlijke persoon die partij is in het geding, bij de publicatie van het arrest, diens identiteit kan worden weggelaten.

Nu de tweede verzoekende partij *in casu* een natuurlijke persoon is, kan de Raad wat betreft de vordering tot schorsing het verzoek van deze verzoekende partij tot anonimisering inwilligen.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot anonimisering van de tweede verzoekende partij wordt ingewilligd.
2. De Raad beveelt de schorsing van de tenuitvoerlegging van de beslissing van de verwerende partij van 13 november 2017, waarbij aan het agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend onder voorwaarden voor de aanleg van weefstroken op de E40 tussen Sint-Denijs-Westrem en Zwijnaarde op de percelen gelegen te 9051 Gent, autosnelweg E40, met als kadastrale omschrijving afdeling 24, sectie B (openbaar domein) en afdeling 25, sectie A (openbaar domein).
3. De uitspraak over de kosten wordt uitgesteld tot de beslissing over de vordering tot vernietiging.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 29 mei 2018 door de zesde kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de zesde kamer,

Elien GELDERS

Karin DE ROO