

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 4 juni 2019 met nummer RvVb-A-1819-1067
in de zaak met rolnummer 1718-RvVb-0297-SA

Verzoekende partijen

1. de vzw **GENTS MILIEUFRONT**
2. de heer [REDACTED]
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 Raad willicht met een arrest van 29 mei 2018 met nummer RvVb/S/1718/0927 de vordering tot schorsing in.

De verwerende partij dient een verzoek tot voortzetting in.

De verwerende partij dient een antwoordnota en het administratief dossier in. De verzoekende partijen dienen een wederantwoordnota in.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 26 februari 2019.

Advocaat Simon CLAES *loco* advocaat Johan VERSTRAETEN voert het woord voor de verzoekende partijen. Advocaat Anne-Sophie CLAUS *loco* 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 huidig 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', definitief vastgesteld op 9 juli 2010 en binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening grootstedelijk gebied Gent', definitief vastgesteld 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 Rijvissche

> 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 infrastructuurprojecten 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 vermeerderd 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 langsgrachten. 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 rechterrandaan 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 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.

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 Rijvisse.*
- 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 aanvoeld 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 infrastructuuringrepen 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 vervaltijd – 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 wegnis 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° (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 wegdomain 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. Bovenvermelde 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 richtingen 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 schermhoogte 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 herprofiëren 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

A. Ontvankelijkheid van de vordering wat betreft de tijdigheid

Uit het dossier blijkt dat vordering tot vernietiging 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*'.

1.1

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.

De eerste verzoekende partij meent dat haar collectief belang geschaad of bedreigd wordt door de bestreden beslissing die een weef- of spitsstrook langs beide rijrichtingen van de E40 vergunt. De bijkomende verhardingen (5.000 m²) hebben een weerslag op de doorlaatbaarheid van de bodem, wat een verstoring van de bestaande ecosystemen inhoudt. De bestreden beslissing heeft ook een invloed op de verkeersveiligheid en -doorstroming op de E40, met name een toename in het aantal weggebruikers per tijdseenheid, van de uitstoot van fijn stof en uitlaatgassen, en geluidshinder.

De eerste verzoekende partij wijst op haar duurzame en effectieve werking overeenkomstig de statuten. Zij stelt op te komen voor de mobiliteit, met name de verbetering van de verkeerssituatie in en rond de stad Gent. Zij wijst op de hieromtrent gevoerde acties, zoals bijvoorbeeld het aankopen en het ter beschikking stellen van *speedguns*, de gevoerde campagnes omtrent het Gentse circulatieplan en de realisatie van het project 'The Loop'. Verder stelt de eerste verzoekende partij dat zij zich inzet voor het behoud van openbare ruimte en de integratie van groen in stedelijke projecten. Zij wijst op de hieromtrent door haar gevoerde acties, zoals het

sensibiliseren over het belang van openbare ruimte, het aanwenden van burgerbudgetten, en het gebruik van verpakkingsafval.

1.2

De tweede verzoekende partij meent een belanghebbende derde te zijn in de zin van artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO die hinder en nadelen ondervindt. Zij stelt te wonen 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 verhandingen gaan ook ten koste van het groen.

1.3

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.

De derde verzoekende partij meent dat haar collectief belang geschaad of bedreigd wordt door de bestreden beslissing die een weef- of spitsstrook langs beide rijrichtingen van de E40 vergunt. De bijkomende verhandingen (5.000 m²) hebben een weerslag op de doorlaatbaarheid van de bodem, wat een verstoring van de bestaande ecosystemen inhoudt. De bestreden beslissing heeft ook een invloed op de verkeersveiligheid en -doorstroming op de E40, met name een toename in het aantal weggebruikers per tijdseenheid, van de uitstoot van fijn stof en uitlaatgassen, en geluidshinder.

De derde verzoekende partij stelt dat zij beschikt over een duurzame en effectieve werking door sensibiliseringscampagnes te voeren en haar leden te mobiliseren. Zij benadrukt op te komen ter bevordering van de mobiliteit, wat zij illustreert met twee *online* gepubliceerde rapporten van 7 september 2017 waarin maatregelen werden voorgesteld ter bevordering van de mobiliteit in stadscentra. Zij stelt de invloed van duurzame mobiliteit op de luchtkwaliteit door een onderzoeksinstituut te hebben laten onderzoeken, het gebrek aan transparantie inzake de uitstootproductie van dieselwagens te hebben aangekaart en een grootschalige campagne voor de meting van de luchtkwaliteit in scholen te hebben opgestart. Zij wijst er ook op dat de Raad van State haar beroepen 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 zet uiteen 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 RvS nr. 197.602 van 3 november 2009). Minstens toont de derde verzoekende partij 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 het project 'The Loop', waarbij zij herhaalt dat ook de tweede verzoekende partij de doelstelling van het bevorderen van de verkeersveiligheid miskent. De vaststelling in het schorsingsarrest van 29 mei 2018 met nummer RvVb/S/1718/0927 dat in de aanvraag zelf zou zijn gewezen op een te verwachten toename van het verkeer door "de verdere ontwikkeling van de site The Loop" wordt zeker niet onderschreven in de bestreden beslissing. Hierover bestaat onduidelijkheid en onzekerheid. De tweede verzoekende partij kan geen nadelen invoeren die volledig gebaseerd zijn op de hypothetische ontwikkeling van het project 'The Loop'. 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 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 geen belang bij om dit te verhinderen.

3.1

In de wederantwoordnota stellen de eerste en derde verzoekende partij dat het standpunt van de verwerende partij op gespannen voet staat met artikel 9.3 van het Verdrag van Aarhus en de recente ontwikkeling hieromtrent in de rechtspraak. Het volstaat voor de eerste en derde verzoekende partij om aan te tonen dat er een risico bestaat van een bedreiging voor of schade aan haar collectief belang.

Hun maatschappelijke doelen zijn niet dermate algemeen en uitgebreid omschreven dat zij een optreden in rechte tegen de bestreden beslissing verhinderen. De Raad van State heeft meermaals het bijzonder karakter van het maatschappelijk doel van de derde verzoekende partij aanvaard. In het verzoekschrift wordt wel aangetoond dat de bestreden beslissing een risico of bedreiging vormt voor hun collectieve belangen omschreven in de statuten. Zo is gewezen op de negatieve impact op het leefmilieu, de bijkomende verhardingen, de emissietoename door mobiliteitsbewegingen, geluidsoverlast en afname van de verkeersveiligheid. Het standpunt van de verwerende partij dat de bestreden beslissing weinig impact heeft op de doorstroming en merkbare verbetering vormt op de verkeersveiligheid, wordt ten gronde betwist.

Inzake de site 'The Loop' werd in het schorsingsarrest terecht gewezen op de bevindingen in de project-m.e.r.-screeningsnota waarin de ontwikkeling van dit project als gegeven wordt vermeld. Hierdoor kunnen de verzoekende partijen zich ook op de gevolgen ervan beroepen. Uit het schrappen van één project kan niet afgeleid worden dat de site 'The Loop' niet verder zal worden ontwikkeld. Zij betwisten bovendien de juistheid van de project-m.e.r.-screeningsnota.

Het argument van de verwerende partij inzake het gebrek aan evenredigheid wat betreft het belang van de derde verzoekende partij, steunt op een achterhaald criterium (zie RvS nr. 227.723, 17 juni 2014).

3.2

In de wederantwoordnota stelt de tweede verzoekende partij dat hoewel het de aanvrager is die in de screeningsnota wees op de ontwikkeling op de site 'The Loop', zij haar belang ent op de uitvoering van de bestreden beslissing zelf, met name de aanleg van de weefstrook en de toename van de mobiliteitsbewegingen die geluidshinder, emissievorming en afname van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid tot gevolg hebben. Evenmin toont de verwerende partij aan dat het *prima facie* onderzoek van haar belang in het schorsingsarrest steunt op foutieve feitelijke vaststellingen.

Beoordeling door de Raad

1.

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 heeft de aanvraag in feite betrekking op 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.

" ...

De projectzone ligt binnen het Gents grootstedelijk gebied, zoals blijkt uit de vaststelling in de bestreden beslissing dat het project gelegen is binnen de grenzen van het GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Gent' en het GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Gent - deelproject 6C Parkbos'.

Verder kan worden vastgesteld dat de bestaande site 'The Loop' gesitueerd is ter hoogte van het op- en afrittencomplex in Sint-Denijs-Westrem, en eveneens in de directe nabijheid van de projectzone.

2.

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.

De eerste en derde verzoekende partij zijn niet-gouvernementele organisaties die de bevordering van de milieubescherming tot doel hebben.

Een al te restrictieve invulling van het vereiste belang is onverenigbaar met artikel 9.2 van het Verdrag van Aarhus van 25 juni 1998 betreffende de toegang tot de rechter voor niet-gouvernementele organisaties.

Het volstaat dat een vereniging die de bevordering van de milieubescherming tot doel heeft redelijkerwijze aannemelijk maakt dat er een risico bestaat van een bedreiging voor of schade aan haar collectief belang door de bestreden vergunningsbeslissing. Het is niet vereist dat er ook een band van evenredigheid zou bestaan tussen het actieterrein van de eerste en derde verzoekende partij en de territoriale reikwijdte van de aan de bestreden vergunning verbonden effecten.

2.1

Het doel van de eerste verzoekende partij wordt onder meer als volgt omschreven in artikel 2 van de statuten die zij voorlegt:

“ ...

§1. De vereniging heeft tot doel het behoud, de bescherming en verbetering van het menselijk en natuurlijk leefmilieu kaderend in een duurzame ontwikkeling van de samenleving, waarbij voldaan wordt aan de behoeften van de huidige generatie, zonder dat daarbij de behoeften van de volgende generaties in het gedrang komen.

§2. Deze doelstelling omvat:

- *het behoud, het herstel, de ontwikkeling en het beheer van de biodiversiteit, natuur en natuurwaarden;*
- *het behoud, het herstel, de ontwikkeling en het beheer van de open ruimte, landschappen, monumenten, cultureel erfgoed en stedenschoon.*
- *een verantwoord en efficiënt gebruik van de natuurlijke rijkdommen, ruimte en energiebronnen. Dit impliceert productie- en consumptiepatronen die de beschikbare milieugebruiksruimte en de draagkracht van het ecosysteem respecteren.*
- *het bereiken van een algemene basismilieukwaliteit voor de milieucompartmenten water, bodem en lucht en het bereiken van een bijzondere milieukwaliteit in specifieke omstandigheden of gebieden;*
- *het behoud, het herstel, de ontwikkeling en het beheer van het stedelijk leefmilieu en van een leefbare woonomgeving. Dit impliceert het beperken van alle vormen van milieuhinder, waaronder geluidshinder, verkeersoverlast, geurhinder, lichthinder, ...*
- *het bereiken van een beleid gericht op de bescherming van de gezondheid van de mens;*
- *het bereiken van een beleid dat berust op het voorzorgsbeginsel en het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden en het beginsel van de vervuiler betaalt;*
- *het bereiken van een beleid dat gestoeld is op een volwaardige participatie van burgers en milieuverenigingen en dat de toegang tot het gerecht voor dezen garandeert*

(...)

§3. De vereniging kan haar doelstellingen verwezenlijken door met alle wettelijke middelen de nuttige initiatieven te nemen, te steunen en te coördineren, onder meer door:

- *het vertegenwoordigen in rechte en in feite van zijn leden, overal waar het belang van het leefmilieu dit wenselijk en noodzakelijk maken;*
(...)
- *de vrijwaring van het doel langs gerechtelijke weg;*
...”

Uit artikel 1, §1 van de gewijzigde statuten blijkt dat de eerste verzoekende partij in 2004 bevestigde dat zij haar werking sinds 1998 wenst voort te zetten als vereniging zonder winstoogmerk. Uit artikel 1, §4 blijkt dat de werking van de eerste verzoekende partij zich vooral richt op de Gentse fusie- en buurgemeenten en bij uitbreiding ook de provincie Oost-Vlaanderen, en indien wenselijk zij ook daarbuiten activiteiten kan ontplooiën in het kader van haar maatschappelijk doel. De werken worden uitgevoerd in het Gentse grootstedelijk gebied en binnen haar geografisch werkingsgebied.

De Raad stelt vast dat de verzoekende partij een collectief belang nastreeft dat duidelijk te onderscheiden is van het algemeen belang. Uit de statuten van de eerste verzoekende partij blijkt dat haar doelstellingen evenmin beperkt zijn tot de individuele belangen van haar leden. De eerste verzoekende partij maakt in het verzoekschrift voldoende aannemelijk dat de bestreden beslissing een negatieve impact kan hebben op het stedelijk leefmilieu, en dus een bedreiging kan betekenen voor het collectieve belang waarvoor zij opkomt. De eerste verzoekende partij vermeldt meerdere acties inzake mobiliteit en vergroening binnen de Gentse omgeving. Dat de weef- en spitsstroken een mobiliteitsdoelstelling beogen, met name dat die stroken volgens de verwerende partij de verkeersveiligheid ‘merkbaar’ (zouden) verbeteren en ‘weinig’ impact (zouden) hebben op de verkeersdoorstroming, doet aan die vaststelling geen afbreuk. De herinrichting van de E40 ter hoogte van het Gentse grootstedelijk gebied over enkele kilometers kan immers het collectief belang van de eerste verzoekende partij schaden.

De eerste verzoekende partij maakt dan ook voldoende aannemelijk dat haar collectief belang door de bestreden beslissing bedreigd of geschaad wordt.

2.2

Het doel van de derde verzoekende partij wordt onder meer als volgt omschreven in de artikelen 3 en 5 van de statuten die zij voorlegt:

“...

Artikel 3

De vereniging heeft als algemene doelstelling de bescherming van de natuur en het leefmilieu. De vereniging wil die algemene doelstelling verwezenlijken door sensibiliseringscampagnes te voeren, en de personen die haar steunen te mobiliseren, meer bepaald:

1° door de organisatie of ondersteuning van opleidingen, informatieverbreiding en andere activiteiten, die gericht zijn op de vorming en sensibilisering van het publiek en op het verwerven van de steun van de publieke opinie voor haar doelstellingen;

2° door wetenschappelijk onderzoek uit te voeren of te laten uitvoeren ter ondersteuning van de doelstellingen van de vereniging;

3° door geweldloze acties te voeren, in eigen naam maar ook in samenwerking met o.a. andere NGO's, ad hoc burgerlijke verenigingen of personen, om situaties die schadelijk zijn voor het leefmilieu aan te klagen of om tegen zulke situaties te strijden;

4° door de individuele en collectieve belangen van haar sympathisanten te verdedigen in het kader van haar doelstellingen, zowel via het gerecht als door andere middelen.

(...)

Artikel 5

De vereniging beoogt tevens de bescherming van het leefmilieu, in de betekenis van artikel 2 van de wet van 12 januari 1993, betreffende een vorderingsrecht inzake bescherming van het leefmilieu.

De reële activiteit van de vereniging stemt meer bepaald overeen met de statutaire doelstelling vermeld in bovenstaand artikel 3. Die activiteit heeft betrekking op het collectieve belang van het leefmilieu dat de vereniging aldus tracht te beschermen.

...

Volgens de artikelen 4 en 5 van de statuten kan de derde verzoekende partij deze algemene doelstelling realiseren in samenwerking met andere verenigingen. Volgens artikel 6 van de statuten richt haar werkingsgebied zich onder meer op het volledige Belgische grondgebied.

De Raad stelt vast dat de derde verzoekende partij een collectief belang nastreeft dat duidelijk te onderscheiden is van het algemeen belang. Uit de statuten van de derde verzoekende partij blijkt dat haar doelstellingen evenmin beperkt zijn tot de individuele belangen van haar leden. De derde verzoekende partij maakt in het verzoekschrift voldoende aannemelijk dat de bestreden beslissing een negatieve impact kan hebben op het stedelijk leefmilieu, en dus een bedreiging kan betekenen voor het collectieve belang waarvoor zij opkomt. De derde verzoekende partij vermeldt meerdere acties inzake mobiliteit en luchtkwaliteit binnen de Gentse omgeving. Net zoals voor de eerste verzoekende partij, geldt het besluit dat het vergunde project het collectief belang van de derde verzoekende partij kan schaden. Ook handelt de derde verzoekende partij overeenkomstig haar statuten door de vordering in te stellen “in samenwerking met” een Gentse milieuvereniging (eerste verzoekende partij) en een bezorgde burger (tweede verzoekende partij).

Ook de derde verzoekende partij maakt voldoende aannemelijk dat haar collectief belang door de bestreden beslissing bedreigd of geschaad wordt.

3.

In overeenstemming met artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO is vereist dat de tweede verzoekende partij, om als belanghebbende derde bij de Raad een beroep te kunnen instellen, aantoonst 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.

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 1, maakt de tweede verzoekende partij 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, ontnemt de opgelegde aanleg van nieuwe geluidsschermen de tweede verzoekende partij dit vastgestelde belang niet. Een gebeurlijke vernietiging van de bestreden beslissing heeft niet tot gevolg dat de geluidsschermen niet geplaatst zouden kunnen worden. 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 stelt.

4.

De excepties van de verwerende partij worden verworpen.

V. ONDERZOEK VAN DE MIDDELEN

A. Tweede middel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen roepen 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 stellen de verzoekende partijen dat de aanvrager kon volstaan met het indienen van een project-m.e.r.-screeningsnota, maar dat zij niet akkoord kunnen 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 ontwikkelen vier middelonderdelen.

1.1

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

De tweede 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, begrijpen de verzoekende partijen 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 partijen benadrukken 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 partijen stellen dat de project-m.e.r.-screeningsnota geen mobiliteitsstudie voorziet, terwijl de bestreden beslissing een aanpassing aan het wegennet 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 stellen de verzoekende partijen 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 partijen verwijzen naar de handeling van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie waarin de toetsen voor 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 dat een project aanzienlijke milieueffecten zal veroorzaken.

De verzoekende partijen menen dat de bestreden beslissing een (gebrekkige) toetsing bevat voor 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 het aanzienlijke milieueffecten kan hebben. 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 stellen de verzoekende partijen dat geen onderzoek is gevoerd naar de cumulatieve effecten van het project zoals bepaald in 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 partijen merken op dat het vergunde project 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. De aanpassingen aan de E40 zijn vergund om de bestaande infrastructuur aan te passen aan de wijzigende mobiliteitssituatie ten gevolge van de realisatie van het project 'The Loop'. Men beoogt de verkeersgeneratie op te vangen met extra weefstroken in de projectzone. De verzoekende partijen wijzen in het bijzonder op het project 'Design Outlet Center' (hierna: DOC) op veld 12 van de site 'The Loop'. Zij wijzen 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 stellen de verzoekende partijen dat het vergunde project aanzienlijke milieueffecten creëert.

Zij verwijzen 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 menen de verzoekende partijen 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.

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 wijst de bestreden beslissing op een terugval van de luchtvervuiling, ten gevolge van 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 wat 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 gegrond 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 partijen is op niets gesteund. Er bestaat op dit ogenblik nog veel onduidelijkheid en onzekerheid over “de verdere ontwikkeling van het project ‘The Loop’”, wat een eventueel toekomstig en hypothetisch feit betreft, zodat het volstrekt zinloos is hierop te anticiperen. De aanleg van de weefstrook is voldoende gemotiveerd vanuit het beheer van de snelweg zelf en de veiligheidsaspecten. De verzoekende partijen blijven 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 bewijzen de verzoekende partijen het tegendeel niet, laat staan dat zij dit aannemelijk maken. 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. Op basis van welke gronden tot deze conclusie gekomen wordt, is geheel irrelevant voor het beoordelen van de correcte toetsing aan de criteria van bijlage II van het project-MER-besluit. Het is immers een algemeen gekend feit dat het afremmen en optrekken van gemotoriseerd verkeer een negatief effect heeft op de luchtkwaliteit. Dankzij de weefstrook wordt de snelheidszone tussen Sint-Denijs-Westrem en Zwijnaarde volledig gehomogeniseerd waardoor bestuurders een constante snelheid kunnen aanhouden. Dit komt het milieu alleen maar ten goede. [J., De Mol, D., Lauwers en D., Gillis, “Verkeersveiligheid En -leefbaarheid Verhogen via Het Homogeniseren Van Snelheden: De Verkeersbordendatabank Als Tool”, Stichting Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk (CVS), 2013, 1-15]. De aangehaalde criteria werden dan ook wel degelijk in de project-m.e.r.-screeningsnota onderzocht.

De verzoekende partijen miskennen 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 motivering van de aanvraag in de project-m.e.r.-screeningsnota wat betreft de verhoogde verkeersveiligheid strookt met de haalbaarheidsstudie die is uitgevoerd met ANPR-camera's, waaruit bleek dat het aantal verkeersbewegingen diende te worden verminderd met weefstroken voor een betere verkeersveiligheid. Hier is geen onderzoek vereist naar alternatieve verkeersbewegingen of het aanzuigeffect, omdat er geen sprake is van congestie, file of stroef verkeer ter hoogte van de projectzone. De weefstroken faciliteren de verkeersmanoeuvres door de E40 te verbreden zonder dat het aantal verkeersbewegingen zal toenemen. Evenmin kan de eventuele toename van het aantal vervoersbewegingen worden gekoppeld aan het project ‘The

Loop' omdat dit slechts een eventueel toekomstig en hypothetisch feit is. De projectlocatie is afdoende beschreven, zodat de verzoekende partijen niet aannemelijk maken in welke mate de criteria onvoldoende aan bod gekomen zijn in de project-m.e.r.-screeningsnota.

2.3

Met betrekking tot het derde en het vierde middelonderdeel antwoordt de verwerende partij dat de verzoekende partijen geen rekening houden 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.

3.

In de wederantwoordnota stellen de verzoekende partijen dat de verwerende partij de ontwikkeling van de site 'The Loop' als toekomstig en hypothetisch omschrijft, maar dat de vergunningsaanvrager deze ontwikkeling als reden aanduidde om bijkomende verkeersbewegingen te verwachten.

De verwerende partij beweert dat het project geen invloed zal hebben op het naburige schoolgebouw en het natuurgebied, zonder deze bewering te staven, terwijl het schorsingsarrest de verwerende partij wijst op haar onderzoeksverplichtingen inzake de impact van het project gezien de kenmerken van de omgeving.

Uit het studie- en evaluatierapport blijkt dat van de aanvrager kan worden aangenomen dat het project toenemende verkeersbewegingen zal veroorzaken. De verwerende partij kan niet redelijk betwisten dat die toename emissievorming met zich meebrengt, wat een negatieve impact heeft op leefomgeving van de tweede verzoekende partij en wat de doelstellingen schaadt die de eerste en derde verzoekende partij pogen te beschermen. De verzoekende partijen maken volgens hen wel degelijk aannemelijk dat in bestreden beslissing ten onrechte wordt besloten dat de aanvraag geen significante milieueffecten veroorzaakt.

In het schorsingsarrest wordt terecht de screening in de bestreden beslissing omschreven als een standaardformulering, en gesteld dat de bij de aanvraag gevoegde studies en nota's geen onderzoek naar het potentieel effect op de luchtkwaliteit omvatten. Het antwoord van de verwerende partij dat het project een positief effect heeft op de luchtkwaliteit, is geen motief waarop de bestreden beslissing steunt maar is een motivering *post factum*. Dit argument negeert ook de vastgestelde capaciteitsuitbreiding, waarbij de alternatieve verkeersbewegingen of het aanzuigefect niet werden onderzocht. Daarnaast stelde het schorsingsarrest vast dat de doelstelling van de verkeersveiligheid niet strookt met de haalbaarheidsstudie van 12 juni 2012 waarin wordt gesteld dat nog geen grondige verkeersveiligheidsanalyse is gemaakt. De vermeende meetcampagne met APNR-camera's kan dus niet leiden tot de conclusie die de verwerende partij vooropstelt. Met het argument dat er een toename van de verkeersbewegingen onwaarschijnlijk is, gaat de verwerende partij in tegen de bevindingen in het studierapport en het evaluatierapport van 17 juli 2012.

In het schorsingsarrest werd ook vastgesteld dat de aanvrager de project-m.e.r.-screeningsnota uiterst onzorgvuldig heeft ingevuld. Uit de bijgevoegde studies blijkt niet dat de milieueffecten aan een zorgvuldig onderzoek zijn onderworpen. Daarbij gaat de verwerende partij niet in op de wijze waarop zij de project-m.e.r.-screeningsnota des te zorgvuldiger had moeten onderzoeken gezien het bezwaarschrift van de tweede verzoekende partij. Evenmin brengt de verwerende partij elementen aan die nopen tot een herziening van de vaststelling dat de verwerende partij niet over

“voldoende” informatie beschikte om zelf de gebrekkige project-m.e.r.-screeningsnota te remediëren.

Beoordeling door de Raad

1.

Met het tweede middel bekritisieren de verzoekende partijen in essentie de beoordeling door de verwerende partij in de bestreden beslissing dat de opmaak van een project-MER niet vereist is. Daarbij voeren 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”.

Het op de zaak toepasselijke artikel 4.3.3, §2 DABM luidt:

“ ...

§ 2. In de gevallen, vermeld in artikel 4.3.2, § 2bis en § 3bis, waarvoor een project-m.e.r.-screeningsnota werd opgesteld, neemt de overheid die beslist over de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag, een beslissing of er een project-MER moet worden opgesteld. Zij doet dat op het ogenblik van en als onderdeel van de beslissing over de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag. De beslissing dat al dan niet een project-MER moet worden opgesteld, wordt ter beschikking van het publiek gesteld op de wijze, bepaald door de Vlaamse Regering. De Vlaamse Regering kan verder inzake de project-m.e.r.-screening nadere regels vaststellen en kan de vorm en de inhoudelijke elementen van de project-m.e.r.-screeningsnota bepalen.

...”

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 wegenis 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°) 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 wegdomen 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° (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 2,1 km 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 opritten 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 wegdomain 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 door de aanvrager ingediende 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 worden enkel woongebieden als kwetsbare gebieden in het projectgebied of in de nabijheid hiervan, aangekruist (punt 5 t.e.m. 7). Verder wordt vermeld dat bij de aanvraag - die geen relatie zou vertonen met andere projecten – de volgende instrumenten en studies gevoegd zijn (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 ingediende 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. ongevalscijfers) 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”. Anders dan wat de verwerende partij stelt, blijkt uit de doorstromings- en simulatiestudie dat de alternatieve verkeersbewegingen bij toenemend verkeer of het aanzuigeffect bij afnemend verkeer niet werden onderzocht.

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+, waarvan de partijen niet betwisten dat de aanvraag *in casu* hiervan deel uitmaakt, 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).

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”. Hoewel de verwerende partij thans aanvoert dat de verdere ontwikkeling van The Loop onzeker en hypothetisch is, moet worden vastgesteld dat de aanvraag deze ontwikkeling als een toekomstig gegeven mee in rekening brengt. De bestreden beslissing beperkt zich ertoe de in de project-m.e.r.-screeningsnota vermelde “beperkte” verkeerstoename zonder meer aan te nemen.

5.

De verzoekende partijen stellen in hun verzoekschrift, in navolging van het bezwaar van de tweede verzoekende partij, 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 betwist. 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.

De aanvrager heeft ten onrechte luchtverontreiniging niet vermeld als mogelijk potentieel milieueffect van het gevraagde project. Met de verzoekende partijen 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 moet in de project-m.e.r.-screeningsnota logischerwijs motiveren waarom dit potentieel milieueffect op de luchtkwaliteit niet aanzienlijk is voor het leefmilieu. Terecht stellen de verzoekende partijen vast dat dit niet is gebeurd.

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 rijsnelheid 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. Verder moet worden vastgesteld dat de motivering in de bestreden beslissing geen gewag maakt van de thans door de verwerende partij vermelde studie van 2013 van de stichting 'Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk' (CVS). Evenmin vermeldt de project-m.e.r.-screeningsnota die studie, noch lag deze ter inzage bij het openbaar onderzoek. Bovendien wordt deze studie enkel als een ontoereikende *post factum* motivering aangebracht, zonder dat een concreet onderzoek in functie van het aangevraagde project voorligt.

Zoals hierboven werd vastgesteld, is de gevoegde project-m.e.r.-screeningsnota, mede gelet op de hieraan gevoegde studies, ontoereikend doordat deze enerzijds gebrekkig is ingevuld en anderzijds onder meer een studie over de impact op de luchtkwaliteit ontbreekt. Zoals vastgesteld, houdt artikel 4.3.3, §2 DABM in dat de verplichte project-m.e.r.-screeningsnota deel uitmaakt van het onderzoek van "de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag" en wordt de beslissing dat al dan niet een project-MER moet worden opgesteld, ter beschikking gesteld van het publiek. De bij de aanvraag gevoegde project-m.e.r.-screeningsnota is ontoereikend bevonden in een mate die de verwerende partij niet zelf kan remediëren.

Ook strookt 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 met de eigen haalbaarheidsstudie dat "nog geen grondige [verkeersveiligheid]analyse" is gemaakt, minstens blijkt hieruit dat geen grondig onderzoek werd gevoerd naar de verkeersveiligheid, terwijl de verbetering van de verkeersveiligheid nochtans wordt voorgesteld als hoofddoelstelling van de aanvraag.

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 dat de tweede 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 tot en met 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 diensengevolge 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.

Uit voorgaande 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 en dat een onderzoek naar het effect op luchtkwaliteit niet nodig zou zijn.

Het tweede middel is in de aangegeven mate gegrond.

B. Eerste en derde middel

Aangezien de Raad het tweede middel gegrond bevindt, worden het eerste en derde middel niet verder onderzocht. De beoordeling daarvan kan niet tot een ruimere vernietiging leiden.

VI. INDEPLAATSSTELLING MET TOEPASSING VAN ARTIKEL 37 DBRC-DECREET

1.

Het toepasselijke artikel 37 DBRC-decreet luidt onder meer als volgt:

“ ...

§ 1. Na gehele of gedeeltelijke vernietiging kan een Vlaams bestuursrechtcollege als vermeld in artikel 2, 1°, a) en b), de verwerende partij bevelen om met inachtneming van de overwegingen die opgenomen zijn in zijn uitspraak een nieuwe beslissing te nemen of een andere handeling te stellen. Het kan daarbij de volgende voorwaarden opleggen:

1° welbepaalde rechtsregels of rechtsbeginselen moeten bij de totstandkoming van de nieuwe beslissing worden betrokken;

2° welbepaalde procedurele handelingen moeten voorafgaand aan de nieuwe beslissing worden gesteld;

3° welbepaalde onregelmatige motieven of kennelijk onredelijke motieven mogen niet bij de totstandkoming van de nieuwe beslissing worden betrokken.

Een Vlaams bestuursrechtcollege als vermeld in artikel 2, 1°, a) en b), kan aan het bevel, opgelegd conform het eerste lid, een ordetermijn verbinden voor de uitvoering ervan.

... ”

§ 2. Het Vlaams bestuursrechtcollege als vermeld in artikel 2, 1°, b), kan, als de nieuw te nemen beslissing, bevolen conform paragraaf 1, eerste lid, het gevolg is van een gebonden bevoegdheid van de verwerende partij, het arrest in de plaats stellen van die beslissing.

... ”

Dit artikel werd ingevoerd bij artikel 12 van het decreet van 9 december 2016 houdende wijziging van diverse decreten, wat de optimalisatie van de organisatie en de rechtspleging van de Vlaamse bestuursrechtcolleges betreft, waarbij de parlementaire voorbereiding bij het voorstel van decreet (*Parl. St. VI.P.*, 2015-2016, stuk 777/1, 11) het volgende bepaalt:

“ ...

Substitutiebevoegdheid

Naast de hierboven aangehaalde aanpassingen, wordt in artikel 37, §2, voorzien in een (beperkte) bevoegdheid tot indeplaatsstelling van de Raad voor Vergunningsbetwistingen, dit naar analogie met artikel 36, §1, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

De Raad voor Vergunningsbetwistingen kan, wanneer de nieuw te nemen beslissing, bevolen overeenkomstig paragraaf 1, eerste lid, het gevolg is van een zuiver gebonden bevoegdheid van de verwerende partij, het arrest in de plaats stellen van die beslissing. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het geval waarbij de bestreden beslissing een vergunning verleend heeft voor stedenbouwkundige handelingen, die naar het oordeel van de Raad voor Vergunningsbetwistingen geenszins kunnen worden vergund wegens een onoverkomelijke legaliteitsbelemmering. Omwille van de louter gebonden bevoegdheid, kan het vergunningverlenende bestuursorgaan in dat geval de vergunning enkel weigeren, zodat het overbodig is de zaak terug te verwijzen naar dit bestuursorgaan. Omwille van de efficiëntie is het in dat geval beter dat de Raad zich in de plaats stelt van het betrokken vergunningverlenende bestuursorgaan en op die manier een definitief einde stelt aan het betrokken rechtsgeschil. Deze substitutiebevoegdheid van de Raad moet aldus bijdragen tot een (meer) definitieve geschilbeslechting binnen het vergunningscontentieux. Het dient evenwel opgemerkt dat deze bevoegdheid enkel kan worden aangewend ingeval er sprake is van een zuiver gebonden bevoegdheid, in die zin dat het vergunningverlenende bestuursorgaan over geen enkele beleidsvrijheid of appreciatiemarge (meer) beschikt bij het nemen van de beslissing. Anders oordelen, zou afbreuk doen aan het beginsel van de scheiding der machten.

...

Gelet op artikel 37 DBRC-decreet en de parlementaire toelichting hieromtrent, beschikt de Raad in functie van een efficiënte geschillenbeslechting en mits het respecteren van de scheiding der machten over een beperkte substitutiebevoegdheid om zijn arrest in de plaats te stellen van de bestreden beslissing, en om desgevallend zelf de gevraagde vergunning te weigeren, in zoverre de verwerende partij in dit kader als vergunningverlenende overheid slechts beschikt over een gebonden bevoegdheid.

2.

Zoals hierboven bij de beoordeling van het tweede middel werd vastgesteld, is de bij de aanvraag gevoegde project-m.e.r.-screeningsnota, mede rekening houdend met de hieraan gevoegde studies, ontoereikend doordat de screeningsnota enerzijds gebrekkig is ingevuld en anderzijds onder meer een studie over de impact op de luchtkwaliteit ontbreekt. Zoals vastgesteld houdt artikel 4.3.3, §2 DABM in dat de verplichte project-m.e.r.-screeningsnota deel uitmaakt van het onderzoek van “de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag” en wordt de beslissing dat al dan niet een project-MER moet worden opgesteld, ter beschikking gesteld van het publiek. De bij de aanvraag gevoegde project-m.e.r.-screeningsnota is ontoereikend bevonden in een mate die de verwerende partij niet zelf kan remediëren. Gelet op deze vaststelling bestaat er in hoofdte van de verwerende partij een gebonden bevoegdheid en wordt er overeenkomstig artikel 37, §2 DBRC-decreet overgegaan tot indeplaatsstelling.

VII. 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.

VIII. KOSTEN

1.

Artikel 21, §7 DBRC-decreet bepaalt dat de Raad op verzoek een rechtsplegingsvergoeding kan toekennen, die een forfaitaire tegemoetkoming is in de kosten en erelonen van de advocaat van de partij die ten gronde in het gelijk gesteld wordt.

Artikel 20/1, §2, eerste lid Procedurebesluit bepaalt dat het basis-, minimum- of maximumbedrag, vermeld in paragraaf 1, wordt verhoogd met een bedrag dat overeenstemt met 20% van de voormelde bedragen, als het beroep tot nietigverklaring gepaard gaat met een vordering tot schorsing als vermeld in artikel 40, § 1, of artikel 40, § 2, van het DBRC-decreet.

2.

De verzoekende partijen vragen om een rechtsplegingsvergoeding van 840 euro toe te kennen, die ten laste van de verwerende partij komt. De verwerende partij vraagt om een rechtsplegingsvergoeding van 840 euro toe te kennen ten laste van de verzoekende partijen.

Gelet op het gegrond bevonden middel zijn de verzoekende partijen te beschouwen als de in het gelijk gestelde partijen, die aanspraak kunnen maken op de door hen gevraagde rechtsplegingsvergoeding van 840 euro.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot anonimisering van de tweede verzoekende partij wordt ingewilligd.
2. De Raad vernietigt de beslissing van de verwerende partij van 13 november 2017, waarbij aan agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen de 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 stedenbouwkundige vergunning 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), wordt geweigerd.
4. De Raad legt de kosten van het beroep bestaande uit het rolrecht van de verzoekende partijen, bepaald op 900 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 840 verschuldigd aan de verzoekende partijen, ten laste van de verwerende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 4 juni 2019 door de zesde kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de zesde kamer,

Elien GELDERS

Karin DE ROO