

Scopingsadvies Project-MER
Aanleg van Weefstroken op de E40 tussen de
complexen Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem

Initiatiefnemer:

Agentschap Wegen & Verkeer
Koningin Maria Hendrikaplein 70 bus 81
9000 Gent

25-10-2021
PRMER-3391-SA

1. Inleiding

Het voorgenomen project betreft 1) de aanleg van weefstroken op de E40, 2) de optimalisatie van de aansluiting op de knooppunten en 3) de optimalisatie van de akoestische situatie langs dit gedeelte van de snelweg. Het projectvoornemen situeert zich op het grondgebied van de stad Gent, ter hoogte van de E40 tussen de complexen van Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem, ter hoogte van de westelijke zijde van het complex Zwijnaarde en ter hoogte van de oostelijke zijde van het complex Sint-Denijs-Westrem.

Deze activiteiten zijn onderworpen aan de m.e.r.-plicht volgens het project-m.e.r.-besluit¹, met name:

Bijlage I, rubriek 9: Aanleg van autosnelwegen en autowegen, met inbegrip van de hoofdwegen

Het Team Mer ontving een aanmelding met vraag om scopingsadvies op 08/06/2021. Er werd een openbare raadpleging georganiseerd door de initiatiefnemer van 20/06/2021 tot 20/08/2021. Het Team Mer vroeg adviezen bij de administraties en openbare besturen (zie bijlage).

Het Team Mer stelt dit scopingsadvies op met het oog op de inhoudsafbakening van het MER. Zij houdt rekening met de principieel verplichte onderdelen van een project-MER op basis van art. 4.3.7. van het DABM², de informatie uit de openbare raadpleging, en de ontvangen adviezen en met het overleg van 21/10/2021.

Inspraakreacties van onderstaande aard worden als niet relevant beschouwd voor de opmaak van een project-MER:

- reacties die uitsluitend een persoonlijk standpunt inhouden over de wenselijkheid van het project;
- reacties die geen deel uitmaken van de decretaal vereiste elementen van een project-MER (vb. kostenbatenanalyse, waardevermindering of –vermeerdering van onroerend goed per perceel, persoonlijke voorkeuren van omwonenden, ...);
- reacties die gaan over procedurele aspecten buiten deze project-MER procedure;
- reacties die al aan bod komen in het MER;
- reacties die betrekking hebben op zaken buiten de scope van het project-MER.

Dit scopingsadvies heeft betrekking op de reikwijdte, het detailleringsniveau en de inhoudelijke aanpak van het project-MER. Het project-MER moet opgesteld worden zoals door de initiatiefnemer voorgesteld werd in de aanmelding en aangevuld/aangepast worden volgens de specifieke vereisten die in dit scopingsadvies geformuleerd zijn.

2. Verantwoording, beschrijving project en alternatieven

Aanvullend op de aanmelding moeten de volgende punten ook beschreven worden:

- P. 12: In de aanmelding staat vermeld dat het projectvoornemen valt onder rubriek 13 van bijlage II. De verbreding, verlegging of verlenging van een bestaande weg wordt beschouwd

¹ Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, B.S. 17 februari 2005, zoals herhaaldelijk gewijzigd.

² Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, B.S. 3 juni 1995, zoals herhaaldelijk (DABM).

als de aanleg van wegen (p. 5 handleiding aanleg van wegen). Dit is dus ook zo voor weefstroken. In het MER zal de correcte rubriek worden opgenomen.

- P. 21: gelieve beknopt toe te voegen waarom de vergunning die verleend werd in 2017 vervolgens vernietigd werd.
- P. 27: voor wat staat 'KP' op figuur 4-9? Verduidelijk dit tekstueel. Graag ook beknopt verduidelijken dat de cijfers in de groene bollen op figuur 4-9 de nummers van de afritten zijn.
- Verduidelijk de timing van het projectvoornemen. Tegen wanneer wordt verwacht dat de werken zullen starten en eindigen? Dit zal aangevuld worden in het MER.
- P. 31: *"De meest recente geluidsmetingen ter hoogte van het projectgebied dateren van 16 september 2016 voor de woonzones ten noorden van de E40 en van 19 september 2016 voor de woonzones ten zuiden van de E40."* Departement Omgeving, afdeling GOP, Omgevingsprojecten team ruimte vraagt om ook hier te vermelden dat de geluidsmetingen zullen aangevuld worden met nieuwe omgevingsmetingen (zoals vermeld op p. 87). Dit zal aangevuld worden in het MER.
- P. 60: Er staat dat de wettelijke norm voor PM10 $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt. VMM afdeling lucht en stad Gent merken op dat dit niet correct is. De jaargrenswaarde voor PM10 bedraagt $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Dit moet aangepast worden in het MER.
- P. 18: stad Gent is van mening dat aanpassingen die binnen dit project onderzocht of gerealiseerd worden, geen toekomstige projecten in de omgeving mogen hypothekeren. Indien relevant geacht, moet dit nader worden onderzocht en besproken in het MER.
- Er wordt op meerdere plaatsen in het document verwezen naar delen van de bestaande wegenis die recent heraangelegd is geweest (in 2018), onder meer op p. 46. Departement Omgeving, afdeling GOP, Omgevingsprojecten team ruimte vindt het echter nuttig om ook te vermelden op welke zones dit betrekking heeft. Dit moet aangevuld worden in het MER.
- P. 63: *"Gezien de gevoeligheid van de omgeving voor wateroverlast, de beperkte toename aan verharde oppervlakte en de projectdoelstelling om de waterhuishouding van de snelweg te optimaliseren, wordt ook de discipline oppervlaktewater als volwaardige discipline uitgewerkt"*. Er wordt gesteld dat er een beperkte toename is aan verharde oppervlakte, terwijl deze bijkomende oppervlakte eerder in het document op ca. 7200 m^2 (p. 46) wordt geraamd. Een toename met dergelijke verharde oppervlakte kan, zeker in een watergevoelig gebied, bezwaarlijk als beperkt worden beschouwd. Ook hier is het volgens Departement Omgeving, afdeling GOP, Omgevingsprojecten team ruimte nuttig om te duiden wat met 'beperkt' wordt bedoeld. Dit zal verduidelijkt of aangepast worden in het MER.
- Er zijn in de regio meerdere ingrepen gepland. In een inspraakreactie wordt gesteld dat niet alle gevolgen van de drie projecten in kaart worden gebracht indien de dossiers apart worden behandeld. De andere projecten op de E40 worden echter meegenomen als ontwikkelingsscenario, waardoor de cumulatieve effecten worden onderzocht en beoordeeld. Ook legt dit project geen hypotheek op de realisatie van de overige projectvoornemens in de regio. Tot slot hebben de projecten een verschillend projectgebied en een andere doelstelling voor ogen, waardoor ze als een apart projectvoornemen worden beschouwd.
- In een inspraakreactie wordt gevraagd om te verduidelijken wat het verschil is tussen een weefstrook en een rijstrook. Dit zal worden toegevoegd in het MER.
- De pechstrook zal vervangen worden door pechhavens opdat de weefstroken maximaal binnen het bestaande weggabarit kunnen worden gerealiseerd. In een inspraakreactie wordt gevraagd wat het voordeel is van pechhavens ten opzichte van pechstroken, en of ze even veilig zijn. Eén van de doelstellingen van dit projectvoornemen is echter om de verkeerveiligheid op de E40 te optimaliseren tussen de complexen Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem. Het aspect verkeerveiligheid van het projectvoornemen, weefstroken in

combinatie met pechhavens, zal dus in het MER besproken en beoordeeld worden ten aanzien van de bestaande situatie met pechstroken.

- In een inspraakreactie wordt gevraagd in welke mate dit project bijdraagt aan de doelstelling van de Vlaamse Overheid (opgenomen in het Vlaams Luchtbeleidsplan en Vlaams Klimaatplan) om het aantal voertuigkilometers ingrijpend te laten dalen. In het MER zal opgenomen worden in welke mate dit project zich verhoudt tot de beleidsdoelstellingen voor lucht en klimaat, en zullen de milieueffecten beschreven worden.
- In een inspraakreactie wordt gevraagd om de keuze van de locaties van de pechhavens duidelijk te onderbouwen op basis van impact en hinder voor mens, natuur en omgeving. Dit moet worden onderzocht in het MER.

Zoals in de aanmelding vermeld, moet het MER de volgende alternatieven onderzoeken en beoordelen, of motiveren waarom ze niet relevant worden geacht:

- Nulalternatief
- Nulplusalternatief
 - P. 50: stad Gent vraagt om inzake verkeersveiligheid beter te motiveren waarom het nulplusalternatief (verlaging snelheidsregime) niet weerhouden wordt. Stad Gent vraagt meer onderbouwing inzake de veiligheidswinsten wanneer er geen druk verkeer is en de snelheid hoger ligt, bijvoorbeeld op basis van het tijdstip van ongevallen met een opsplitsing in graad van ernst. Indien relevant geacht, kan er geopteerd worden om de effecten van een eventuele snelheidsverlaging als volwaardig alternatief mee in het MER te onderzoeken. De doorvoering van een snelheidsverlaging zelf wordt echter beslist door het beleid.
 - Ook in enkele inspraakreacties wordt het niet weerhouden van dit alternatief in vraag gesteld. Er wordt gevraagd om de snelheid te verlagen of, als dit alternatief niet wordt weerhouden, dit te onderbouwen met concrete bewijzen en cijfers. Ook is er de vraag of er andere niet-ingrijpende maatregelen zijn die een positieve impact zouden kunnen hebben op de veiligheid, zoals inhaalverbod en extra signalisatie. Indien relevant, moet nagegaan worden of de snelheidsverlaging en minder ingrijpende maatregelen als alternatief kunnen worden meegenomen in het MER.
- Locatiealternatieven
- Inrichtingsalternatieven
 - Een aantal inrichtingsalternatieven worden weggeschreven omwille van de te grote bijkomende ruimte-inname. Er wordt echter niet verduidelijkt over welke grootte-orde het hier gaat. Departement Omgeving, afdeling GOP, Omgevingsprojecten team ruimte vindt het nuttig om dit eveneens op te nemen in het MER. Het is tevens relevant om hierbij aan te geven of dit extra ruimtebeslag zich situeert binnen het wegdomain van het AWW of erbuiten.
 - In een inspraakreactie wordt voorgesteld om de autostrade volledig in te tunnellen. Dit valt echter buiten de scope van het project en zal gemotiveerd worden in het MER.
- Uitvoeringsalternatieven.

3. Algemene en methodologische aspecten

De afbakening van het studiegebied moet voldoende gemotiveerd worden per discipline, rekening houdend met het feit dat het studiegebied zowel het projectgebied als het gebied waar effecten zich kunnen voordoen moet omvatten. De ruimtelijke afbakening moet voor elke discipline duidelijk tekstueel omschreven worden en indien mogelijk, voorgesteld worden op kaart.

De **referentiesituatie** is de huidige bestaande toestand van het projectgebied en de omgeving.

In het MER moet duidelijk aangegeven worden met welke **ontwikkelingsscenario's** rekening gehouden wordt of juist niet bij de beschrijving van een referentiesituatie, en moet voor elk ontwikkelingsscenario duidelijk gemotiveerd worden waarom. Er moet ook aangegeven worden voor welke disciplines de ontwikkelingsscenario's al dan niet relevant zijn. Dit moet beschreven worden in een algemeen hoofdstuk voorafgaand aan de effectbespreking per discipline.

Wanneer er tijdens het opstellen van het project-MER nieuwe ontwikkelingsscenario's naar boven komen, moeten deze toegevoegd worden.

Volgende relevante juridische en beleidsmatige randvoorwaarden dienen bijkomend te worden aangepast, opgevolgd of aangevuld:

- In Bijlage 1 'juridische en beleidsmatige randvoorwaarden' zijn voor discipline geluid o.a. de volgende documenten vermeld:

- Ontwerptekst verkeersgeluid 1998
- Ontwerp KB 1991.

Er wordt in deze bijlage vermeld dat dit meegenomen wordt binnen de discipline geluid. Dit is niet het geval en dit zou ook niet in overeenstemming zijn met het huidige richtlijnenboek geluid en trillingen. Daar wordt op P. 71 immers het volgende vermeld:

"Het specifiek geluid dient eveneens vergeleken te worden met de gedifferentieerde referentiewaarden van de discussienota van de Vlaamse overheid (zie Bijlage 2) en het significantiekader verkeerslawaaï (indien beschikbaar). Deze gedifferentieerde referentiewaarden worden gehanteerd in afwachting van een wettelijk toetsingskader en vervangen de richt- en maximale waarden opgenomen in het ontwerp-KB van 1991." Gelieve dit aan te passen in het MER.

- Het Agentschap voor Natuur en Bos vindt het eigenaardig dat er in de aanmelding wordt gesteld dat het natuurdecreet niet relevant is. Een aantal regels, zoals de zorgplicht en het voorkomen van vermijdbare schade, zijn algemeen geldig. Voor de NATURA 2000 gebieden zou beter aangegeven worden dat de relevantie in het MER zal worden nagegaan.
- Departement Omgeving, afdeling GOP, Omgevingsprojecten team ruimte merkt op dat onder het luik van de juridische en beleidsmatige situering volgende plannen ontbreken:
 - Gemeentelijk RUP nr. 148 Technologiepark Ardoyen-Tramstraat
 - Ontwerp Gemeentelijk RUP Thematisch Groen.

Cumulatieve effecten moeten onderzocht worden.

De **methodologie voor de effectbeschrijving en -beoordeling** moet voor elke discipline in het project-MER duidelijk en transparant omschreven worden. Tevens moet per discipline aangegeven worden op basis van welke criteria een effect beoordeeld wordt. Het resterend effect na de milderende maatregelen moet aangegeven en gekoppeld worden aan het gehanteerde beoordelingskader. De effectenbespreking en -beoordeling moet transparant gebeuren en aan de hand van volgende terminologie: aanzienlijk negatief (-3), negatief (-2), beperkt negatief (-1) en verwaarloosbaar of geen effect (0) .

Bij de beschrijving van de bestaande toestand en van de milieueffecten moet, als aanvulling op de aanmelding, voldoende aandacht besteed worden aan het volgende:

- In de aanmelding wordt aangegeven dat naast de huidige referentiesituatie ook een toekomstige referentiesituatie 2030 onderzocht wordt voor de discipline mobiliteit en afgeleide disciplines. VMM afdeling Lucht laat weten dat vooral de milderende maatregelen op basis van de beoordeling van de huidige referentiesituatie relevant zijn in functie van de verdere besluitvorming.

Discipline mens - mobiliteit:

- P. 69: In de aanmelding wordt een studiegebied voorgesteld. VMM afdeling lucht meldt dat het studiegebied moet uitgebreid worden als uit de effectbespreking blijkt dat er een significant effect is buiten de momenteel afgebakende zone. Hier moet rekening mee gehouden worden bij de verdere uitwerking van het MER.
- P. 69: Stad Gent vraagt om het studiegebied aan de westkant van het studiegebied eveneens tot het knooppunt erna uit te bereiden zoals het geval is aan de oostkant. Indien uit de effectbespreking blijkt dat er buiten het in de aanmelding gedefinieerde studiegebied nog effecten te verwachten zijn, moet het studiegebied worden uitgebreid in het MER.
- P. 71: Departement Omgeving, afdeling GOP, Omgevingsprojecten team ruimte vindt het jammer dat de effecten van de aanlegfase niet worden onderzocht (t.t.z. locatie werfzones, routes van de werftransporten,...). In de aanmelding staat echter vermeld dat dit zal besproken worden in het MER.
- P. 71: VMM afdeling lucht laat weten dat bij gebruik van een verkeersmodel verduidelijkt moet worden welke versie van het model gebruikt wordt, evenals de gehanteerde aannames en randvoorwaarden. Zullen in het MER de resultaten uit het model (2017) vergeleken worden met de beschikbare telgegevens voor 2019 om na te gaan of er geen significante verschillen zijn? Dit zal verduidelijkt en toegevoegd worden in het MER.
- P. 71: *'(...) en blijken de verschillen tussen 2017 enerzijds en 2019 anderzijds op dergelijk hoger schaalniveau beperkt te zijn'.* Motiveer of onderbouw waarom de verschillen tussen 2017 en 2019 beperkt zijn.
- P. 72: *'Dit model zal bovendien worden gekalibreerd naar een representatieve werkdag in het jaar 2019 op basis van de verkeersindicatoren (telposten) op het hoofdwegennet van AWW'.* Waarom 2019 als het referentiejaar 2017 is? Dit moet worden onderbouwd of desgevallend worden aangepast.
- P. 72: Om de doorstroming te beoordelen zal volgens de aanmelding gebruik gemaakt worden van de I/C-verhouding. VMM afdeling Lucht vraagt om in het MER te onderbouwen dat dit een goede indicator is, gelet op de vele weefbewegingen in het projectgebied. Indien nodig, moet een andere indicator gekozen worden. Dit moet onderbouwd en aangevuld worden in het MER.
- P. 75: In de beoordelingsrij van score 0 zit in de categorie 'zeer druk' ook een toename van 10 %. Opvallend is dat in de categorie 'druk' elke stijging minstens een score -1 krijgt. De Stad vraagt hier een gelijke behandeling van de toenames in de categorieën 'druk' en 'zeer druk' en pleit hierbij om ook in de categorie 'zeer druk' elke toename te beoordelen als een score -1. Dit zal aangepast en verduidelijkt worden in het MER.
- Hoewel in de aanmelding expliciet vermeld wordt dat het projectvoornemen geen capaciteitsuitbreiding op de E40 beoogt, kan dit wel een indirect gevolg zijn omwille van 'induced traffic'. De redenering erachter is dat als de capaciteit vergroot, ook het aantal wagens toeneemt aangezien mensen die tevoren niet in de file wouden staan toch de auto nemen door de grotere capaciteit. Het Agentschap Zorg en Gezondheid maakt zich zorgen over 'induced traffic', bovenop de groei van de regio. Al te vaak wordt de auto ingezet, zelfs voor verplaatsingen waar het absoluut niet nodig is en gemakkelijk anders kan. Het blijft belangrijk om te sensibiliseren om de auto thuis te laten en te kiezen voor alternatieven. Voor een mentaliteitsshift is een afgewogen mix van verschillende strategieën noodzakelijk: educatie, omgevingsinterventies, regels en afspraken, en zorg en begeleiding. Meer info <https://www.gezondleven.be/kwaliteitsvolle-gezondheidsbevordering/ga-voor-mix-van-strategie%C3%ABn/gezondheidsmatrix-als-beleidsinstrument-voor-preventief-gezondheidsbeleid> . Het aspect van 'induced traffic' zal opgenomen worden in het MER.

- In het MER moeten de gehanteerde uitgangspunten en aannames voor de effectbeoordeling duidelijk opgelijst worden in functie van doorvertaling in de verdere besluitvorming. Het is essentieel dat deze uitgangspunten en aannames onverwijld doorvertaald worden in de omgevingsvergunning of via flankerend beleid. Het MER moet de nodige informatie aanreiken over hoe deze doorvertaling kan gebeuren. Dit op vraag van VMM afdeling Lucht.
- In functie van doorvertaling van de milderende maatregelen uit het MER, is het belangrijk dat deze maatregelen concreet en transparant beschreven worden in het MER. Ook moet het MER eenduidig omschrijven op welke manier deze vertaald kunnen worden in de verdere besluitvorming (in de vergunning zelf of via flankerend beleid). Ingeval van flankerend beleid moet een grondige beschrijving van het flankerend beleid in de tekst geformuleerd worden. Bij een monitoringplan dient een beschrijving in het MER opgenomen te worden. Dit moet minimaal volgende vragen beantwoorden: Wat monitoren? Waar monitoren? Wie gaat monitoren? Hoe monitoren? Waaraan toetsen? Hoe rapporteren en beoordelen? Dit op vraag van VMM afdeling Lucht.

Discipline geluid & trillingen:

- In een inspraakreactie wordt voorgesteld een grotere zone te onderzoeken in de discipline geluid, vanwege de toenemende verkeersintensiteit. Het studiegebied van de discipline geluid wordt gebaseerd op dat van mens-mobiliteit. Indien uit de effectbespreking blijkt dat er buiten het in de aanmelding gedefinieerde studiegebied nog effecten te verwachten zijn, moet het studiegebied worden uitgebreid in het MER.
- P. 81: De aanduiding van de avond en nacht periode in de hoofding van tabel 11.1 (p81) "Milieukwaliteitsnormen Vlare II voor geluid in open lucht (dB(A), LA95)" is niet correct. Voor deze geluidsbelastingindicator is de avond de periode tussen 19 en 22u, en de nacht periode is de periode tussen 22u-7u. Dit zal aangepast worden in het MER.
- P. 91: stad Gent vraagt om te verduidelijken op basis waarvan de ligging van de drie meetpunten gebaseerd is of zal worden. Dit moet toegevoegd worden in het MER.
- P. 84: *"In het projectgebied zijn in de huidige situatie reeds een aantal geluidswerende constructies voorzien"*. AWV Wegenbouwkunde meldt dat er ook vernieuwingen van de bestaande geluidsschermen/bermen zijn voorzien. In het MER moet verduidelijkt worden op welke manier hiermee wordt rekening gehouden.
- P. 87: *"De wegverharding van de E40 werd ter hoogte van de meetlocaties volgens de geluidsstudie (dd 2016) uitgevoerd op 2x3 rijstroken in ZOA en SMA-C."* AWV Wegenbouwkunde vraagt om na te gaan of de wegverharding ondertussen niet veranderd is. Dit zal worden meegenomen in het MER.
- P. 91: *"Deze zullen op ca 1,5 m hoogte uitgevoerd worden"*. AWV Wegenbouwkunde vraagt om te verduidelijken vanwaar deze keuze komt en waarom de metingen niet op 4 of 5 meter hoogte zullen worden uitgevoerd. Dit zal verduidelijkt of bijgesteld worden in het MER.
- P. 94: In het rekenmodel wordt uitgegaan van de volgende rekenparameters: (...) wegdektype (SMA-C). AWV Wegenbouwkunde vraagt om na te kijken of er andere wegverhardingen gepland zijn in de toekomst. Indien er andere wegverhardingen gepland zijn in de toekomst, moet hier rekening mee worden gehouden in het MER.

Discipline lucht:

- P. 104: *'Er kan van uitgegaan worden dat voor de omliggende woningen of te onderzoeken openbare locaties geen onderschatting van de effecten zal optreden'*. Motiveer en verduidelijk waarom er geen onderschatting zal optreden of schrap deze passage.
- In het MER moeten de gehanteerde uitgangspunten en aannames voor de effectbeoordeling duidelijk opgelijst worden in functie van doorvertaling in de verdere

besluitvorming. Het is essentieel dat deze uitgangspunten en aannames onverwijld doorvertaald worden in de omgevingsvergunning of via flankerend beleid. Het MER moet de nodige informatie aanreiken over hoe deze doorvertaling kan gebeuren. Dit op vraag van VMM afdeling Lucht.

- In functie van doorvertaling van de milderende maatregelen uit het MER, is het belangrijk dat deze maatregelen concreet en transparant beschreven worden in het MER. Ook moet het MER eenduidig omschrijven op welke manier deze vertaald kunnen worden in de verdere besluitvorming (in de vergunning zelf of via flankerend beleid). Ingeval van flankerend beleid moet een grondige beschrijving van het flankerend beleid in de tekst geformuleerd worden. Dit op vraag van VMM afdeling Lucht.
- Wanneer luchtkwaliteitsnormen overschreden worden en/of er een aanzienlijk negatief effect is ten gevolge van het project moet een voorstel tot monitoring opgenomen worden. Dit moet minimaal volgende vragen beantwoorden: Wat monitoren? Waar monitoren? Wie gaat monitoren? Hoe monitoren? Waaraan toetsen? Hoe rapporteren en beoordelen? Dit op vraag van VMM afdeling Lucht.
- In een inspraakreactie wordt gesteld dat de weefstroken een negatieve invloed zullen hebben op de snelheid en uitstoot van de auto's. Verschillende studies tonen dat aan: hoe meer rijstroken, hoe meer auto's. De impact van het projectvoornemen op mobiliteit en lucht moet onderzocht en beschreven worden in het MER.

Discipline mens-gezondheid:

- P. 101: "(...) fijn stof (PM10 en PM2,5), stikstofdioxide (NOx) en roet (black carbon of 'BC')." Stad Gent merkt op dat NOx NO₂ moet zijn.
- P. 106: *"Het is nog niet duidelijk of de gevonden effecten door NO₂ zelf veroorzaakt worden."* Stad Gent stelt in vraag of dit klopt. Dit lijkt in tegenspraak met wat vermeld staat in het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030 en het lijkt in tegenspraak met de verder vermelde drempel van 20 µg/m³ als drempel zonder effect. Dit moet nog eens nagegaan en zo nodig worden aangepast in het MER, ook de bronnen moeten toegevoegd worden.
- In het MER moeten de gehanteerde uitgangspunten en aannames voor de effectbeoordeling duidelijk opgelijst worden in functie van doorvertaling in de verdere besluitvorming. Het is essentieel dat deze uitgangspunten en aannames onverwijld doorvertaald worden in de omgevingsvergunning of via flankerend beleid. Het MER moet de nodige informatie aanreiken over hoe deze doorvertaling kan gebeuren. Dit op vraag van VMM afdeling Lucht.
- In functie van doorvertaling van de milderende maatregelen uit het MER, is het belangrijk dat deze maatregelen concreet en transparant beschreven worden in het MER. Ook moet het MER eenduidig omschrijven op welke manier deze vertaald kunnen worden in de verdere besluitvorming (in de vergunning zelf of via flankerend beleid). Dit op vraag van VMM afdeling Lucht.
- Wanneer er een aanzienlijk negatief effect is ten gevolge van het project moet een voorstel tot monitoring opgenomen worden. Dit moet minimaal volgende vragen beantwoorden: Wat monitoren? Waar monitoren? Wie gaat monitoren? Hoe monitoren? Waaraan toetsen? Hoe rapporteren en beoordelen? Dit op vraag van VMM afdeling Lucht.
- P. 114: Het Agentschap Zorg en Gezondheid vraagt om bijkomend breder en integraler naar gezondheid te kijken, meer bepaald naar zowel gezondheidsbescherming, als gezondheidsbevordering, en dit op zowel fysiek, sociaal en mentaal vlak. Meer info: <https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte> . Zo moet ook de invloed van klimaat (hitte, watertekorten, overstromingen) en (het tekort aan) ruimte en groen op de gezondheid beschreven worden. Ook wordt gekeken naar de invloed van

bewegen op gezondheid, vandaar de nadruk op het STOP-principe (minder luchtvervuiling en geluidshinder, meer lichaamsbeweging, minder ruimte-inname die voor andere doeleinden kan worden ingezet). Dit moet, in de mate dat het relevant is voor dit projectvoornemen, worden meegenomen in het MER.

- Het Agentschap Zorg en Gezondheid ziet weefstroken als iets dat vooral gebruikt wordt door automobilisten die lokaal korte afstanden afleggen. Ze vragen om, indien dit correct geïnterpreteerd is, eerder in te zetten op het stimuleren van actieve verplaatsingen voor dergelijke korte afstanden. In het MER moet het doel van weefstroken, in het algemeen en concreet in verband met deze bezorgdheid, verduidelijkt worden, en moet opgenomen worden of weefstroken er al dan niet voor kunnen zorgen dat weggebruikers lokaal gemakkelijker korte afstanden kunnen afleggen.

Discipline oppervlaktewater:

- Stad Gent vraagt om ook de structuurkwaliteit van de waterlopen (grachten) te onderzoeken. Dit moet opgenomen worden in het MER.
- In een inspraakreactie wordt de vraag gesteld hoe geschikt het regenwater afkomstig van snelwegen is om te laten infiltreren in of nabij een natuurgebied omwille van:
 - Het regenwater bevat uitlaatgassen en partikels van autobanden,
 - tijdens de wintermaanden bevat het (smelt)water schadelijke zouten,
 - na bijvoorbeeld een brand wordt er op de snelweg geblust met blusschuim waar onder andere PFOS een bestanddeel van is/kan zijn,
 - ook chemische vloeistoffen kunnen op het wegdek terechtkomen door een ongeval met een tankwagen.

In het MER moet nagegaan en besproken worden op welke manier best omgegaan wordt met (de infiltratie van) het afstromend regenwater.

Discipline biodiversiteit:

- In een inspraakreactie wordt gevraagd om de effecten van de stikstofdepositie door het wegverkeer op de waardevolle natuur in de omgeving te onderzoeken. Ook wordt gevraagd om de impact van lichtpollutie op (nacht)dieren te onderzoeken. Dit moet worden onderzocht in het MER.
- In een inspraakreactie wordt voorgesteld om dierenslachtoffers door verkeer op te nemen in het MER. Dit kan worden onderzocht indien dit relevant wordt geacht.

Discipline mens-ruimtelijke aspecten:

- In een inspraakreactie wordt de vraag gesteld of de 3.5 m hoge geluidswerende constructies die onder andere voor bedrijfsgebouwen worden geplaatst geen impact hebben op deze bedrijven, die deze “zichtlocatie” gebruiken om hun naam- en merkbekendheid te vergroten. Verder wordt de vraag gesteld of de geluidswerende constructies voor bedrijfsgebouwen in doorzichtige materialen zullen worden uitgevoerd. Indien relevant geacht, moet dit effect onderzocht of besproken worden in het MER.

Discipline bodem en grondwater:

- OVAM merkt op dat er in de aanmelding voorbij wordt gegaan aan aspecten die te maken hebben met de grondbalans (tussentijdse opslag en eventueel aan- en afvoer van uitgegraven bodem) en de regeling rond grondverzet. Deze aspecten moeten in het MER worden opgenomen in die mate en met die diepgang dat ze relevant zijn.

Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie:

- P 124: aanvullend bij het deel over het archeologisch erfgoed geeft stad Gent mee dat de archeologische criteria bij een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen afhankelijk zijn van de bestemming van de percelen (gewestplan), alsook de aard van de aanvrager. De te hanteren beslissingsboom is te raadplegen op volgende locatie: https://www.onroerenderfgoed.be/sites/default/files/2020-06/20200527_omgevingsvergunning_stedenbouwkundige_handelingen.pdf. De projectzone is gelegen buiten de afgebakende archeologische zone van Gent. Een archeologienota dient aldus mogelijks opgemaakt te worden. Hier moet rekening mee gehouden worden in het MER.

Ook de volgende onderdelen moeten aan bod komen in het MER (cfr. richtlijnenboek Algemene methodologie):

- de leemten in de kennis
- de eventuele opvolgings- en monitoringsmaatregelen
- een afzonderlijke discipline-overschrijdende samenvatting (inclusief de milderende maatregelen)
- een niet-technische samenvatting.

Ook in de samenvattende hoofdstukken rekening houden met de opmerkingen in dit scopingsadvies.

4. Goedkeuring team van erkende MER-deskundigen en MER-coördinator

Zoals voorgesteld in de aanmelding wordt het MER opgesteld door een erkende MER-coördinator en door volgende erkende MER-deskundige: Mens-mobiliteit, Geluid en trillingen, Lucht, Oppervlaktewater, Biodiversiteit, Mens-ruimtelijke aspecten, Mens-gezondheid. De coördinator zal ook bodem, grondwater, landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie, en klimaat behandelen.

Er werd op 28/09/2021 een wijziging in het team van MER-deskundigen gemeld aan het Team Mer. Brecht Janssens zal voor de discipline Mens-Mobiliteit als erkend MER-deskundige optreden in het MER in plaats van Kim Proost. Het voorgestelde team van erkende MER-deskundigen en de erkende MER-coördinator wordt goedgekeurd.

Wijzigingen aan het team van deskundigen in de loop van het m.e.r. moeten gemeld worden aan het Team Mer.

Digitaal getekend

Door Lina Grooten

Directiehoofd Directie Gebiedsontwikkeling
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten

Bijlage

Aantal inspraakreacties die tijdens de openbare raadpleging ingediend werden bij:

- Team Mer: 8

Lijst met de instanties die gereageerd hebben (schriftelijk of aanwezig op overleg) en betrokken worden in de verdere procedure:

- Departement Omgeving, GOP, omgevingsprojecten, team ruimte
- Departement Omgeving, afdeling BJO, team leefomgevingskwaliteit
- Departement Landbouw & Visserij, afdeling Duurzame Landbouwonwikkeling
- De Lijn
- VMM, afdeling Lucht
- AZG
- AWV, afdeling wegenbouwkunde
- ANB
- OVAM, afdeling afval- en materialenbeheer
- Stad Gent
- VMM afdeling operationeel waterbeheer*

* Deze instantie(s) heeft/hebben aangegeven niet verder betrokken te willen worden in de procedure.

Lijst met de instanties die niet gereageerd hebben:

- Departement MOW
- Departement Omgeving, GOP, omgevingsprojecten, team milieu
- Gemeente Melle
- Gemeente Merelbeke
- Provincie Oost-Vlaanderen
- OVAM, afdeling bodembeheer, dienst databeheer