



Cel MER

19/08/2021

inspraakreactie Gents MilieuFront - MER spitsstrook E40 - dossiernummer 'PR3391'

Beste Cel Mer
Geachte heer, mevrouw

Hieronder graag dus alle vragen/opmerkingen reacties die we hebben op het project 'optimalisatie E40 omgeving Gent' - dossiernummer 'PR3391

- 1. Opsplitsing dossiers - opgetelde effecten worden niet zichtbaar**
 - AWV plant een aantal ingrepen op de E40. Er is dit project voor de spitsstrook tussen Sint-Denijs-Westrem en Zwijnaarde. Daarnaast plant AWV nog een weefstrook tussen Zwijnaarde en Wetteren en een gewijzigd afrittencomplex in Merelbeke. Door nu enkel te focussen op de spitsstrook (en de verschillende dossiers apart te behandelen - zgn saucissoneren) bestaat de kans dat we gevolgen van alle drie de projecten niet (kunnen) zien.
- 2. weefstrook of rijstrook?**
 - Het voorliggende project voorziet in twee hele lange invoeg- en uitvoegstroken die met elkaar verbonden worden. Langs beide kanten van de E40 worden de op- en afritten verbonden met een 2 km lange weefstrook. Maar wanneer stopt de weefstrook en wanneer is er sprake van een rijstrook?
- 3. focus op veiligheid - niet op milieu**
 - Het voorliggende project focust op veiligheid en doorstroming. Vanzelfsprekend is Gents MilieuFront voor veilig verkeer en een aangepaste inrichting voor alle verkeersgebruikers. De projecten van AWV zijn er vaak op uit om veiligheid of doorstroming te verbeteren. De Vlaamse Overheid heeft zich ook voorgenomen om het aantal voertuigkilometers ingrijpend te laten dalen (zie [hier](#)). Zowel in het Vlaamse luchtbeleidsplan 2030 als in het Vlaamse klimaatplan is de doelstelling om het aantal kilometer over de weg (fors) te laten dalen. We vragen ons af op welke manier dit bijdraagt aan die doelstelling. Of welk ander project (gekoppeld aan automobilititeit) AWV heeft gerealiseerd die rechtstreeks werkt aan die doelstelling.
- 4. Onderzoek op vlak van klimaat - nu meer dan ooit!**
 - Bij de beschrijving van de milieueffecten die onderzocht zullen worden, wordt klimaat aanzien als een 'nevendiscipline'. Volgens GMF moeten alle projecten (en zeker projecten die gaan over verkeer) heel grondig onderzocht moeten worden ivm hun invloed op het klimaat. Dus, het beperken van de CO2 uitstoot zou eigenlijk zelfs een plandoelstelling moeten zijn (naast verkeersveiligheid).

- trager verkeer maakt de vele in- en uitvoegbewegingen over dit hele traject (5 complexen op 20 km: Merelbeke, E17, Expo, parking Drongen, Drongen) veiliger wegens kleinere snelheidsverschillen, dus minder slalommen en meer reactietijd bij filevorming.
- een algemene snelheidsbeperking op een typisch transit-traject doorheen stedelijk gebied en met vele in- en uitritten is zowel in België als internationaal geen uitzondering; vergelijk het met de ring rond Antwerpen (100km/u) en ook met de aansluitende E17 in Gentbrugge (ook 90km/u).
- op de 22 km tussen Merelbeke en Drongen is het maximale "tijdverlies" beperkt tot 4 minuten: traject van 22 km =11 min aan 120/u, =15 min aan 90/u en =19 min aan 70/u.
- een snelheidsverlaging met 25% geeft een verminderd brandstofverbruik per km: minder CO2, minder NOx.
- de geluidshinder in dit stedelijk gebied wordt verminderd, zelfs wanneer er in de toekomst (2030-2050?) stillere elektrische wagens komen zal zgn. surface noise hinderlijk blijven.
- indien de weefbewegingen trager en veiliger verlopen dan zijn die verlengde en/of bijkomende invoeg- en spitsstroken niet nodig, noch in Zwijnaarde nog in Merelbeke: besparing van geld, ruimte en verharding.
- ook het design van het nieuwe op- en afrittencomplex in Drongen kan compacter worden wanneer de in- en uitvoegbewegingen van de verkeerswisselaar en het pompstation/parking daar trager verlopen.
- dit voorstel strookt ook met de vraag om van de drie deel-dossiers een geheel te maken zodat een coherente aanpak ontstaat, i.p.v. drie deel-dossiers die individueel doorgedrukt worden.
- dit strookt ook met de door AWW gekoesterde wens om verkeerssituaties "leesbaar" te houden: 90/70 zonder jo-jo's op het hele traject, dat kan iedereen toch "lezen".

8. Veiligheid

- Zone 3 (Zwijnaarde-Sint Denijs Westrem): het probleem is dat er te veel in- en uitvoegbewegingen zijn op een korte afstand. Behalve het nulplusalternatief, zouden deze opties zinvol zijn?
 - i. Verplaatsen van enkele in- en afritten om de in- en uitvoegbewegingen te verspreiden.
 - ii. Inhaalverbod invoeren: wie de uitrit zal nemen moet aan de linkerkant blijven = mag niet inhalen.
 - iii. Plaatsen van signalisatie om te waarschuwen voor ongevallenrisico.
 - Om dit project mogelijk te maken wordt de pechstrook vervangen door pechhavens. Dus om de veiligheid te verhogen (invoeren van weefstroken) moeten de pechstroken verdwijnen. In de plaats komen pechhavens. Zijn er cijfers over de veiligheid van pechhavens? Zijn deze even veilig dan pechstroken. Met andere woorden heft de ene maatregel de andere niet op?

Conclusie

GMF vraagt dat

1. de door AWW gehanteerde terminologie gemotiveerd wordt: wat is het verschil tussen *weefstrook* en *rijstrook*, wat is het voordeel van *pechhavens* tegenover *pechstroken*.
2. de drie projecten samen worden behandeld.
3. de focus van het project niet op doorstroming wordt gelegd maar op de klimaat- en milieuproblematieken (naast verkeersveiligheid) door
 - a. het impact op het milieu zo klein mogelijk te houden (verharding, waterinfiltratie, luchtkwaliteit, geluid,...) .
 - b. bij te dragen aan de doelstelling van de Vlaamse overheid om het aantal voertuigkilometers fors te reduceren.

Volgens GMF kan er aan punt 2 en 3 worden voldaan door de toegestane snelheid te verlagen van voor Merelbeke tot na Drongen. Bovendien strookt deze optie met twee andere doelstellingen: een consistente snelheidsbeperking hanteren en geen onnodige kosten genereren. GMF vraagt dus dat deze optie als eerste wordt uitgetoetst vooraleer


eventueel te beginnen met grote ingrepen. Mocht volgens AVW een snelheidsverlaging geen goede oplossing zijn voor de verkeersveiligheid en het milieu, dan vraagt GMF om dit te bewijzen a.d.h. van concrete cijfers.

Naast snelheidsverlaging vraagt GMF zich af of andere niet-ingrijpende maatregelen een positieve impact zouden kunnen hebben op de veiligheid, zoals inhaalverbod en extra signalisatie.

Bedankt om rekening te houden met onze vraag.

Met vriendelijke groeten

Steven Geirnaert

A handwritten signature in black ink, consisting of the name 'Steven Geirnaert' written in a cursive style above a large, stylized, scribbled signature mark.

Steven Geirnaert

coördinator

Gents MilieuFront vzw

steven@gentsmilieufrent.be