

Gent, 16 oktober 2015

Aan het **College van Burgemeester en Schepenen**

Botermarkt 1

9000 Gent

Uw kenmerk: 2015/04138

Betreft: Bezwaarschrift in het kader van het openbaar onderzoek inzake aanvraag om stedenbouwkundige vergunning voor aanleggen van fietsers- en voetgangersbruggen over de Ringvaart/R4 en over de E40 met omgevingsaanleg en het aanleggen van een fietspad oude spoorwegbedding tussen Rijvisschestraat en E40 in het kader van "Groenpool Parkbos"

Geachte heer burgemeester en schepenen,

Met dit schrijven wensen de ondergetekende en de 300 personen in bijlage, in het kader van het openbaar onderzoek dat loopt tot 18/10/2015, hun bezwaren en opmerkingen mede te delen betreffende de in rand vermelde aanvraag ingediend door de Stad Gent bij de Gewestelijke Stedenbouwkundige Ambtenaar (GSA) d.d. 21/08/2015 volgens de bijzondere procedure.

Ik vestig er uw aandacht op dat overeenkomstig het artikel 4.7.26, §4, 2°, c) VCRO in onderhavig geval het college van burgemeester en schepenen **geen advies** over de ingediende bezwaren en opmerkingen **mag uitbrengen** doch wel het proces-verbaal van het openbaar onderzoek en de gebundelde bezwaren en opmerkingen moet bezorgen aan de GSA en dit binnen een ordetermin van dertig dagen nadat het openbaar onderzoek werd afgesloten.

1) Algemene context

De aanvraag kadert volgens de beschrijvende nota in de realisatie van het project Groenpool Parkbos en meer bepaald de realisatie van twee fiets- en wandelbruggen over de Ringvaart/R4 en over de E40 en de aanleg van het fietspad Oude Spoorwegbedding tussen de geplande wandel- en fietsbrug over de E-40 en de Rijvisschestraat.

De ondertekenaars van dit bezwaarschrift zijn van oordeel dat, mede gezien de budgettaire toestand waarin het land zich bevindt, dit dure prestigeproject onmogelijk kan worden verantwoord. Het aantal zwakke weggebruikers dat er ooit gebruik zal van maken is niet in verhouding met de financiële en maatschappelijke kostprijs, waarover straks meer. Een ernstige Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) werd nooit gemaakt. Becijferd en onafhankelijk onderzoek van het mogelijke alternatief door doorboring van de hoge berm van de E40-snelweg voor een kleine gelijkvloerse tunnel tussen de Driekoningenstraat en de Putstraat (zie op www.2-btv.tk) werd nooit ernstig uitgevoerd en bij voorbaat geridiculiseerd als onrealistisch. (Zie het gemeenteraadsbesluit van 26/01/2015 nr. 2015_GR_00050, 2014/70121 betreffende Fietsbruggen Parkbos-nieuwe wegenis, blz.7-8, heden niet gevoegd bij de aanvraag). Dit voorstel wordt nochtans ook ondersteund door de Werkgroep Milieu en Verkeer uit Sint-Denijs-Westrem (cfr bewonersoverleg op "Wijk van de maand"

dd. 25 juni 2015). In dit kader zou ook het terug openstellen van een rechtstreekse verbinding voor zwakke weggebruikers tussen Maaltemeers en Pleispark welkom zijn. Een echt maatschappelijk debat daarover werd (buiten op sommige sociale media als GentBlogt, zie: <http://www.gentblogt.be/2012/04/27/bezwaar-tegen-pad-naar-parkbos>, met meer dan 300 reacties!), echter nooit gevoerd. In de klankbordgroep Parkbos werd elk debat daarover afgeblokt door het inroepen van de primaat van de politiek.

Dit bruggenproject komt in het verlengde van het reeds grotendeels gerealiseerde traject tussen Rijvisschestraat en Klossestraat. Het begin- en eindpunt van het volledige traject zijn de N60 (De Pintelaan) in Gent en het station van De Pinte en kunnen niet los van elkaar worden beoordeeld. Deze aanvraag "saucissonneert" aldus het volledige traject zonder enige zekerheid over de realisatie van het volledige traject. Tegen de stedenbouwkundige vergunning die op 15 januari 2013 betreffende het traject Rijvisschestraat – Klossestraat werd toegekend aan VLM werd door ondergetekende op 7 maart 2013 beroep tot vernietiging aangetekend bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Dit beroep werd op de zittingen van 18 en 25 april 2014 behandeld doch is sedertdien nog steeds in beraad! Zonder de uitslag van deze procedure af te wachten diende de Stad Gent op 3 september 2014 toch reeds een aanvraag in voor stedenbouwkundige vergunning met het oog op het bouwen van de Parkbosbruggen over de R4/Ringvaart en de E40 in het verlengde van het voornoemde traject Klossestraat – Rijvisschestraat. Op 12 februari 2015 kende de GSA een stedenbouwkundige vergunning toe aan de stad Gent doch, ingevolge negatief advies van het Agentschap Wegen en Verkeer, niet voor de brug over de E40. Ook tegen deze vergunning tekende ondergetekende op 9 april 2015 beroep aan bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen met verzoek tot vernietiging met vordering tot **schorsing** (RvVb/1415/0472/SA/0457). De schorsing werd behandeld in de openbare zitting van 18 augustus 2015 doch ook daarover werd nog geen arrest geveld.

Ondanks het feit dat de stad Gent sedert 12 februari 2015 beschikt over een stedenbouwkundige vergunning voor een fietsbrug over de R4/Ringvaart en voor het aanleggen van een fietspad tussen de Rijvisschestraat en de R40 zijn de desbetreffende werken nog niet aangevat. In de beschrijvende nota bij de onderhavige aanvraag van 21 augustus 2015 staat letterlijk: *"Het indienen van deze nieuwe bouwaanvraag wil niet zeggen dat Stad Gent afstand doet van de vorige vergunning."* Indien dus ingevolge deze nieuwe aanvraag een vergunning zou worden afgeleverd voor beide bruggen zal de stad Gent over twee vergunningen beschikken voor dezelfde brug over de R4/Ringvaart die in belangrijke details qua ontwerp van mekaar verschillen en waarbij men zich dan bij de uitvoering het hoofd zal moeten breken over de vraag welke vergunning van toepassing is: de oudste of de jongste?

Het getuigt niet van een goede ruimtelijke ordening indien nu een vergunning zou worden verleend voor bruggen naar paden waarvoor de vergunning nog kan worden geschorst en/of vernietigd. Door in schijfjes vergunningen aan te vragen wordt het onderzoek naar mogelijke alternatieven voor de geplande bruggen ernstig ondermijnd. Bovendien werd er in juli 2015 door de Stuurgroep Parkbos nog een mobiliteitsstudie besteld bij Koen Vande Sompele van het studie bureau Traject met als opdracht *"het formuleren van doelstellingen, een visie rond mobiliteit en een structuurschets per vervoermodus in het Parkbosgebied"*. Wat voor zin heeft het een mobiliteitsstudie te bestellen en toch reeds stedenbouwkundige vergunningen aan te vragen zonder de resultaten van deze studie af te wachten? Wat als uit deze studie zou blijken dat de Parkbosbruggen overbodig zijn, geen met de

kostprijs overeenkomstige meerwaarde betekenen of er betere en goedkopere alternatieven bestaan?

Volgens de beschrijvende nota vormen de geplande bruggen “*een noodzakelijke schakel voor het creëren van een langzaam verkeersverbinding op de oude spoorwegbedding tussen de stad Gent enerzijds en de groenpool Parkbos en de woonkernen ten zuiden van Gent anderzijds*”. Door deze misleidende formulering wordt verdoezeld dat het Parkbos nu al van uit Gent perfect bereikbaar is via relatief veilige routes voor zwakke weggebruikers. Deze bruggen zijn dus geen noodzaak doch eerder een duur prestigeproject. De geraamde kosten werden initieel op 3,5 miljoen € vastgelegd, nadien officieel op 4,2 miljoen € gebracht, doch de geschatte kostprijs van het project, zou volgens het verzoek tot tussenkomst van 6 juli 2015 p. 3 (van de advocaat de stad Gent, Mr. Thomas Eyskens, in de voornoemde zaak RvVb/1415/0472/SA/0457) ondertussen zelfs zijn opgelopen tot ca. **7.341.185** euro en dit zelfs nog voor de werken werden aangevat. Hoeveel zal dit Parkbosbruggenproject uiteindelijk echt kosten?

Betreffende de indiener van de aanvraag kan de vraag worden gesteld of de stad Gent juridisch wel kan beschouwd worden als bouwheer voor dit parkbosbruggenproject. Het is immers duidelijk dat de stad geen eigenaar zal worden van bvb. de brug over de E40. Zoals voor alle bruggen over de E40 zal dit AWV zijn. Door de stad te laten optreden als bouwheer en AWV en W&Z aan te stellen als gedelegeerd bouwheer of toezichthouder ontstaat een juridische warboel waarbij iedere partij dreigt zijn verantwoordelijkheid af te wimpelen op de andere en niemand nog exact weet wie bevoegd is voor wat. Dit wordt nog versterkt door het feit dat het overgrote deel van de kosten wordt gesubsidieerd uit een Vlaams Fonds (begrotingsartikel MDUH6301) en er aldus een verwarring dreigt te ontstaan wie zal moeten opdraaien voor de meerkosten niet voorzien in dat budget. Het Vlaams Gewest zal dus moeten oordelen over kwesties waar het rechter en partij is. Bovendien blijkt uit de Projectnota versie 30-09-2014 in bijlage 2 blz.8 bij de Project-mer-screening dat de aanloop naar de fietsbrug over de E40 ingericht zal worden door de VLM in het kader van het Inrichtingsproject Oude Spoorwegverbinding. Onderhavige aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning is dus voor een belangrijk deel niet bestemd voor de Stad Gent doch wel voor de VLM. Wie zal dan de uiteindelijke verantwoordelijke zijn bij klachten bij de uitvoering van die werken?

2) Juridische antecedenten

Zoals reeds hoger gesteld werd op 15 januari 2013 aan de VLM een stedenbouwkundige vergunning toegekend door de GSA voor wandel-, fiets- en ruiterspaden, de herinrichting en uitbreiding van wegbermen, het rooien van plantsoen, de aanplant van straat- en dreefbomen en de herinrichting van wegen en gevaarlijke knooppunten op de oude spoorwegberm tussen Rijvisschestraat en Klossestraat. Over het beroep tot vernietiging dat hiertegen werd aangetekend op 7 maart 2013 bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen werd om onbekende redenen tot op heden nog geen arrest geveld. Daarover ondervraagd liet de griffie van de RvVb op 1 december 2014 mij weten: *“De Raad doet al het mogelijke om de zaak waarin u betrokken procespartij bent, op een zo efficiënt en kwaliteitsvolle manier af te handelen... Wanneer een arrest m.b.t. de vordering tot vernietiging op een openbare terechtzitting uitgesproken wordt, zal niet worden nagelaten om u onmiddellijk een afschrift ervan over te maken.”* Hierbij kan men zich afvragen wat er efficiënt en kwaliteitsvol is aan een arrest dat wordt uitgesproken pas nadat de werken ondertussen reeds werden uitgevoerd. Indien de vergunning van 15 januari 2013 door de Raad voor Vergunningsbetwistingen wordt

vernietigd wordt de gemeenschap voor voldongen feiten geplaatst en wordt het zo goed als onmogelijk om de onvergunde werken ongedaan te maken. Het terug in zijn oorspronkelijke staat herstellen zal de gemeenschap en dus de belastingbetaler enorm veel geld kosten en een blijvende wonde in het beschermde landschap betekenen. Cruciaal is dan wel dat ook dit Parkbosbruggenproject zinloos wordt daar dit zou betekenen dat het niet zou aansluiten op de door sommigen gedroomde fietsostrand door het Parkbos naar De Pinte.

Zoals reeds hoger geschetst is er tegen alle verwachtingen in ook nog geen arrest geveld inzake de **vordering tot schorsing van 9 april 2015** waarover **op 18 augustus 2015** een zitting plaats vond van de Raad voor Vergunningsbetwistingen met als rolnummer RvVb/1415/0472/SA/0457 .

In afwachting van de desbetreffende arresten zijn bepaalde in deze vorderingen tot vernietiging en schorsing opgenomen bezwaren nog niet uitgeklaard en zullen sommige ervan -in zoverre ze van toepassing zijn op huidige aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning- hier dus worden herhaald.

Er wordt ook de aandacht op gevestigd dat bij besluit van 3 april 2014 van de Vlaamse minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand de stad Gent ertoe gemachtigd werd over te gaan tot de *“gerechtelijke onteigening van een onroerend goed met het oog op de realisatie van één van de twee voetgangers- en fietsersbruggen (Parkbosbruggen)”* (BS 20/06/2014). Ondanks dat dit besluit verklaart dat de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden, bepaald bij artikel 5 van de wet van 26 juli 1962, op deze onteigening mag worden toegepast, werd de gerechtelijke onteigeningsprocedure echter niet ingezet waardoor deze haar vermeende hoogdringendheid heeft verloren. Er werden wel onderhandelingen aangevat tussen Sogent en de eigenaar van perceel 21 in de Leebeekstraat om dit perceel met woning integraal in der minne aan te kopen (cfr. Gemeenteraadsbesluit van 26 januari 2015 nr 2015-GR-00050, blz 3) doch tot op heden zonder enig concreet resultaat. Dienaangaande vermeldt de aanvraag onder punt 5 op blz. 12 in de Beschrijvende nota nog steeds: *“In de Leebeekstraat kant E40 wenst Stad Gent via een gerechtelijke onteigeningsprocedure een stuk perceel te verwerven voor het plaatsen van de cirkelvormige aanloophelling”*. Dit is ondertussen dus achterhaald daar er in de praktijk geen sprake meer is van gerechtelijke onteigening noch van “een stuk perceel”.

Ook het fietspad op de oude spoorwegbedding en de brughelling tussen de Rijvisschestraat en de E40 wordt gepland op grond waarvan de aanvrager (nog) geen eigenaar is (cfr. het reeds vermelde Gemeenteraadsbesluit van 26 januari 2015 nr 2015-GR-00050, blz 3). Het perceel is door de projectontwikkelaar Reyvissche Invest nv immers nog niet over gedragen naar openbaar domein ook al was dat voorzien op blz 45 in het Masterplan van 1/7/2009 voor deze site in bijlage 3 gevoegd bij de project-Mer-screening bij onderhavige aanvraag van 21 augustus 2015.

Ten onrechte staat dus onder punt 5 van de beschrijvende nota blz 12 nog steeds dat *“het project is voorzien op en boven openbaar domein, eigendom van de stad Gent, het Vlaams gewest en/of Waterwegen en Zeekanaal nv.”* Dit klopt niet daar het ook is voorzien boven private eigendom waarvan geen van de vermelde instellingen eigenaar is.

3) Non-ontvankelijkheid van de aanvraag wegens onvolledig

Het zorgvuldigheidsbeginsel is een algemeen beginsel van behoorlijk bestuur dat de overheid verplicht zorgvuldig te werk te gaan bij de voorbereiding van de beslissing of advisering en ervoor te

zorgen dat de feitelijke en juridische aspecten van het dossier deugdelijk geïnventariseerd en gecontroleerd worden zodat de bevoegde overheden met kennis van zaken kunnen adviseren en beslissen. Het zorgvuldigheidsbeginsel verplicht de bevoegde instanties om over een volledig en correct dossier te beschikken dat in het kader van het openbaar onderzoek ter inzage wordt gelegd van de geïnteresseerde burgers. In dit kader gelden de voorschriften i.v.m. de samenstelling van het aanvraagdossier **op straffe van non-ontvankelijkheid van de aanvraag**.

In onderhavig aanvraagdossier ontbreken tal van verplichte documenten en komen tal van fouten voor zodat een openbaar onderzoek op basis daarvan kan leiden tot foute conclusies en de adviserende instanties ook geen degelijk gemotiveerd advies kunnen uitbrengen aan de GSA. We ontdekten volgende onvolkomenheden en tekortkomingen:

3.1. Het dossier is onvolledig wegens het ontbreken van essentiële **zoneringgegevens** zoals voorzien in het artikel 7 van het BVR van 28/5/2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning, waaronder de kadastrale perceelnummers. De vermelde kadastrale gegevens "Openbaar domein + 24° afd.sec.A nrs 0050^F2 - 0047B02 - 0011C - 0029A02" zijn duidelijk onvolledig. Zo ontbreken bvb de percelen 48A en 49 D. Opvallend is ook dat de vermelde percelen niet volledig overeenstemmen met deze vermeld in de vorige aanvraag van 3/9/2014 waar ook sprake was van de percelen 50X, 50Z en 51L alhoewel het zg. een identieke aanvraag is qua ligging. Dit is zeer verwarrend. Een verwijzing naar de bijgevoegde plannen volstaat niet om aan dit euvel te verhelpen.

3.2. In tegenstelling met de vorige keer bevindt zich in het aanvraagdossier nu wel een **inrichtingsstudie** "Kasteelparkgebied + Portaal Maaltebruggepark" zoals verplicht is bij te voegen ingevolge het artikel 1 en het artikel 4 van de bijlage 2 van het GRUP "Parkbos" dat de geldende stedenbouwkundige voorschriften oplegt. Dit inrichtingsplan van juni 2015 werd echter nooit uitdrukkelijk goedgekeurd door het Gentse stadsbestuur. Het werd enkel informatief toegevoegd aan het collegebesluit van 25 juni 2015 nr 2015_CBS_07790 dat deel uit maakt van het aanvraagdossier. Een uitdrukkelijk als "informatief" toegevoegd document kan niet worden beschouwd als een uitdrukkelijk goedgekeurd document. Dergelijke administratieve handeling vereist immers een uitdrukkelijke motivering die nu dus (nog) niet bestaat. Dit is hier des te meer noodzakelijk daar deze studie nergens gewag maakt van het feit dat in het college van 25 september 2014 uit besparingsoverwegingen werd beslist dat het effectief beschikbaar budget voor dit park in deze legislatuur is beperkt tot ca. 225.000 euro (incl. btw). Een volledige grondige herinrichting van het park, zoals voorzien in dit z.g. inrichtingsplan, lijkt dus uitgesloten. Dit plan behoeft dus voorafgaandelijk uitdrukkelijke goedkeuring door het stadsbestuur, inclusief gemeenteraad inzake wegeis, voor het kan worden beschouwd als een inrichtingsplan bedoeld in de artikelen 1 en 4 in het GRUP Parkbos.

Bovendien houdt dit inrichtingsplan geen rekening met bepaalde voorschriften vervat in het "**artikel 4: Kasteelparkgebied**" van het Grup-Parkbos die betrekking hebben op de aanloophelling en de geplande omgevingsaanleg in de Leebeekstraat (kant R4). Dit artikel schrijft voor dat het kasteelparkgebied zodanig moet worden ingericht dat het zijn ecologische, landschappelijke en sociale functie blijvend kan vervullen en dat de karakteristieken van de kasteelparktuinen en de omgevende landschappen behouden blijven. Zacht recreatief medegebruik (wandelen, fietsen, paardrijden,...) van het park zijn

toelaatbaar voor zover deze de functie als kasteelpark niet schaden. Het is overduidelijk dat de geplande aanloophelling en brug in de Leebeekstraat daar niet vergunbaar zijn daar deze constructies onmogelijk zijn onder te brengen onder de door dat artikel opgesomde vergunbare werken. Dit betreft immers niet de aanleg, het verharden of vernieuwen van paden en terrassen en evenmin het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegenis en nutsleidingen. Het verplaatsen van openbare wegenis of nutsleidingen is trouwens enkel toegelaten voor zover dit de bestaande landschapswaarden en de potenties voor bosontwikkeling in het gebied niet in het gedrang brengt. De geplande stalen brug over de Ringvaart/R4 steunend op V-vormige steunbenen en ellipsvormige betonnen sokkel in de berm naast de Ringvaart plus de 120 meter lange betonnen brughelling in de Leebeekstraat ondersteund door betonnen kolommen brengen ontegensprekelijk de bestaande landschapswaarden daar in het gedrang en passen niet in deze kasteelparkomgeving. Daarbij mag niet vergeten worden dat deze geplande constructie daar wordt opgericht pal naast het beschermde monument Maaltepark, recht over de huizen Leebeekstraat 7 en 9, waardoor het zicht van deze bewoners op het Maaltepark totaal wordt vernietigd en dit voor de rest van hun leven.

3.3. Het voornoemde artikel 4 schrijft ook voor dat een **reconversierapport** moet opgemaakt worden bij elke aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning voor aanpassingen in het kader van recreatieve infrastructuur in het Kasteelparkgebied. Dit reconversierapport moet in aanvulling op de beschrijvende informatie voor het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning of attest klaarheid geven in een aantal in het artikel opgesomde aspecten. Het reconversierapport moet gevoegd worden bij de aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning. We stellen vast dat dit vereiste reconversierapport, los van het inrichtingsplan, ontbreekt.

3.4. Zoals reeds hoger vermeld werd naar aanleiding van een negatief **advies van AWW** in het kader van de bouwvergunningsprocedure de brug over de E40 geschrapt uit de bouwvergunning van 12/2/2015 nr 8.00/44021/39592.2. Daarover zegt het reeds hoger geciteerde collegebesluit van 25 juni 2015 nr 2015-CBS-07790 gevoegd bij de onderhavige aanvraag: *“Door dit negatief advies zal de spiraalhelling een 15-tal meter opgeschoven moeten worden verder weg van de E40, buiten de 10 meter zone langs de E40. De Stad Gent laat de plannen herwerken in functie van het opschuiven van de spiraalhelling. Met deze licht gewijzigde plannen zal een nieuw bouwaanvraagdossier ingediend worden voor het gehele project. AWW zorgt voor een machtiging om de spiraalhelling in de 10-30 meter zone te bouwen. Deze zal toegevoegd worden aan het nieuwe bouwaanvraagdossier.”*

Deze essentiële machtiging ontbreekt echter in het nieuwe bouwaanvraagdossier en derhalve is het dossier onvolledig.

3.5. Volgende **tekortkomingen** worden ook opgemerkt:

3.5.1. Geen becijferde vermelding van het globaal **aantal** te rooien bomen en **aantal** aan te planten bomen. Niemand kan dus ooit berekenen of wel alle gerooide bomen worden gecompenseerd.

3.5.2. Onvolledige situering van de **ruimtelijke en historische context** van de geplande werken. In punt 2.1 wordt over de realisatie van de Parkbosbruggen op de oude spoorwegberm enkel vermeld: *“Dit gebeurt langs het sinds 1913 verlaten spoorwegtracé dat heden op twee plaatsen onderbroken wordt, door de E40 en door de Ringvaart en de R4.”* Deze situering gaat aldus voorbij aan het feit dat tussen 11

oktober 1913 en 16 april 1954 het verlaten spoorwegtracé tussen De Pintelaan en (bijna) de Rijvisschestraat door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen nog gedurende 41 jaar werd gebruikt voor een tramlijn naar Merelbeke. De huidige Tramstraat in Zwijnaarde verwijst naar deze lijn. Er reden dus in de huidige Leebeekstraat tussen 1913 en 1934 stoomtrams en tussen 1934 en 1954 spoorauto's ("mazoutjes"). De lijn werd nooit geëlektrificeerd. (zie: Erik De Keukeleire, "Het openbaar vervoer in de provincie Oost-Vlaanderen, Deel I, Trams in Merelbeke", 1998, p.225-242 en "135 jaar openbaar vervoer in de Gentse regio", delen 3,4 en 5, 2006.). Het spoorwegtracé waarop de bruggen nu gelegd worden is dus **niet** sinds 1913 verlaten doch sinds 1954. Om onbegrijpelijke redenen wordt ook nergens gewag gemaakt sinds wanneer het "verlaten spoorwegtracé" heden op twee plaatsen wordt onderbroken door de E40 en door de Ringvaart/ R4. Zo doende wordt verdoezeld dat de E40 reeds 61 jaar het tracé doorkruist. Tenslotte dient ook te worden opgemerkt dat ook de hoger vermelde inrichtingsstudie p.8 een zeer gebrekkige historiek van de Leebeekstraat vertelt. De vermelding "*Daarnaast maakte dit tracé tussen 1940 en 1950 tijdelijk deel uit van het buurtspoorwegennet tussen Oosterzele en Gent*" doet de reële lokale historiek onrecht aan, waarbij de schrijver Karel van de Woestijne, die er stierf in 1929, zich in zijn graf zou omkeren. Hij maakte namelijk tussen 1925 en 1929 regelmatig gebruik van deze tram vóór zijn huis "La Frondaie" in de Oude IJzerenweg 2, heden Leebeekstraat 10, om zich o.a. naar zijn werk aan de Gentse universiteit te begeven.

- 3.5.3. Geen verwijzing naar het toepasselijke BVR van 29/4/1997 inzake **voetgangersverkeer in bebouwde kom**, noch naar het fietsvademecum.
- 3.5.4. Geen **toegankelijkheidstoets**. Deze is ingevolge het art 35 van het BVR van 5/6/2009 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid vereist daar onderhavige werken immers onder de toepassing vallen van het art 2, 62, 3° en dus van het art 34 van het voormelde besluit van 5/6/2009.
- 3.5.5. Ook de **natuurtoets** (cfr. art 16,§1 natuurdecreet dd. 21/10/1997) en de **watertoets** ontbreken Deze zullen dus nog moeten worden gemaakt door de GSA waarna de vergunning zal moeten worden geweigerd bij onvermijdbare schade aan het waterrijke natuurgebied langs de E40. Daarbij zal er ook moeten worden overgemaakt dat de aanleg van de brughelling in de Leebeekstraat achter het Maaltepark met de daarbij horende funderingswerken geen invloed hebben op de grondwaterstanden en dus zonder impact blijven op de bomen van het beschermde monument Maaltepark. Dit geldt uiteraard ook voor de grondwerken die komen kijken bij de constructie van de overige aangevraagde "kunstwerken".
- 3.5.6. Nergens in het aanvraagdossier wordt melding gemaakt van het KB van 4 juni 1958 betreffende de **vrije stroken langs autosnelwegen**. Het eerste lid van artikel 1 van dat KB bepaalt: "*De vrije stroken beslaan een breedte van dertig meter aan weerszijden van de grens van het domein van de autosnelweg*" en "*Het is verboden in die stroken te bouwen, te herbouwen of bestaande bouwwerken te verbouwen*" en het derde lid bepaalt: "*Voorbij de tiende meter, gemeten van de grens van het domein van de autosnelweg, kan de wegbeheerder echter afwijkingen van het in het eerste lid gestelde verbod toestaan.*"

Gezien de brug over de E40 gesitueerd is in de voornoemde vrije stroken is het niet vermelden van deze overduidelijke toepasselijke reglementering in het kader van het openbaar onderzoek een mislijdend en dus grof vormgebrek.

- 3.5.7. Volgens de Bekendmaking Aanvraag tot Stedenbouwkundige Vergunning van 14/9/2015 heeft de aanvraag betrekking op een terrein met als adres Leebeekstraat/De Pintelaan, Oudespoorweg, **9052** Gent-Zwijnaarde, alhoewel de aanvraag voor een zeer belangrijk deel ook betrekking heeft op **9000** Gent, namelijk de volledige brug over de R4/Ringvaart met beide aanlopen. Ook blz. 6 van de Beschrijvende nota wordt foutief vermeld dat de te realiseren brug over de Ringvaart/R4 gelegen is in de deelgemeente Zwijnaarde. Ten onrechte is de titel van de beschrijvende nota "Dossier bouwaanvraag-deel over E40" ondanks het feit dat deze nota ook handelt over het deel over de R4/Ringvaart.
- 3.5.8. Op één van de gele affiches "Bekendmaking aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning" aan het kruispunt met de Maaltemeers werd gedurende enige tijd bekend gemaakt dat het openbaar onderzoek liep tot 19/9/2015 ipv 18/10/2015. Op geen enkele gele affiche werd bovendien de mogelijkheid "zestig" inzake de duur van het openbaar onderzoek geschrapt wat uiteraard zeer verwarrend is. Zie foto:



- 3.5.9. Overeenkomstig het art.7,4° van het Besluit van 28/5/2004 betreffende de dossiersamenstelling moeten er minstens 6 verschillende **foto's** van de plaats waar de werken zullen worden uitgevoerd worden toegevoegd aan de aanvraag. Dit voorschrift heeft duidelijk als bedoeling de adviesverlenende instanties, de GSA en de burgers in het kader van het openbaar onderzoek een **actueel beeld** te geven van

de omgeving waar de werken zullen plaatsvinden. Welnu noch de foto's nr. 7 tot 9 noch de foto's 12 tot 15 geven de actuele toestand weer daar ze dateren van voor 2012 toen er grootschalige riolerings- en wegenwerken hebben plaatsgevonden in de Leebeekstraat die het uitzicht grondig veranderden. Ze dateren aldus ook van voor januari 2015 toen er ingevolge het hakhoutbeheer van AWW een groot aantal hoogstammige bomen werden gerooid langs de R4.

Gezien deze essentiële tekortkomingen moet dus worden vastgesteld dat deze aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning niet volledig voldoet aan de reglementering en de GSA op 2/9/2015 de aanvraag ten onrechte ontvankelijk en volledig heeft bevonden op basis van artikel 4.7.26.§3 van de VCRO.

Ten overvloede wensen we ook nog de volgende bezwaren en opmerkingen naar voren te brengen:

4) Niet vergunbaarheid van de aanvraag

Het artikel 1.1 van het reeds vermelde GRUP Parkbos bepaalt dat in de Groenpool Parkbos slechts de daar opgesomde werken, waarvoor een stedenbouwkundige vergunning is vereist, vergunbaar zijn. Dit geldt o.a. voor het aanbrengen van **kleinschalige** infrastructuur gericht op het al dan niet toegankelijk maken van de groenpool voor het publiek (paden, toegangsconstructies, wegwijzers, wegafsluitingen). Daar deze parkbosbruggen onmogelijk als kleinschalige infrastructuur kunnen worden beschouwd zijn deze geplande megawerken derhalve niet op basis daarvan vergunbaar. Dat zelfde artikel 1.1 stipuleert echter ook: *"Het bestaande openbaar domein onder de vorm van straten fietspaden, voetwegen, parkeerterreinen en dergelijke kan **geoptimaliseerd** worden binnen alle bestemmingen. **Nieuwe wegeninfrastructuur aanleggen en het verbreden van het wegdek is verboden, met uitzondering van/voor: nieuwe voetwegen, nieuwe fietswegen, nieuwe ruiterspaden."*** Het is overduidelijk dat de geplande Parkbosbruggen niet onder de noemer "optimalisatie bestaande openbaar domein" kunnen worden ondergebracht want ze bestaan nu niet. Deze bruggen betreffen wel een nieuwe voet- en fietsweg en zijn dus vergunbare **kunstwerken** zoals voorzien in het artikel 1.6. Daar de aanloophelling in de Leebeekstraat (kant R4) wordt ingepland in de berm kant Maaltebruggepark en er een rij bomen worden voorzien naast de helling, wordt in de aanvraag de huidige straat verlegd in de huidige zachte berm langs de buurteigendommen Leebeekstraat 7, 9, 11 13 en 15. Ook in het deel Leebeekstraat kant E40 wordt de straat aan de percelen nummers 14 en 16 verlegd naar het noorden en wordt de pas onlangs aangelegde open gracht ingebuisd. Dit impliceert dus **twee keer het aanleggen van nieuwe wegeninfrastructuur die geen nieuwe voet-, fietswegen of ruiterspaden zijn en die dus overeenkomstig het artikel 1.1 niet vergunbaar is.**

5) MER-plichtig

Overeenkomstig de Europese richtlijn 85/337/EEG is een milieueffectrapportage verplicht voor projecten die **aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben.**

5.1. Het is duidelijk dat het onderhavige project grote gevolgen zal hebben voor de **planten, dieren en ecosystemen** in het Parkbos. Het voorziet immers in bijkomende wegverhardingen en straatverlichting, in het vellen van talrijke bomen, in het aanplanten van nieuwe soorten bomen die er voordien niet stonden. Dit project zal ook grote gevolgen hebben op de waterhuishouding en het

ecosysteem daar het gedeeltelijk een door artikel 3 van het GRUP-Parkbos aangeduid Natuurpark doorkruist tussen E40 en Rijvisschestraat. Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie "reservaat en natuur" en zijn enkel bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en het landschap. Recreatief medegebruik dient er ondergeschikt te zijn voor deze hoofdfunctie. De afdeling Natuur van AMINAL heeft op 18 oktober 2005 dit gebied als volgt beschreven. (citaten uit ministerieel besluit van 21 december 2010 houdende verwerping van het beroep van de particulier NV Reyvissche Invest met kenmerk SV/B/4071/6196.): *"Het gaat om een betrekkelijk groot gebied, bestaande uit een grote variatie aan vegetatietypes. Op het gehele terrein komen verschillende waardevolle vegetaties als historisch permanente graslanden, moerassen, bossen en uitgegroeide houtkanten van meidoorn voor. Daarenboven wordt het volledige gebied getypeerd door verscheidene kleine landschapselementen zoals grachten, laagtes, bomenrijen en houtkanten...Het aanleggen van een verhard wandel- en fietspad op de oude spoorwegberm, ook gelegen in het natuurgebied, kan nu nog niet toegelaten worden. Het gebied langs de E40 dient als moeras getypeerd te worden nl. Hf, Natte ruigte met Moerasspirae. Volgende planten werden tijdens het terreinbezoek van 10 oktober 2005 waargenomen: Moerasspirae, Moerasbastardwederik, Kattestaart, Gele Lis, Moerasrolklaver, Watermunt, zeegroene Rus, Moeraswalstro, Wolfspoot, Scherpe Boterbloem, Koninginnekruid, Rietgras, Bitterzoet, Wederik en verscheidene zeggesoorten,...Deze plantensoorten geven duidelijk aan dat dit een moeraszone is. **Moerassen zijn krachtens art.7 van het Besluit van 23 juli 1998 van de Vlaamse regering tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu verboden te wijzigen vegetaties, in alle gewestplanbestemmingen...Gezien deze zone zeer waardevol is, uit een te beschermen vegetatie bestaat en behoort tot een groter waardevol gebied kan deze zone niet bebouwd worden...De oude spoorwegberm is een complex van biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen...Conclusie: **In het nat natuurgebied dienen alle activiteiten die niet in overeenstemming zijn met het GRUP geweerd te worden.**"***

Uit punt 3.3. van de Verantwoordingsnota Fietsbruggen d.d. 20/03/2009 en punt 2.5 van de startnota fietsbruggen op de oude spoorwegbedding Gent-De Pinte van 11 april 2012 blijkt dat het de bedoeling is op de oude spoorwegberm een **in hoofdzaak functionele** fietsroute te maken voor woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer, wat dus onverenigbaar is met de hoofdfunctie van dit drassig natuurgebied waar grote aantallen vogels verblijven. Volgens de Beschrijvende nota bij de aanvraag punt 4.4 wordt *"een strook van 3 m breed langs de helling daar verhard met een mengsel steenslag/aarde om berijdbaar te blijven voor onderhoudsvoertuigen"*. Volgens punt 3.2.6 van deze nota bestaat deze rechte aanloophelling daar uit een betonplaat van 3,80 m breed die rust op centraal onder het brugdek geplaatste kolommen. Aan de voet van de aanloophelling wordt in horizontaal vlak een betonplaat van 4 m voorzien. Volgens punt 3.2.7. wordt tussen de aanloophelling en de Rijvisschestraat een nieuw gescheiden wandel- en fietspad aangelegd. Het fietspad is 3 m breed en wordt tonrond aangelegd in porfiersteenslag met toegevoegd cement. Het wandelpad wordt gescheiden van het fietspad door een grazige berm en een bomenrij, is 1,5 m breed en wordt aangelegd als gefundeerd graspad. Dit alles wordt nog eens bebord en bewegwijzerd en voorzien van zitbanken, infoborden, picknickbanken en een treinwagonsimulatie. Niet al deze werken en activiteiten zijn noodzakelijk en verenigbaar met het GRUP Parkbos.

De oudespoorweg daar werd bovendien **wederrechtelijk** ingericht als tijdelijke werfweg naar het Rijvisscheproject (complex voor kantoorachtigen nr 2009/70202) daar deze niet overeenstemt met de voorwaarden zoals voorzien in de oorspronkelijke vergunning **2010/70089gm** van 15/7/2010 en die slechts gold voor een periode van **maximum 2 jaar**. Daarin stond o.a. als voorwaarde dat de

werfweg centraal diende te worden aangelegd op de oude spoorwegbedding, de breedte diende beperkt tot 3,5 m, de verharding mocht slechts 0,25 m dik zijn en diende te worden aangelegd in uitgraving van 0,20 m op een afstand van 3 m van de gracht. Voor de verharding mocht geen mengpuin worden gebruikt. Na het gebruik als werfweg diende de weg geschaafd of gewalst te worden teneinde de weg te egaliseren. Na 2 jaar diende volgens deze vergunning van 2010 de werfweg te worden verwijderd en het terrein ingericht zoals voorzien in de vergunning voor natuurinrichting (2009/70228), weliswaar met uitzondering van het gedeelte van de werfweg op de oude spoorwegbedding dat dan niet meer dient als werfweg maar als onderlaag voor de nieuw aan te leggen fietsverbinding Parkbos. Bijna geen enkele van deze voorwaarden werd nageleefd doch uit de onderhavige aanvraag blijkt niet dat deze nu nog aanwezige wederrechtelijke werfweg zal worden verwijderd. Hij behoort ook nog niet tot het openbaar domein (zie boven).

5.2. Het onderhavige project zal ook grote gevolgen hebben voor **de belasting van het milieu door geluidshinder en trillingen** die er voordien niet waren. Alhoewel de bruggen en de spoorwegbedding volgens de aanvraag niet zijn bestemd voor gemotoriseerd verkeer wordt immers niet uitgesloten dat ook brom en snorfietsen zullen gebruik maken van het fietspad en de fietsbruggen.

5.3. Eveneens grote gevolgen zijn voorspelbaar voor de **cultuurhistorische monumenten** al of niet aangeduid met een * op het GRUP. Het zicht op deze monumenten zal worden aangetast. Het betreft o.a. het Maaltepark, de villa "La Closerie" Rijvisschestraat 50 en het kasteel Rijvissche Rijvisschestraat 5,7,9.

5.4. Onvermijdelijk zal er een bijkomende belasting van het milieu plaatsvinden door het zwerfafval die de parkbosbruggebruikers zullen achterlaten en ongehinderd over de leuning van de bruggen zullen kunnen gooien. Er zijn immer nergens afvalbakken of -korven voorzien.

5.5. Ook de volksgezondheid wordt bedreigd, onder meer voor de bewoners van het Rijvisschepark en de Leebeekstraat die zullen worden geconfronteerd door de talrijke parkbosbruggebruikers. De "Verantwoordingsnota fietsbruggen op de oude spoorwegbedding Gent-De Pinte ikv de Groenpool Parkbos" van maart 2009 opgesteld door Projectbureau Parkbos, zegt p. 14: "*Op basis van het huidige fietsverkeer op de N43 en de N60, de geplande ontwikkelingen in de onmiddellijke omgeving van de oude spoorwegbedding en een groter fietsgebruik door de realisatie van een vlotte en aangename fietsverbinding kan het globaal functioneel potentieel van de fietsbruggen geraamd worden op een 300-tal fietsers/uur tijdens de spits*". Deze raming wordt letterlijk herhaald in het document "Startnota fietsbruggen op de oude spoorwegbedding Gent-De Pinte i.k.v de Groenpool Parkbos" versie 11 april 2012, heden gevoegd als informatieve bijlage 1 bij de Project-m.e.r.-screening. Hier zijn dus nog niet de gewone voetgangers en wandelaars in gerekend noch de recreatieve gebruikers die ook worden verwacht. Indien dergelijke hoeveelheid gebruikers bewaardheid wordt zal daar onvermijdelijk de huidige rust afnemen en dus een invloed hebben op het residentieel karakter van de buurt en een bedreiging vormen voor de gezondheid van de bewoners.

5.6. Mobiliteit en veiligheid. Door de parkbosbruggen komt zeker de mobiliteit en veiligheid in de omgeving van de fietsbruggen in het gedrang. We denken aan voorwerpen die van de bruggen naar beneden gegooid zullen worden, de gevaarlijke toestanden die ontstaan bij het gemengd gebruik van de spiraalbrug door wandelaars en fietsers, de hoge snelheden die zullen ontwikkeld worden bij het

af dalen van de bruggen en de spiraal, de onvermijdelijke conflicten die zullen ontstaan tussen fietsers en het autoverkeer in de De Pintelaan, op het kruispunt van de De Pintelaan en de Oudenaardsesteenweg, het kruispunt Maaltemeers en Leebeekstraat en het kruispunt van de Rijvisschestraat met de Oude Spoorweg. Deze onveilige situaties zijn hier des te voorspelbaar gezien de gebruikers hoofdzakelijk scholieren en wielertoeristen zullen zijn, er nergens sprake is van het plaatsen van camera's en het quasi volledig ontbreken van sociale controle op dit tracé. De volgens de projectnota van 30-09-2014 weerhouden Led-lijnverlichting, als informatieve bijlage gevoegd bij de m.e.r.-screening, zal in ieder geval het gevoel van onveiligheid vanaf het vallen van de avond tot aan de morgenstond niet wegnemen, zeker wat betreft het gebied tussen de E-40 en de Rijvisschestraat.

Er zijn derhalve onbetwistbaar aanzienlijke effecten mogelijk op mens en milieu en dus **is er MER-plicht**. Een Mer-plicht bestaat tenzij er ontheffing wordt verleend. Dit zou echter enkel nog kunnen worden aangevraagd nadat de huidige aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning onontvankelijk werd verklaard.

Rekening houdend met het arrest van het Hof van Justitie in de zaak C-435/09 en de omzendbrief LN2011/1 van 22/7/2011 is het in ieder geval duidelijk dat voor **alle wegenprojecten** zoals in onderhavig geval moet worden onderzocht of de vergunningsaanvrager een MER moet laten opmaken (de zg. project-m.e.r.-screening) en het resultaat van deze screening moet ter beschikking gesteld worden van het publiek (zie Hendrik Schoukens, De screening van kleinere projecten op milieueffecten: stand van zaken na het arrest van het Hof van Justitie van 24/3/2011, in TROS, 2011 nr 64, p. 201-227). Volgens de project-m.e.r.-screening van 2/7/2015 bij de aanvraag en volgens de ontvankelijkheids- en volledigheidverklaring van 2/9/2015 vanwege de GSA met kenmerk 8.00/44021/39592.3, (die niet in het aanvraagdossier zat dat aan het openbaar onderzoek werd onderworpen) komt het ontwerp van de aanvraag voor op de lijst III van het Project-MER-besluit en zou deze nieuwe aanvraag deze keer betrekking hebben op **rubriek 13: wijziging of uitbreiding van projecten van bijlage I, II of III waarvoor reeds een vergunning is afgegeven en die zijn of worden uitgevoerd**. Dit is zeer merkwaardig want in de brief van 4/9/2014 (met kenmerk 8.00/44021/39592.2) had de GSA verklaard dat de aanvraag betrekking had op **rubriek 10,b): stadsontwikkelingsprojecten** uit bijlage III van het Project-MER-besluit, zoals was aangegeven in de oorspronkelijke aanvraag van 3/9/2014. Blijkbaar is het parkbosbruggenproject op 1 jaar tijd inzake mer-screening zowel volgens de GSA als volgens de stad Gent plotseling van aard veranderd alhoewel het nog steeds over net hetzelfde gaat! Daarover zegt de Beschrijvende nota onder punt 5.1: *“ Volgens rubriek 13 bijlage III is voorliggend dossier project-m.e.r.-screenplichtig: de omgevingsaanleg voorziet wijzigingen van bestaande wegen voor gemotoriseerd verkeer (de bruggen zelf zijn niet gevat door de rubriek ‘wegenis’ van bijlage III).”*

In het aan het openbaar onderzoek onderworpen aanvraagdossier zit inderdaad een project-mer-screening formulier op 2/7/2015 ondertekend door ir. Dirk De Beats van de stad Gent, doch dit formulier werd onvolledig ingevuld want verzwijgt bijvoorbeeld in rubriek 4 dat het project ook graafwerken en bemaling vereist. Ten onrechte wordt in rubriek 5 gesteld dat het project o.a. gelegen is in de projectzone voor kantoorachtigen (art 6 GRUP-Parkbos). In die rubriek wordt tevens niet vermeld dat de huidige bodem in gebruik is door de Ringvaart/R4 en E40. In rubriek 10 inzake licht en stralingen vergeet men te vermelden dat er nog geen definitieve beslissingen werden genomen inzake de verlichting daar de projectnota in bijlage 2 dat daarover handelt geen deel uit maakt van het bouwaanvraagdossier. Nergens in het aan het openbaar onderzoek onderworpen

aanvraagdossier staat vermeld dat de GSA zich akkoord verklaart met de conclusies van dit document waarin onder punt 15 staat dat de mogelijke milieueffecten van het project niet aanzienlijk zijn. Het resultaat van de screening ontbreekt dus in het aanvraagdossier dat onderworpen werd aan het openbaar onderzoek. Dit staat enkel vermeld in de voornoemde ontvankelijkheids- en volledigheidverklaring van 2/9/2015 waarin ook staat dat de opmaak van een project-MER niet nodig is en het dossier dus volledig is.

Blijkbaar blijft de stad Gent dus van oordeel dat de MER-plicht enkel van toepassing is voor wegen bedoeld voor gemotoriseerd verkeer. De ondergetekende is het daarmee niet eens. Er is geen rechtspraak die dergelijke restrictieve interpretatie ondersteunt. Of de wegenis en de bruggen al of niet bedoeld zijn voor auto's is van geen tel. In onderhavig geval is het maken van een MER des te meer een noodzaak daar de te bouwen constructies zullen worden gebruikt door brom- en snorfietsen. Dankzij een MER zouden aldus de mogelijke alternatieven voor de parkbosbruggen eindelijk eens ernstig kunnen worden onderzocht alsook de mobiliteit- en aanverwante veiligheidsproblemen die zich kunnen stellen bij de kruisingen met het autoverkeer, waaronder deze op het kruispunt van de Oudenaardsesteenweg(N60) en de De Pintelaan. Hierdoor zouden er ook milderende maatregelen kunnen worden voorgesteld.

6) Niet conform normen klasse Vla CEMT-classificatie

Overeenkomstig de technische randvoorwaarden werd onder de Parkbosbrug over de Ringvaart een vrije doorvaarthoogte van 7,30 meter boven het NP (5.61) TAW voorzien. (cfr. de brief van Waterwegen en Zeekanaal NV met ref.A/038.001.026 V2009N302016 dd.09-02-2009 betreffende doorvaarthoogte over de Ringvaart). Deze hoogte stemt overeen met de hoogte die werd afgesproken in de Intergouvernementele Seine-Schelde Commissie (IGC) voor het Noordervak van de Ringvaart in Gent dat onderdeel is van het tracé van Seine-Schelde en dat tegen 2016 bevaarbaar moet worden voor schepen tot 4.500 ton, dus voor schepen van klasse V-b volgens de CEMT-classificatie. Deze classificatie vereist een vrije hoogte tot 7 meter wat schepen toelaat drie lagen containers te stapelen. De voorziene Parkbosbrug over het Westervak van de Ringvaart zal dus **bij hoge waterstand niet kunnen voldoen aan de vereiste hoogte voor sommige schepen met 3 lagen containers**. Dit valt te betreuren en getuigt aldus niet van vooruitziendheid. De Ringvaart is het tweede belangrijkste knooppunt van waterwegen in Vlaanderen na het Albertkanaal. Welnu, het Albertkanaal wordt uitgebouwd voor klasse Vla, waarbij gestreefd wordt naar een vrije hoogte van 9,10 m of 4 lagen containers. Het is dus nu al voorspelbaar dat vroeg of laat deze Parkbosbrug zal moeten worden verhoogd, samen met de andere bruggen over de Ringvaart, wat terug een zware financiële inspanning zal vergen die deze investering nu onverantwoord maakt.

7) Economisch onverantwoord

De kostprijs van deze bruggen werd oorspronkelijk geraamd op 3,5 miljoen euro, inclusief BTW. Deze raming is ondertussen officieel opgelopen tot 4,2 miljoen euro en dit zonder dat de betrokken partners daar hun fiat over gaven. Daarvan komt immers 80% voor rekening van Vlaanderen en 20% voor de lokale besturen (provincie Oost-Vlaanderen en de gemeentes Gent, De Pinte en Sint-Martens-Latem). Doch het is uiteindelijk de belastingbetaler die er voor opdraait. Zoals reeds hoger gemeld zijn volgens de advocaat van de stad Gent in het verzoek tot tussenkomst in de procedure RvVb/1415/0472/SA/0457 bedraagt de geschatte kostprijs van dit project zelfs ca. 7.341.185 €, dus meer dan het dubbele van de oorspronkelijke raming! Gezien de economische situatie zitten we

midden in een budgettaire crisis waarbij alle bestuursniveaus verplicht worden ernstig na te denken over welke investeringen prioritair moeten worden aangepakt of welke kunnen worden uitgesteld naar betere tijden. Zoals verder zal blijken voldoen deze geplande fietsbruggen langs geen kanten aan een prioritaire noodzaak en is het dus onverantwoord om het schaarse overheidsgeld momenteel daaraan te besteden. Vooral enkele fietsers uit De Pinte zullen er gebruik van maken voor het woon-werk of woon-school verkeer. Er zijn in Gent en Zwijnaarde heel wat andere werken noodzakelijk die wel op een duurzame manier het mobiliteitsprobleem dichterbij een oplossing brengen doch die bij gebrek aan middelen niet worden gerealiseerd. Gouverneur Briers verklaarde dat de parkbosbruggen vooral belangrijk zijn als “statement”. Een wel erg duur “land mark” waardoor slechts weinigen zullen worden aangezet om over te stappen op een duurzamer verplaatsingsmiddel.

8) Stedenbouwkundig achterhaald

Het idee om het oude spoorwegtracé Gent- De Pinte om te zetten in een fietsverbinding tussen de stad en het buitengebied dateert uit de jaren 1970 en past in het groenas-concept. Deze groenassen voorzagen echter nergens dat hiervoor ook daadwerkelijk bruggen moesten worden aangelegd over de Ringvaart/R4 en de E40 die meer dan 50 jaar geleden dit spoorwegtracé onderbraken. Pas bij de ontwikkeling van de plannen voor de groenpool Parkbos werd de potentie van het spoorwegtracé als verbindingsas met de stad juridisch vastgelegd. Dit door het gewestelijk RUP i.k.v. de afbakening van het grootstedelijk gebied Gent-deelplan Parkbos in 2005. Daarbij werd het planologisch mogelijk gemaakt om de oude spoorwegbedding in te richten als een langzaam verkeersas naar het Parkbos. De cruciale vraag of deze verbinding wel de dure overbrugging van de twee barrières gevormd door de E40 en de Ringvaart/R4 verantwoordde werd niet gesteld. Het is immers perfect mogelijk om als wandelaar of fietser dit Parkbos en de oude spoorwegberm te bereiken zonder deze bijkomende bruggen. Vlaamse technocraten en een stedelijke elite keken eenzijdig door de lens van een stadsbos voor recreatief stedelijk gebruik, zonder naar de bestaande realiteit en activiteiten in het gebied te kijken en kwamen zo terecht in een landelijk gebied dat geen maatschappelijk draagvlak biedt voor dergelijke wereldvreemde en megalomane ingrepen. (cfr. Allaert en Leinfelder N. (2005) (eds.) *Parkbos Gent, over visievorming en beleidsnetwerking*, Academia Press, Gent).

Men heeft zich blijkbaar blind gestaard op de internationale trend om verlaten spoorwegbeddingen her in te richten als langzame verkeersas, zonder na te gaan of dit ook niet kon worden bereikt zonder dure infrastructuurwerken. Dat recreatieve fietsers en wandelaars van uit Gent ook het Parkbos veilig konden bereiken via andere minder kostelijke ingrepen werd zelfs niet voorafgaandelijk onderzocht! Het moest en zou rechttop rechtaan vanuit De Pintelaan moeten gebeuren want daar reed meer dan een eeuw geleden een trein naar De Pinte. Dat een fiets heel wat flexibeler is dan een trein was men blijkbaar vergeten. Alternatieve voorstellen werden amper onderzocht en systematisch opzij geschoven. Dit blijkt duidelijk uit de verslagen van o.a. het Overlegplatform Zwijnaarde, de werkgroep van 5/7/2011, het Wijkdebat van 24/11/2011, de Gemeenteraad van 21/11/2013 (nr 14366), enz.

Pas nadat de politiek definitief beslist had om tot de bouw van de fietsbruggen over te gaan en daarvoor kredieten werden vastgelegd, werd in maart 2009 de “Verantwoordingsnota fietsbruggen op de oude spoorwegbedding Gent-De Pinte i.k.v. de groenpool Parkbos” opgesteld. De omgekeerde wereld dus: eerst iets beslissen en dan achteraf daarvoor een zo gezegd objectieve en wetenschappelijke verantwoording opstellen. Deze kritiekloze verantwoordingsnota werd dan nadien door het Projectbureau Parkbos integraal overgenomen in de startnota van 11/4/2012.

Daarbij moet worden opgemerkt dat voor de motivering van de brug over de E40 in 2009 uitdrukkelijk werd verwezen naar de inrichtingsstudie voor het Wetenschapspark Rijvissche. Dit

wetenschapspark werd echter vernietigd door de Raad van State bij arrest van 24 januari 2012 wat echter blijkaar geen enkele invloed had op de verantwoording. In het huidige bestuursakkoord van de stad Gent werd beslist geen verdere stappen te ondernemen om dit wetenschapspark te realiseren en werden de al verworven gronden van het Stadsontwikkelingsbedrijf opgenomen in het groenstructuurplan als toekomstig bos en recent aangekocht door Natuurpunt. Hierdoor vervalt dus gedeeltelijk de motivering van de parkbosbrug over de E40 en dus automatisch ook deze m.b.t. de brug over de Ringvaart die in het verlengde daarvan is gepland. Doch ook dit blijft zonder enig gevolg inzake de geplande Parkbosbruggen. Bovendien worden in die verantwoordingsnota z.g. potentiële gebruikers opgesomd die in werkelijkheid zo goed als nooit zullen gebruik maken van deze bruggen. Zo zullen bijvoorbeeld nauwelijks enkele werknemers van het Technologiepark Ardoyen in Zwijnaarde ooit gebruik maken van deze bruggen daar dit (in vergelijking met de Oudenaardsesteenweg) een ernstige omweg betekent en de bijkomende beklimming van een brug impliceert. Evenmin zullen inwoners van Sint-Martens-Latem daar gebruik van maken om naar Gent te fietsen en dit om dezelfde redenen. Het is niet realistisch te denken dat men voor het woon-werk of woon-school verkeer dagelijks grote omwegen zal willen maken om te kunnen “genieten” van een fietsautostrade die dan bovendien nog minder veilig en comfortabel is dan gepretendeerd (zie verder). Stedenbouwkundig zou het dus getuigen van gezond verstand moesten de parkbosbruggen worden afgevoerd.

9) Niet naleven randvoorwaarden en ondermaats fietscomfort

In de reeds hoger aangehaalde “Verantwoordingsnota fietsbruggen op de oude spoorwegbedding Gent-De Pinte i.k.v. de Groenpool Parkbos” van 20 maart 2009 (niet gevoegd bij onderhavige aanvraag) staan onder punt 4 een aantal randvoorwaarden die niet werden nageleefd in de huidige aanvraag.

Zo stond onder “punt 4.1 Ruimtelijk-Planologische Randvoorwaarden” dat er voor de Schutterclub in het Maaltepark “voldoende parkeermogelijkheden moeten zijn.” Welnu, door de plaats waar de brughelling achter het Maaltepark wordt gepland en de wegzate van de Leebeekstraat wordt verlegd, schoten er van de oorspronkelijk 30 parkeerplaatsen oorspronkelijk nog slechts 6 over (onder de aanbrug)! Bij de huidige aanvraag worden zelfs deze plaatsen bedreigd. Uit de Beschrijvende nota punt 4.2 en de bijhorende plannen blijkt immers dat op de plaats van de enkele autoparkeerplaatsen tussen de kolommen fietsstallingen werden getekend. Daarover zegt de Beschrijvende nota: *“Deze zones voor autobergplaatsen kunnen, indien de nood zich later zou stellen, ook gebruikt worden als uitbreiding van de naastgelegen fietsenparking.”* Daarbij wordt blijkaar vergeten dat het plaatsen van fietsrekken daar onder de aanbrug automatisch tot gevolg zal hebben dat er onvoldoende ruimte rest om nog twee auto’s naast mekaar te parkeren tussen de kolommen die op 6 meter afstand van mekaar staan. Dit zal tot gevolg hebben dat er wild zal worden geparkeerd in de Leebeekstraat op plaatsen die daarvoor niet voorzien zijn en wat de toegang van de hulpdiensten in de doodlopende straat zal onmogelijk maken.

Volgens dat zelfde punt 4.1. moet de bruggencombinatie op vlak van architectuur en techniek de allure hebben die op deze grootstedelijke plek thuishoort. Volgens de Startnota van 11 april 2012 p.7, gevoegd bij de aanvraag, wordt doelstelling 6 van dit project als volgt beschreven: *“Symboolwaarde voor het stedelijk gebied Gent en voor de groenpool Parkbos. De bruggen worden zodanig ontworpen dat ze als het ware een baken of landmark vormen die in het oog springen van de passanten en recreanten en die op die manier de aanwezigheid van de groenpool en meer algemeen van de Stad Gent benadrukken.”* Welnu uit de “Beschrijvende nota-eindrapport 19/03/2010. Haalbaarheidsstudie fiets- en voetgangersbruggen over de Ringvaart/R4 en de E40” van Tuc Rail blijkt dat geen enkele van de bruggen met allure (Tuigbrug, Hangbrug, Boogbrug, Tabulair vakwerk) realiseerbaar waren binnen het toen voorziene budget waardoor er dus uiteindelijk gekozen werd

voor een banale betonnen liggerbrug zonder enige allure of landschappelijke waarde en zonder dat de heden geplande bruggencombinatie identiteit- en beeldbepalend zal zijn voor het Parkbosproject. De randvoorwaarde dat deze bruggen een belangrijke bakenfunctie ("landmark", "statement") voor "fietsstad Gent" zou worden zal dus niet worden waargemaakt, tenzij in negatieve zin..

Met het oog op het nodige wandel- en fietscomfort moest er volgens punt "4.2. Verkeerskundige Randvoorwaarden" van deze nota gestreefd worden naar aanloophellingen van 3 à 4%. Rekening houdend met een te overbruggen hoogte van ca.5,5 m (E40) en ca.7,3 meter (Ringvaart) betekent dit een aanloophelling van ca. 100 meter voor de overbrugging van de E40 en ca. 120 meter voor de overbrugging van de Ringvaart.

Aan de E40 is de Leebeekstraat echter onvoldoende lang voor dergelijke aanloophelling en werd beslist om deze te vervangen door een veel minder comfortabele spiraalhelling en zonder ernstig onderzoek van de ervaringen elders in het land met dergelijke constructies: cfr. het summiere verslag van het plaatsbezoek van 7/1/2013 aan fietsbruggen met spiraalvormige helling te Roeselare en Moeskroen vermeld onder punt 3.4 van de projectnota van 30/9/2014 bij de aanvraag. Is het niet veelzeggend dat uit de bevraging van de **Fietzersbond in Nederland blijkt dat zij de voorkeur geven aan een rechte helling** *"omwille van twijfel of helix fietsveilig genoeg is, beperkt overzicht in de bochten, snelheid van fietsers naar beneden + mogelijke aanwezigheid van voetgangers = probleem, omrijfactor"*. Bovendien werd de landing van de brughelling achter het Maaltepark verlegd tot voor de Leebeek (waterloop 7.08) zodat de helling op 4,3% werd gebracht, dus steiler dan de maximum 4%-helling.

Ook de randvoorwaarde dat de brug over de Ringvaart diende aangesloten te worden op de fietspaden langs de R4 binnen- en buitenring werd niet nagekomen. Dit heeft tot gevolg dat zowel fietsers als voetgangers tot 240 meter omweg zullen moeten afleggen om over deze brug te geraken!

Punt 4.2 van deze nota merkt ook op: *"Er dient bijzondere aandacht te gaan naar de kruising van de Leebeekstraat en Maaltemeers, m.b.t. de veiligheid voor fietsers."* en *"Hoewel dit geen onderdeel uitmaakt van dit project, dient de realisatie van de bruggen gepaard te gaan met de aanpak van een potentieel conflictpunt, met name de kruising van de Pintelaan met de N60."* Nergens in de aanvraag wordt verwezen naar deze gevaarlijk conflictpunten laat staan dat er preventieve of milderende ingrepen worden voorgesteld.

Volgens het punt "4.3. Technische Randvoorwaarden" moet er aandacht zijn voor onderhoudsaspecten. De vrees bestaat dat deze bruggen onbruikbaar zullen zijn bij sneeuw en ijzelen nergens bevat de aanvraag elementen om deze vrees weg te nemen tenzij de volgende laconieke opmerking bij de "flankerende maatregelen" onder punt 6 van de projectnota van 30/9/2014: *"De Parkbosbruggen worden na de ingebruikname goed onderhouden. Op regelmatige basis wordt brug gecontroleerd op netheid, vandalisme, defecten. Een strooiplan wordt gemaakt om tijdens de winterperiode de brug toegankelijk te houden."* Dit klinkt weinig geloofwaardig.

Ook de randvoorwaarde dat de bruggen moeten worden ontworpen conform een aantal ecologische bouwprincipes door het gebruik van duurzame en ecologische verantwoorde materialen komt onvoldoende tot uiting in de aanvraag. Nergens wordt bijvoorbeeld hout gebruikt in deze kunstwerken.

10) Milieuaantasting

De twee geplande fietsbruggen veronderstellen randvoorwaarden die een ernstige aantasting van het aanwezige groen in de Leebeekstraat en het natuurgebied Rijvissche betekenen. Ze impliceren

o.a. het rooien van minstens 23 hoogstammige bomen wat haaks staat op de doelstellingen van het Parkbos en niet conform is aan het standstillprincipe. De bouw van de brugsteunen naast het Maaltepark bedreigen tevens de bomen aan te tasten van het beschermde monument Maaltepark.

Bovendien voldoet de voorziene afvoer van het hemelwater van de bruggen niet aan de bepalingen van art.6.2.2.1.2 §4 van Vlarem II. Het water wordt immers rechtstreeks afgevoerd in het oppervlaktewater daar waar prioritair naar hergebruik en infiltratie moet worden gestreefd.

11) Ontbreken globale mobiliteitsstudie

Wat overduidelijk ontbreekt in dit aanvraagdossier is een globale mobiliteitsstudie over hoe het Parkbos best kan worden bereikt. Aldus voldoet het aanvraagdossier niet aan de vereiste van de uitdrukkelijke motiveringswet. Uit het Voortgangsrapport 2013, goedgekeurd door de Stuurgroep Parkbos van 23 maart 2013, blijkt dat de werkgroep mobiliteit van de Stuurgroep Parkbos zich in het verleden vooral heeft gebogen over de realisatie van de langzame verkeersas op de oude spoorwegbedding en de overbruggingen van de E40 en Ringvaart. Op geen enkel moment werd stilgestaan bij de cruciale vraag of de bereikbaarheid van het parkbos wel de bouw van parkbosbruggen vereiste en of die bruggen economisch gezien wel de zuinigste oplossing waren.

Deze werkgroep is de laatste jaren niet meer samen gekomen en werd nooit belast met het onderzoeken van mogelijks minder dure alternatieven. Of de recent door Projectbureau Parkbos bestelde mobiliteitsstudie bij Koen Vande Sompele bij studie bureau Traject, waarover hoger sprake, daar wel zal over adviseren is momenteel spijtig genoeg nog niet bekend gemaakt en in ieder geval niet toegevoegd aan de aanvraag. We hebben er dus het raden naar.

Bij een mobiliteitsstudie wordt het Parkbos best benaderd vanuit de verschillende richtingen waaruit de parkbosbezoekers kunnen komen. De verkeerskundige analyse onder punt 4.2 in de startnota van 11 april 2012 ter informatie als bijlage 1 gevoegd bij de project-m.e.r.-screening bij de aanvraag voldoet daar niet aan. Het is immers duidelijk dat niet iedere bezoeker van uit Gent gebaat zal zijn met de heden geplande Parkbosbruggen:

a) Zij die uit het centrum van Gent of uit de oostelijke deelgemeentes komen zullen eerder gebruik maken van de veilige fietsroute langs de Visserij, Bovenschelde (Stropkaai, Warmoezeniersweg, Hamerlandtrageel, nieuwe R4-fietsbrug aan de Ottergemsesteenweg-Zuid, Nieuweschedestraat) om zo verder via Adolphe della Faillelaan en Hutsepotstraat over de N60 naar Rijvisschestraat de Oude Spoorweg en dus het Parkbos op een aangener manier te bereiken, eerder dan via de rechtlijnige De Pintelaan. Het ontwerp van gemeentelijk Rup nr 160 "Groenas 4-Bovenschelde" ondersteunt feitelijk deze visie.

b) Zij die uit het zuiden van Gent komen (bv Nieuw Gent) kunnen even veilig via de Zwijnaardsesteenweg en de met een fietspad heraanlegde Heirweg-Noord naar de Hutsepotstraat en de N60 fietsen.

c) Daar de N60 al is uitgerust met een veilig fietspad kan via de Oudenaardsesteenweg en Grote-Steenweg-Noord het Parkbos ook veilig worden bereikt via de Rijvisschestraat waarvan al 30 jaar geleden werd beloofd dat deze veiliger zou worden gemaakt voor de talrijke scholieren die er nu al gebruik van maken. Een ongelijkgrondse oversteekplaats aan de ovonde bij het Don-Bosco-college alsook een nieuwe doorsteek via het afgeschreven Wetenschapspark. zou uiteraard het fietsen nog veiliger kunnen maken (zie: Stad Gent, Mobiliteitsschets Wetenschapspark Rijvissche en omgeving, juni 2009; Bulletin van mondelinge vragen en antwoorden, nr. 09/147, september 2009; het niet bij de aanvraag gevoegde Mober

van het studie bureau Traject bij het masterplan van het woon- en kantorenproject Reyvissche, 2009, wel in bijlage; het Charter Zwijnaarde van september 2014 en het gemeenteraadsbesluit van 15 oktober 2015 tot sluiten van een aankoopovereenkomst mbt de onroerende goederen gelegen te Zwijnaarde aan en nabij de Rijvisschestraat/oudeSpoorweg).

d) De parkbosbezoekers die uit het westen van Gent komen kunnen via de veilige fietsroute langs de Ringvaart/R4 de Kortrijksesteenweg bereiken waar werken zijn gepland ter vertramming lijn 7 naar Sint-Denijs-Westrem. Van de gelegenheid kan dus gebruik gemaakt worden om het fietsen daar veiliger te maken. Tevens kan er van aan Don Bosco Sint-Denijs-Westrem gemakkelijk via de Maaltemeers een veilige fietsdoorsteek worden gerealiseerd naar Pleispark en Driekoningenstraat en dus via de tunnel onder de E40 (zie verder punt e) naar de Rijvisschestraat en dus het Parkbos en De Pinte zonder op de Kortrijksesteenweg te komen.

e) Om van af de Kortrijksesteenweg aan de Oudespoorweg te geraken werd eerder al voorgesteld om een gelijkgrondse fietstunnel te construeren onder de helling van de E40 aan de Driekoningenstraat uitgevend op de Putstraat die in verbinding staat met de Rijvisschestraat en aldus toegang geeft tot het Parkbos. Dit voor de hand liggend zuiniger alternatief voor de dure geplande spiraalbrug werd tot op heden nog nooit objectief onderzocht.

f) Vanuit Gent-Centrum is het Parkbos ook veilig bereikbaar via de Rozemarijnbrug over de Watersportbaan, Gent-West naar Sneppebrug om via Sint-Denijs-Westrem en het Borluutkasteel de Kortrijksesteenweg en het kasteel Grand Noble te bereiken.

Zo lang er geen deftige globale mobiliteitsstudie voor handen is, is er ook geen aanvaardbare verantwoording voor de parkbosbruggen mogelijk. Het nu toekennen van de stedenbouwkundige vergunning voor de parkbosbruggen zou aldus niet getuigen van een goede ruimtelijke ordening.

Het is hemeltergend dat er zelfs geen nulmeting gebeurde: hoeveel al of niet zwakke weggebruikers verplaatsen zich nu reeds van en naar het Parkbosgebied? Deze Groenpool bestaat reeds jaren, men kan er nu reeds volop gaan van genieten. Er zijn geen bijkomende attracties zoals horeca voorzien en talrijke persmededelingen, wandelingen, festivals, borden, publicaties, parkboskranten, dvd's, websites, enz. hebben de aandacht gevestigd op deze groene long. Volgens het punt 7 in de projectnota van 30/9/2014 was dergelijke nulmeting echter niet mogelijk *"gezien de fietsverbinding vandaag niet bestaat door de barrières van de Ringvaart en de E40"!!!* Men doet dus alsof er momenteel geen fiets- of voetgangersverkeer van en naar het Parkbos mogelijk is. Hilarisch.

12) Ongunstig brandweeradvis en onderbelichting van veiligheidsrisico's

Uit het nu niet bij de aanvraag gevoegde brandpreventieverslag van de Gentse Brandweer van 29/4/2014 blijkt dat door deze dienst een ongunstig advies werd uitgebracht over het eerste ontwerp van de parkbosbrug over de Ringvaart/R4 daar de draaibeweging naar het doodlopend deel van de Leebeekstraat 1-3-5 niet voldoet aan de voorgeschreven minimale 11 meter binnenkant en 15 meter buitenkant draaicirkel. Of de omgevingsaanleg voorzien in de huidige aanvraag stedenbouwkundige vergunning voldoet is bij gebrek aan recent brandweeradvis nog niet duidelijk.

Deze nieuwe fietsas is bovendien geen super veilige verbinding tussen de stad Gent en het Parkbos want deze as wordt doorkruist door drukke wegen als de Zwijnaardsesteenweg, Galglaan, Oudenaardsesteenweg, Maaltemeers, Rijvisschestraat en Klossestraat, kruispunten die al of niet zijn uitgerust met verkeerslichten waarvan bewezen is dat deze nogal eens worden genegeerd (zie Dampoort, Heuvelpoort, enz.). In deze aanvraag is in ieder geval het kruispunt met de Maaltemeers

een onopgelost ernstig probleem gezien de snelheid waarmee de fietsers van de rechte scherpe helling van 4,3% in de Leebeekstraat zullen komen

Volgens diverse studies is de voorziene spiraalhelling super onveilig bij gemengd voetgangers en (brom)fietsersverkeer. Nergens in de aanvraag wordt daarvoor een oplossing aangeboden. Een ernstig veiligheidsprobleem ontstaat bovendien door de inplanting van de trap aan de spiraal waardoor fietsers rechtdoor kunnen rijden.

13) Aantasting van het onroerend erfgoed en inbreuken op de monumentenzorg

Het traject van de parkbosbrug ten zuiden van de Ringvaart grenst aan het beschermd monument "Maaltekasteel+gracht+vijver+park". Het traject ten zuiden van de E40 ligt deels in het beschermd landschap "Kastelensite Sint-Denijs-Westrem/Zwijnaarde." De voorziene portiekbruggen van staal en beton zullen onbetwistbaar het zicht op deze beschermde relictten schaden en zijn dus onverenigbaar met de betrokken beschermingsbesluiten. Deze bruggen vloeken in het landschap en benemen zowel de omwonenden als de passanten het onbelemmerd zicht op deze momenteel nu zeer waardevolle zichten. Het is niet omdat de aanvrager spreekt van "*een slanke staal-betonconstructie*" van "*elegante lijn en slanke structuur van beide bruggen*" of van een "*figuurlijke rode draad langsheen de langzaam verkeersverbinding*" dat deze kunstwerken ook werkelijk passen in deze groene omgeving.

Door de ondergetekenden worden deze bruggen en omgevingsaanleg als storend ervaren en meer bepaald door de omwonenden die nu wonen in een rustige doodlopende straat met een uitgesproken groen karakter. Zij storen zich tevens aan het niet bijgevoegde preadvies van de stedelijke dienst Monumentenzorg en Architectuur die op 21 mei 2014 over deze bruggen schreef: "*Deze zijn sierlijk, eigentijds, geïnspireerd en betekenen een kwalitatieve toevoeging in het door infrastructuur getekende landschap*" zonder daarbij een seconde stil te staan bij het feit deze kunstwerken worden opgetrokken in het zicht van een beschermd monument. Deze dienst stelt wel als bijzondere voorwaarde dat de verlichting van de fietsvakken ingewerkt wordt in de handgreep van de borstwering alsof dit ondergeschikt aspect enig soelaas kan brengen aan deze dure overbodige stedenbouwkundige blunder.

14) Schending van de privacy van aangelanden

Ter bescherming van de privacy van de aangelanden in de Leebeekstraat aan de E40 voorziet het plan een scherm tussen de tuin en de spiraal bestaande uit een constructie van 6 m hoog met latten en een groenscherm om de inkijk in de woning te verhinderen. Deze maatregelen verhinderen echter niet dat de spiraalbruggebruikers desalniettemin toch inkijk krijgen in de tuin van de betrokken bewoner Leebeekstraat 21. Bovendien is er onduidelijkheid wie dit groenscherm zal onderhouden.

Ingevolge het opschuiven van de spiraal weg van de E40 zal nu tevens ook nog meer inkijk geboden worden in de voortuinen en vijver van Leebeekstraat 12, 14 en 16. De privacy van de bewoners aldaar wordt ernstig verstoord door deze gewijzigde inplanting.

Een gelijkaardige problematiek doet zich voor aan de kant van de Ringvaart en dit zowel aan de kant van de De Pintelaan als de Leebeekstraat. Voor de aangelanden Leebeekstraat 7 en 9 wordt naast de brughelling een rij bomen voorzien ter vrijwaring van de privacy en het voorkomen van inzicht. Er wordt echter opgemerkt dat deze bomen, jaren zullen nodig hebben om uit te groeien tot een volwaardig scherm. Bovendien zal dit scherm enkel zijn functie kunnen vervullen in de periode van het jaar dat deze bomen bladeren dragen. Bovendien wordt een soort bomen voorzien die "*een zekere transparantie hebben zodat het zicht op de brug niet benomen wordt.*"(dixit IKZ Heraanleg

wegen 27/2/2014). Dit voorspelt dus weinig goeds inzake de bescherming van de privacy daar en het voorkomen van inkijk.

15) Ontoegankelijkheid Ivago en andere vrachtwagens

Daar de Leebeekstraat langs beide uiteinden een doodlopende straat is wordt de problematiek van de toegang voor vrachtwagens (Ivago, verhuishuizen, beerruimers, aannemers, mazoutleveranciers, brandweer, enz.) tot de daar gelegen aangelanden door de bouw van de bruggen zwaar bemoeilijkt gezien het ontbreken van een voldoende groot keerpunt. Het eventueel achteruit rijden van vrachtwagens betekent een groot gevaar voor de fietsers en wandelaars.

Uit de voornoemde argumenten blijkt voldoende dat deze bruggen maatschappelijk en juridisch onverantwoord zijn en dus niet kunnen vergund en gebouwd te worden. Het Parkbos is immers perfect bereikbaar via andere veilige routes. Er is onvoldoende maatschappelijk draagvlak voor deze momenteel zeker niet prioritaire infrastructuurwerken.

De ondergetekenden verzoeken u derhalve bij het onderzoek van onderhavige aanvraag rekening te houden met de aangehaalde opmerkingen en argumenten. Het dossier werd overduidelijk ten onrechte volledig en ontvankelijk verklaard door de gemachtigde ambtenaar.

De eerste ondergetekende wenst in kennis gesteld te worden van het hopelijk gemotiveerde en onafhankelijke besluit van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar.

Met de meeste hoogachting

Arthur De Decker en de overige ondertekenaars in bijlage,
p.a. Leebeekstraat 9
9000 Gent,
09 2202582,
e-mail: dedeckertuur@hotmail.com