

Gent, 17 oktober 2014

Aan het **College van Burgemeester en Schepenen**

Botermarkt 1

9000 Gent

Uw kenmerk: 20142/70121

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 ondergetekenden hun bezwaren en opmerkingen mede te delen betreffende de in rand vermelde aanvraag ingediend door de Stad Gent bij de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar d.d. 03/09/2014 volgens de bijzondere procedure.

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. Dit project komt in het verlengde van het reeds vergunde doch nog niet gerealiseerde traject tussen Rijvisschestraat en Klossestraat en het traject langs de Oude Gentweg. 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. De uitvoering van de vergunning die op 15 januari 2013 werd bekomen werd ondertussen immers nog niet aangevat. Het getuigt van geen goede ruimtelijke ordening indien een vergunning zou worden verleend voor bruggen naar paden die er nog niet zijn. Door in schijfjes vergunningen toe te staan wordt het onderzoek naar mogelijke alternatieven voor de geplande bruggen ernstig ondermijnd.

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 andere veilige routes voor zwakke weggebruikers. Deze bruggen zijn dus geen noodzaak doch eerder een duur prestigeproject waarvan de geraamde kostprijs onlangs van 3,5 op 4,2 miljoen euro

werd gebracht zonder formele instemming van de subsidiërende instanties. We komen hier later nog op terug.

Betreffende de indiener van de aanvraag kan de vraag worden gesteld of de stad Gent juridisch wel kan beschouwd worden als bouwheer voor dit parkbosgruggenproject. 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 AWW zijn. Door de stad te laten optreden als bouwheer en AWW 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 mogelijke meerkosten niet voorzien in dat budget. Het Vlaams Gewest zal dus moeten oordelen over kwesties waar het rechter en partij is.

2) Juridische antecedenten

Zoals reeds hoger gesteld werd op 15 januari 2013 aan de VLM een stedenbouwkundige vergunning toegekend door de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar 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. Het beroep dat hiertegen werd aangetekend op 7 maart 2013 bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen werd in de zittingen van 18 februari 2014 en 25 februari 2014 behandeld, doch om een onbekende reden werd daar tot op heden nog geen arrest over geveld. Indien de vergunning door de Raad voor Vergunningsbetwistingen wordt vernietigd wordt ook dit bruggenproject zinloos daar dit zou betekenen dat er geen verbinding met het Parkbos in De Pinte kan worden gemaakt.

In afwachting van het desbetreffende arrest zijn bepaalde daarin opgenomen bezwaren nog niet uitgeklaard en zullen zij in zoverre ze van toepassing zijn op de bruggen hier 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 nog niet ingezet. Daar deze procedure aldus dreigt haar vermeende hoogdringdheid te verliezen zal pas na herneming van de onteigeningprocedure de bouw van de cirkelvormige aanloophelling in de Leebeekstraat kunnen plaatsvinden zoals gepland. 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. Het perceel is door de projectontwikkelaar Reyvissche Invest nv immers nog niet over gedragen naar openbaar domein ook al was dat voorzien in het masterplan van 2009 voor deze site. Ten onrechte staat dus onder punt 5 van de beschrijvende nota vermeld dat het project is voorzien op en boven openbaar domein, eigendom van de stad Gent, het Vlaams gewest en/of Waterwegen en Zeekanaal nv.

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 ervoorte 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 dossier 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 gemachtigde ambtenaar. 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. Een verwijzing naar de bijgevoegde plannen voldoet niet aan deze vereiste.
- 3.2. Evenmin vinden we in het aanvraagdossier een **inrichtingsstudie** die nochtans 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. Het artikel 1.1 van het GRUP stelt uitdrukkelijk dat deze inrichtingsstudie moet deel uitmaken van het aanvraagdossier en als dusdanig moet worden meegestuurd naar de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van deze aanvragen (zie p.6/19). Het artikel 4 schrijft bovendien voor dat voor inrichtingen in de zone Kasteelparkgebied, wat hier gedeeltelijk het geval is, een inrichtingsstudie voor **de volledige Kasteelparkgebiedzone** is vereist. In het aanvraagdossier zit geen enkele inrichtingsstudie die voldoet aan deze vereiste. Het bestaande "Inrichtingsplan Parkbos Gent-Oude Spoorwegbedding", dat kadert in de realisatie van het richtplan van het "Landinrichtingsproject Leie en Schelde" van 30/6/1998, en dat geen inrichtingsstudie is voor de **volledige Kasteelparkgebiedzone**, werd evenmin toegevoegd. Dit is ook het geval voor het bestaande herinrichtingsplan van het Maaltebruggepark daar dit geen betrekking heeft op het zuidelijk van de Leebeekstraat gelegen Kasteelparkgebied en waarvan de uitvoering trouwens door het college op 25 september 2014 uit besparingsoverwegingen werd opgeschort.
- 3.3. Evenmin wordt verwezen naar het toepasselijke **"artikel 1.2 Dreef"** van het GRUP dat in overdruk staat aangeduid in een rechte lijn van aan de De Pintelaan tot aan de oude spoorwegbedding en dus verplicht is uit te voeren zoals beschreven in dat artikel. Daarin staat: *"Dreven worden uitgebouwd met symmetrische en uniform aangeplante bomen aan weerszijden van de wegzate, tenzij de plaatselijke situatie of de bestaande bebouwing dit verhinderen."* Uit de plannen blijkt duidelijk dat dit voorschrift niet wordt nageleefd over het volledige tracé van de onderhavige aanvraag en dit zonder dat de plaatselijke situatie of de

bestaande bebouwing dit overal verhindert. Zowel in de De Pintelaan, als in de Leebeekstraat aan de R4, als in de Leebeekstraat aan de E40, als in het deel van de oude spoorweg over de E40 zijn er in de aanvraag delen zonder symmetrische en uniforme aangeplante bomen aan weerszijden van de wegzate. Bovendien blijkt uit het grafisch plan bij het Grup Parkbos dat deze dreef op dit grafisch plan niet wordt gesitueerd op de wegzate van de huidige Leebeekstraat maar er parallel ten zuiden van.

- 3.4. Bovendien stellen we vast dat het grootste deel van geplande brughellingen niet exact liggen op de plaats die in overdruk zijn voorzien op het grafisch plan van het Grup Parkbos, en die vallen onder het artikel **"1.6 Kunstwerken"**. Zo is het duidelijk dat het grafisch plan geen S-vormige brug voorziet over de Ringvaart dat van de zuidelijke kant van de De Pintelaan naar de noordelijke kant van de Leebeekstraat slingert. En evenmin een spiraalvormige constructie aan de E40 zoals nu wordt gepland
- 3.5. Evenmin houdt de aanvraag rekening met bepaalde voorschriften vervat in het **"artikel 4: Kasteelparkgebied"** waardoor de aanloophelling en de geplande omgevingsaanleg in de Leebeekstraat (kant R4) is gevat. 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 daar geplande aanloophelling en brug daar niet vergunbaar zijn daar ze onmogelijk zijn onder de door dat artikel opgesomde vergunbare werken. Dit betreft immers niet de aanleg, het verharderen 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 steunbeneden 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 omgeving. Daarbij mag niet vergeten worden dat deze geplande constructie daar opgericht wordt pal naast het beschermde monument Maaltepark, recht over de huizen Leebeekstraat 7 en 9, waardoor het zicht van deze bewoners op het Maaltepark, waarvoor ze hier o.a. zijn komen wonen, totaal wordt vernietigd en dit voor de rest van hun leven.
- 3.6. 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 ook dit vereiste reconversierapport ontbreekt.
- 3.7. Er ontbreekt eveneens enige verwijzing naar:
 - 3.7.1. het besluit van 25 juli 2005 van de Vlaamse minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening houdende definitieve **rangschikking als landschap** van de

kastelensite te Zwijnaarde, gedeeltelijk vernietigd door het arrest RvS van 6 mei 2010 doch waarin belangrijke bepalingen zijn opgenomen die integraal van toepassing zijn bij het aanleggen van paden en dreven op de Oudespoorweg door dat beschermd landschap.

- 3.7.2. het beschermingsbesluit van 25/3/1997 betreffende het **Maaltebruggepark** waarbij o.a. het Maaltepark en deel van de Maaltebeek palend aan de Leebeekstraat wordt **beschermd als monument**.
 - 3.7.3. het beschermingsbesluit van 10/11/1995 betreffende het **kasteel Rijvissche en het domein** er om heen dat wordt **beschermd als monument** en paalt aan het project oude spoorwegbedding.
- 3.8. Volgende **tekortkomingen** werden ook opgemerkt:
- 3.8.1. Geen becijferde vermelding van het globaal **aantal** te rooien bomen en **aantal** aan te planten bomen;
 - 3.8.2. 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 slechts 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 en de R4. Men wil aldus blijkbaar verdoezelen dat de E40 al 60 jaar het tracé doorkruist.
 - 3.8.3. Geen verwijzing naar het toepasselijke BVR van 29/4/1997 inzake **voetgangersverkeer in bebouwde kom** noch naar het fietsvademecum.
 - 3.8.4. 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.
 - 3.8.5. 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 vergunningverlenende instantie waarna de vergunning zal moeten worden geweigerd bij onvermijdbare schade aan het waterrijke natuurgebied langs de E40. Daarbij zal er ook moeten worden over gewaakt 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.

Rekening houdend met deze essentiële tekortkomingen moet dus worden vastgesteld dat de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar op 4/9/2014 de aanvraag ten onrechte ontvankelijk en volledig heeft bevonden op basis van artikel 4.7.26.§3 van de VCRO. De huidige dossiergegevens laten immers geen onderzoek ten gronde toe.

Ten overvloede wensen we desalniettemin 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 aanvraagde 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 dat 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, in puntsgewijze 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 Rijnvissestraat. 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 dd. 20/03/2009 blijkt het overduidelijk 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 wordt een strook van 3 m breed langs de helling daar verhard met een mengsel steenslag/aarde om berijdbaar te blijven voor onderhoudsvoertuigen. Verder bestaat deze rechte aanloophelling 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. Tussen de aanloophelling en de Rijvisschestraat wordt 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 de afvalstoffen die de parkbosbruggebruikers zullen achterlaten en ongehinderd over de leuning van de bruggen zullen kunnen gooien.

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*". 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 buurten 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 kunnen 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 afdalen van de bruggen, de onvermijdelijke conflicten die zullen ontstaan tussen fietsers en het autoverkeer in de De Pintelaan, op het kruispunt van de Maaltemeers en de Leebeekstraat en het kruispunt van de Rijvisschestraat met de Oude Spoorweg. Deze onveilige situaties zijn hier des te

voorspelbaar gezien de gebruikers hoofdzakelijk scholieren zullen zijn, er nergens sprake is van het plaatsen van camera's en het quasi volledig ontbreken van sociale controle op dit tracé.

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 G-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). Daar de aanvraag (volgens de ontvankelijkheids- en volledigheidsverklaring van 4/9/2014 vanwege de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar met kenmerk 8.00/44021/39592.2, **DIE NIET IN HET AANVRAAG DOSSIER ZIT DAT AAN HET OPENBAAR ONDERZOEK WERD ONDERWORPEN**) ook betrekking heeft op rubriek 10, b): stadsontwikkelingsprojecten die voorkomt op de lijst gevoegd als bijlage III van het ProjectMER-besluit, dient de vergunningverlenende overheid de aanvraag te screenen.

In het aan het openbaar onderzoek onderworpen aanvraagdossier zit wel aan project-mer-screening formulier op 27/8/2014 ondertekend door ir. Dirk De Beats van de stad Gent, doch dit formulier werd onvolledig ingevuld want verzwijgt bv. dat het o.a. een overstromingsgebied betreft. Nergens in het aanvraagdossier staat vermeld dat de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar zich akkoord verklaart met de conclusies van dit document! Het resultaat van de screening ontbreekt dus in het aanvraagdossier dat onderworpen werd aan het openbaar onderzoek.

Hierbij dient te worden benadrukt dat er geen enkele grond is om te stellen dat deze MER-plicht enkel zou van toepassing zijn voor wegen bedoeld voor gemotoriseerd verkeer zoals wordt beweerd in onderhavige aanvraag Er is geen rechtspraak die dergelijke restrictieve interpretatie ondersteunt. Het al of niet gebruik 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 bromfietsen. 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 en de De Pintelaan. Hierdoor zouden er ook milderende maatregelen kunnen worden voorgesteld.

6) Niet conform normen klasse VIa 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. (Zie 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 Vb 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 al 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. 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 verbinding 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. Men heeft zich dus blijkbaar blind gestaard op de internationale trend om verlaten spoorwegbeddingen herin 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 oa. het Overlegplatform Zwijnaarde, de werkgroep van 5/7/2011, het Wijkdebat van 24/11/2011, en 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.

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. In het recentste 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. 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. 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 staan onder punt 4 een aantal randvoorwaarden die niet werden nageleefd in onderhavige aanvraag.

Zo staat 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, schieten van de oorspronkelijk 30 parkeerplaatsen nog slechts 6 over (onder de brug)! Dit zal tot gevolg hebben dat er wild zal worden geparkeerd 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. 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 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.

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 verslag van het plaatsbezoek van 7/1/2013 aan fietsbruggen met spiraalvormige helling te Roeselare en Moeskroen). 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 ijzel. en nergens bevat de aanvraag elementen om deze vrees weg te nemen. 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 omgeving van het portaal Maaltebruggepark, de Leebeekstraat en het natuurgebied Rijvissche betekenen. Zo kan de brughelling ten zuiden van de E40 niet louter op het openbaar domein worden gerealiseerd bij gebrek aan voldoende openbare ruimte en dit impliceert dus de nog niet gerealiseerde onteigening van een aangelande, het rooien van minstens 23 hoogstammige bomen, alsook het terug dempen van een recent aangelegde langsracht. Ook de aanloophellingen tussen de Rijvisschestraat en de E40 en deze aan het beschermde monument Maaltebruggepark impliceert de aantasting van het milieu: tientallen hoogstammige bomen zullen

moeten worden geveld om deze kunstwerken te realiseren wat haaks staat op de doelstellingen van het Parkbos en niet conform is aan het standstillprincipe.

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 aanvraag dossier 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.

Bij die mobiliteitsstudie wordt het Parkbos best benaderd vanuit de verschillende richtingen waaruit de parkbosbezoekers kunnen komen.

Daaruit zal duidelijk blijken 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, Nieuwescheldestraat) om zo verder via Adolphe della Faillelaan en Hutsepotstraat over de N60 naar Rijvisschestraat de Oude Spoorweg en dus het Parkbos op een aangenamer manier te bereiken, eerder dan via de rechtlijnige De Pintelaan.

b) Zij die uit het zuiden van Gent komen (bv Nieuw Gent) kunnen even veilig via de Zwijnaardsesteenweg en de met een fietspad heraangelegde 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 Mober van het studie bureau Traject bij het masterplan van het woon- en kantorenproject Reyvissche, 2009 en het recente Charter Zwijnaarde, september 2014).

d) De parkbosbezoekers die uit het westen van Gent komen kunnen via de veilige fietsroute langs de Ringvaart de Kortrijksesteenweg bereiken waar momenteel werken gepland zijn om

de tramlijn door te trekken naar Sint-Denijs-Westrem. Van de gelegenheid kan dus gebruik gemaakt worden om het fietsen daar veiliger te maken. Ook het kruispunt aan De Sterre onderging onlangs een volledige facelift die kan ten goede komen van de Parkbosfietsers.

e) Om van af de Kortrijksesteenweg aan de Oudespoorweg te geraken werd eerder al voorgesteld om een 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 ernstig onderzocht. Doch ook zonder deze tunnel kan men via de P. P Rubenslaan de Putstraat en dus het Parkbos bereiken, wat echter minder ideaal is.

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 toekennen van de stedenbouwkundige vergunning zou aldus niet getuigen van een goede ruimtelijke ordening.

12) Ongunstig brandweeradvies en onderbelichting van veiligheidsrisico's

Uit het brandpreventieverslag van de Gentse Brandweer van 29/4/2014 blijkt dat door deze dienst een ongunstig advies werd uitgebracht over het ontwerp van de parkbosbruggen 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. De omgevingsaanleg voorzien in de aanvraag stedenbouwkundige vergunning voldoet, wat betreft de 15 meter buitenkant draaicirkel, nog steeds niet aan dit preadvies want voorziet slechts 14 meter (cfr. plan simulatie vrachtwagen).

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. Zie foto:



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 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 borstwinging 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 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 inblik in de woning te verhinderen. Deze maatregelen verhinderen echter niet dat de spiraalbruggebruikers desalniettemin toch inblik krijgen in de tuin van de betrokken bewoner Leebeekstraat 21. Bovendien is er onduidelijkheid wie dit groenscherm zal onderhouden.

Een gelijkaardige problematiek doet zich voor aan de kant van de Ringvaarten 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 deze 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, verhuishagens, 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 Daaraan moet zeker worden verholpen zoniet moeten deze vrachtwagens achteruit rijden met alle gevaren van dien 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 en gaat er daarbij van uit dat in dit geval het college **geen advies meer mag uitbrengen** gezien het zelf de vergunningaanvrager is (zie art 4.7.26,§4, 2°, c), VCRO). Ten onrechte vraagt de brief van 4/9/2014 met kenmerk 8.00/44021/39592.2, ondertekend door Sarah Braeckman van Ruimte Vlaanderen, hen uw advies te bezorgen

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