

Reacties op bezwaren tegen het alternatief voor de 2 bruggen

Aan de suggestie van waardevermindering van de woningen wordt voorbij gegaan aan het feit dat er ook positieve elementen zijn. De nieuwe situatie waarbij er een veilige fietsverbinding is tussen het Parkbos en het centrum van Gent kan gezinnen aantrekken die deze strategische plek aantrekkelijk vinden. Wonen in een groene omgeving en gemakkelijk bereikbaar d.m.v. de bruggen kan een groot potentieel hebben.

Het argument dat "de nieuwe situatie" waarbij gezinnen uit het Centrum Gent een weg zouden vinden via de twee bruggen naar het Parkbos is onrealistisch. Vooral eer ze de Pintelaan bereiken moeten ze eerst gevaarlijke stadswegen zoals Zwijnaardse Steenweg, Kortrijkse Steenweg of Voskenslaan doorrijden. Vooral de bekendheid van "De Sterre" bij de inwoners van Gent, en niet de Pintelaan, is een pluspunt voor de promotie als portaal tot de wandel- en fietsroutes bij de alternatieve route. Op de plaats waar Putstraat en Rijvischestraat (ter hoogte van de doorgang onder de E40) zich aansluiten is er een horecazaak die de aantrekkelijkheid van de alternatieve route zou verhogen.

De waardevermindering van de woningen in de Leebeekstraat is echter niet te ontkennen. Iemand die zich in een groene omgeving wil vestigen zal beslist niet kiezen voor een groene omgeving waar zich dan toch nog een brug op amper 10 meter van de voorgevel bevindt.

'Verstoring van het landschap':

Een brug kan op zichzelf esthetisch mooi zijn, maar een ongerept landschap en horizon is nog steeds aangenamer. Drie dicht naast elkaar liggende bruggen (N60, fietsbrug, N43) waarvan één (de fietsbrug) in een heel andere stijl gebouwd gaat worden, zal als storend (rommelig) ervaren worden.

Bovendien is het rechtlijnige tracé van de oude spoorlijn deels gekozen om zijn historische karakter. Door de fietsverbinding door te trekken in de Leebeekstraat wordt het oude tracé over zijn volledige lengte terug zichtbaar in het landschap.

Het idee om de vele oude spoorwegbeddingen terug als wandel of fietspad in te richten is op zichzelf een goed idee, maar dit kan en mag geen doorslaggevend argument zijn indien andere, objectieve criteria primeren, m.a.w. dit is geen dwingende regel. Het historische karakter in die omgeving is sowieso reeds lang totaal verloren gegaan door de kruising met de E40 en de Ringvaart.

De voorgestelde fietssnelweg (alternatief langsheen de N43 / R4) + tunnel onder de E40 is naar voetganger- en fietsbeleving minder aangenaam dan 2 bruggen. Er worden routes gevolgd waar druk verkeer langs rijdt en een tunnel wordt naar sociale veiligheid ook als minder aangenaam ervaren.

De doorgang onder de E40 is ongeveer 50 meter , vergelijkbaar met de 20 meter fietsdoorgang langs de R4-binnenring onder de N60 ringvaartbrug. De doorgang zal niet langer zijn dan de huidige autodoorgang van de N43 onder de E40. De vermeende weezin bij voetgangers en fietsers is minimaal omdat er geen verval in het fietswegdek nodig is (GEEN tunnel , wel een „doorgang“) , en omdat de uitgang reeds vanaf de ingang zichtbaar kan zijn.

Dezelfde soort weezin kan bij sommige mensen ook voor bruggen bestaan. Bruggen kunnen meer als een tunneldoorgang aanleiding geven tot vandalisme en wanhoopsdaden , vooral omdat deze bruggen zich in een gebied met weinig menselijke activiteit (verkeer) bevinden. Er zou ook rekening moeten gehouden worden dat iedere plaats op eender welke wandel -en fietsroute in de korts mogelijke tijd door de hulpdiensten op een duidelijke manier (coördinaten) bereikt kan worden ! Afgelegen plaatsen zonder zichtbare toegangswegen kan eveneens leiden tot een bepaalde drempelvrees voor het gebruik ervan , vooral bij stadsbewoners , of anderzijds bij plattelandsbewoners door het feit dat ze zich in de buurt van steden bevinden.

Zonder in detail te gaan is het allerm minst zeker dat het alternatief goedkoper zal zijn dan de 2 fietsbruggen. In het alternatief wordt de bestaande brug aan de N43 verbreed . een tunnel onder de E40 ingepland (een tunnel is over het algemeen duurder om te bouwen dan een brug, zie ook de haalbaarheidsstudie door TucRail) . de N43 ingrijpend heraangelegd. Er wordt een dubbel-richting fietspad langsheen de N43 gevraagd met dure onteigeningen in woongebied Dit zijn ingrepen met een hoog prijskaartje

Het alternatief stelt een buizenstel voor het hemelwater voor i.p.v. de gracht langs de N43 . Dit vergt geen heraanleg van de N43 autoweg op zich. De vermelde noodzakelijke onteigeningen , indien bestaand , hebben betrekking op de grond waar zich voor het ogenblik de ze gracht bevindt. Deze gracht wordt amper onderhouden en bevat een wildgroei zonder ecologische waarde , temeer daar de oppervlakte bevuild wordt door de schadelijke invloed van het verkeer op de N43 (roet , metaalpartikels , bandenrubberstof ,). De inbedding van de gracht door buizen waarboven het fietspad aangelegd kan worden , zou niet alleen de aanleg van vangrails tussen de autoweg en fietsroute toelaten , maar zelfs de aanleg van een strook scheidingsgroen met evt. aanplanting van bomen. Het belang en de geringe waarde van de eventueel te onteigenen gronden (over slechts ca. 1 km vanaf het technisch instituut Don Bosco) kan niet doorwegen tegen de voordelen en de prijs die betaald zal worden voor de rest van de geplande wandel en fietsroutes ten zuiden van Gent. De (jaarlijkse) onderhoudskost voor deze gracht valt hierdoor eveneens weg.

De omrijfactor voor het alternatief is enorm (3,5km). Voor voetgangers betekent dit een omweg van +/- 45min wandelen. De 2 bruggen zullen ook wandelaars bedienen die het Parkbos willen bezoeken.

De omweg van 3,5 km is slechts relevant voor diegenen die een korte wandeling maken en zich bovendien in de onmiddellijke nabijheid van de Pintelaanbrug of langs de Pintelaan in de onmiddellijke omgeving van de Oudemaardse Steenweg wonen. Weze hierbij opgemerkt dat , door de aanwezigheid van de E40 , het gebied net voorbij de brug over deze E40 op zich al geen aantrekkelijk wandelgebied zal zijn. De aantrekkelijkheid van het wandelparcours is pas te merken bij het begin van de Rijvissche/Putstraat. Te rekenen van het midden van de Pintelaan (Gent) en het begin van de Putstraat is de afstand ongeveer 1,9 km via het tweebruggentraject. Via het alternatief traject (met de E40 onderdoorgang) is dit ongeveer 2,1 km , dus slechts 200 m meer ! Het lijkt ons daarom niet opportuun , zelfs onrechtvaardig , om de 35 km omweg die slechts zou wegen op het beperkt aantal wandelende inwoners in de onmiddellijke omgeving van de fietsbrug over de Ringvaart , als argument aan te brengen. Verder is op te merken dat de afstand vanaf het begin van de Putstraat naar het portaal van het Parkbos via de E40 onderdoorgang slechts ca. 1 km bedraagt. De afstand vanaf hetzelfde punt aan de Putstraat naar het Parkbosportaal , via de twee bruggen en via de zuidzijde van het Parkbos bedraagt ca. 1,5 km , en is dus langer.

De route langsheen de autostrade E40 en de kantorensite 'Reyvissche' ligt (deels) in natuurgebied. Hier is het niet mogelijk grond op te hoge n of verhardingen aan te brengen.

Dit was een suggestie , geen deel van het alternatief. Het alternatief beoogt voornamelijk de toegang tot de Rijvisschestraat en de Putstraat , om van daaruit alle verdere fiets en wandelwegen ten zuiden van Gent te bereiken. Eventueel kan dit gebied vanuit de Rijvisschestraat en via het „oude spoorweg“ gedeelte tussen deze Rijvisschestraat en de E40 , bereikt worden. De wandelafstand langs de Rijvisschestraat vanaf de E40 doorgang (Putstraat) tot aan de „oude spoorweg“ is ca. 350 meter , en aangenaam wandelbaar.

Andere belangrijke voordelen van het alternatief zijn in het "Verslag_debatcafé_Zwijnaarde_24 -11-11_definitief" niet vermeld. o.a. :

- duidelijke en veilige toegang vanaf de Sterre voor alle zuidelijk fietsverkeer van/naar Gent.
- volledig gescheiden van de autoweg (voorbeeld : fietswegen langs de R4)

De vraag van de inwoners in de omgeving Maaltemeers , Pleispark en Soenenspark om een veilige , door een vangrail afgeschermd , fietsroute naar "De Sterre" en deels richting supermarkten (Carrefour , Lidl , Brico) kan met het alternatief ingevuld worden.

Verder is te bemenken dat niets erop wijst dat de fietsbruggen voor woon-werk verkeer zullen gebruikt worden omdat het portaal aan de Pintelaan niet meteen de kortste weg richting van/naar de stad is. Het zichtbaar aanwezige alternatief nodigt de bestaande gebruikers van de N43 de fiets te gebruiken voor de verplaatsing van en naar de binnenstad.

Niets wijst erop dat de fietsbruggen voor louter recreatieve doeleinden veelvuldig gebruikt zal worden buiten het weekend , vooral omdat de Pintelaan niet bekend is of uitnodigend werkt. Hiermee wordt er nogmaals op gewezen dat „De Sterre“ daarentegen vanouds bekend is en hiermee een prima startpunt is voor zowel een bezoek aan het Parkbos via het portaal als via , met beplanting , afgeschermd fietsroute langs de N43 naar wandel- en fietszones ten zuiden van de stad.

Zowel „De Sterre“ als het portaal aan het Parkbos lenen zich , door de aanwezigheid van de tram , ook bijzonder als vertrekpunt voor een fietstocht vanuit de stad indien op één van deze punten fietsen te huur zouden worden gesteld. De bevolking kan het drukke en gevaarlijke verkeer per fiets in de binnenstad vermijden door gebruik te maken van de tramverbinding tot aan de fietsen-verhuurplaats. De fietsbrug over de Ringvaart wordt hierdoor zelfs totaal irrelevant.