We proberen in logische volgorde de pijnpunten aan te duiden, startend op de rotonde van de E40 te Wetteren.

Wie een bezwaar wil indienen kan hier inspiratie uit putten, volgens zijn/haar specifieke situatie.

Het is zeker mogelijk om deze lijst verder aan te vullen, dus laat ook jouw argumentatie weten aan Groen Oosterzele

* Wij vinden het onbegrijpelijk dat men niet start met de werken aan de rotonde (boven de E40) te Wetteren. Er wordt een verbetering aangebracht aan de afrit richting Oosterzele, maar men geeft eveneens toe dat men richting Wetteren, in de andere rijrichting, tussen de Gijzenzelestraat en de E40, nog steeds in de file zal staan voor een 5-tal minuten. De rotonde kan het huidige verkeer niet slikken en dit zal nog slechter zijn wanneer er twee vakken zullen aangelegd zijn.
* Meer rijvakken trekken meer immers meer verkeer aan.
* Het is ook daarom dat de nieuwe rotonde (voor plaatselijk verkeer uit Gijzenzele, landbouwvoertuigen, bussen, carpoolers) een kilometer van de E40 zal liggen: om de file richting Wetteren niet in conflict te laten komen met het complex van de nieuwe rotonde/annex carpoolparking.
* Ieder voertuig komend van Wetteren of autostrade die de carpoolparking wil bereiken moet dus een km rijden tot de parkeerplaats, evenals de ophaler. Een over en ’t weer gerij dat mogelijk op te lossen is door dichter bij de E40, grondgebied Wetteren, bv gronden van Mariagaard een carpoolparking in te richten (dus minder onteigeningen, én minder aantrekking van verkeer richting Oosterzele)
* Thv Gijzenzele en den Anker (nieuwe rotonde) zal er merkelijk meer verkeer aangetrokken worden (vrachtwagens uit de nieuwe ambachtzone moeten langs daar de N42 op, carpoolers van de autostrade komen parkeren en ophalers rijden ook tot daar.
* Het aan te leggen fietspad dat van Gijzenzele over de nieuwe rotonde naar de bedrijven (VD-Gereedschappen voor professionelen/Krëfel witgoed/ Overstock tuinmeubelen) heeft géén zin : niemand gaat daar aankopen doen per fiets! Dit getuigt van een slechte inschatting van de werkelijke situatie.
* Een fietsbrug over de N42 is ten zeerste aan te bevelen, maar of die nu ideaal ligt op de kruising thv de Gijzenzelestraat? Er bestaat immers een grote vraag van mensen uit den Anker om de N42 over te geraken op een VEILIGE manier ter hoogte van de lagere scholen (Reigerstraat of Roosbloemstraat). Dit door middel van een tunnel of een fietsbrug, om daar dan een verbinding te maken met een degelijke fietsinfrastructuur die zowel naar het centrum van Oosterzele kan leiden, richting Zottegem en richting Wetteren (Mariagaard) via de fietsbrug over de E40. De wijk den Anker ligt immers totaal afgesneden van de rest van Oosterzele en de aanleg, en serieuze verbreding (oude N42 + ventwegen + nieuwe viervaksbaan + grachten en pechstroken + fietspaden) zal deze situatie niet verbeteren.
* De kruispunten die zouden worden ingericht aan de Reigerstraat/Houtemstraat en Yshoute zullen ronduit gevaarlijk zijn. Ook al pocht men met het woord veiligheid voor de zwakke weggebruiker, door het installeren van verkeerslichten, fietssuggestiestroken en fietspad dat op kleine afstand naast de kruising van de Reigerstraat loopt, dit is géén oversteekplaats waar ouders met een gerust hart hun kinderen laten rijden! Dit zal zeker leiden tot accidenten. Bovendien is dit de aanrijplaats voor vrachtwagens en camionettes naar de ambachtzone 1 en 2… nog een extra belasting op de veiligheid van de zwakke weggebruiker.

In een latere toekomst (dus als de nieuwe kruispunten reeds een hele tijd zullen zijn ingericht, dus na 2027), zou men hier toch een tunnel inrichten. Waarom wordt er dan niet ONMIDDELLIJK werk gemaakt van een veilige fiets-/voetgangerstunnel of brug waardoor de verbinding met het centrum en de scholen tot stand komt. Twee keer investeren/ twee keer werken uitvoeren… begrijpe wie begrijpen kan! Bovendien moet alle verkeer uit den Anker via het kruispunt van de Reigerstraat de N42 op.

* De geplande fietspaden (vanzelfsprekend is Groen voor fietspaden) liggen wel vrij dicht bij de nieuwe N42. Een brede afscheiding, met struiken en bomen, zouden het gebruik van de fietspaden aantrekkelijker, veiliger en gezonder maken. Het zou ook de lelijkheid van de autoweg camoufleren , de temperatuur/geluid temperen en mits aangepaste beplanting zou er ook fijn stof gedeeltelijk kunnen opgevangen worden.
* Het kruispunt thv de Houtemstraat is eveneens gevaarlijk om als zwakke weggebruiker over te steken, temeer door de grote waarschijnlijkheid van de aanwezigheid van een supermarkt vlak bij het kruispunt in de nabije toekomst.
* Het kruispunt Yshoute, waar de vrachtwagens voor de steengroeve Balegro en voor OBBC dagelijks (vaak zelfs in beide richting) langs zullen komen, is weerom voor de zwakke weggebruiker quasi niet oversteekbaar.
* Wie als fietser/voetganger de N42 wil oversteken tussen de rotonde van de E40 en het Vosken te Oombergen, heeft daarvoor welgeteld 5 oversteekplaatsen ( de nieuwe fietserbrug Gijzenzelestraat, kruispunten Reigerstraat, Houtemstraat, Yshoute, tunnel Eke). Dit over een afstand van een 7 km.
* Wat betreft de steengroeve van Balegro: daar moeten de vrachtwagens via een afrit op de N42 (berg) naar de steengroeve en de lege vrachtwagens rijden weg via de ventweg, naast de steengroeve verder langsheen de N42, de oude Geraardbergse steenweg om dan af te slaan naar het kruispunt thv Yshoute: dit betekent dat, in het worstcasescenario, dagelijks meer dan 50 woningen te maken krijgen met het passeren van vrachtwagens. Volgens het MER Balegro bedraagt de capaciteit 40 vrachtwagenbewegingen per uur. Hieruit kunnen we opmaken dat de verkeersdrukte in de oude Geraardbergse steenweg én de mogelijkheid van asbestcontaminatie een bijkomende druk zetten op het welzijn van de bewoners. Met deze situatie wordt in de huidige studie tot ombouw N42 geen rekening gehouden en dit is bijgevolg onaanvaardbaar.
* In de studie poneert men dat de ‘primaire weg’, die er hoe je het draait of keert toch uitziet als een autostrade, in het landschap niet zal storen. Hiermee zijn wij het helemaal niet eens. Er zou massaal veel aanplanting moeten zijn van struiken tot laag- en hoogstambomen om de weg te onttrekken aan het oog. Op die manier worden ook natuurlijke barrières tegen pollutie zowel van fijn stof als geluidshinder opgetrokken. Er worden enkel geluidsschermen voorzien voor woningen die op 50m van de baan liggen. Er zijn nog genoeg woningen die ook in de klappen delen en enige geluids-, en groencompensatie verdienen.

Los van bovenstaand nog een aantal meer algemene bedenkingen:

* De file richting Wetteren zal niet worden opgelost
* Er wordt geen rekening gehouden met een veranderende werkelijkheid van mobiliteit : velen overwegen met de fiets naar het werk/school te gaan, maar zien in deze plannen nog veel te weinig veiligheid en coherentie tussen de verschillende fietspaden. Het fietsen langs een autosnelweg, zonder groen bufferalternatief, wordt als bijzonder negatief ervaren.
* Carpoolen is positief : maar hier moet men al extra kilometers rijden om naar de parking te komen. Wie met de fiets de carpoolparking wil bereiken vanuit Wetteren, zal dit ook een hele uitdaging vinden en moet hiervoor een heus parcours uitstippelen!
* Het totale bijkomende aantal beton/asfalt dat in dit project wordt gebruikt, staat haaks op de tendens om te ontharden.
* De zware kost van 65 000 000 € kan beter besteed worden (oa het veel veiliger ontsluiten voor fietsers/voetgangers) van Leeg Bracht, de Oude Geraardbergse steenweg, Gijzenzele, den Anker
* De toename van geluidshinder en fijnstof wordt geminimaliseerd en de kostprijs van gezondheidszorg tgv deze problematiek wordt niet ingecalculeerd.
* De maatstaf van dit hele project zou veiligheid en vloeiender verkeer zijn: iets wat wij ten zeerste betwijfelen. Het verkeer zal toenemen evenals alle secundaire negatieve gevolgen.
* Deze grote kost is zinloos, omdat niet alle werkzaamheden tegelijkertijd gebeuren en doelstellingen (veiligheid, fluïditeit) niet gehaald zullen worden. Congestie zal nog steeds optreden.
* De beweerde ‘minimale impact’ op het landschap zal pas duidelijk zijn wanneer de werken uitgevoerd zijn, dus zowel overal 2x2 rijvakken, afslagrijstroken, pechstroken, immense kruispunten en diverse kilometers ventwegen! Asfalt maakt geen deel uit van een natuurlijke habitat en moet tot een minimum herleid worden!
* De oversteekplaatsen voor zwakke weggebruikers zijn gevaarlijk en de fietspaden liggen vaak dicht bij de ‘snelweg’ waardoor deze niet aantrekkelijk zijn om te gebruiken.