**Departement Omgeving, Afdeling GOP**

**Koning Albert II-laan 20 bus 7**

**1000 Brussel**

Betreft : reactie en bezwaren op het gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan voor de herinrichting van de N42 tussen Wetteren en Zottegem

**1. *Capaciteit van de rotonde E40***

De rotonde op de E40 wordt in deze fase nog niet aangepakt.

In het MER staat nochtans dat de rotonde “maatgevend is voor de verkeersafwikkeling (ook na aanpassing tot een 4-taks rotonde).”

Bij de plannen van de nieuwe N42 wordt er gestreefd naar een capaciteit van 2000 voertuigen per uur per rijrichting. Voor de richting Zottegem naar E40 zal 75% van de wagens richting Gent rijden (richting Brussel komt niet op de rotonde. Dit betreft enkel auto’s komende van Oosterzele en Sint-Lievens-Houtem. Uit die richting rijden inwoners van verder gelegen gemeenten naar de E40 via Erpe-Mere). Voeg bij die 1500 auto’s per uur de wagens die vanuit Wetteren naar Zottegem rijden en de auto’s die vanuit de richting Brussel komen en richting Zottegem moeten, dan zit men ver boven de maximumcapaciteit van de rotonde. Dit kan alleen leiden naar conflictsituaties en files.

Het is zinloos om 2X2 rijstroken aan te leggen die leiden naar een rond punt die de verkeersstroom NIET aankan. Enige “voordeel” is dat men in twee rijen zal aanschuiven naar het rond punt.

Hieronder citeer ik de site van wegen en verkeer en een Nederlandse site ivm capaciteiten van een rotonde. Hierbij kan je duidelijk zien dat de rotonde maximaal 2400 voertuigen per uur aankan (met dubbele toe en afritten) en 1500 (bij enkele toe en afritten). Gezien de rotonde nog zeker een aanzienlijk aantal jaren ongewijzigd blijft, kan je duidelijk zien dat de rotonde zeer moeilijk werkt, reeds vanaf 1500 voertuigen haar maximumcapaciteit bereikt heeft en er bijgevolg conflictsituaties optreden (2 dubbele en 4 enkele toe en afritten).

**Bron**:

<https://docs.wegenenverkeer.be/Vademecums/Vademecum%20Veilige%20wegen%20en%20kruispunten/3.1%20Modeloplossingen%20rotondes.pdf>

*Berekening capaciteit rotonde*

 *De capaciteit van een rotonde hangt vooral af van de bewegingen die gemaakt worden op de rotonde. Wanneer het gemotoriseerde verkeer driekwart rond rijdt, is het richtingsgetal 1. Wanneer het verkeer zich evenredig verdeelt over de drie richtingen is het richtingsgetal 2. Bij enkel rechtsafslaand verkeer is het richtingsgetal 3(…)Relatie tussen richtingsgetal en capaciteit van een rotonde Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten - Mei 2009 p. 70*

**

<https://www.swov.nl/feiten-cijfers/fact/rotondes-wat-voor-soorten-rotondes-zijn-er>

*Rotondes - Wat voor soorten rotondes zijn er?*

*Er zijn verschillende soorten rotondes. De belangrijkste zijn de enkelstrooksrotonde en de twee­strooksrotonde; een bijzondere vorm van tweestrooksrotonde is de turborotonde. Enkelstrooks­rotondes hebben, zoals de naam aangeeft, slechts één rijstrook. Bij veel passerend autoverkeer is echter een extra rijstrook noodzakelijk; zo ontstaat de tweestrooksrotonde. Op een tweestrooks­rotonde ontstaan soms conflicten bij het weven. Dit probleem is opgelost bij de turboronde, die het mogelijk maakt de rotonde te verlaten zonder in conflict te komen met het overige verkeer.*

*Het grote voordeel van de tweestrooksrotonde is de hogere capaciteit (zie Tabel 1), maar er zijn ook nadelen ten opzichte van de enkelstrooksrotonde: de hogere snelheden door de bredere rijbaan, de complexere verkeerssituatie door rijstrookwisselingen en weven op de rotonde, snijconflicten bij de afritten en de langere oversteek voor langzaam verkeer. Het laatste probleem kan verholpen worden door het toepassen van enkele in plaats van dubbele toe- en afritten, wat zoals aangegeven wel leidt tot een lagere capaciteit. Daarnaast zorgt een enkele afrit voor een lagere snelheid, dus een lagere botssnelheid, en bovendien voorkomt dit afdekkingsgevaar.*[[i]](https://www.swov.nl/feiten-cijfers/fact/rotondes-wat-voor-soorten-rotondes-zijn-er%22%20%5Cl%20%22_ftn1%22%20%5Co%20%22)



Tabel 1. Vuistregels voor de capaciteit van rotondes (CROW, 1998).”

***2. Optimalisering rotonde E40***

In de plannen (projectnota, startnota ….) wordt de rotonde steeds als **zwakke schakel** gezien in het geheel. Dit is inderdaad zo. Als oplossing wil men de rotonde later optimaliseren en spreekt men van het maken van **een turborotonde**. Bij een turborotonde moet het verkeer voorsorteren vòòr het oprijden van de rotonde zodat men op de rotonde niet van rijvak kan of mag wisselen.

Op pagina 40 van de projectnota wordt de optimalisatie van de rotonde op de E40 verduidelijkt. Men doet dit aan de hand van een schets die geknipt en geplakt is uit Wikipedia. De bewuste rotonde werd aangelegd in 2002

 “Deze fameuze voorbeeld turborotonde voor AWV bevond zich op het kruispunt Knardijk - Zeewolderdijk – Harderdijk, Nederland en werd in 2002 aangelegd thv de N302 (Harderwijk - Lelystad), een belangrijke verbindingsweg tussen de Veluwe en Flevoland, die bovendien aansluit op de A28. Dagelijks moeten er zo'n 33.000 motorvoertuigen over deze plek. Berekeningen en metingen gaven aan dat de toenmalige rotonde de capaciteitsgrens reeds bereikt had en er bij toename van verkeer steeds meer hinder zou ontstaan. Bron : Adviesrapport, Verkenning rotonde N302 Knardijk, Ganzenweg Projectnr. 0265488.00 11 september 2014 , revisie 05”

**Inmiddels bestaat de rotonde niet meer en werd deze vervangen omdat ze al sinds 2015 niet meer voldeed, omdat ze verzadigd was**. Daarom heeft men beslist de rotonde grondig te verbouwen met **tunnels om kruisingen te voorkomen**.

Dergelijk voorbeeld kan dus zeker geen maatstaf zijn voor de optimalisering van de rotonde over de N42 te Wetteren!



Schema van een turborotonde, gemodelleerd naar de turborotonde in de [N302](https://nl.wikipedia.org/wiki/Provinciale_weg_302) nabij Harderwijk

**Het grondig aanpakken van het probleem thv de rotonde E40 is essentieel noodzakelijk voor de vlotte doorstroming van de heraangelegde N42. Indien men dit niet TEGELIJKERTIJD aanpakt, creëert men gewoon verdere problemen!**

***3. kilometerheffing***

De N42 is een van de weinige gewestwegen waar er geen kilometerheffing wordt geïnd. Hierdoor is sinds de invoering van de kilometerheffing het vrachtverkeer met 80% gestegen.

***4. Corona/ testcase***

Tijdens de coronaperiode was er veel minder verkeer, minder files …. Als thuiswerken (deels) de norm wordt of blijft, dan zullen de files evenredig kleiner worden en is de aanleg een nieuwe N42 overbodig. (zie ook verder: Onderzoek federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, artikel Wim Schepens-Hajo Beeckman 10/7/2020)

“ *Dat de coronacrisis een impact heeft op het mobiliteitsgedrag, was vooral duidelijk tijdens de****lockdown****(18 maart tot 3 mei). Voordien gingen de deelnemers aan de enquête**gemiddeld 4,6 dagen per week naar de****werkplek****. Tijdens de lockdown was het aantal dagen gezakt naar 2,1 dagen  per week. Sinds de lockdown versoepeld is, is het aantal weer lichtjes gestegen tot 2,9 dagen per week.*

*De coronacrisis heeft niet alleen een invloed op het* ***aantal verplaatsingen*** *dat de deelnemers maken, maar* ***ook op de manier*** *waarop ze zich verplaatsen.” VRTnieuws 10/07/2020*

***5. verkeerscongestie.***

Er zijn wetenschappelijke bewijzen dat het aanleggen van extra rijstroken de files tijdelijk oplost maar dat binnen de tien jaar de files terugkeren.

Onderstaande tekst omschrijft dit probleem :

**De wet op de eeuwigdurende congestie**

Op een gegeven moment kunnen er zoveel nieuwe weggebruikers bij komen dat de filedruk weer even groot wordt als voor de capaciteitsuitbreiding van de weg. Vooral in dichtbevolkte gebieden kan dat probleem opduiken. Transporteconoom Stef Proost (KUL, 2018) noemt dit de “wet op de eeuwigdurende congestie”. Economist Anthony Downs heeft het over de *Law of Peak Hour Traffic Congestion*. Hij zegt dat het niet uitmaakt hoeveel rijstroken je bijbouwt richting de grote steden: als je ze bouwt, dan komen de auto’s bij massa’s, tot de maximale capaciteit van de weg weer bereikt is en er file ontstaat. In extreme gevallen leidt een nieuwe weg of een wegverbreding zelfs tot méér files dan in de oude situatie. Verkeerskundigen noemen dit de zogenoemde Braess-paradox, naar de Duitse wiskundige Braess, die daar in 1968 een bewijs voor aanvoerde.

**Méér rijstroken en toch méér file: weg­gesmeten geld?**

*De Vlaamse overheid bouwt momenteel aan de Oosterweelverbinding in Antwerpen en wil ook rijstroken toevoegen aan de ring rond Brussel. Extra rijstroken voor een snelweg: het beste recept om files te bestrijden? Zo lijkt het toch. Maar onderzoek(…) wijst uit dat de files na 10 jaar gewoon weer terugkeren. Hoe kan dat? Antwoord: "latente vraag".* ***Dixit Hajo Beeckman, verkeersdeskundige***

**Rapport Verkeersindicatoren Snelwegen Vlaanderen 2019**: In zijn Rapport Verkeersindicatoren Snelwegen Vlaanderen 2019 schetst het Verkeerscentrum de evolutie van het snelwegverkeer in **2019**. (31 mrt. 2020)

Pagina 51:

VASTSTELLINGEN VERZADIGINGSGRAAD .De algemene bevindingen van de voorgaande jaren blijven standhouden. De kaart vertoont in 2019 een gelijkaardig beeld als in 2018

-**een uiterst hoge mate van verzadiging op de E40 Merelbeke Wetteren**

**-een zeer hoge graad van verzadiging E40 tussen Brussel en Gent**

“De aanzienlijke zone met een hoge graad van verzadiging (relatieve bezetting >10 uur /dag) in de Vlaamse Ruit lijkt zich in 2019 verder uit te breiden aan de randen. Voorbeelden hiervan zijn de hogerop vermelde uitbreidingen op de E19-Noord van St-Job naar Brecht, op de E19-Zuid tussen Kontich en UZA, op de E17 van De Pinte naar Deinze, **op de E40 tussen Erpe-Mere en Wetteren**, op de E314 van Holsbeek naar Aarschot.

Dit rapport van het Vlaams Verkeerscentrum toont duidelijk aan dat **de E40 tussen Merelbeke en Wetteren (Erpe-Mere) dagelijks zijn verzadigingsgraad bereikt**. **Toename van verkeer via de N42 door verdubbeling (2X2 rijvakken) zal zeker leiden tot meer files op de E40. En andersom, wanneer er een file ontstaat op de E40 staat het verkeer op de rotonde over de E40 STIL, waardoor nog meer congestie optreedt op de N42 vanuit Zottegem richting Wetteren.**

**6.** Bij de studie van de N42 is men gestart men de plannen die reeds meer dan 30 jaar bestaan. Men heeft geen rekening gehouden met de ***veranderde vormen van mobiliteit***. Op geen enkele manier is er rekening gehouden met de aanwijzingen voor duurzame mobiliteit. Het realiseren van de doelstellingen volgens het STOP principe komt onvoldoende aan bod. Er is ook geen enkele vorm van participatie van de burger in deze context.

*“Onderzoek van de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer bij 2.000 landgenoten. “****“Na corona: Belgen willen zich minder verplaatsen en meer telewerken, maar zal dat ook tot minder files leiden?***

*Beeckman gelooft wel dat de tendens om* ***meer*** *aan* ***telewerk*** *te doen vanaf september tot* ***minder pendelverkeer*** *zal leiden op onze wegen: "Jazeker, en er is een grote kans dat dat ook een* ***effect*** *heeft* ***op de files in de spits****. Tenminste: in de ochtend,**want dan is het pendelverkeer dominant op de weg. In de middag en avond zijn het vooral het diensten- en vrijetijdsverkeer dat – naast het pendelverkeer  - de files veroorzaakt.*

*Beeckman acht het wel mogelijk dat het* ***openbaar vervoer******weer aan populariteit zal winnen*** *zodra er een vaccin tegen het coronavirus is. “ VRTnieuws 10/07/2020*

Duurzame mobiliteit Vlaanderen hanteert volgende principes :

Duurzame mobiliteitsontwikkeling is het beheer van de mobiliteit voor de huidige generatie **zonder de behoeften van de volgende generaties in het gedrang te brengen. Dat kan door een evenwicht te vinden tussen economische belangen, sociale belangen en het belang van natuur en milieu.**

Daarbij horen vijf doelstellingen.

1. De bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze waarborgen. (dit blijkt het hoofddoel van de heraanleg!)
2. Iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met het oog op de volwaardige deelname van iedereen aan het maatschappelijk leven. (dit is in deze studie niet het geval. Hele wijken worden letterlijk afgesloten van het centrum en zijn te voet of per fiets slechts nog nauwelijks te bereiken, waardoor het private autoverkeer nog toeneemt, ook om slechts zeer korte afstanden af te leggen)
3. De verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers. (grotere verkeerskruispunten leiden tot meer ongevallen)
4. De verkeersleefbaarheid verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit.
5. De schade aan milieu en natuur terugdringen onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit. (er worden geen inspanningen gedaan om de kilometers verharding van de extra rijvakken N42, kruispunten en ventwegen te compenseren met BIJKOMENDE GROENE BUFFERS ( tegen geluidsoverlast, fijn stofvervuiling, visuele lelijkheid)

Bij het realiseren van bovenstaande doelstellingen staat het STOP-principe voorop. Dat principe bepaalt **de rangorde van wenselijke vervoerwijzen**:

* "S" staat voor "stappen" (voetgangers)
* "T" staat voor "trappen" (fietsers)
* "O" voor openbaar vervoer (collectief vervoer)
* "P" (van privé) voor individueel gemotoriseerd vervoer.

Ook hier zien we terug dat men met deze rangorde helemaal geen rekening heeft gehouden! De zwakke weggebruiker wordt genegeerd.

Ook **participatie**is belangrijk. Aan de burgers moet vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak worden verleend bij het voorbereiden, vaststellen, uitvoeren, volgen en evalueren van het mobiliteitsbeleid.

In deze fase van de ombouw N42 worden de Oosterzelenaars enkel geïnformeerd met een folder, dezelfde info in gesproken versie (you-tube) en een dossier ter inzage (op afspraak) in het gemeentehuis. Dit maakt dat van inspraak GEEN sprake is! Eénzijdige rooskleurige informatie en de heikele punten worden in de folder niet aangehaald!

De bovenstaande informatie over duurzame mobiliteitsontwikkeling, het STOP-principe en het participatiebeginsel is terug te vinden in: *Decreet betreffende het Mobiliteitsbeleid* (20-3-2009).”

***7. Veiligheid***

Een van de doelstellingen om de N42 om te vormen tot primaire weg met 2X2 rijstroken is het verhogen van de veiligheid. Er zijn genoeg argumenten die bewijzen dat deze doelstelling niet gehaald wordt en is het bijgevolg moreel verwerpelijk een weg aan te leggen waarbij men voorbaat al weet dat dit slachtoffers zal eisen, en mag men de burger geen zand in de ogen strooien door te verklaren dat de aanleg meer veiligheid zal brengen.

**A/** Op de interactieve kaart van de verkeersongevallen kan je overduidelijk zien dat het aantal ongevallen op de oude N42 gelijk loopt met het aantal ongevallen op de N42 vanaf Oombergen tot Zottegem, daar waar reeds geruime tijd 2X2 rijvakken zijn. De nieuwe 2X2 stroken creëren **een vals gevoel van veiligheid.** Op diezelfde kaart zien we dat op de Europaweg in Zottegem, dat er aan ieder groot kruispunt ongelukken gebeuren. Nu worden er drie even grote kruispunten aangelegd aan de Reigerstraat (met 2 lagere scholen en 2 bedrijventerreinen in de directe omgeving!), aan de Houtemstraat en aan Yshoute (beiden met veel vrachtverkeer en zware aanhangwagens/tractoren)

**B/** In de projectnota zit een advies van de kwaliteitsadviseur waarin staat : “De N42 krijgt geen autowegstatuut waardoor traag (landbouw-)verkeer op de N42 zal mogen blijven rijden. **Dit is een zeer ernstige hypotheek op het toekomstig functioneren van de N42 en de veiligheid. Zie verder**.”

“daarom kan men het toelaten van traag (landbouw-) verkeer onmogelijk beschouwen als een stap naar een duurzaam veilig verkeer op de N42. Dat dit tot EXTRA ongevallen, gewonden en dodelijke slachtoffers zal leiden (zeker ten opzichte van het wel toekennen van het autowegstatuut) is quasi zeker. Men verwijst natuurlijk graag naar andere, bestaande situaties waar 2X2-wegen ook traag landbouwverkeer bevatten, maar dit mag natuurlijk geen reden om bestaande probleemsituaties met een investering van miljoenen euro’s te gaan bestendigen voor de komende drie tot vier decennia. Slotsom : vanuit zuiver verkeersveiligheidsoogpunt voor de N42 is het voor de N42 is het niet toekennen van het autowegstatuut zonder meer NEGATIEF !”

***8. Bereikbaarheid steengroeve Balegro***

De oplossing voor de toegang tot de steengroeve is allerminst vreemd te noemen. Vrachtwagens komende van Zottegem moeten rijden tot aan het kruispunt Yshoute, daar keren richting Zottegem en de N42 afrijden ter hoogte van Berg. Wegrijden van de steengroeve gebeurt via de ventweg richting de Oude Geraardsbergse steenweg om daarna af te slaan richting Yshoute. De vrachtwagens doorkruisen hierbij een woonzone van meer dan 50 woningen. Het aantal vrachtwagenbewegingen bedraagt 40 per uur volgens MER Balegro). De aanleg van de N42 is toch bedoeld om onder andere het vrachtverkeer uit woonzones te houden. Hier gebeurt net het omgekeerde. Bovendien betreft het hier, in het worstcasescenario, wanneer Balegro asbest zou storten, asbestgecontamineerde vrachtwagens! Dit in combinatie van lawaaihinder en een gevaarlijke situatie in een niet aangepaste straat en daaropvolgend kruispunt, is deze ingreep onaanvaardbaar.

***9. Carpoolparking***

Iedereen kijkt met verwondering naar de inplanting van de carpoolparking, met rotonde en fietsbrug. Dit lijkt een megalomaan en groot complex, vrij ver gelegen van de E40. De reden van die afstand is om geen conflictsituatie te vormen met de FILE!!!! richting Wetteren? (Er wordt nu al meegedeeld door AWV dat de file naar Wetteren toch een5tal minuten zal oplopen!!!)

Ondertussen zijn er toch een aantal goedkopere alternatieven.

De carpoolparking kan gemakkelijk een plaats vinden op de gronden van Mariagaard (kant Wetteren van de E40). De infrastructuur (verkeerslichten) is reeds aanwezig.

**10.** Bij het opmaken van de startnota, projectnota en MER is er te weinig de vraag gesteld wat de alternatieven zijn, wat de ***noden van de mobiliteit zijn in de toekomst***.

Moeten we ons niet de vraag stellen of we niet eerst moeten investeren in fietsostrades (afgeschermd van gemotoriseerd verkeer en bij voorkeur in het groen gebufferd) én efficiënt openbaar vervoer. (Zoals bv een directe busverbinding vanuit de Anker naar Gent. Ook scholieren en studenten van verder uit Oosterzele zouden baat vinden bij dergelijke busverbinding.)

Bovendien is het bewezen dat, als je de infrastructuur voor de fietsers maximaal uitbreidt, de files in die buurten drastisch verminderen.

***11. Gezondheid***

Gezien de N42 meer verkeer zal aantrekken zal **er meer fijn stof** vrijkomen. De woonwijken Anker en Gijzenzele zullen hier het grootste slachtoffer van worden. Anker ligt gekneld tussen de N42 en de E40. Voeg daarbij de invloed van de Gentse Kanaalzone die zich tot hier uitstrekt (zie kaart fijn stof VMM) en dan zie je dat de gezondheid in deze zone het zwaarder te verduren zal krijgen door de toename van fijn stof.

***12.Bijkomende aandachtspunten: open ruimte/milieu***

Eerst en vooral valt het te betreuren dat er **maar liefst 57 ha voornamelijk openruimtegebied** herbestemd wordt voor infrastructuur. Van die 57 ha herbestemde grond zal het overgrote deel **verhard** worden, een zware dobber in tijden waar er toch op alle vlak gepoogd wordt om het ruimtebeslag te laten dalen.

De plannen om de N42 om te vormen zijn tientallen jaar oud en staan haaks op de recentste doelstellingen die in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen staan. Zo wil men **de open ruimte bewaren en beschermen door de inname van de open ruimte af te bouwen** (tot 0 ha inname in 2040).

In de **toenmalige én huidige plannen zijn begrippen als betonstop, ontharding niet opgenomen**. Hiermee wordt zelf geen rekening gehouden.

Het beleidsplan wil het ruimtelijk rendement verhogen door de activiteiten op eenzelfde oppervlakte te organiseren **zonder afbreuk te doen aan de levenskwaliteit. Het is duidelijk dat de levenskwaliteit in de omgeving van de N42 zal verminderen (meer geluidshinder, meer fijn stof ,meer vervuiling, meer visuele vervuiling, minder groen, toename stress,…..)**

Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Strategische visie (goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 20 juli 2018):

Pagina 38-39

Multifunctionele inrichting van de open ruimte zorgt voor de realisatie van de doelstellingen van het integraal waterbeheer (1), het behoud van landschappelijke kwaliteiten (2), het versterken van ecologische infrastructuren(3) en een toeristisch-recreatief medegebruik op maat van de draagkracht van de ruimte. Een geïntegreerde en gebiedsgerichte aanpak zorgt ervoor dat de verweving van open ruimte functies nieuwe vormen van samenwerking en maatschappelijke meerwaarde oplevert.

1. er wordt slechts zeer beperkt rekening gehouden met infiltratie van hemelwater : Het is ook erg jammer dat er in dat hele project slechts één zone voorzien wordt voor **infiltratie.** In het voorliggend GRUP is enkel sprake van infiltratie in de voorziene infiltratiegrachten ter hoogte van de Zwaluwstraat. Ik vraag dan ook het thema ‘water bergen en infiltreren’ mee op te nemen in de voorziene inrichtingsstudie. Op zijn minst moet het water dat op de nieuwe verharding valt ter plekke of in de buurt kunnen infiltreren via infiltratiegrachten of infiltratiebekkens.
2. : de nieuwe N42 en alle nieuw aan te leggen ventwegen vormen een smet op het landelijke open landschap. Doen alsof dit geen kunstmatige ingreep is op de open ruimte is het verloochenen van de werkelijkheid: Slechts op twee plaatsen over het hele traject van het geplande project wordt een gebied voor een landschappelijke en functionele inpassing (art. 2.1) voorzien. Het is ten eerste niet duidelijk waarom dat niet over de volledige zone voorzien wordt en ten tweede wat het verschil is met de landschappelijke inpassing die ook in andere artikels van de stedenbouwkundige voorschriften vermeld staat en tevens gevraagd wordt mee te geven in de inrichtingsstudie.

de ecologische structuren, zoals waardevolle bomenrijen (in directe omgeving van de Wetterse Steenweg, de huidige N42, de Oude Wetterse Steenweg), hagen, waardevolle graslanden, oude tuinen, waterpoelen en grachten gaan genadeloos verdwijnen. Dit brengt meteen mee dat fauna en typische flora eveneens worden vernietigd. Zo wordt een huidig aanééngesloten ecosysteem van kleine bosjes, verwilderd grasland, die fauna de vrijheid en veiligheid geeft om zich rondom en over de N42 te verplaatsen, volledig kapot gemaakt! Over een totale projectlengte van ca. 10 km worden (slechts) 4 zones voorzien voor faunapassages (art. 1.4). Uit het plan-MER bleek in de discipline Fauna en Flora dat de N42 nu reeds een barrière vormt voor diverse fauna tussen de valleigebieden en de boscomplexen ten westen en oosten van de N42. Het leek ons dan ook een uitgelezen moment om na te gaan hoe via de aanpassing van de N42 hieraan tegemoet kan worden gekomen en deze **fouten uit het verleden kunnen rechtgezet worden.** We zien de laatste tijd ook toenemende waarnemingen van reeën in de buurt. De omgevormde N42 met de bijhorende ventwegen vormt hoe dan ook een enorme barrière voor deze soort.

 Langs de N42 liggen **een zevental afzonderlijke VEN gebieden in Oosterzele** (Vlaamse Ecologisch Netwerk zijn waardevolle gevoelige natuurgebieden) waarvan het dichtste gebied **op amper 200 meter van de N42 ligt** (Hettingenbos). De wetgever **verplicht een advies van Natuur en Bos** wanneer een activiteit buiten het VEN wordt aangevraagd. Wanneer blijkt dat er schade veroorzaakt zal worden door de aanleg van de N42, zullen er voorwaarden gesteld worden om de schade te vermijden. Indien dit niet gebeurt kan men niet vergunnen. Men zal er dus op toezien dat de natuur maximaal beschermd kan worden.

1. De huidige bomen, struikenrijen, gelegen langsheen de N42/Wetterse steenweg, zullen massaal gesloopt worden om de verbreding en de kruispunten te kunnen uitvoeren. Dit impliceert meer geluidshinder, meer fijn stof, zicht op de lelijkheid van de ‘snelweg’. Er wordt bijzonder weinig aandacht geschonken aan het inrichten/herinrichten van een **GROENE LONG langsheen de N42** **en extra maatregels ter bescherming van individuele woningen direct naast de N42 en woonkernen, in een nabije perimeter.**

 Inrichtingsprojecten zorgen **voor duurzaam ruimtegebruik** en een verbetering van het economisch en **ecologisch** functioneren van de open ruimte. Dit is in dit dossier niet het geval!

Pagina 43

… SCHEIDEN WAAR HET MOET

 Niet alle functies zijn op één plaats combineerbaar. Risicovolle activiteiten, zoals SEVESO-bedrijven (ter hoogte van Mariagaard, Vantegem nl het bedrijf “Imperial Chemical Logistics NV” net over de rotonde van de N42) laten zich niet of zeer beperkt verweven.

 Het toelaten van bepaalde functies kan ook de ontwikkelingskansen van andere functies belemmeren. Hier geldt het principe: scheiden waar het moet. Scheiden is ook de beste oplossing voor hinderende activiteiten die te veel milderende maatregelen naar de directe omgeving vereisen **of zeer veel verkeer aantrekken**. (de verbreding van de N42, de extra ventwegen, het verleggen van het verkeer naar de nieuwe rotonde thv de Gijzenzelestraat, de carpoolparking trekken meer transport aan) Ruimtevragen voor niet-verweefbare activiteiten vormen een eigen opgave in ruimtelijke ontwikkelingsprogramma’s.

Volgens art. 4.1 van de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied met bestemming Carpool parking is de verkoop van dagelijkse producten en voedingswaren er toegelaten. Het is weliswaar uit de stedenbouwkundige voorschriften niet duidelijk wat daar allemaal onder kan verstaan worden: een kraampje met de verkoop van seizoensproducten tot een kleine supermarkt? Graag meer duidelijkheid. **Het lijkt niet wenselijk om in dit open landschap een supermarkt of baanwinkel te zien opduiken.**

***Algemeen besluit :***

De ombouw van de N42 heeft als doel het verkeer vlotter te laten verlopen en men beweert de veiligheid te verhogen. Hierboven wordt aangetoond dat **de doelstellingen niet worden gehaald**. De veiligheid zal niet verhogen. Het verkeer zal door de rotonde over de E40 niet vlotter verlopen. (Alleen het verkeer komende van de E40, richting Zottegem zal vlotter kunnen, want dit verkeer wordt de N42 opgestuurd langsheen de rotonde via een minder hoekige afrit).

Mocht men er alsnog in slagen om de rotonde zodanig te wijzigen dat ze meer verkeer aankan dan, zal het verkeer zodanig toenemen dat er terug files ontstaan (congestie).

**Mens en milieu worden niet ontzien**! (impact gezondheid, verdwijnen groene gordel, verdwijnen verbindende natuurelementen voor fauna…)

**Burgerparticipatie** staat hoog in het vaandel van de Vlaamse overheid. In dit dossier is hier weinig sprake van. Men heeft een infomarkt georganiseerd in 2018 om de Oosterzelenaars te informeren en waar er vragen konden worden gesteld. En volgens het gemeentebestuur en het AWV is dit voldoende qua participatie/informatie. Dit staat in schril contrast tot de totaal andere N42ombouw zoals deze nu wordt voorgesteld. Andere onteigeningen, andere ligging, inplanting Ambachtzone enz. Inwoners hebben het recht om ook uitdrukkelijk over de stand van zaken correct ingelicht te zijn. Niet rooskleuriger voorgesteld zoals de folder van AGW ‘informeert’. De haast waarmee men probeert dit te forceren, roept ook vragen op van wie heeft hier eigenlijk belang bij heeft??? Niet de Oosterzelenaren ! Dat niet alle inwoners van te onteigenen woningen werden gecontacteerd en het dus maar zelf dienden uit te zoeken zet kwaad bloed! Velen vragen zich luidop af waarom dit in volle coronatijd moest gelanceerd worden, goed wetende dat het de burger hypothekeert om geïnformeerd te geraken!!!

De schetsmatige rooskleurige voorstelling van het nieuwe tracé dat Oosterzele doorkruist, toont nog maar eens aan dat er vooral gekeken wordt naar het **“aantrekken” van extra verkeer**, maar dat de **zwakke weggebruiker** zich nog steeds allesbehalve comfortabel zal voelen om de N42 over te steken .Dit wordt in de nieuwe situatie nog gevaarlijker, daar de over te steken afstand aanzienlijk langer wordt. Enkel een fietstunnel of fietsersbrug is in deze context een optie!

Thv het **kruispunt aan de Reigerstraat**, waar zich, in een straal van 400m **2 lagere scholen/2 bedrijvencentra** bevinden, is dit **onaanvaardbaar gevaarlijk**.

 **De fietsostrades**, gelegen langsheen de nieuwe ‘autosnelweg’ vormen ook geen gezonde omgeving om regelmatig te gebruiken. Dus enkel bij grote noodzakelijkheid, maar zeker niet op recreatief gebied. Het is zonde, dat met de aanleg van de fietspaden weinig rekening wordt gehouden met het **aspect gezondheid, veilige groene omgeving en recreatief/toeristisch aspect**. De Vlaamse Ardennen zullen niet geëxploreerd worden door recreatieve fietsers die langsheen de N42 rijden.

Wij vinden dat er zeer “gul” met de financiën van het Vlaams gewest omgesprongen wordt: eerst gaat men een reusachtig kruispunt inrichten thv de Reigerstraat (én Houtemstraat én Yshoute) met wegverbreding, verkeerslichten, aparte afslagstroken, om dan te verkondigen dat, later, het hele complex zal ondertunneld worden richting centrum??? **Ook hier een fiets-/voetgangersbrug** voorzien, is een minimumvereiste om de veiligheid zo snel als mogelijk te garanderen.

Dat dit hele project zeer veel geld, verharding, extra ventwegen en baanvakken, grote kruispunten en vooral ook onveiligheid, onteigening… kost, en géén aanzienlijke tijdswinst oplevert voor wie richting E40 moet, maakt dat deze geschatte **65 000 000€** toch beter kunnen besteed worden, aangezien de meeste doelstellingen niet behaald zullen worden. Bovendien vraagt dit hele project een serieuze hap uit de gemeentekas **: + 900 000€** ? Kan Oosterzele dit wel aan en is het niet aangewezen deze fondsen aan te wenden voor initiatieven die de inwoners ten goede komen?

Wij vrezen dat het geven van de aanzet van werken in slechts een fragment van de ombouw, de deuren zal openzetten om alle veranderingen door te drukken, ondanks dat dit dan nog vele miljoenen euro’s gaat kosten om de rotonde over de E40 en extra rijvakken op de E40 te realiseren. Het ongemak van dergelijke infrastructurele werken zullen de Anker en de wijk Gijzenzele voor tientallen jaren hinderen.

Bovendien, zullen deze werken nog noodzakelijk zijn over bv 10 jaar wegens **veranderde mobiliteit**??? En de fiets en openbaar vervoer een steeds belangrijker plaats innemen? En **thuiswerk** en **‘Hoppin’** steeds belangrijker worden? Een evolutie van voornamelijk automobiliteit naar een globaal structurerend vervoerssysteem is cruciaal in het goed kunnen bundelen en het tot haar recht laten komen binnen een knooppuntbenadering. **De keuze voor ruimtezuinige mobiliteit genereert een hogere leefbaarheid** en **biedt grote kansen voor de ontwikkeling op collectieve vervoersknooppunten en rond voorzieningenconcentraties** (= TOD, Transit Oriented Development). Een multimodaler vervoerssysteem is een belangrijke factor in het bekomen van **meer ruimtelijk rendement**.

Om al deze argumenten, wenst Groen Oosterzele bezwaar aan te tekenen tegen de ombouw N42 – primaire weg

Groen Oosterzele

Juli 2020