

Bezwaar rooilijnplan fietssnelweg F2

Ternat, 20 juli 2024

Onderwerp: bezwaar naar aanleiding van het openbaar onderzoek aanpassen rooilijnplan fietssnelweg F2, traject Heirbaanbrug en station Sint-Martens-Bodegem.

Geachte college van burgemeester en schepenen van Ternat

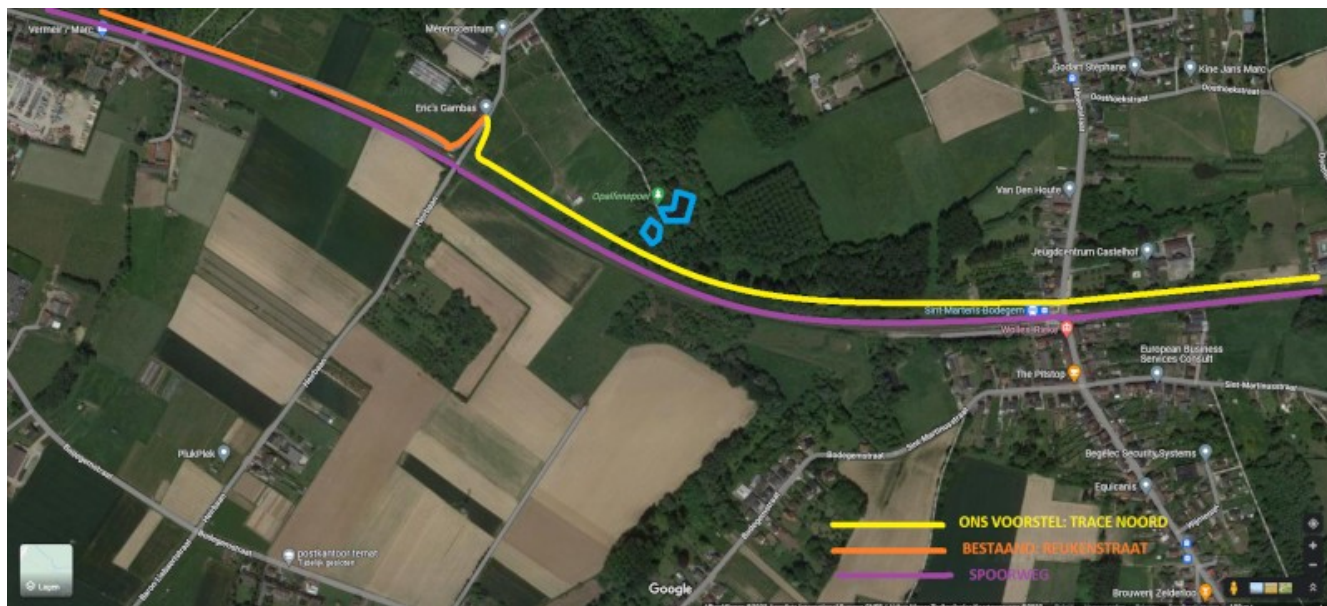
We vernamen eind juni de start van het openbaar onderzoek voor het rooilijnplan van de fietssnelweg F2 dat loopt van 1 juli t/m 31 juli.

Een openbaar onderzoek wordt ingericht om een dossier voor te leggen aan het ruime publiek. Dat dit dossier in openbaar onderzoek gaat bij aanvang van de vakantie maand juli, roept vragen op. Velen zijn met vakantie, de werking van de meeste verenigingen ligt stil zodat overleg onmogelijk is. Door de beperkte bezetting bij de gemeentediensten om reden van de zomervakantie, is het maken van een afspraak bij de betrokken diensten ook niet eenvoudig. Het drukste seizoen voor land- en tuinbouwers maakt het moeilijk om een geargumenteed bezwaar op te stellen.

Het aantal handtekeningen verderop mag dus gerust vermeerderd worden omdat vele mensen die ons standpunt steunen, hun handtekening hier niet onder konden zetten omdat ze op vakantie waren.

In wat volgt leggen we ons bezwaar uit en lijsten we onze voorstellen op.

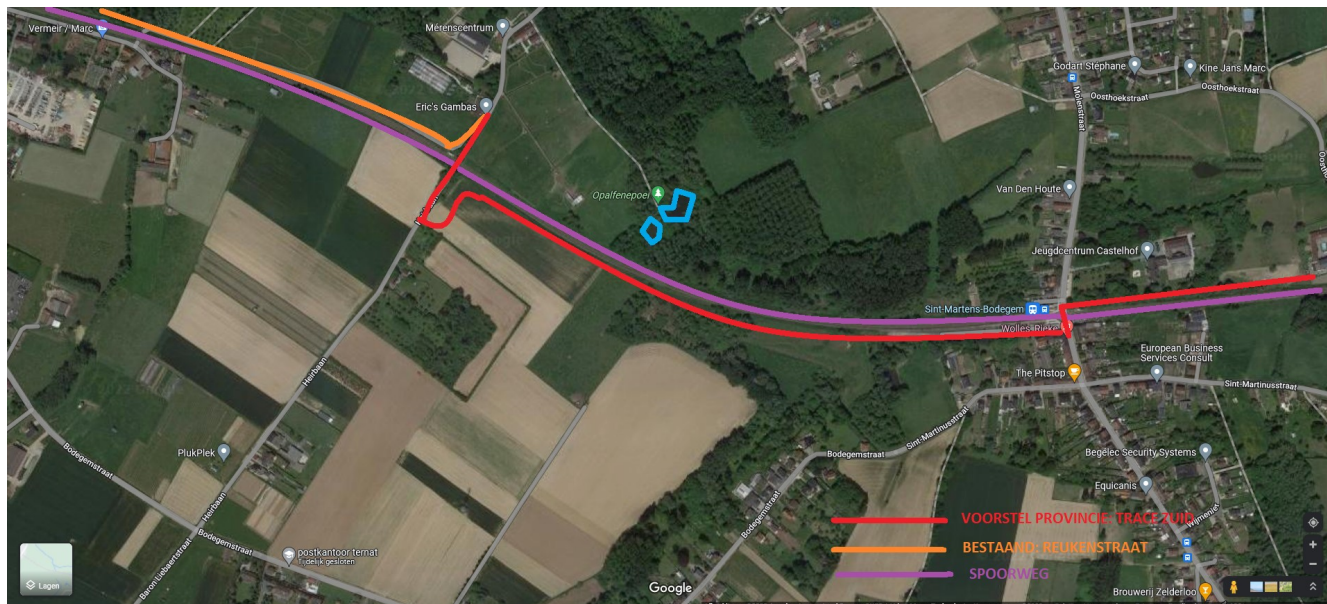
Problematiek traject Sint-Martens-Bodegem – Heirbaanbrug



Tracé noord: oorspronkelijke bedoeling; traject dat wij ondersteunen.

De oorspronkelijke bedoeling was om ten noorden van spoorlijn 50 (stoptrein tussen Brussel en Aalst) te blijven (zie foto Tracé noord). Dit is ook zo gebeurd voor het deel van het traject dat al gerealiseerd is, maar naar Liedekerke toe zijn er reeds heel wat omleidingen op deze 'fietsnelweg'.

Nu ligt er echter tussen het station Sint-Martens-Bodegem en de spoorwegbrug over de Heirbaan een bosgebied ("De Opalfenepoel") waar zeldzame salamanders voorkomen. Werken in het gebied zouden hun habitat verstoren en het herstel wordt geschat op 40 jaar. We kennen het gebied vrij goed, vermits we er indertijd met Natuurpunt hebben helpen mee het stort (een beetje) op te ruimen.



Tracé zuid: voorstel provincie na weigering ANB, met omleiding die we niet ondersteunen.

Het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) verbiedt de aanleg van de fietsnelweg F2 langs de noordelijke kant van de spoorweg (Tracé noord), maar aanvaardt een omleiding langs het zuiden van de spoorlijn (zie foto Tracé zuid) voor het traject station Sint-Martens-Bodegem tot de spoorwegbrug van de Heirbaan.

Waarom we het voorstel 'Trace zuid' niet ondersteunen

Vanuit onze analyse op verschillende vlakken, kunnen wij ons niet vinden in Tracé zuid en een omleiding van de fietsnelweg ten zuiden van de spoorweg.

1 Nog meer omleidingen voor fietsers

Deze fietsnelweg heeft reeds heel wat omleidingen, oa in Lombeek. Nog extra bruggen en omleidingen zijn dus te vermijden.

Er is reeds een heel traject ten noorden van de spoorweg vanaf de Heirbaanbrug naar centrum Ternat toe (Reukenstraat). Een fietssnelweg langs een natuurgebied lijkt ons perfect compatibel en zelfs aangenaam.

2 bruggen extra lijken misschien niet zo een probleem in tijden waar vele mensen met de elektrische fiets rijden, maar voor fietsers zonder elektrische ondersteuning is een brug een extra uitdaging die niet voor iedereen welkom is en brengt bovendien meer risico's en gevaarlijke situaties met zich mee.

2 Grote maatschappelijke kost

We hebben ook bedenkingen bij de grote (maatschappelijke) kost van een extra omleiding en van een nieuwe brug voor fietsers naast de huidige brug over de Heirbaan. De huidige brug over de spoorweg (die slechts enkele jaren geleden nieuw gebouwd werd omdat deze verhoogd moest worden voor het treinverkeer) voldoet niet omdat een fietsbrug maximum een helling van 4% mag hebben. Er zal dus een lus aangelegd worden om de maximale 4% helling te bekomen: dus extra ingepalmd areaal, extra traject, extra fietsrisico's, extra vertraging.

3 Vruchtbare akkergrond ondergeschikt aan natuurgebied ?

Om het traject om te leiden langs het zuiden van de spoorweg, moet een brede strook vruchtbare akkergrond definitief opgegeven worden. Het gaat hier over een niet te onderschatten landbouwareaal omwille van de verplichting om 10m afstand te houden van de spoorweg + de extra lus om een helling van max 4% te garanderen.

Duurzaam beheerde akkergrond moet definitief wijken voor een gebied dat tot voor enkele jaren geleden een afvalstort was. De landbouwbougronden zijn definitief verloren, terwijl het herstel van het natuurgebied na de aanleg van de fietssnelweg geschat wordt op (slechts) 40 jaar.

Bovendien zullen ook de landbouwgonden die niet ingepalmd worden, decennia nodig hebben om te herstellen van de aanlegwerken ovv bodemcompactatie, vervuiling van schadelijke bouwmaterialen, afval van de arbeiders, etc.

Uit deze landbouwpercelen halen boeren hun inkomen en zorgen voor een lokale levensnoodzakelijke activiteit: voedsel produceren op een milieuvriendelijke en grondgebonden wijze.

In een tijd waar het belang van lokale voedselproductie en duurzame landbouw steeds duidelijker wordt, begrijpen we niet dat er gekozen wordt voor zo een complexe, verwoestende en kostelijke omleiding.

4 Biologisch tuinbouwbedrijf PlukPlek bedreigd

Het tuinbouwbedrijf PlukPlek beheert sinds 2017 in totaal ca 5 ha, waarvan een perceel van 1,50 ha langs/op het Zuid tracé op biologische wijze, zonder chemische kunstmest of pesticiden. Doorheen de voorbije jaren haalden we mooie producties van o.a. tarwe,

grasklaver, gerst en haver. PlukPleks hoofdactiviteit is echter de zelfplukboerderij van groenten en fruit zoals elke gemeente er minstens één zou mogen hebben: lokaal, biologisch en bouwend aan een mooi & biodivers platteland waar natuur, landbouw en recreatie hand in hand gaan.

Sinds dit jaar halen we met 2 mensen ons volledig inkomen uit PlukPlek, nl Dorothea en Reyn Lequeux. Ook vele arbeiders hebben een deel van hun inkomen aan PlukPlek te danken. Bovendien is PlukPlek ook de stageplek en een voorbeeld voor ondertussen vele stagiairs die bewust kiezen voor een duurzame landbouw en vervolgens hun eigen project uitwerken verspreid over Vlaanderen.

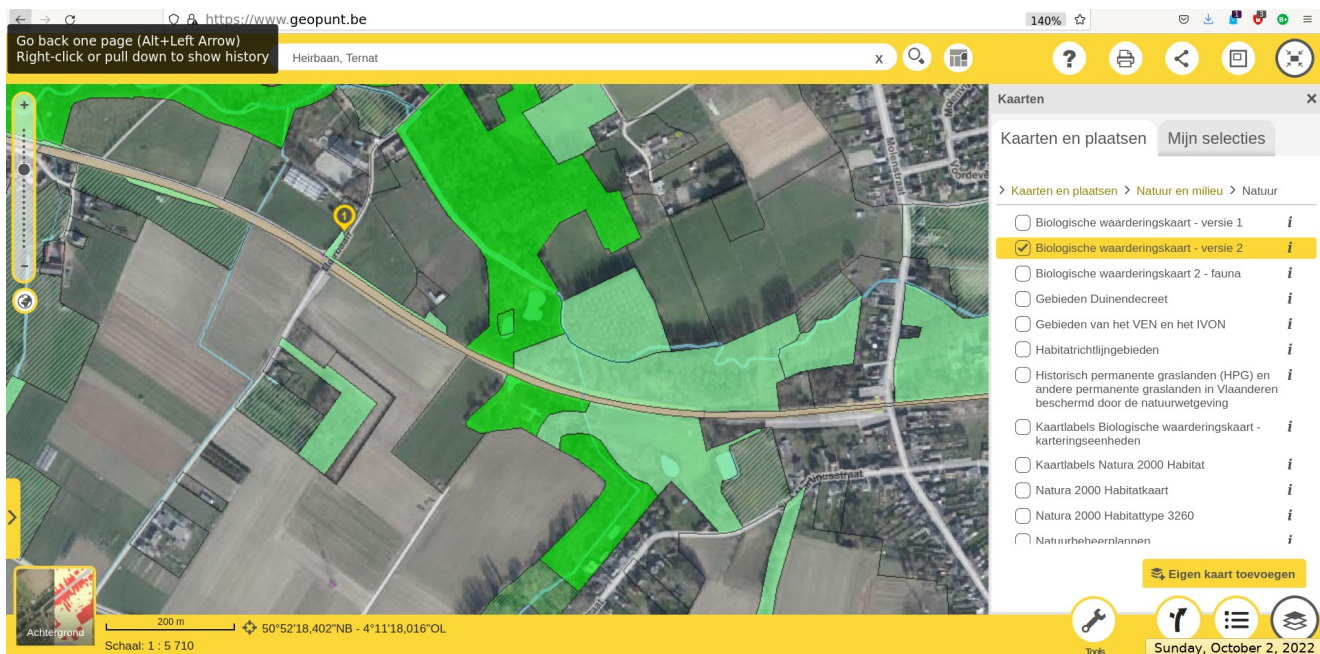
Elk jaar ontvangen we duizenden mensen, kinderen, klassen en groepen die hun band met duurzame voedselproductie willen versterken waaronder ook vele huishoudens uit de omgeving die jaarrond hun groenten en fruit van PlukPlek halen.

Tenslotte, mag de natuurwaarde op PlukPlek niet onderschat worden: de grote diversiteit aan gewassen zorgt voor een toevluchtsoord voor ontelbare dieren, insecten en planten boven, op én onder de grond. PlukPlek vormt zodus een belangrijke meerwaarde voor de (akker)natuur in de omgeving en een voorbeeld dat voedselproductie en natuur perfect samen kunnen gaan.

Volgens voorliggend rooilijnplan verliest PlukPlek 41 are (= 4100 m²). De impact voor ons is des te groter omdat we reeds op 3 andere percelen onteigend zullen worden voor de aanleg van het gemeentelijk fietspad langs weerskanten van de Bodegemstraat. Het gaat hier echter om een fietstraject waar we wel achter staan. Echter, als we beide onteigeningen samentellen komen we aan een totaal oppervlakte van meer dan 50 are of 5100m². Voor een landbouwbedrijf dat volledig grondgebonden werkt en haar inkomen voornamelijk haalt uit het geteelde voedsel, brengt verlies aan zoveel areaal onvermijdelijk een belangrijk verlies aan inkomen met zich mee.

5 Over welk natuurgebied gaat het hier ?

Zowel ten noorden als ten zuiden van de spoorweg liggen deze natuurgebieden in beekvalleien die tot voor enkele decennia gebruikt werden als afvalstort. De sporen zie je tot de dag van vandaag nog als je door het gebied trekt en enkele cm diep de ondergrond bekijkt. Dit relatief klein natuurgebied (we spreken hier over minder dan 10 ha) ligt noch in VEN-gebied, noch in habitatrichtlijngebied, noch in vogelrichtlijngebied. Wel in bosgebied, maar ... Tracé zuid (dat nu door de provincie voorgesteld wordt) gaat eveneens door bosgebied. Als we dan de vergelijking maken tussen Tracé noord en zuid, is slechts ca 70m (van een totaal van 930m) van Tracé noord geklasseerd als biologisch zeer waardevol (donkergroen op de BWK-kaart). Tracé zuid daarentegen doorkruist 230m biologisch zeer waardevol gebied, driemaal zo lang dan het oorspronkelijk Tracé noord (zie afbeelding Biologische waarderingskaart van geopunt; bron: geopuntvlaanderen, biologische waarderingskaart, versie 2).



Geopunt Vlaanderen: Biologische waarderingskaart versie 2 (BWK).

Natuurlijk en uiteraard willen we elk stukje natuur koesteren. Maar we zijn ervan overtuigd dat een fietssnelweg perfect combineerbaar is met een natuurgebied, zeker als het erlangs is en het natuurgebied niet nog meer versnipperd wordt.

En als we dan kiezen om nog meer te betonnen, zou dit enkel voor een optimaal traject moeten zijn en dat is in dit geval het Noord tracé.

Onze voorstellen

1 behoud Tracé noord mits stenge aanlegvoorwaarden

Hou de fietssnelweg ten noorden van de spoorlijn 50, zoals oorspronkelijk de bedoeling was, rekening houdend met volgende zaken om de impact op het gebied rond de Opalfenepoel beperkt te houden:

- a) Neem **strengere voorwaarden** op in het **lastenboek** om de impact op het natuurgebied zo beperkt mogelijk te houden: tijdstip van de werken in het jaar, omstandigheden werken, nevenwerken om de fauna extra buffer aan te bieden tijdens de werkzaamheden, etc.
- b) laat de aanlegwerken en transport van materialen verlopen langs een **voorlopig pad** (dat later de F2 wordt) dat **ten noorden van de spoorweg** loopt van de Heirbaanbrug langs de weides in plaats van via de smalle voetweg langs de beek. De impact op de Opalfenepoel zal hierdoor beperkt zijn.

Er worden elders in Vlaanderen torenhoge & complexe gebouwen of weginfrastructuur gebouwd in moeilijk toegankelijke gebieden. Het moet echt wel mogelijk zijn om een fietsweg aan te leggen langs een spoorweg waarbij de schade aan de omgeving beperkt blijft.

- c) laat over de meest kwetsbare strook een **fietsbrug** aanleggen zodat verstoring van het natuurgebied tot een minimum beperkt wordt.
- d) We zijn ervan overtuigd dat - eenmaal de aanleg afgerond - een fietssnelweg langs een natuurgebied slechts een **beperkte negatieve impact** heeft op het natuurgebied. Er is bij fietsers geen sprake van uitstoot van vervuilende stoffen, nitrofiëring of geluidsoverlast zoals bv bij een autoweg of industriezone. In tegendeel, het natuurgebied wordt nog extra in de kijker gezet en de meerwaarde (of 'gebruik'waarde) voor de maatschappij neemt zelfs toe.

De extra kost die wordt veroorzaakt door strengere eisen op te leggen voor de aanleg (punt 1 en 2) en door eventueel een brug te bouwen over het kwetsbare gebied (punt 3), kunnen als compensatie gezien worden voor de extra kost die het Zuid tracé met zich zou meebrengen door 2 keer de spoorweg over te steken. Dit is ook voordelig voor fietsers, die dan echt een fietssnelweg hebben, en geen stukjes snelweg aan elkaar gelijmd met gevaarlijke kruispunten en hellende haarspeldbochten.

2 Laat de omleiding langs reeds bestaand beton lopen

Indien ANB het been stijf houdt, kiezen wij voor een alternatieve **bestaande** route.

In plaats van hoge maatschappelijke kosten uit te geven aan een verwoestend omleidingstraject via het Zuid tracé, lijkt het ons beter het traject om te leiden langs bestaande fietswegen of fietsstraten: trek de omleiding iets verder door tot het toekomstig fietspad van de Bodegemstraat of via het noorden en het fietspad van de Brusselstraat.

Bovendien evolueren bouwtechnieken snel en de kans is reëel dat binnen 10-20 jaar de impact van bouwwerkzaamheden op de omgeving minder groot is zodat het optimale Noord tracé dan wel een goede kans maakt.

Onze visie blijft: als we voor nog meer beton kiezen, laat het dan het beste traject zijn en dit is in dit geval duidelijk het Noord tracé.

3 Leg de fietssnelweg korter tegen de spoorweg aan

Infrabel verplicht om 10m afstand te houden van de spoorweg. Dit lijkt ons overdreven. Op vlak van ruimtelijke ordening is het aangewezen om de lijnen (en verhardingen) in het landschap te bundelen.

Er moet toch een mogelijkheid zijn om mits goede veiligheidsmaatregelen in acht te nemen een uitzondering te maken en de fietsroute korter tegen de spoorweg aan te leggen. Het mooie fietspad tussen de Borredam en het station van Ternat ligt ook vlak langs de spoorweg en wordt veilig en veelvuldig gebruikt.

Ook op vele plaatsen elders in Vlaanderen worden fietspaden aangelegd zonder 10m afstand te houden van de spoorweg. Onder andere de fietssnelweg tussen Zottegem en Gent, waar amper 2m onteigend werd op bepaalde trajecten langs de spoorweg.

Het wordt dan misschien wel mogelijk om het Tracé noord vlak tegen de spoorweg aan te leggen en zelfs onder de Heirbaanbrug aan te leggen zodat de veelvuldige risico's (gevaarlijke kruispunten, hellende haarspeldbochten en extra reliëf) wegvallen door over de Heirbaanbrug te moeten fietsen. Dit is het ideale tracé voor de fietsers: een fietssnelweg hoort echt door te lopen, ten minste tussen de stations.

4 Ons besluit

Voor ons is het duidelijk: als er dan gekozen wordt om meer te betonneren in een waardevol gebied, dan kiezen wij voor het optimaal traject, in dit geval het Noord-tracé. Indien dit optimaal traject niet mogelijk geacht wordt, is onze mening om een omleidingstraject uit te stippelen langs bestaande wegen en geen 2e keus traject aan te leggen.

We hopen via deze weg duidelijk te maken waarom we niet akkoord gaan met huidig voorgesteld rooilijnplan.