

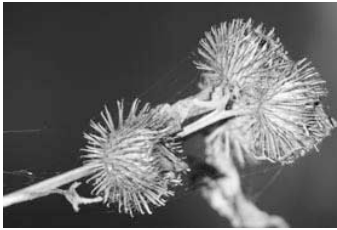


Eeklo tegen de ring

PERSMAP

Persconferentie maandag 28 januari 2008, Binnenhof Eeklo





Eeklo tegen de ring

Bedenkingen van het Comité 'Eeklo tegen de ring' op de Plan-Mer R43 Doortrekking Ring om Eeklo

Bij het realiseren van de Ring vermindert het belang van de verbinding met de N49. De verbinding die zou kunnen uitgroeien tot de oplossing van het veiligheidsprobleem in Eeklo (namelijk de Teut) verliest door de keuze voor de Ring aan belang omdat die verbinding niet meer als cruciale as wordt gebruikt om het doorgaande verkeer af te leiden en het verkeer komende van de huidige onvolledige R43 langs die verbinding uit Eeklo weg te houden. De Teut is de aansluiting van het Eeklose industriegebied op het bestaande wegennet dat daarvoor aangelegd werd. We spreken hier dan over de ruit Gent-Aalter-Maldegem-Zelzate.

De doortrekking van de zuidelijke ring houdt geen rekening met de plannen van diverse gemeenten om de N9 veiliger te maken. Integendeel de zuidelijke ring biedt met andere woorden via de bestaande N9 aansluiting op het industriegebied van Wondelgem en trekt zo het vervoer langs de N9 aan.

De verbinding met Aalter over Ursel naar Eeklo krijgt door de aansluiting op de N49 eveneens een nieuwe betekenis!

1. Aangezien dit plan een betekenisvolle aantasting van een speciale beschermingszone kan veroorzaken, moet dit plan onderworpen worden aan een 'passende beoordeling'. Een uitzondering betreft o.a. dwingende redenen van openbaar belang. **Er zal dus moeten aangetoond worden dat dit een plan is van groot algemeen belang.** De Europese Commissie moet dan voorafgaand een positief advies geven. Daarzonder is de plan-MER zinloos. Ook **een reden dus om de plan-MER op te schorten.**
2. **Zijn de effecten op de landbouw niet belangrijk genoeg om te bekijken? Of toerisme?** Want de ingreep zal effecten hebben op de toeristische aantrekkelijkheid van het Leen en het hele gebied. En waarom zijn niet de psychologische effecten bestudeerd van lawaai in de omgeving van scholen en ziekenhuizen? En het verlies aan woongenot van hele wijken? En de financiële schade aan de eigendommen in die wijken? En de onmogelijkheid van het ongedaan maken van de ingreep voor de toekomstige ontwikkeling van Eeklo?
3. Bij dit soort studies hangt altijd veel af van de objectiviteit en de neutraliteit van het studiebureau dat de studie doet. Er zou moeten worden onderzocht door een onafhankelijke instantie of de objectiviteit en de neutraliteit van het studiebureau in deze gewaarborgd zijn. **Wij stellen dan ook voor dat voorafgaandelijk aan de studie een onderzoekscommissie wordt aangesteld die een onderzoek voert naar de objectiviteit en neutraliteit van het studiebureau.** In deze commissie die bijvoorbeeld zou kunnen bestaan uit drie deskundigen zou één lid dienen te worden aangeduid door de tegenstanders van het plan een Ring aan het Leen te bouwen.

4. Het bestemmingsonderzoek is een slecht uitgangspunt voor een plan-MER en een visie.

Het onderzoek beperkt zich tot een paar (drukke) periodes per dag. De veronderstellingen van meer verkeer door de aansluitingspunten op de stad en de scholen via de Ring te voorzien zorgen voor een voorgekauwde beslissing, men werkt met extrapolaties van drukke momenten voor de rustige momenten. De alternatieven worden niet onderzocht, hoeveel mensen zouden bijvoorbeeld gebruik maken van gratis openbaar vervoer, hoeveel zwaar verkeer kan omgeleid worden via de Teut, hoeveel verkeer kan uit de Tieltseseenweg gehouden worden door om te leiden via de Teut.

5. Onderzoek dient te worden uitgebreid tot 'het aantrekkelijke winkelgebied' met een beperktere maar toch nog steeds drukke N9, ook na het aanleggen van de Ring.

Welke zijn de elementen die zullen veranderen zodat de aantrekkelijkheid toeneemt? Het zou enkel door een veel drastischer vermindering van het verkeer zijn dat de aantrekkelijkheid toeneemt. Onderzocht zou moeten worden vanaf welk mobiliteitsdebiet sprake kan zijn van het realiseren van een aantrekkelijk gebied. Ook dient onderzocht te worden welke de gevolgen zijn voor de visie van de groene vingers in het stedelijke gebied die doorsneden worden door de voorgestelde tracés. Het beschrijven van een sferbeeld 2050 met R43 of zonder zou veel duidelijk kunnen maken.

6. Is men ook van plan de andere alternatieven te onderzoeken?

Worden de flankerende maatregelen die nodig zijn om tot de besluiten te komen van de verkeerstelling zoals het aanpakken van de doortocht, maar ook de mogelijkheid het zware verkeer om te leiden via de N49, Antwerpen Kust en via de R4 onderzocht?

Met andere woorden bij deze plan MER ontbreekt de optie om geen Ring aan te leggen.

Tevens moet meegenomen worden dat bij de verbreding van het Schipdonkkanaal ervan wordt uitgegaan dat langs dat kanaal een weg wordt voorzien vanaf Mariakerke, Vinderhoute tot Eeklo. Ook deze weg is onnodig bij een mobiliteitsmodel waarin de R4 en de N49 als regionale verbindingen voor doorgaand en zwaar verkeer worden gehanteerd. Deze plannen en mogelijkheden maken het hele Ringproject onnodig.

7. De bestaande toestand is niet uitputtend behandeld in het onderzoek na de verkeerstelling.

Zo is niet ingegaan op de ruit van het Meetjesland en de mogelijkheden ervan om het vrachtverkeer uit de kernen af te leiden. Het is noodzakelijk de problematiek in Eeklo te zien in het grote verband van de ruit. Dan zal duidelijk worden dat de afleiding van vrachtwagens naar Gent op twee manieren kan, namelijk via Aalter en via de N49 met aansluiting op de R4. De bestaande verkeersinfrastructuur en -afwikkeling werd dus niet voldoende onderzocht. In die zin is de aansluiting op de Tieltseseenweg dan ook niet wenselijk. Zich baseren op de conclusies van deze telling is dan ook het hanteren van een verkeerd uitgangspunt.

8. In dit verband willen we ook wijzen op het relatieve belang van de plannen voor de Ring.

Als we het verkeer dat dagelijks door de Zandvleuge rijdt vergelijken met de cijfers van de tellingen van het doorgaand verkeer, is dat vergelijkbaar met de hoeveelheid auto's die gebruik zullen maken van de nieuw aan te leggen Ring. Het is dan ook duidelijk dat die hoeveelheid auto's geen immens effect zal hebben op de veiligheid van de doorgang door Eeklo. Daarbij dient aangegeven te worden dat de onveiligheid bij een

kleinere verkeersstroom zal toenemen omdat de snelheid zal toenemen. Ook deze mogelijkheid is niet voorzien in de studie.

9. Aangezien we hier te maken hebben met activiteiten die een invloed kunnen hebben op een habitatgebied, is het noodzakelijk de **mogelijke stappen te overwegen die gezet moeten worden naar de Europese administratie en de mogelijkheid te overwegen dat derden de Commissie aanspreken op de aanleg van de Ring.**

Het is duidelijk dat de komst van de ring een einde zou stellen aan de rust en stilte in deze groene long (waarden onder de 30 decibel).

In het oude domein (meer dan 100 jaar oud) komen meer dan 1.200 diersoorten voor en ook de flora is er met ruim 866 verschillende soorten goed vertegenwoordigd. Er werden tot op heden niet minder dan 158 verschillende vogelsoorten, 525 soorten dag- en nachtvlinders en ruim 700 verschillende soorten paddenstoelen gespot. Het behouden niet waard?

Verdroging als gevolg van overmatige bemaling is nefast voor kwetsbare vegetaties. De invloed van dergelijke bemalingen op het grondwaterpeil van de ruime omgeving reikt veel verder dan de periferie van de werf. Kwetsbare vegetaties kunnen als gevolg van verdroging verdwijnen, ook veenlagen zouden in de omgeving onherroepelijk verdwijnen. Dit is nefast voor zeldzame soorten als moerasvaren en veenmossen. De koningsvaren is nog steeds in uitbreiding en heeft met meer dan honderd exemplaren, over het domein verspreid, een meer dan vitale populatie.

Het Comité 'Eeklo tegen de ring' – eeklotegendering@gmail.com bestaat uit buurtbewoners, landbouwers, natuurverenigingen en sympathisanten.

Woordvoerders:

Sophie van de Putte (0474 99 54 11) en Franky Decraene (09 378 20 09)