

Vlaamse overheid
Agentschap Wegen en Verkeer

Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen
Bollebergen 2B bus 12, 9052 Zwijnaarde
Tel. 09-241 74 74 - Fax. 09-241 74 75
E-mail: wegen.oostvlaanderen@vlaanderen.be

Het College van Burgemeester en
Schepenen van en te

9900 Eeklo

uw kenmerk

vragen naar / e-mail

Sabrina Kerckaert

sabrina.kerckaert@mow.vlaanderen.be

ons kenmerk

Mob/Conv/Alg.

telefoonnummer

09-241 74 97

bijlagen

verslag

datum

05 NOV. 2007

Betreft : Auditvergadering over de mobiliteitsplannen en de convenantgebonden
wegenprojecten in de Provincie Oost-Vlaanderen

Geachte,

Als bijlage ontvangt u het advies van de projectauditor van de
provinciale auditcommissie van 15 oktober 2007.

Hoogachtend,

ir. Michiel Callens
wd. afdelingshoofd
Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen

MEDEGEDEELD
SCHEPENCOLLEGE
...6.111.107

PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE OOST-VLAANDEREN

ADVIES VAN DE PROJECTAUDITOR

Project: Tracéstudie (startnota) R43, Ring om Eeklo

Datum PAC: 15-10-07

1. AANWEZIGHEDEN

Permanente leden:

| Naam | Functie/organisatie | Aanwezig | Verontschuldigd |
|---------------------|-----------------------------|----------|-----------------|
| Ir. Michiel Callens | Wnd. afdelingshoofd AWV-OVL | X | |
| Peter Hofman | Departement MOW | X | |
| Lien Vrijders | Departement MOW | X | |
| Erwin Sucaet | Departement MOW | X | |
| Michael Eeckhout | Departement MOW | X | |
| Dirk Van Bellegem | Provincie Oost-Vlaanderen | X | |
| Joris Willems | Extern auditor | X | |
| Ine Godefroid | De Lijn | | X |
| Anke Schelfaut | De Lijn | | X |
| Ignaas Claeys | Departement RWO | | X |
| Pieter Derudder | Provincie Oost-Vlaanderen | | X |
| Mac Coppens | AWV-EMG | | X |

Niet permanente leden: zie bijlage

2. STAND VAN ZAKEN VAN HET PROJECT

| | |
|-----------------|--------------------------------|
| Moederconvenant | Ondertekend op 13.02.97 |
| Bijakte 1 | Ondertekend op 12.12.97 |
| Oriëntatienota | Definitief conform op 15.09.97 |
| Beleidsplan | Definitief conform op 25.04.03 |

De nota wordt een eerste maal voor de PAC gebracht. Het betreft een analyserapport, een nota herkomstbestemmingsonderzoek en een visierapport die samen a.h.w. de startnota vormen.

3. BESPREKING VAN HET PROJECT DOOR DE PARTNERS

Het studiebureau licht de nota's toe. Tegenover het een tracéstudie over de doortrekking van de R43, ring rond Eeklo. Hiervoor moet ook een MER en een RUP worden gemaakt. Hoofddoel is het verbeteren van de leefbaarheid in Eeklo centrum. Er zijn 3 tracévarianten onderzocht. De kennisgeving MER is afgerond, het dossier ligt nu bij de cel MER.

De stad Eeklo vindt het een erg gedegen studie, en er is eensgezindheid rond de gehanteerde methodiek. AWV hoopt op een snelle evolutie en verderzetting van het dossier. Erg goed dat integraal en snel wordt gewerkt.

Volgens het departement MOW is goed rekening gehouden met de eerdere opmerkingen. Het resultaat is een goed en duidelijk rapport. Toch is het best om de verslagen van de stuurgroep in het rapport op te nemen.

De provincie deelt haar opmerkingen schriftelijk mee in een brief dd. 01-09-07 met kenmerk 032/07-III-R43/brR4301.

“Voorafgaandelijk merkt de Deputatie op dat ze de overeenkomst tussen de betrokken bestuurlijke niveaus Vlaams Gewest-Stad-Provincie weerspiegelt ziet in het bijgaand dossier m.b.t. de tracéstudie. Het deel “herkomst-bestemmingsonderzoek” onderbouwt op grondige wijze de gezamenlijke verzuchting tot aanleg van een ring rond Eeklo (R43). Het deel “analyserapport” beschrijft afdoend het kader waarin het tracé van de R43 moet worden gevonden.

Wil hieronder ook vinden de explicitering van onze gezamenlijke visie m.b.t. de rol van de R43 en m.b.t. het voorkomen van sluipverkeer en maasdoorsnijding van de primaire wegen van Eeklo.

Functionele Wegencategorisering – Rol van de weg t.a.v. de stad en de regio :

De N9 is in het PRS gecategoriseerd als secundaire weg. Dit betekent dat de N9 een belangrijke bovenlokale verkeersfunctie heeft voor het Meetjesland, met name de verzameling van verkeer uit de regio en ontsluiting van de regio (incl. delen van het kleinstedelijk gebied Eeklo) naar het hogere wegennet (R43, N49, R4, N44), en het verbinden van kernen in deze regio. Dit stemt overeen met een typering als 'secundaire weg type II'. In de stad Eeklo wordt deze taak gecombineerd met bijzondere aandacht voor langzaam verkeer, verblijfsfunctie, verkeersleefbaarheid en –veiligheid, en openbaar vervoersfunctie ('type III'). Een zuidelijke doortrekking van de R43 neemt normaal gezien de bovenlokale doorgaande verkeersfunctie van de huidige N9-doortocht over.

De doortocht zelf krijgt eerder een lokale verbindings- en ontsluitingsfunctie, met een belangrijke taak inzake verkeersleefbaarheid, verblijfsfunctie, langzaam verkeer en openbaar vervoer. De R43 neemt als het ware de bovenlokale ontsluitings- en verbindingsfunctie over, wat aansluit bij secundaire weg-categorisering.

Vanaf de N49 tot aan de provincieweg N499 (Aalter-Eeklo)), dus incl. het 'te ontwerpen' deel over de Vaart van Eeklo, is de R43 geselecteerd in het RSV als primaire weg II. In het stedelijk mobiliteitsplan, en in het PRS, werden voorgesteld het stuk tussen N9 (thv Leopoldlaan) en de provincieweg N499 te 'de-categoriseren', te verlagen van categorie, naar een secundaire weg. Zolang het RSV echter niet herzien is op dit punt, blijft dit wegvak primair II. Bijkomend overleg hierover is noodzakelijk vooraleer deze keuze kan gemaakt worden, en dit kan het best in het kader van deze 'Tracéstudie R43' gebeuren.

In ieder geval kan het niet de bedoeling zijn dat met een zuidelijke doortrekking van de R43, de N9 en de R43 samen, de regionale verkeersfunctie wordt overgenomen van het hogere wegennet (R4-N49-N44-E40). Een zgn. 'maasdoorsnijding', met alle mogelijke negatieve gevolgen van dien, zowel op verkeerskundig vlak, als op vlak van omgevingshinder (o.a. verhogen druk op verkeersleefbaarheid en –veiligheid in de omliggende gemeenten langs N9). Dit moet expliciet onderdeel uitmaken van het onderzoekspakket voor de R43-doortrekking.

Er wordt voorgesteld om met een referentiescenario te werken met de goedgekeurde beleidsopties (dus cfr. PRS, RSV, gemeentelijke structuur- en mobiliteitsplannen).

Het onderzoek naar het gevaar van sluikverkeer op de N499 tussen Aalter en Eeklo maakt daar ook deel van uit, evenals de mogelijke verstoring van de lokale mobiliteit (R43 als mogelijke barrière voor lokale mobiliteit, bv. de fietsroutenetwerken) en verkeersleefbaarheid van de omgeving.

Hierbij wordt verwezen naar de gebiedsgerichte mobiliteitsvisie en de aandachtspunten bij de wegencategorisering, zoals aangegeven in het PRS (Richtinggevend Deel).

Een R43-zuidelijke doortrekking dient ruimtelijke structuur-versterkend te zijn :

- Hiervoor wordt vertrokken van de goedgekeurde ruimtelijke structuurplannen, en de afbakeningsprocessen van resp. kleinstedelijk gebied Eeklo enerzijds, en het buitengebied Veldgebied-Meetjesland anderzijds, en de overige elementen uit de planningscontext;
- het kleinstedelijk gebied versterken : bv. op sociaal-economisch vlak en als zorg- en dienstencentrum voor de regio, als woonstad met een goede leefkwaliteit, etc. Hiervoor wordt expliciet verwezen naar de visie die in het kader van het afbakeningsproces Eeklo wordt ontwikkeld, en naar de visie in het PRS op het kleinstedelijk gebied Eeklo.

- Het buitengebied weinig of niet verstoren, en waar mogelijk te gaan versterken. Hiervoor wordt in het bijzonder aandacht gevraagd voor de kwetsbaarheid van de open ruimte kwaliteiten natuur, bos, landschap, cultuurhistorische waarde, en landbouw. De impact op de landbouw moet in al zijn facetten (impact op landbouwareaal, bedrijfsvoering landbouwzetels, economische en maatschappelijke kost, ...) onderzocht worden, ofwel in de Tracéstudie, of in de plan-MER. Het gebied staat immers bekend als een hoog gewaardeerd landbouwgebied. Versnippering moet worden vermeden.
- Ook inzake waterhuishouding wordt bijzondere aandacht gevraagd.

Het versterken van de gewenste ruimtelijke structuur van het kleinstedelijk gebied Eeklo enerzijds, en het buitengebied anderzijds, is een doel. Het is vooral ook een middel om tot een betere leefomgevingskwaliteit te komen in stad en in buitengebied, waar het (boven)lokaal maatschappelijk en economisch leven beter van worden. Indien blijkt dat hieraan voor een aantal aspecten niet tegemoet gekomen wordt, dan moeten er minstens milderende maatregelen genomen worden. Het onderzoek hiernaar maakt integraal onderdeel uit van de studieopdracht.“

Tot zover de bemerkingen vanuit de provincie Oost-Vlaanderen.

4. BEMERKINGEN EN ADVIES VAN DE AUDITOR

Helder dossier. Het opsplitsen in 3 deelnota's, waarin telkens een deelaspect wordt belicht, is erg handig en maakt het dossier zeer toegankelijk.

Enkele opmerkingen.

Analysereport:

- Er is kennelijk wat gediscussieerd omtrent de categorisering. Ten zuiden van de N9 wil men de R43 categoriseren als secundair 2 in plaats van primair 2. Op zich kan deze keuze verantwoord zijn, maar men moet dan wel de juiste argumenten te gebruiken. Op p. 27 wordt gesteld dat het niet de bedoeling is om een regionale verbinding te maken, de R43 heeft enkel een omleidings- en verdeelfunctie voor het stedelijk gebied van Eeklo. Een regionale verbinding duidt op een secundaire weg 1 en een verdeelweg (verzamelweg) voor een (klein)stedelijk gebied duidt op een primaire weg 2! Dus op basis van de gehanteerde argumenten zou de R43 dus best primair 2 blijven. Wellicht een semantische kwestie. Zeker nader te bekijken, de correcte termen te gebruiken en dit beter te verantwoorden!
- Op p. 26 wordt voor het wegvak N49-N9 (primair 2) gesteld dat rechtstreekse erftoegangen “niet wenselijk” zijn. Dit mag zeker krachtiger worden verwoord. Volgens het RSV zijn ze eenvoudigweg niet toegelaten.
- En het is zeer wenselijk dat de GBC voor het segment ten zuiden van de N9, ongeacht de uiteindelijke categorisering tot primair of secundair, zich ondubbelzinnig uitspreekt tegen rechtstreekse erftoegangen. Want de mogelijke categorisering tot secundair mag absoluut niet de deur openzetten naar verlinting van de weg.

Nota herkomst-bestedingsonderzoek.

- Zeer degelijk onderzoek en een gedetailleerde doorvertaling naar de effecten op de overige wegen. Toch blijkt dat ontlasting van de doortocht N9 slechts zeer beperkt is door enkel de aanleg van de R43. Op de Stationsstraat rijden nu ongeveer 1050-1100 voertuigen per richting per spitsuur, en dit zou met ongeveer 200-243 voertuigen verminderen (cfr. tabel 37). 850 voertuigen is nog veel te veel om de doortocht leefbaar te maken. Men moet zeker meerdere stappen verder. De intensiteit op de doortocht zou best beperkt worden tot maximaal enkele honderden voertuigen per uur. Hiervoor zal men de R43 ook veel sterker moeten inschakelen als verdeelweg voor het intern verkeer. En men moet zeker de kans grijpen om hiermee een lussensysteem te gaan ontwikkelen. Want alle ingrediënten zijn voorhanden: de doortocht N9, de N434 en de N499 verdelen de kern in 4 kwadranten die elk een lus kunnen vormen. Hier hoeft geen meter wegvak autovrij te worden gemaakt, maar de doorgangsfunctie wordt dan wel volledig geknipt. Om met de wagen van de oostkant naar de westkant te rijden vraagt dit wat omrijden, en hierdoor wordt de concurrentiepositie van de voetganger, de fietser én de bus (die vanzelfsprekend wél door mag) enorm versterkt. Pas dan geeft de R43 een echte meerwaarde aan Eeklo. En hierop moet maximaal worden ingezet. Zoniet is de aanleg van de R43 een gemiste kans en

absoluut géén zinvolle investering. In de conclusie op p. 58 kan de auditor zich dan ook volledig vinden. Sterker nog: een halvering van de intensiteit is het minste waarvoor men moet gaan. Dit streefcijfer kan men gerust als doelstelling en later ijkpunt voor evaluatie beschouwen.

- p. 61 e.v.: de analyse van de reistijden toont aan dat de N9 een relatief aantrekkelijk alternatief blijft voor verplaatsingen tussen Gent en Brugge, waarvoor hij overigens niet bedoeld is. Extra weerstanden buiten het studiegebied mogen dus best (cfr. opmerkingen provincie).
- Tabellen 56 en 59 zijn identiek hoewel het toch andere aansluitingspunten betreft. Klopt dit? En duiden de verschillen op een vermindering of een vermeerdering in reistijd?
- p. 77: het potentieel van de R43 wordt geraamd op minimaal 495 en maximaal op 822 pac/uur. Op zich grote verschillen die aanduiden dat met extra maatregelen de effectiviteit van de R43 sterk kan worden verhoogd. Nogmaals: hiervoor moet men maximaal gaan. Het kan niet zijn dat na aanleg van de R43 er meer verkeer op de N9 blijft dan op de R43 zelf.

Visierrapport:

- Status van dit rapport is wat onduidelijk: vormt dit een startnota? Een kadering in het mobiliteitsconvenant en de relevantie modules is niet te vinden. Toch blijkt uit de bespreking dat de documenten wel degelijk als startnota voor de module 2 worden gezien.
- p. 37: 2^e kolom, 2^e zin: dat de R43 een *alternatief* moet bieden op de doortocht N9 is véél te voorzichtig gesteld. De R43 moet de functie van de N9 volledig overnemen, en tevens fungeren als stedelijke verdeel- en ontsluitingsweg. De term "concurrentieel" doet dan ook niet terzake. Elke concurrentie moet met niet te omzeilen maatregelen op de doortocht (b.v. met een lussensysteem en/of *knip* op de oost-west doorgangsfunctie) ongedaan worden gemaakt. Punt.

5. CONCLUSIE

Een zeer verdienstelijke studie. Als eerste verkenning, verantwoording en tracéstudie voor de R43 is dit meer dan voldoende. Om die reden kunnen de documenten als startnota voor de aanleg van de R43 **conform worden** verklaard.

Toch moet meer aandacht gaan naar aanvullende maatregelen, met name circulatiemaatregelen in Eeklo centrum, om de R43 écht te laten renderen. En deze maatregelen moeten integraal deel uitmaken van de latere projectnota R43. Elke doorgangsfunctie van de bestaande doortocht N9 moet de facto onmogelijk worden gemaakt. En met circulatiemaatregelen kan dit zeker worden bereikt zonder nog maar het minste autovrij te maken. Pas dan renderen de doortocht, de geplande maatregelen in het kader van de gevaarlijke punten en het nieuwe type-profiel met fietspaden tussen rijbaan en parkeerstrook optimaal. Op dit aspect zal de projectnota zeer nauwlettend worden beoordeeld.

Gelieve de nota met dit auditadvies te lezen en dit advies ook bij de projectnota te voegen.

Opgemaakt te Turnhout op 23-10-07







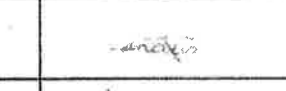


Joris Willems
Projectauditor Oost-Vlaanderen.

2007

Bijlage: aanwezigheden niet-permanente leden

Audit van 15 oktober 2007

Aanwezigheidslijst stad Eeklo

| Naam | Vertegenwoordiger en of Functie | Handtekening |
|---------------------|---------------------------------------|--|
| ir. Pieter De Winne | Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen |  |
| Freddy DENOYOT | Schepen stad Eeklo |  |
| Wim LOETS | Burgemeester Stad Eeklo |  |
| FILIP DE PAU | STADSGEMEENSCHAP NOORD T.D. EEKLO |  |
| José Zanduin | Gronemij |  |
| SVEN DE BOELE | Gronemij |  |
| Prosperance Ruis | Mol- SMU (Bassel) |  |
| | | |