

**VERSLAG COMMISSIE VERKEER EN MOBILITEIT 27 OKTOBER 2014**

A = aanwezig V = verontschuldigd

Koen	Loete	burgemeester	V
Christophe	De Waele	schep en ow en mobiliteit	
Nicole	De Munter	voorzitter	A
Christiaan	De Wulf	ondervoorzitter	V
Nicole	Verbruggen	mobiliiteitsambtenaar – secretaris	A
Carlos	Boone	lokale politie	A
Sabine	De Bruycker	lokale politie	A
Dries	Billet		V
Philibert	Blancke		V
Caroline	Blockeel		V
Lien	Cocquyt		
Koen	Cornelis		A
Wolfgang	De Backer		
Patrick	De Clercq		A
Rudy	De Coninck		
Mieke	De Pauw		A
Christiaan	De Schepper		
Arsène	De Storme		
Karlo	Dekoninck		A
Ann	Dellaert		A
Luc	Demeester		A
Sonia	Den Tijn		V
Robert	De Vilder		
Kristof	Hebbrecht		A
Hille	Jansen		A
Paul	Last		
Patrick	Merlevede		
Gilbert	Reyniers	P	
Jacqueline	Smitz		V
Odette	Van Hamme		A
Wilfried	Van Hecke		
José	Van Kerschaver		A
Subadra	Van Loo		
Kris	Van Zandycke		A
Jules	Vandevelde		
Jo	Verhaege		

# 1. MEERJARENPLANNING 2014 – 2019 - ADVIES

## 1.1 Budget 2015

Document: strategische nota meerjarenplanning – mobiliteit en werken

- Fietsnetwerk: er is een opmaak van het voet- en fietspadenplan. Het fietspad naast de spoorwegbedding Balgerhoek-Krekelmuit is opgenomen. De dienst mobiliteit en werken is momenteel alle voetpaden aan het aflopen om de prioriteitenlijst op te maken.
- Actie A-2.3.1 De stad onderzoekt de mogelijkheid van gedifferentieerd parkeren - uitbesteed parkeerbeleid
- Met een verdeelsleutel wordt de vergoeding aan Vinci Park berekend – terug te vinden bij uitbesteed parkeerbeleid.
- De opbrengsten van de controle parkeren zijn terug te vinden in de algemene financiën – belastingen.
- 0220-00/610000 huur en huurlasten – 31.416 euro zijn de huurgelden gronden NMBS
- Werken Roze is anders ingeschreven in begroting. Hier is ook een verdeelsleutel met Rio-P.
- Bij overig beleid” staan de gewone jaarlijks terugkerende kosten/ontvangsten.

### Advies:

De vergadering keurt het budget 2015 goed.

## 1.2 Strategische doelen/acties

Document: Inhoudstafel

Aanpassing van Titel P-2.3 “De stad zal het parkeerbeleid verder uitbouwen” conform het eerder advies van de Covemo.

Aanpassing reeds goedgekeurd door het CBS.

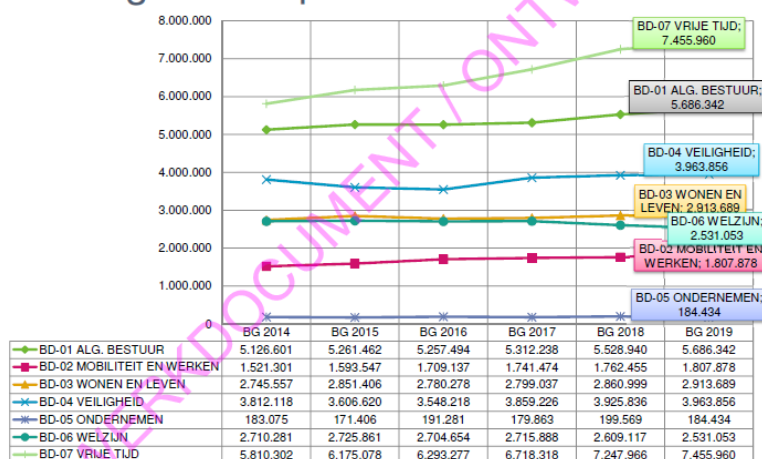
### Advies:

De vergadering keurt de strategische doelen/acties goed mits aanpassing van titel P 2-3 naar: “De stad zal het parkeerbeleid verder uitbouwen met in achtnaam van (minimaal) het behoud van het aantal parkeerplaatsen.”

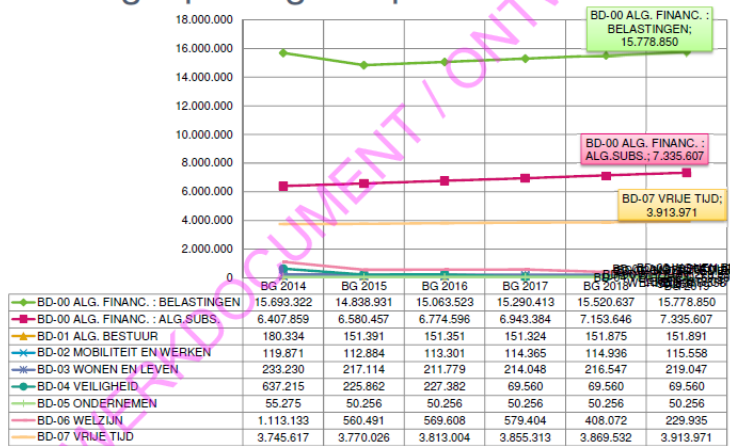
## 1.3 Aangepaste Meerjarenplanning 2014-2019

Document: slides van financieel beheerder F. Van Der Heyden

### Meerjarenplan 2014-2019 : Werkingskosten per beleidsdomein



## Meerjarenplan 2014-2019 : Werkingsopbrengsten per beleidsdomein



## Meerjarenplan 2014-2019 : Investeringsuitgaven per beleidsdomein



### Algemene bemerkingen:

- ✓ Mandeweegskan: verbodsbord zwaar vervoer is noodzakelijk. Er zijn bewegwijzeringsborden voor de industriezone. Deze moeten nog geplaatst worden.
- ✓ Infrastructuurwerken en gescheiden rioleringsstelsel in Boelare is in orde. Ook voor de Roze zal het gescheiden rioleringsstelsel toegepast worden.

### Advies:

De vergadering geeft haar goedkeuring over de meerjarenplanning met bijkomend advies:

- ✓ De stadspromenade kan alleen maar aangepakt worden als de ring een feit is! De budgettering ervan in MJP 2014-2019 is voorbarig.
- ✓ Inzetten op het doortrekken van de zuidelijke ring en dit zo snel mogelijk realiseren.

## 2. CIRCULATIEPLAN - ADVIES

### 2.1 Timing/vraagstelling adviesraden:

- ✓ Het circulatieplan is een heel belangrijk dossier voor Eeklo. Er wordt nu een advies gevraagd tegen 15 november 2014. Dit is een te korte termijn om een degelijk en goed advies te kunnen geven. De eerste toelichting dateert pas van 22/10/14. Het is een vrij technisch gegeven waar veel aandacht en studie voor nodig is.
- ✓ Er is een vragenlijst overgemaakt met als bedoeling een leidraad te hebben bij het opstellen van het advies. De vergadering meent dat de vragen suggestief en onvoldoende duidelijk zijn. Het stellen van ja/nee vragen is niet aangewezen. De vrees bestaat dat niet alle voorzitters/secretarissen van de adviesorganen de materie technisch genoeg doorgronden om aan hun leden mee te geven wat de gevolgen van de voorgestelde keuzes zijn.
- ✓ Keuze uit deze vier scenario's is voorgesneden koek waardoor het participatiegehalte daalt.
- ✓ Participatieproject Gentsesteeweg – Leopoldlaan: hier zijn de bewoners wel gehoord. Bij de stadspromenade hebben alle bewoners van Eeklo de kans gekregen om het project in te zien en te bespreken. Er is geen afzonderlijk overleg geweest met enkel de bewoners/handelaars terwijl zij de onmiddellijk betrokkenen zijn. Niet alle meningen wegen even zwaar!
- ✓ Het circulatieplan is een auto-circulatieplan waarbij de zwakke weggebruiker niet aan bod komt.

#### Advies:

- **Langere deadline nodig voor onderbouwde adviezen**
- **Objectiveren en verduidelijken van de vragenlijst**
- **Participatietraject verbeteren**
- **Zwakke weggebruiker opnemen in het verkeerscirculatieplan**

### 2.2 Juridisch kader

#### PAC 15/10/2007: doorgaand verkeer moet onmogelijk gemaakt worden

- ✓ “Elke doorgangsfunctie van de bestaande doortocht N9 moet de facto onmogelijk worden gemaakt. Met circulatiemaatregelen kan dit zeker worden bereikt zonder nog maar het minste autovrij te maken.”
- ✓ “Een halvering van de intensiteit kan men als doelstelling en later ijkpunt voor evaluatie beschouwen”
- ✓ “Elke concurrentie (tussen R43 en N9) moet met niet te omzeilen maatregelen op de doortocht vb. met een lussensysteem en/of knip op de oost-westdoorgangsfunctie) ongedaan worden gemaakt.”

#### Advies Procoro 09/12/2010: doortochtherinrichting is noodzakelijk

- ✓ “Het is niet wenselijk en ook niet nodig om in het PRUP de voorwaarde voor het ondertekenen van een module 2 omtrent de herinrichting van de doortocht op te nemen. AWV stelt dit immers reeds al voorwaarde voor de realisatie en financiering van de ring. Dit mobiliteitsconvenant omvat zowel een startnota als een projectnota. In de projectnota, die wordt opgemaakt op het moment dat reeds technische ontwerpen beschikbaar zijn, worden zowel de plannen van de zuidelijke omleiding als de herinrichting van de doortocht opgenomen.”
- ✓ “In dit convenant zijn sancties ingeschreven indien één van beide partijen zijn verbintenissen niet nakomt.”
- ✓ “De verkeersveiligheid in het centrum (herinrichting van de doortocht) en de daartoe noodzakelijke doortrekking van de R43 weegt daarbij zwaarder door dan de effecten op het milieu en de omgeving, temeer daar vele effecten gemilderd kunnen worden.”

#### Raad Van State 05/11/2013:

Citaat uit Procoro-advies, **geen** uitspraak over doortocht

#### Samenwerkingsovereenkomst tussen Vlaams Gewest en stad Eeklo:

- ✓ Een veilige ring aan te leggen om de bovenlokale verbinding en de doorstroming te verbeteren
- ✓ De doortocht te ontlasten van doorgaand verkeer

- ✓ De doortocht herin te richten met het oog op een betere leefbaarheid en veiligheid en om de multimodale bereikbaarheid van het centrum van Eeklo te verbeteren

Sinds 1 maart 2013 is het besluit van de Vlaamse regering tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid van kracht.

De terminologie is voortaan:

- ✓ GBC (gemeentelijk begeleidingscomité) krijgt meer slagkracht
- ✓ PAC (provinciale auditcommissie) is RMC (regionale mobiliteitscommissie)
- ✓ De auditor is nu een kwaliteitsadviseur

Bij projecten kunnen er samenwerkingsovereenkomsten met het Vlaams Gewest worden afgesloten of openbaarvervoerprojecten en gewoon projecten langs gemeentewegen. (vroeger modules afsluiten)

De dossiers bevatten nog steeds een start- en projectnota. Daarnaast kan nu ook een unieke verantwoordingsnota worden opgemaakt. Dit is een samentrekking van de start- en projectnota. Voor N9 stadspromenade wordt een unieke verantwoordingsnota opgemaakt.

In beginsel worden er geen nieuwe wegen meer aangelegd door het Vlaams gewest. De ring is een afwijking van het Ruimtelijk Structuurplan. Maar aangezien het noodzakelijk is om het centrum van het doorgaande verkeer te ontlasten is het nu noodzakelijk dat er toch een rondweg wordt aangelegd. Het Vlaams Gewest vraagt dan ook garanties dat deze rondweg optimaal gebruikt wordt.

#### Plan-MER 7.1 Mobiliteit 2007:

Volgende verkeerstendensen worden aangegeven:

- Groeiend wagenpark
- Groei dienstensector = meer bedienden = meer bereid tot verdere verplaatsingen, meer zakelijk verkeer
- Meer vrije tijd = meer bereid tot verdere verplaatsingen
- Flexibeler werken = flexibel vervoermiddel nodig
- Eeklo: 1000 bijkomende woningen, dus meer verkeer

### 2.3 Doelstellingen VCP:

- Verkeer op N9 halveren:
  - ✓ zwaar verkeer: niet wenselijk
  - ✓ doorgaand verkeer: niet wenselijk
  - ✓ intern verkeer dat doorgaand is in KWG: minder wenselijk
  - ✓ herkomst/bestemming/intern KWG: moet mogelijk zijn
- Geen extra sluipverkeer creëren en bestaand sluipverkeer aanpakken
- Leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid garanderen zowel voor wonen, werken, school, handel enz.
- Verschuiving in modal split: ruimte die vrijkomt door het autoverkeer op N9 eruit te halen moet naar de zwakke weggebruiker gaan.
- Principe van de halter behouden (Mercurius): er moet een evenwicht zijn tussen Markt (KernWinkelGebied) en Krüger d.w.z. alle handelszaken even vlot bereikbaar, parkeren gelijkwaardig
- Geen extra verkeer creëren door lussensysteem of knip.
- Toegankelijkheid voor minder mobiele verzekerden

#### Advies:

**Deze doelen moeten bereikt worden in het VCP**

### 2.4 Basisdocumenten voor opmaak VCP:

Herkomst- en bestemmingsonderzoek 2007 - OK

Volgens de vergadering ontbreken er een aantal cruciale documenten in het dossier:

- ✓ De uitgewerkte visie op detailhandel die ontwikkeld werd op basis van studies

- ✓ Cijfers over fietsersstromen
- ✓ Cijfers over verschuiving N9 < R43 door situering AZ Alma op R43
- ✓ Cijfers over verschuiving N9 < R43 door verplaatsing hoofdingang COLVTD via R43
- ✓ Openbaar vervoersaanbod in de toekomst
- ✓ Nulmeting is op één dag gehouden – een uitbreiding op andere dagen en tijdstippen is noodzakelijk.
- ✓ Afbakening KWG/halter cf. Mercuriusplan (strategisch commercieel plan)

**Advies:**

**Deze documenten en onderzoeken moeten, na actualisering, nog verwerkt worden in het dossier met aandacht voor duidelijke en consequent gevolgde methodiek.**

## 2.5 Herkomst- en bestemmingsonderzoek 11/06/2007:

Methode:

- na paasvakantie 2007 (2x op di en vrij ts 16 en 19u)
- 17% van de voertuigen bevroegd

Conclusie: verschuiving verkeer N9 < R43:

- Doorgaand en zwaar vervoer: 35 %
- COLVTD: mobiliteitsaandeel is 6.7 % - gaan hun voorkeur aan de Ringlaan maken, verkeer dat niet meer in het centrum komt.
- AZ Alma mobiliteitsaandeel: 3 % - verhuis naar Ringlaan, verkeer dat dan niet meer in het centrum komt
- Verschuiving modal split: 17 %
- Alternatieve routes aanbieden: 4 %

De recente cijfers voor AZ Alma en COLVTD moeten nog worden opgevraagd en verwerkt in het dossier.

## 2.6 Bespreking scenario's: doel = tijdsvoordeel Ring/N9 vergroten

De vergadering vraagt hoe het studiebureau de modellen heeft berekend en krijgt graag zicht op het verschil in km tussen ring en N9.

### **2.6.1 Scenario 0: geen maatregelen N9, enkel aanleg ring**

Zie punt 2.5 – verschuiving verkeer N9 < R43.

Het H/B onderzoek geeft aan dat er door de aanleg van de ring (incl. signalisatie, verplaatsing AZ Alma en COLVTD) ook al veel (45%?) verkeer uit het centrum wordt gehaald.

Tijdsvoordeel R43: 4 à 5 min

- R43: 6 à 7 min
- N9: 10 à 11 min

Toets doelstellingen:

- Verkeer op N9 halveren: NOK
- Geen extra sluipverkeer. Bestaand sluipverkeer kan de ring nemen. OK
- Leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid garanderen in centrum en omliggende straten: OK,
- Verschuiving in modal split: blijft mogelijk
- Principe van de halter behouden (Mercurius): OK
- Geen extra verkeer creëren door lussensysteem of knip. OK
- Toegankelijkheid minder mobiele OK

### **2.6.2 Scenario 1: weerstanden inbouwen N9**

- ✓ Shared space betekent dat alle verkeersdeelnemers door elkaar zich kunnen bewegen in de openbare ruimte. In het ontwerp wordt dit niet toegepast omdat er nog steeds voet- en fietspaden zijn, een rijloper enz.  
In Eeklo blijft de intensiteit van het autoverkeer te hoog om shared space toe te passen.
- ✓ Een milderende maatregel die kan toegepast worden om het autoverkeer uit het centrum te weren is de voetganger en fietser voorrang geven bij oversteken = x%?.
- ✓ Plateau/verkeersdrempel: kan niet toegepast worden omwille van het openbaar vervoer.

- ✓ Eeklo is al een zeer compacte stad. Wordt deze niet (al te) compacter gemaakt met de circulatie toe te passen?
- 2x1 rijstrook i.p.v. 2x2 = +10%
- fysieke geleiding op aantakpunten N9/R43 = x% ?
- snelheidsaanpassing: zone 30 (nu reeds gemiddeld 30 à 40 km/u op N9)= 0
- Extra lang wachten aan bestaande verkeerslichten (toeritdosering) = 1 min
- Heraanleg stationsomgeving: impact?

Tijdsvoordeel:

- R43: 6 à 7 min
- N9: 12 à 14 min???? onduidelijk

Gevolgen:

- x% van overblijvend verkeer neemt de ring
- beperkte impact op noordelijke omleiding

Toets doelstellingen:

- Verkeer op N9 halveren: OK
- Geen extra sluipverkeer. Bestaand sluipverkeer kan de ring nemen. OK
- Leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid garanderen in centrum en omliggende straten: OK
- Verschuiving in modal split: OK
- Principe van de halter behouden (Mercurius): OK
- Geen extra verkeer creëren door lussensysteem of knip. OK
- Toegankelijkheid minder mobiele OK

### **2.6.3 Scenario 2 / variant 1: knip Markt**

- ✓ Selectie verkeersstromen: geen autoverkeer, wel OV en fietsers
- ✓ Keerbeweging aan beide zijden van de Markt, ook volledige knip in de Zuidmoerstraat (zie circulatie)
- ✓ Knip aan Eikelstraat zodat het winkelcentrum nog bereikbaar is?
- ✓ De garantie dat het doorgaand verkeer uit het centrum wordt gehaald is er wel, maar welke impact heeft dit op de verschillende actoren?
  - Weerslag op de detailhandel? Halter?
  - Modal split, welke verschuiving?
- ✓ Wat is het resultaat van dit model?
- ✓ Toename verkeer noordelijke omleiding?
- ✓ Belasting wijkverkeer?
- ✓ Gevolgen zijn niet genoeg ingeschat. Geen begeleidende maatregelen vb. lusbus
- ✓ Gevolgen voor handelsapparaat? Halter?
- ✓ Toets doelstellingen?

### **2.6.4 Scenario 2 / variant 2: auto-arm centrum, enkel voor bewoners, kaarthouders**

- ✓ Selectie van mensen: enkel bewoners, kaarthouders
- ✓ De noordelijke ontsluiting zal meer verkeer krijgen. De Zandvleuge is geen geschikte straat om nog meer verkeer te krijgen.
- ✓ Wanneer er actie ondernomen wordt volgt een reactie. Met andere woorden men voorziet een circulatie maar dit heeft zijn weerslag op de (omliggende) straten. Welke alternatieven?
- ✓ afdoend controlesysteem?
- ✓ lange wachttijden?
- ✓ geen keerbewegingen?
- ✓ Verdere toename noordelijke omleiding: maatregelen Zandvleuge?
- ✓ Belasting wijkverkeer?
- ✓ Gevolgen voor handelsapparaat? Halter?
- ✓ Toets doelstellingen?

### **2.6.5 Scenario2 / variant 3: auto-luw centrum, enkelrichting (stad uit) met N/Z-as als poort**

- Knip aan Kruger en Eikelstraat
- Selectieve toegankelijkheid,
- Enkelrichting in het centrumgebied, enkel uit

- Centrum bereikbaar via Boelare en K. Albertsraat
- Rijweg centrum wordt vrije busbaan

De vergadering heeft volgende vragen bij dit scenario:

- ✓ Parkeren
  - Randparkeren -> shuttlebus nodig: Is hier onderzoek naar gedaan?
  - Onevenwicht in het parkeren – zie haltermodel. Quid parking Krüger?
- ✓ Autobereikbaarheid bewoners?
- ✓ Impact handelaars? Is het centrum nog levensvatbaar?
- ✓ Is alternatieve route wel geschikt?
- ✓ Demografische studie: leeftijd en mobiliteit van ouderen? Wat willen zij?
- ✓ Toename noordelijke omleiding en ook op NZ-as Boelare/K. Albertstraat
- ✓ Gevolgen voor handelsapparaat? Halter?
- ✓ Belasting wijkverkeer?
- ✓ Toets doelstellingen?

### **Algemene opmerkingen:**

- ✓ Er is te weinig onderzoek naar de impact op parkeren, verschuiving van modal split, mogelijkheden tot gefaseerde aanpak en bijsturing, geschiktheid alternatieve routes, levensvatbaarheid handelsapparaat, toegankelijkheid minder mobiele en enz
- ✓ Er geen toetsing aan het al dan niet bereiken van de doelstellingen
- ✓ Gevolgen knip in de Zuidmoerstraat? Vermits alle kleine straten van het centrum naar daar afgeleid worden, zullen vooral haar bewoners dubbel zoveel afstand afleggen om Eeklo te verlaten, en dus extra verkeer genereren en vervuilen = het omgekeerde van wat het uitgangspunt was!
- ✓ Zal er geen permanente extra politiecontrole/-aanwezigheid nodig zijn om alles in goede banen te leiden? cf. de grote politiecapaciteit die nodig is bij jaarmarkt (= afsluiten N9)
- ✓ Parkeren: onevenwicht halter (West: Molenstr + Boelare, Oost: Kruger + station) + blz. 19: het aantal fysische ppl in het centrum zelf zal in de toekomst afnemen. Quid Krügerparking? Gaat die ook weg?
- ✓ Blz. 42: indien er geen parkeeraanbod is zal ongewenst verkeer in de autoluwe delen wegblijven en treedt een natuurlijke filtering op: moet iedereen weg uit Eeklo?
- ✓ Blz. 33: weerstanden in Zandvleuge zodat het plaatselijk verkeer zich verspreid over de wijken of toch bundeling: bevraging bewoners Zandvleuge en de bedoelde wijken?
- ✓ Extra verkeer Oostveldstraat, Kriekmoerstraat, Vrombautstraat, Zandvleuge? Veiligheid fietsers Zandvleuge? Meer drukte kruispunt watertoren: gevaarlijke afslagbewegingen naar Zandvleuge

### **Advies:**

Omdat covemo nog vele vragen heeft en het huidige circulatieplan als een aanzet ziet om verder te ontwikkelen tot een echt VCP, wil het alle vragen en opmerkingen zoals hierboven omschreven als advies formuleren. Daarom kan er nu geen scenario-keuze gemaakt worden.

### **2.6.5 Getrapte aanpak N9**

“Het beleid gaat uit van een getrapte aanpak waarbij eerst korte termijn maatregelen volgen totdat de R43 klaar is en de N9 kan worden aangepakt, gevolgd door middellange en lange termijn maatregelen”

Korte termijn: verschuiven parkeeraanbod, periodiek 2x1 rijstrook, periodieke knip enz.

### **Advies:**

**Invoering van fasering: er kunnen geen proefopstellingen/korte termijn maatregelen doorgaan zolang de ring niet is aangelegd. Er zijn immers geen alternatieven.**

**De belofte is: eerst de ring, dan de doortocht.**

VOLGENDE BIJEENKOMST VAN COVEMO: nog te bepalen, afhankelijk van de vooruitgang in diverse dossiers