

## Regionale Mobiliteitscommissie

### Advies van de kwaliteitsadviseur

#### Eeklo, mobiliteitsplan - beleidsplan

Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van [17/09/2018] te Gent.

#### 1. Algemene omschrijving van het beleidsplan

Het beleidsplan van het mobiliteitsplan van de stad Eeklo wordt een eerste maal voorgelegd aan de RMC. De GBC is gehouden op 14-06-2018 en met consensus besloten.

#### 2. Toetsing van het plan

##### a) Dossiersamenstelling/vorm

Correcte en volledige samenstelling van het document, met duidelijke kaarten en figuren.

##### b) Proces/regelgeving

Correct procesverloop, zoals blijkt uit het GBC-verslag

##### c) Inhoud

Centraal thema in het beleidsplan is de doortrekking van de ring rond Eeklo en de verkeerscirculatie rond de Markt. Er is nog wel discussie rond de mate van doorgankelijkheid van de Markt na de aanleg van de ring: die gaat van een blijvende selectieve doorgang tot de instelling van een voetgangerszone. Over wensbeeld dat het doorgaand verkeer op niveau van Eeklo niet meer over de Markt zou mogen rijden is er evidente consensus, maar over de selectieve doorgang blijft er discussie. Valt het intern verkeer binnen Eeklo hieronder, of enkel het strikt plaatselijk verkeer (bewoners, leveringen, ...)?

#### 3. Bijkomende elementen aangebracht door de Regionale Mobiliteitscommissie

De stad Eeklo licht het beleidsplan toe. Het is een lang proces geweest, met als belangrijkste consensus dat al het doorgaand verkeer op de nieuwe rondweg zal moeten, waardoor het centrum wat

verkeersluwer wordt en daardoor ook de modal split wat gewijzigd kan worden ten voordele van de fietser en de voetganger. Als de (halve) ring voltooid is, zal ook de bestaande doortocht van de N9 geherveerd moeten worden. De eindpunten van de ring (buitenpoorten) zijn dus cruciaal. Hier zal het verkeer een bewuste keuze moeten maken en zal het doorgaand verkeer ondubbelzinnig de boodschap moeten krijgen dat de nieuwe omleiding sneller is dan de doortocht. De stad ziet het mobiliteitsplan dan ook als cruciale schakel voor de volgende projecten en dossiers. Een evaluatie van het gebruik van de doortocht na aanleg van de omleiding is cruciaal.

Voor De Lijn blijft een bediening van het centrum en de Markt door de bus erg belangrijk.

AWV meldt dat het erg moeilijk is om een toekomstbeeld te vormen zonder aanleg van de nieuwe ring, toch moet de hele verkeerscirculatie kaderen in dit ringproject.

Voor de provincie is het mobiliteitsplan de kapstok om de leefbaarheid te verhogen. Een juiste bepaling van het ambitieniveau is wel een vertragende factor geweest. Voor de provincie mag het ambitieniveau van het plan best wat hoger. Men zit de huidige visie dan ook slechts als een tussenstap in een groeiscenario.

De afdeling Beleid vindt het beleidsplan een goed compromis. De verdere uitwerking waarbij doorgroei naar een hoger ambitieniveau stapsgewijs zal moeten gebeuren.

**4. Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur**

Het beleidsplan geeft een aanzet naar de toekomstige verkeerssituatie na voltooiing van de (halve) rondweg. Toch is er nog geen duidelijke, eensluidende visie over het uiteindelijke wensbeeld op en rond de Markt, ondanks dat diverse figuren in het plan suggereren dat het autoverkeer nabij de markt een (verplichte?) keerbeweging zouden moeten maken. De discussie gaat met name over de invulling van het begrip "overschrijdbaarheid" of "selectieve bereikbaarheid" en de definitie van doorgaand verkeer. De stad is van mening dat het lokale autoverkeer binnen de ring niet als doorgaand kan worden bestempeld en dus moet het centrum en de markt selectief bereikbaar en overschrijdbaar blijven voor intern autoverkeer. De overige partijen lijken een wat striktere definitie te hanteren en vinden dat de Markt en de directe omgeving enkel bereikbaar zou kunnen blijven voor verkeer met bestemming op de Markt zelf, waarbij de échte doorgangsfunctie over de Markt best zou verdwijnen. Uiteraard is deze laatste visie de meest duurzame en realistische. Uit eerder herkomst-bestemmingsonderzoek is trouwens gebleken dat het aandeel doorgaand verkeer minder dan 50% bedraagt. Als men enkel dit verkeer wegneemt, dan zullen er potentieel nog steeds ongeveer 10.000 voertuigen per dag doorheen

het centrum rijden, wat uiteraard veel te veel is voor een gedeelde verkeersruimte of een stadspromenade, zoals o.a. gesuggereerd op pag. 71 e.v.

Overigens kan bij een selectieve doorgang voor intern verkeer op niveau van Eeklo (binnen de ring) natuurlijk nooit het onderscheid worden gemaakt tussen plaatselijk en doorgaand verkeer, tenzij met doorgedreven ANPR-controle en handhaving. Maar meer nog zet het de deur open voor korte autoverplaatsingen binnen de ring; met de nieuwe ring zal het autoverkeer in het centrum in eerste instantie afnemen, waardoor het logische gevolg is dat er terug meer ruimte in het centrum vrijkomt en het autoverkeer juist weer vlotter kan en het (intern) autogebruik weer wordt aangemoedigd, alle doorstromingsingrepen op de nieuwe ring ten spijt. Dit verklaart ook meteen de paradox waarom nieuwe wegen altijd leiden tot meer autoverkeer, ook op de oude wegen die ze trachten te ontlasten. Hopelijk trapt de stad Eeklo niet in die val en maakt ze elke doorgangsfunctie feitelijk onmogelijk zo gauw de ring er ligt. Dit wil niet zeggen dat delen van de stad onbereikbaar of ontoegankelijk zouden worden voor de auto, integendeel. Alles kan bereikbaar blijven, zij het soms met een kleine omweg. Echt plaatselijk verkeer (leveringen en bewoners) kan uiteraard wel, ook in een voetgangerszone. Uiteraard blijft de rechtstreekse doorgang behouden voor fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer.

Ook de discussie over het aantal aansluitingspunten (de zogenaamde buitenpoorten) op de nieuwe ring is interessant. De stad wil zoveel mogelijk aansluitingen op de ring om het autoverkeer zo snel mogelijk te draineren naar de rondweg. In eerste instantie begrijpelijk, maar er is natuurlijk een keerzijde. Hoe meer aansluitingspunten, hoe makkelijker het autoverkeer ook weer IN Eeklo kan geraken en dus de autodruk op de centrale straten eerder zal toenemen. Bovendien zal het comfort en de gemiddelde snelheid op de ring afnemen, waardoor de functie van de ring (wegnemen van doorgaand verkeer) juist onderuit wordt gehaald.

Het zou daarentegen interessant zijn om te onderzoeken of Eeklo juist niet beter zou gediend zijn met minder aansluitingen op de ring, ondanks dat een aantal van die poorten zouden zijn vastgelegd in het PRUP. Als men bevreesd is voor meer intern autoverkeer doorheen woonstraten getuigt dit juist van impliciet autodenken doordat men ervan uitgaat dat de bestaande hoeveelheid autoverkeer een vaststaand gegeven is dat zo snel mogelijk naar de ring gedraineerd moet worden. Maar men vergeet dat een mindere autotoegankelijkheid juist perspectieven zou kunnen bieden voor meer fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. Die mobiliteitsomslag is kennelijk nog niet gemaakt in het mobiliteitsplan.

Tot slot iets over de parkeerplaatsen. In het plan worden relatief veel parkeerplaatsen voorzien op relatief korte afstand tot de Markt. Ook dit is in eerste instantie begrijpelijk, maar het zorgt er wel voor dat veel verkeer eerst zo dicht mogelijk tot het centrum wil komen, op zoek naar een parkeerplaats, met parkeerzoekverkeer als gevolg. Dat dit kan worden vermeden door meer parkeerplaatsen is een grote fabel, want het is het begin van een vicieuze cirkel. Beter om aan de randen wat meer ruimte te voorzien, mocht dat nodig zijn. Begrijpelijk dat de stad Eeklo de vele baanwinkels met grote, gratis parkeerterreinen als concurrent ziet van het winkelapparaat in het centrum, maar deze strijd kan nooit gewonnen worden met een opbod aan parkeerruimte in een stadscentrum. Er zijn veel meer perspectieven voor kleine en middelgrote centra door juist in te zetten op autoluwe zones, met ruimte voor beleving, horeca, terrassen, en met een hoge verblijfskwaliteit en luchtkwaliteit als grote troeven.

Conclusie: het beleidsplan is een interessant en goed uitgewerkt document, waarbij de definitie van selectieve bereikbaarheid zeker nog scherper moet. Maar aangezien de voltooiing van de ring pas tegen 2030 is voorzien, lijkt hier nog wel tijd voorhanden. In dat opzicht is het plan een goede aanzet tot een duurzamere mobiliteit in Eeklo.

<b>5. Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur</b>
Het advies is <b>gunstig</b> .
<b>Dit advies dient bij het beleidsplan te worden gevoegd en er samen mee gelezen.</b>

[21-09-2018]

Voor advies,



De kwaliteitsadviseur,

[Joris Willems]