

## **Economische Raad**

Industrielaan 2

9900 Eeklo

Tel. 09 | 218 28 59

Fax . 09 | 218 28 51

nicole.daelemans@eeklo.be

www.eeklo.be

### **Open vergadering economische raad – 19 juni 2013 – ontwerp doortocht N9**

#### **Voorwoord van Nicole De Munter, voorzitter van de economische raad.**

Naar aanleiding van de eerste denkpistes over herinrichting doortocht heeft de ER het initiatief genomen om de mensen wiens inkomen van deze plannen afhankelijk is, samen te brengen en hen de kans te geven om hun stem te laten horen.

We willen daarbij zeker geen polarisatie maar wel begrip voor de noden van de plaatselijke ondernemer die in onze stad voor dynamiek én voor tewerkstelling zorgt. De N9 wordt na de aanleg van de ring immers een bestemmingsweg waar winkelen één van de belangrijkste functies zal zijn.

We blijven uiteraard bij ons standpunt om eerst de ring aan te leggen en dan pas de doortocht in het centrum aan te pakken. Om de ring te kunnen krijgen moet de stad echter nu al een visie op de doortocht ontwikkelen; dit is een voorwaarde van het Vlaams gewest die de ring betaalt. Vandaar het voorliggende ontwerp.

Jaren geleden voerden we allemaal samen actie voor de ring en alle handelaars hingen de affiche voor hun raam "Een ring voor een leefbaar centrum". Het mag dus duidelijk zijn dat de handelaars willen gaan voor een leefbaar centrum; ook wij willen die autostrade die onze stad doorsnijdt weg, ook wij willen het doorgaand verkeer weg uit ons centrum.

Bij de recente voorstellen voor de aanpak van de doortocht zijn onze bezorgdheden tweërlei:

#### **Inspraak:**

- De stem van mensen die inkomensafhankelijk zijn van deze plannen willen we logischerwijs meer gewicht geven in het inspraakproces dan andere doelgroepen.
- Het verspreiden van ondernemers over verschillende gespreksgroepen waardoor hun stem onvermijdelijk zwakker klinkt, willen we door deze bijeenkomst counteren. Daadwerkelijke inspraak vermijdt veel discussie en protest.

#### **Het ontwerp: wat willen wij?**

- **Visie:** Vertrekken vanuit een visie op de toekomstige ontwikkeling van de detailhandel in onze stad. Willen wij Gent of Brugge worden "in het klein"? Of willen wij veeleer een inkoopstad zijn waar mensen vanuit de omliggende gemeenten hun inkopen komen doen in welbepaalde winkels en zich dus vlot van de ene naar de andere winkel willen verplaatsen, ook met de auto. Graag een ontwerp op maat van Eeklo en niet op maat van grootsteden!
- **Realistisch:** Handelaars willen een realistisch ontwerp dat ook uitgaat van slechte weersomstandigheden en niet steeds foto's toont van zonovergoten winkelstraten. Ook een ontwerp dat rekening houdt met een resterende verkeersstroom van 13000 voertuigen per dag (dat is de helft van wat er nu is) zonder sluipverkeer te creëren.

- **Veilig verkeer:** elke weggebruiker zijn plaats op de weg. De fietsers en voetgangers a.u.b. niet gebruiken om de vrachtwagens, auto's en bussen af te remmen zodat uiteindelijk iedereen gestresseerd door het centrum moet. Een duidelijk wegprofiel is een must voor veilig verkeer.  
Daarbij moeten we absoluut rekening houden met onze vele senioren die het overgrote deel van de appartementen op de N9 bewonen.
- **Bereikbaarheid:** Eeklo is een centrumstad; de inwoners uit Eeklo én omliggende gemeenten moeten vlot tot bij de winkels en diensten geraken. Daar zijn in onze regio veel bejaarden en mindermobielen bij!  
Misschien is het feit dat vele handelszaken dicht zijn tijdens de jaarmarkt een signaal hoe belangrijk bereikbaarheid is.
- **Aandacht voor milieu en groen:** in een aantrekkelijk en leefbaar centrum is er oog voor groen, geen grote stenen vlakke maar groenvakken met zitbanken die de mensen die in de stad wonen een alternatief bieden voor het tekort aan groene ruimte aan hun eigen woning. Milieu: traag verkeer stoot minder fijn stof uit dan stilstaand verkeer!
- **Parkeren:** plaatsen voor bezoekers, werknemers en bewoners. Zich houden aan afspraak stand still Mercuriusplan. Geen parkeervrije zones waar niets te doen is, geen verlaten pleinen midden in het centrum. Parkeerzoekend verkeer vermijden door ruim aanbod. Geen parkeervrije markt zonder alternatief in de onmiddellijke omgeving.
- **Concurrentiekracht opkrikken:** de commerciële sterkte van Eeklo is dalend. Recente studie: -5,78% de voorbije 10 jaar terwijl ons inwonersaantal in die periode met meer dan 5% gestegen is. gestegen is. Omliggende gemeenten nemen immers ook initiatieven om hun kernen te versterken en baanwinkels en shoppingcentra met veel gratis parkeerplaats pikken ook onze klanten in.

**Samengevat: wat willen we?** we willen dat de ontwerpers wakker liggen van wat er allemaal op het spel staat voor de lokale ondernemer: omzetverlies door beperkte bereikbaarheid, eigendomsontwaarding, tanende tewerkstelling, moeilijke bevoorrading, concurrentie... Dat willen we!

Namens het studiebureau Grontmij, neemt Rik Houthaeye het woord.

Het studiebureau heeft opdracht gekregen van het stadsbestuur om een ontwerp te maken voor de herinrichting van de Molenstraat, Markt en Stationsstraat waarbij op een andere manier omgegaan wordt met mobiliteit.

Het doorgaand verkeer moet omgeleid worden via de ring waardoor in het centrum enkel bestemmingsverkeer overblijft.

De Administratie Wegen en Verkeer (AWV) wil enkel investeren in een ringweg als de stad aantoont dat de ringweg geen alleenstaande ingreep is. Eeklo moet een visie ontwikkelen waarbij het doorgaand verkeer uit het centrum geweerd wordt zodat de stadskern leefbaarder wordt.

Via kentekenonderzoek weten wij dat de Molenstraat 30-36% doorgaand verkeer genereert, in de Stationsstraat is dit tussen 24-26%. Boelare 7-12%; Koning Albertstraat 13-26%, Raverschootstraat 26-2%.

De aanleg van de zuidelijke omleidingsweg, R43, zal het doorgaand verkeer (vooral vrachtverkeer) overnemen. Bedrijventerreinen zullen een betere ontsluiting krijgen richting Gentssteenweg.

Bedoeling is om het verkeer met 50% in het centrum te doen afnemen. De aanleg van de zuidelijke omleidingsweg zal veel verkeer opvangen; de inrichting van de N9 moet veiliger waardoor fietsen (school, werk, winkelen) en wandelen toeneemt en het autoverkeer afneemt. Door het parkeren efficiënter aan te pakken zal ook het parkeerzoekend verkeer afnemen.

De herinrichting van de doortocht wordt aangepakt volgens het STOP-principe: een inrichting in volgorde van belangrijkheid, voor stappers, trappers, openbaar vervoer en personenwagens.

Het wordt een ontwerp in functie van een ideale toekomst:

- een duurzame openbare ruimte met een aangepaste inrichting en gebruik
- verbeterde overstekbaarheid: inperken van het verkeersgebied (2x1 i.p.v. 2x2 rijstroken) > maximaal inrichting als verblijfsgebied
- optimale doorstroming van het openbaar vervoer: busverkeer mengen met overig verkeer + bussen halteren op de rijweg
- herschikking parkeervoorzieningen - gegroepeerd parkeren (diversifiëren per doelgroep (wonen, winkelen, werken) en in tijd – kwalitatieve loopafstand (400 m is aanvaardbaar) - flexibel laden en lossen ; parkeerbalans (=stand stillprincipe van het Mercuriusplan) behouden
- fietsers een plaats geven; ofwel fietsers op de rijweg ofwel deelt de fietser de ruimte met de voetganger
- samenhangende groenstructuur – structureel groen - uitbouw van een laanstructuur
- een ruimer verblijfsgebied voor voetgangers en bezoekers van de handelskern (=comfortzone)
- een groter pleingevoel alhoewel verkeer mogelijk blijft en veilig geleid wordt (eventueel via het slim plaatsen van straatmeubilair)
- duurzaam waterbeheer: infiltratie en wateropvang – plantvakken met granulaat, groenvak met beplantingen, ...
- flexibele invulling en open planopzet: stadspromenade als marktruimte voor jaarmarkt, festiviteiten, ...
- materialisatie: beperken van materialen door gebruik eenvormig materiaal van gevel tot gevel - spelen met texturen, legpatronen, formaten – beperkte tint en niveaueverschillen

De voorzitter beklemtoont dat Grontmij een grote expertise heeft, Eeklo goed kent en al vele dossiers in Eeklo uitgevoerd heeft.

Zij geeft het woord aan de vergadering.

Geert Leloup vraagt of die grote infrastructuurwerken wel nodig zijn. Het terugbrengen van 2x2 naar 2x1 rijstroken, eventueel enkel door belijning, zal het verkeer in ruime mate ontmoedigen. De ring zal zo'n 6 km lang zijn; 6 km aan 60/u betekent dat men op 6 minuten van de Gentseseenweg tot aan de Teut kan rijden. Het doorgaand verkeer zal dus automatisch kiezen voor de ring.

Nicole Verbruggen, mobiliteitsambtenaar, antwoordt dat AWV, zoals eerder gezegd, een tegenprestatie vraagt voor de aanleg van de ring. Zodra de ring aangelegd is, blijft de ring een gewestweg en wordt de N9 overgedragen aan de stad. Als tegenprestatie voor dit miljoenenproject eist AWV dat het doorgaand verkeer op de ring terechtkomt. Daarvoor zijn maatregelen op de N9 nodig. Enkel aantakkingen voorzien op de ringweg ter hoogte van de Gentseseenweg en de Teut zijn onvoldoende. Ook in het centrum moet iets gebeuren.

Dirk Waelpuut, stedenbouwkundig ambtenaar, pikt hierop in. Wij kunnen 2 zaken doen: ons beperken tot het herblijnen of de kwaliteit verbeteren voor inwoners, handelaars, schoolgaande kinderen, ... De doortocht werd in de jaren zeventig aangelegd. Wat wij nu willen is een project voor de volgende 40 jaar. Daarom denken wij niet alleen na over de wegeninfrastructuur maar ook over de ondergrond. Het rioleringsstelsel is in die straten nog altijd gemengd terwijl Vlaanderen ons verplicht om naar een gescheiden stelsel te gaan.

Op vraag van Geert Leloup of de stad over de nodige financiën beschikt, antwoordt Dirk dat de werken geraamd worden op 13 miljoen euro. De werken zullen evenwel gefaseerd uitgevoerd worden maar nu moet een langetermijnvisie uitgewerkt worden.

Etienne Van de Velde vraagt om bij het ontwerp aandacht te hebben voor een aantal zaken:

- juiste materiaalkeuze wegbedekking. Hij verwijst in dit verband naar de bestrating van het Krügercomplex (die voortdurend moet hersteld worden) en naar de blauwe lichtlijn in de Stationsstraat (die nooit gemarcheerd heeft) en de betonnen vlakken in de Stationsstraat (die moeilijk uitneembaar zijn). Putten/sleuven van nutsmaatschappijen moeten vlot en onmerkbaar kunnen hersteld worden.
- onderhoud: bomen en waterpartijen zijn leuk maar zorgen voor heel wat onderhoud (bladeren, verstopte vijvers, ...) en kosten
- parkeergarage: dit lukt in het buitenland, Gent St-Pieters .... Waarom dit niet mee opnemen in het ontwerp?
- laden en lossen blijft een probleem – heel vroeg of laat leveren lukt niet

- hoge bomen, dichtbij de gevel leidt allicht tot klachten van omwonenden..
- kruispunt Teut: wordt dit in de toekomst aangepakt? Dit kruispunt is nu al een probleem. Auto's staan daar veel te lang stil.
- bussen halteren op de rijweg; wat met de realiteit: honderden schoolgaande leerlingen nemen nu eenmaal de bus; een alternatief kan zijn de leerlingen ergens anders te laten op- en afstappen
- Eeklo is in het weekend geen aantrekkingspool voor toeristen

Hij vindt veel creatieve ideeën in het voorontwerp maar met té weinig voeling met Eeklo.

Hij is blij met de ruime voetpaden en met de ruimte voor evenementen.

Rik kan zich vinden in de opmerkingen. Hij zal die aandachtspunten meenemen in het verder verhaal.

Het is evident dat de rijweg niet in kleinschalig materiaal wordt uitgevoerd wel bv. in monoliet (uitgewassen beton). In de comfortzone daarentegen waar nutsleidingen komen, kan wel kleinschalig materiaal gebruikt worden dat gemakkelijk opbreekbaar en herstelbaar is.

Dirk Waelpuut beaamt dat het inderdaad de bedoeling is om over te gaan naar versobering van het materiaal; dit is praktisch qua voorraad en bij herstellingen.

Bij de ontwerpdracht werd trouwens meegegeven dat het ontwerp in toepassing moet zijn met de duurzaamheidsbarometers. Duurzaamheid wordt bereikt als een som van vele delen: duurzaam waterbeheer (infiltratie en wateropvang), groenvoorziening, leefbaarheid, verkeersveiligheid, materiaalgebruik, toegankelijkheid, afval ...

Luc Demeester hoopt dat bij het ontwerp rekening gehouden wordt met het (te verwachten) probleem van sluiptwegen en hoe men dat zal vermijden.

Rik antwoordt dat dit momenteel moeilijk in te schatten is maar aan de hand van verkeerssimulatoren zal dit nagegaan worden. Eventueel moet de verkeerscirculatie in bepaalde straten aangepast worden.

Op vraag van mevrouw Dekoninck waar de werken zich juist situeren en wanneer de werken voorzien zijn, antwoordt Rik dat gelijktijdig met de studie van Grontmij een studie loopt van een ander studiebureau naar de zogenaamde "buitengebieden". Dit zijn de toegangswegen Leopoldlaan en Gentssteenweg die in de toekomst de verbinding zijn tussen de ring en het centrum. Deze herinrichting zal minder ingrijpend zijn als de herinrichting van het centrum.

Streefdatum voor de uitvoering van deze werken is eind 2014, begin 2015. Voor de herinrichting van de buitengebieden kan de stad rekenen op subsidies.

De herinrichting van de stadspromenade zal gefaseerd gebeuren, na de aanleg van de ring, maw allicht na 2018-2019. Eventueel zijn intussen een aantal kleinere ingrepen die in die visie passen mogelijk.

Op vraag van de vergadering hoeveel handelaars de werken zullen overleven antwoordt Dirk dat de werken pragmatisch, gefaseerd en logisch zullen worden aangepakt. Eventueel voorafgaandelijk aan de werken van de doortocht en in functie van het afkoppelen van het oppervlaktewater van de doortocht richting Burggravenstroom zal de Kaaistraat heraangelegd worden.

Geert Leloup vraagt of de visie "eerst de ring, daarna de doortocht" nog steeds geldt voor het stadsbestuur.

Schepen De Waele bevestigt dat een volledige herinrichting tot stadspromenade niet kan als de ring er niet ligt maar zoals reeds gezegd werken wij nu aan een totaalvisie van de N9 op Eekloos grondgebied. Er zullen geen grote infrastructurele werken gebeuren zolang de ring niet is aangelegd maar verbeteringswerken die in de totaalvisie kaderen, moeten wel kunnen. Hij verwijst in dit verband naar de bushaltes op de Markt maar aangezien de gesprekken met de LIJN en AWW nog lopen, wenst hij zich daar verder niet over uit te spreken.

Frankie Neerincx vindt in dit voorontwerp goede elementen terug naar leefbaarheid maar met een té hoog sprookjesgehalte:

- er wordt beweerd dat het autoverkeer zal minderen maar het verkeer neemt steeds toe ...
- er wordt verwezen naar het winkelen in Gent maar Gent had eerst het volk en dan pas open ruimten...Open ruimten, type Herbakkersplein en plein voor het stadhuis waar niets gebeurt, zijn ook niet mooi
- hij vreest conflicten wandelaars/fietsers/autoverkeer – cfr Machelen en problemen voor de hulpdiensten. Dirk Waelpuut antwoordt hierop dat er zo'n 22 interventies per dag genoteerd worden. Uiteraard zijn de hulpdiensten betrokken partij.

- er mag niet vergeten worden dat schoolgaande jeugd ook een kooppubliek in het centrum is
- er moet ook aandacht zijn voor rolstoelen, rollators en rustplaatsen voor ouderen

Hij vindt het belangrijk dat in het ontwerp meegenomen wordt dat het aantal parkeerplaatsen op hetzelfde peil blijft zoals bepaald in het Mercuriusplan.

Na 2 jaar wegenwerken in de Boelare weet Frankie als geen ander dat wegenwerken dramatisch zijn voor handelaars. En het is net bij die handelaars bij wie alle verenigingen aankloppen voor sponsoring...

Thierry Smet mist in de voorstelling aandacht voor onze doelgroep: onze klanten.

Werd er onderzoek gedaan vanwaar onze klanten komen? Zeker niet alleen van Eeklo, ook van buiten Eeklo. Zij moeten blijven naar Eeklo komen. Hij vraagt om bij een volgende voorstelling doelgerichter te werken en rekening te houden met de mening van klanten.

Rik denkt dat het bereik van het Eeklose handelscentrum vooral gericht is op Eeklonaren en op een aantal omliggende gemeenten.

Schepen De Waele verwijst naar de studie "detailhandelonderzoek Oost-Vlaanderen" van Erov waaruit blijkt dat 40% van de inwoners van noordelijke gemeenten hun inkopen in Eeklo doen.

Hij vindt dat Eeklo een uitdaging moet aangaan: het Eeklose centrum moet aangenaam, vlot, oversteekbaar en veilig worden. Wij moeten tonen dat wij meer ambitie hebben dan het arceren van een rijstrook. Wij kunnen een nieuw kooppubliek in Eeklo aantrekken als wij Eeklo leefbaarder maken.

Ernest De Sweemer ergert zich aan het feit dat Eeklo bij de aanleg van de Markt de kans gemist heeft om een ondergrondse parking onder de markt aan te leggen.

Parkeren is enorm belangrijk voor een centrum. Hij pleit ervoor om ditmaal deze kans niet te missen. Door het parkeren ondergronds toe te laten, wordt parkeerzoekend verkeer beperkt en kan men bovengronds de ruimte aangenamer maken.

Schepen De Waele antwoordt dat de bekommernis naar parkeerplaatsen terecht is.

Tijdens de vergadering werd al een paar maal gerefereerd naar de Paterskerk en de oude rijkswachtkazerne als mogelijke parking. Schepen De Waele zegt hij op zoek is naar bijkomende parkeerplaatsen in het centrum maar de gesprekken zijn nog niet van die aard om hierover al uitspraken te doen.

Ook wordt momenteel nagedacht over het invoeren van bewoners- en werknemersparkeren.

Karlo De Koninck vraagt wat er zal gebeuren met de site van het Alma-ziekenhuis eens het nieuw ziekenhuis ingenomen wordt.

Schepen De Waele antwoordt dat destijds zware investeringen gedaan zijn om de gronden van het nieuw ziekenhuis te verwerven. Dat moet gecompenseerd worden.

Didier Rotsaert vreest dat door de herinrichting de doorstroming van het verkeer zal bemoeilijken. Daarom zullen vooral de Zuidmoerstraat en de Korte Moeie, straten waar een grote scholencampus gevestigd is, gebruikt worden als sluiptwegen.

Dirk Waelpuut antwoordt dat al meerdere gesprekken gevoerd werden met de directie van het College-O.L.V.-ten-Doorn. De school plant een nieuw gebouw met een zuidelijke ontsluiting thv de Dullaert. Zij wensen het parkeren intern te organiseren en zijn eventueel bereid om tijdens het weekend parkeren toe te laten op school. De kiss- en ridezone voor het afzetten van de kleuters zou zich situeren ter hoogte van het Gebroeders Van De Woestijneplein ipv van nu in de Zuidmoerstraat; Dit alles zal een belangrijke impact hebben op de verkeerscirculatie.

Luc Demeester geeft een pluim voor de visie van de schepen in verband met bewonersparkeren.

Uit eerdere onderzoeken is gebleken dat 80% van het verkeer op de doortocht bestemmingsverkeer is. Nu wil men dat op 50% brengen (distributie + wonen) en vraagt zich af waar die andere 30% naartoe moet.

Dirk Waelpuut antwoordt dat een groot aantal verkeersbewegingen eruit moeten:

- ouders die hun kinderen 300 m verder naar school voeren met de wagen
- parkeerzoekend verkeer

Door het veiliger en aangenamer te maken en ervoor te zorgen dat er iets te beleven valt, zal er meer gefietst en gewandeld worden.

Schepen De Waele zegt dat er ook veel zwaar verkeer door Eeklo rijdt dat er eigenlijk niet moet zijn maar dat geleid wordt via de GPS. Ook dat wil hij aanpakken.

Ernest De Sweemer vraagt om niet dezelfde fout te maken als in het verleden ter hoogte van het kruispunt R43/N9. De draaicirkel is daar te klein.

Patrick De Brabander vraagt om de mogelijkheid te onderzoeken om 's morgens het verkeer in de Leikensweg toe te laten richting centrum en 's avonds in de omgekeerde richting.

Rik Houthaave vraagt dat de handelaars een visie zouden ontwikkelen op de door hen gewenste ontwikkeling van het handelscentrum. Mikt men op Eeklo als shoppingstad, dus randparkitngs en veel open ruimte en autoluwe straten in het centrum of mikt men op Eeklo als inkoopstad waar klanten hun favoriete winkels bezoeken en dus vlakbij die winkels willen parkeren?

Op een volgende vergadering van de ER zal het onderzoek van de detailhandel worden toegelicht als basis voor de ontwikkeling van die visie.