

Aan dhr. Ben Weyts  
Minister van Mobiliteit, Openbare werken, Toerisme, Vlaamse Rand en Dierenwelzijn  
Martelaarsplein 7  
1000 Brussel

Verzoek tot heroverweging van het gunstig advies van de Regionale Mobiliteitscommissie van 20 oktober 2014 Retailpark N8 Brakelsesteenweg te Ninove  
- Projectnota

Geachte heer minister,

Met dit schrijven vraagt het college van burgemeester en schepenen van Stad Ninove (hierna 'cbs) u het gunstig advies van de Regionale Mobiliteitscommissie van 20 oktober 2014 in heroverweging te nemen.

De vertegenwoordiging van het cbs heeft met verbazing kennis genomen van het gunstige advies dat aan dit project werd verleend op de RMC van 20 oktober. Het cbs van Stad Ninove blijft dan ook bij haar bezwaren tegen het project wegens de bedreiging van de betrouwbaarheid en de doorstroming van de N8. Aangaande het positief advies wenst het cbs volgende bemerkingen bij de argumentatie van het advies te geven:

1. Het advies gaat volledig voorbij aan het feit dat de N8 nu reeds zijn verzadigingspunt bereikt heeft, een constant terugkerende factor in zowel het plan MER dat bij de opmaak van het PRUP werd opgesteld, de Mober door Grontmij van 2011 en het ongunstig advies van de RMC van 17 februari 2014. In het plan MER staat letterlijk te lezen: "Uit de capaciteitsberekening dienen zowel de ring als de toeritten van beide rotondes minimaal twee rijstroken te tellen" (onderlijning van de auteur). Het hele plan MER beschouwt ontsluiting door twee dubbelstrookrotondes, waarbij doorgaand verkeer in aanzienlijke mate gescheiden kan worden van het verkeer van en naar het centrum, overigens als een evidentie en er worden geen alternatieven overwogen. Het ongunstig advies van de kwaliteitsadviseur van 17 februari 2014 gaat zelfs nog een stap verder en stelt de komst van een retailcentrum op de N8 an sich in vraag: "Al bij al maakt dit het fundament van het probleem duidelijk: kan de N8 een extra belasting en toegang van dergelijke omvang nog wel aan? [...] En uiteraard is nagenoeg elke locatie voor een grootschalig winkelcomplex beter dan hier, rechtstreeks op een regionale ontsluitingsweg." Hoe deze onafhankelijke en zeer expliciete standpunten van zowel plan MER als het advies van 17 februari te rijmen vallen met de haast ongemotiveerde aanname (cf. infra) dat de capaciteit met het huidige project zal toenemen in het gunstige advies van 20 oktober is het cbs compleet onduidelijk.
2. De capaciteitsverhoging wordt slechts gemotiveerd door volgende bemerking: "Capaciteitsverhoging is mogelijk door bijkomende afslagstroken, zoals in dit

project gebeurde.” Het weze duidelijk dat deze zin op geen enkele manier een appreciatie is van het project, maar slechts een theoretische beschouwing. Het advies gaat voorbij aan volgende aspecten:

- a. Bijkomende afslagstroken hebben een capaciteitsverhogende werking bij kruispunten of rotondes omdat ze een deel van het verkeer weghouden van het kruispunt of de rotonde zelf, maar in dit geval zullen ze een vertragend effect hebben op de doorstroming aangezien zowel af- als oprijdend verkeer de snelheid van doorstroming van 50km/u niet haalt door respectievelijk af te remmen bij het verlaten van het rijvak en de lagere snelheid van de voertuigen die het rijvak op willen rijden.
- b. Het advies gaat eveneens voorbij aan de opmerking van het cbs dat het project slechts over een geringe afstand de stremming van het verkeer door de vele handelszaken en lokale wegen zal 'oplossen'. Zowel voor als na het projectgebied bevinden zich nog tal van handelszaken. De capaciteit van de N8 zal niet spectaculair toenemen door over een beperkte afstand een aantal conflicten op te lossen.
- c. Het advies gaat volledig voorbij aan de vaststelling dat het huidige sluipverkeer op de lokale wegen (Heirebaan, Aardeweg) overduidelijk aantoont dat de N8 momenteel reeds verzadigd is.
- d. De uiteindelijke aanbeveling van de kwaliteitsadviseur "Het is aangewezen het effect van de inrichting op de doorstroming en het sluipverkeer van de opening van de retailzone wordt onderzocht" is in dit kader dan ook bijzonder eigenaardig. Gelet op de permanente bezorgdheid over de doorstroming van de N8 die uit heel de voorgeschiedenis van dit dossier spreekt zijn we er van overtuigd dat het voorzichtigheidsbeginsel hier moet gehanteerd worden, temeer daar de N8 zowel voor Geraardsbergen als voor Zottegem en Brakel een uitermate belangrijke ontsluiting is richting Brussel.

In elk geval wijst het cbs elke verantwoordelijkheid bij een eventuele realisatie van dit project resoluut af: het is onbegrijpelijk dat de talrijke waarschuwingen voor het probleem van de betrouwbaarheid van de N8 in de aanloop naar dit dossier met het huidige gunstige advies zonder meer van tafel worden geveegd. Wij zouden u dan ook vriendelijk willen verzoeken speciaal aandacht te besteden aan de passage in het positief advies die de doorstroming behandelt. In slechts enkele algemene beschouwingen over doorstroming an sich wordt het project besproken en enkel de vermelding van de bijkomende afslagstroken wordt geciteerd als grond voor een 'capaciteitsverhoging'. Die gebrekkige motivatie is stuitend als je het feit in aanmerking neemt dat de knipperlichten in elke voorgaande studie reeds op oranje stonden inzake doorstroming, dit terwijl het huidige concept een dubbele belasting van het rijvak richting Brakel (meer dan een miljoen extra wagens, tegenover 'slechts' een half miljoen in eerdere ontwerpen) met zich meebrengt.

3. Het advies maakt gewoon geen melding van het argument van de vertegenwoordiging van het cbs dat een gemiddelde verblijfsduur van 25 minuten (en dus een garantie op voldoende parkeercapaciteit) volstrekt onrealistisch is: parking vinden, het centrum betreden, inkopen doen, afrekenen en inladen in GEMIDDELD 25 minuten...? Dit lijkt eerder een minimum te zijn. Het plan MER vertrekt overigens van 381 parkeerplaatsen, maar net zoals met de gemiddelde verblijfsduur worden de cijfers aangepast om het project 'sluitend' te maken.

Wij hopen dan ook dat u dit verzoek tot heroverweging positief beantwoordt en zijn steeds bereid ons standpunt mondeling toe te lichten voor u of één van uw kabinetsmedewerkers. In bijlage vindt u alvast eveneens de uiteenzetting van de vertegenwoordiging van het cbs op de bewuste RMC van 20 oktober.

Tot slot wenst het cbs nog twee bemerkingen te maken in de marge van dit dossier:

1. Het vorige stadsbestuur gaf positief advies over het PRUP en dus de komst van een retailcentrum langs de N8, maar dit wel in het kader dat het plan MER schiep d.w.z. met een degelijke ontsluiting door twee dubbelstrookkrotondes. Indien nu beslist wordt dat het project er in een dermate afgeslankte vorm komt en met alle risico's voor de betrouwbaarheid van de N8 zoals geschetst mag de vraag gesteld worden wat finaal de rol van een lokaal bestuur nog is in de realisatie van een dergelijk project. In principe zou je dan zelfs van een vorm van woordbreuk kunnen spreken door de hogere overheid, aangezien men eerst binnen een bepaald kader de goedkeuring vraagt, maar vervolgens tot realisatie overgaat in een totaal andere context.
2. In die zin kunnen ook ernstige vragen gesteld worden bij de aanbeveling dat een definitieve herinrichting moet bestudeerd worden en binnen een haalbare termijn moet uitgewerkt worden waarbij zeer concreet de realisatie van een fysieke middengeleider en vrijliggende fietspaden worden genoemd. In het kader van een prioriteitenlijst opgesteld vanuit het algemeen belang (herinrichting kruispunt Den Doorn, herinrichting van de N8 in Meerbeke met het slechtste fietspad van Vlaanderen, herinrichting Halsesteenweg en kruispunt Oude Tramstatie in Meerbeke) is het volstrekt onrealistisch uit te gaan van een haalbare termijn voor de vervolmaking van een particulier project dat nu niet anders dan een onvoldoende kan krijgen.

Met de meeste hoogachting,

Wouter Vande Winkel  
Schepen van Mobiliteit Stad Ninove  
Heirebaan 111  
9400 Ninove