

## **Advies Streekplatform Meetjesland aan de afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen over het ontwerp-streefbeeld N9 Gent-Brugge, versie december 2004**

*Januari 2005*

*In de periode 2003-2004 werd in opdracht van de Vlaamse Administratie voor Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen gewerkt aan een langetermijnvisie (streefbeeld) voor de N9, de weg Gent-Eeklo-Maldegem-Brugge. Een moeilijke evenwichtsoefening, gezien van deze weg wordt verwacht dat hij verkeersveilig is (geen snelweg) maar tegelijk een vlotte doorstroming garandeert tussen Gent en het Meetjesland.*

*Tijdens het proces zijn belangrijke inzichten gegroeid, maar voor het Streekplatform is het werk niet af.*

### **STANDPUNT**

Wij nemen kennis van het ontwerp-streefbeeld en sympathiseren met de keuze voor een regionaal scenario (variant 2) ten voordele van een lokaal scenario. Een lokaal inrichtingsmodel is niet te verdedigen voor een belangrijke secundaire weg als de N9.

### **Te weinig middelen voor grondige onderbouw**

Wat de onderbouw van dit regionaal scenario betreft zijn wij ten dele onvoldaan.

Wij stelden in het verleden diverse vragen die onbeantwoord bleven.

Onder andere de vraag naar georganiseerde contacten met de gebruikers van de weg (handelaars, bedrijfsleven, fietsersbond, werknemersorganisaties, ...). Wij blijven ervan overtuigd dat deze overlegmomenten bijkomende inzichten konden opleveren voor de verfijning van het concept, alsook een groter draagvlak bewerken voor de toekomstige inrichting.

In de bestuurskunde wordt steeds vaker gepleit voor een open en interactieve overheid.

Streefbeelden lenen zich hiertoe als instrument.

Mits enig voluntarisme was ook met beperkte middelen één en ander mogelijk.

Wij vroegen ook exacte tellingen over de hoeveelheid en de aard van het verkeer.

Daar werd gedeeltelijk gevolg aan gegeven. Gelukkig maar, gezien deze tellingen op het traject Lovendegem-Waarschoot tot fundamenteel andere keuzen hebben geleid m.b.t. de inrichting van de knooppunten.

Wij betreuren dat onvoldoende budget voorhanden was voor een grondiger analyse.

Een goede kennis van het feitelijk gebruik is noodzakelijk voor het uittekenen van de toekomstige inrichting.

Wij signaleerden ook een aantal mogelijke problemen m.b.t. de nieuwe wegbreedte van 26 meter en de vlotte toelevering van handelszaken en bedrijven binnen het nieuwe concept van ventwegen.

In dat verband werd door de administratie geduid dat het streefbeeld enkel de conceptuele lijnen vastlegt en geen oplossing geeft aan individuele problemen die zich mogelijks stellen m.b.t. rooibreedte, toegang van vrachtverkeer tot bepaalde erven, e.d.

Wij hopen dat hogervermelde problemen zich inderdaad beperken tot individuele casussen en niet danig frequent voorkomen op het traject dat ze als een generiek probleem dienen te worden beschouwd met gevolgen voor het wegbeeld.

Als wegbeheerder heeft u daar een beter beeld over en vertrouwen wij op uw deskundigheid.

### **Doorstroming**

Ons laatste, maar meest fundamentele bezwaar heeft te maken met doorstroming.

In onze regionale visie hebben wij naast bereikbaarheid van de dorpen (N9 als ruggengraat van de interne mobiliteit), verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid, doorstroming als een belangrijk principe opgenomen. Zeker op het traject Eeklo-Gent blijft de verbindende functie van groot belang.

Tot nog toe hebben wij noch in de tekst van het streefbeeld, noch op de stuurgroepvergaderingen een ernstig onderbouwd antwoord gekregen op de evidente vraag: kan een vlotte doorstroming worden verzekerd binnen het nieuw getekende concept voor de N9?

Voor alle duidelijkheid, wij pleiten niet voor een snelweginrichting, enkel voor een vlotte verbinding tussen het Meetjesland en Gent. Uit alle cijfers waarover wij beschikken blijkt een grote interdependentie tussen beide gebieden, die ruimtelijk en infrastructureel moet ondersteund worden (concept rasterstad, urbal-benadering).

Ondanks onze herhaalde vraag bevat dit ontwerp geen cijfers die ons kunnen geruststellen. De studie blijft hangen op een theoretische capaciteit van 2000 pae/h voor een 2x1weg (op de laatste stuurgroep hoorden we nieuwe cijfers, graag duidelijkheid), maar geeft aan dat dit cijfer sterk beïnvloed wordt door het aantal en het type kruispunten.

Een modelmatige berekening is zeker niet evident, maar had de discussie kunnen objectiveren. In elk geval pleiten wij voor bijkomende aandacht in de tekst van het streefbeeld omtrent de problematiek van doorstroming.

In functie van doorstroming vragen wij ons bijkomend af, of het raadzaam is bussen binnen de bebouwde kom te laten halteren op de hoofdrijbaan. In principe moet men er toch van uitgaan dat ter hoogte van bebouwde kommen meer mensen op- en afstappen en dat de wachttijden (en de frustratie) voor wagens flink kunnen oplopen?

### **Tot slot**

Uit uw schrijven van 15 december 2004 maken wij op dat u begrip kunt opbrengen voor een aantal van onze opmerkingen, maar dat de middelen ontoereikend waren om inspraak te organiseren, tellingen uit te voeren over de ganse lengte van de weg, tellingen uit te voeren omtrent de verkeerssamenstelling of modelmatige berekeningen uit te voeren m.b.t. doorstroming.

Wij willen de tekst dan ook aanvaarden als voorlopig ontwerp, te bevestigen door bijkomende gegevens de komende jaren en te verfijnen door verder overleg tussen gemeenten, belangengroepen, e.d. Evenals ons zult u in de loop van het proces namelijk gemerkt hebben dat er rond een aantal opties tegenstrijdige meningen blijven.

De verdienste van het stuk is dat het deze knelpunten aan de oppervlakte heeft gebracht.

Ondanks onze opmerkingen m.b.t. de onderbouw van het dossier, zijn wij bereid op informatieve basis het ontwerp van streefbeeld mee te communiceren naar besturen en intermediaire organisaties binnen de regio.

Het is onze overtuiging dat daaruit nog interessante inzichten of opmerkingen komen die bij de meer gedetailleerde inrichting kunnen meegenomen worden.