

Mobiliteitsstudies in Gavere en wat je ervan kan verwachten.

Er is in Asper en wijde omgeving veel onrust ontstaan naar aanleiding van de sterk gecontesteerde beslissing van het college van burgemeester en schepenen van Gavere omtrent het volbouwen van het gebied Ommegang

Een belangrijk punt dat het merendeel van de bevolking hierin bezig houdt, is de mobiliteit. De herhaalde weigering van het college om een mobiliteitsstudie op voorhand uit te voeren, om op basis van feiten finaal te beslissen, maakt die onrust er al niet beter op.

Leefbaar Asper is gaan zoeken in eerdere dossiers waar wel een mobiliteitsstudie is uitgevoerd. We willen dit proces beter begrijpen en de bezorgde inwoners correct informeren.

Het resultaat maakte ons alvast niet gelukkig.

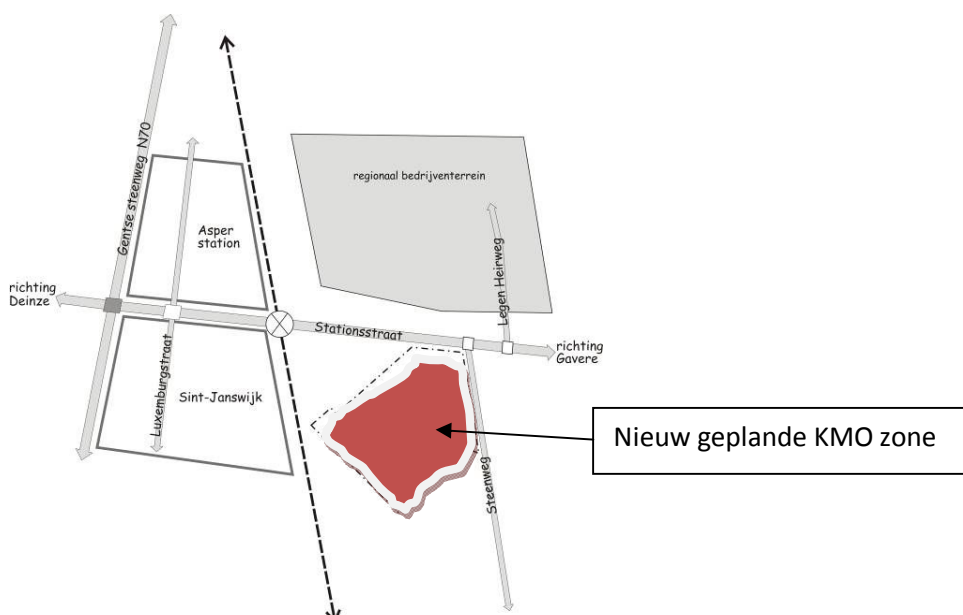
Hieronder onze analyse van de mobiliteitsstudie naar aanleiding van het dossier rond de KMO zone Steenweg-Stationsstraat.

Zoals U reeds van Leefbaar Asper gewoon bent, gebruiken wij enkel materiaal dat door iedereen kan gecontroleerd worden. In dit geval Dossier 004873_RUP Bedrijventerrein Steenweg-Stationsstraat zoals beschikbaar gesteld op de gemeentelijke website.

Waar gaat dit dossier over?

Het is de bedoeling dat er aan het kruispunt van de Steenweg en de Stationsstraat een KMO zone komt van net geen 6ha (= 20 tal bedrijven). Hiervoor is in 2008 een RUP (Ruimtelijk Uitvoerings Plan) opgesteld waarbij ook de impact van deze beslissing onderzocht werd.

Een verplicht onderdeel van een dergelijk plan is het onderzoek naar de mobiliteitsimpact (hoofdstuk 4.1; p.22).



Het gaat al mis met de cijfers die deze studie hanteert.

Men gebruikt enkel een verkeerstelling van de Stationsstraat uit **1995-1997!**

- Die zijn op het moment van de opmaak 10 jaar oud en toch wordt beslist geen nieuwe telling te organiseren.
 - Ze zijn daarbij onvolledig want er zijn geen cijfers van het bestaande verkeer vanuit Asper (Steenweg) of vanuit het bestaande bedrijventerrein (de Legen Heirweg).
 - De verkeersafwikkeling van de meest kritieke kruispunten, zijnde Steenweg/Stationsstraat en LegenHeirweg/Stationsstraat, worden als *“niet nader te bepalen”* geklasseerd want *“afhankelijk van het aantal voertuigen”*.
- ➔ Hetzelfde kan gezegd worden voor het gebruiken van 10 jaar oude gegevens die de facto minder verkeer en dus een rooskleurigere situatie voorstellen. Men heeft de moeite niet genomen om de cijfers van toen te actualiseren via standaard verkeers-toename cijfers die wel gekend zijn.
- ➔ De beslissing om de 2 kruispunten op 50m van de in/uitrit van de KMO-zone niet verder te onderzoeken (terwijl deze zeker problemen zullen opleveren) komt ten voordele van het dossier. Toeval?

Men houdt hier dus geen rekening met bestaande problematische mobiliteitspunten in Asper en Gavere.

Ook bij de bepaling van de extra verkeersdruk die de KMO zone zal meebrengen gebruikt men heel wat hocus-pocus. Na een aantal veronderstellingen komt men tot de conclusie dat *“een lokale KMO zone voornamelijk lokaal verkeer levert”* en dus wordt de verwachte hoeveelheid bijkomend autoverkeer verdeeld over het aantal inwoners van de Gaverse deelgemeentes (alweer een onderhands trucje).

Dit laat de onderzoekers toe om in de studie 60% van het verkeer in de richting van Gavere centrum te sturen (de reden daarvoor wordt direct duidelijk); slechts 20% naar de N60 en 20% naar Asper.

- ➔ Het idee, dat het verkeer die deze KMO zone zal genereren effectief mooi verspreid is over de Gaverse deelgemeentes zonder rekening te houden met de realiteit (het merendeel zal van de N60 komen) is niet gefundeerd en misleidend.

De onderzoekers bekijken voor de berekening van de 3 belangrijkste uitvalswegen (richting N60, richting Gavere centrum en richting Asper dorp) steeds een heel klein stukje weg zonder rekening te houden met de problematische situaties die zich 100m voorbij deze beperkte onderzoekszone voordoet.

- 1) Voor het stuk richting Gavere, onderzoekt men enkel het kruispunt Steenweg/Stationsstraat tot de brug over de Schelde. Dit stukje beschouwen ze als “weg zonder bebouwing” en daar mogen tot 1000 wagens per uur op. Dat er na de brug een dorpskern begint MET bebouwing wordt genegeerd.

Verkeersintensiteiten in ochtendspits	Max. capaciteit	Berekende capaciteit	Resultaat
Stationsstraat, vanuit Gavere	1000	593	overschot

Bron het RUP

- ➔ Indien men de situatie na de brug in rekening zou brengen mogen er ons inziens slechts 400* wagens op en zitten we dus al met een overschrijding van 193 wagens per uur.
- *bebouwde kom met opeenvolgende niet lichtengeregelde kruispunten

- 2) Voor het verkeer richting Asper dorpskern wordt het trucje nog eens gebruikt; er wordt immers enkel rekening gehouden met de Steenweg tot net voor Asper. (= weg zonder bebouwing en dus goed voor 1000 wagens/u). Dat die Steenweg overgaat in een dorpskern met versmallingen, dat er geen voorziening is voor fietsers en amper voor voetgangers en volledig is volgebouwd, daar spreekt men niet over.

- 3) Voor het stuk richting N60 rekt men op een capaciteit van 600 wagens /u omwille van de bebouwing. Hier gebruikt men het verouderde cijfermateriaal uit 1995 om aan te tonen dat dit verder geen problemen geeft.

Verkeersintensiteiten in ochtendspits	Max. capaciteit	Berekende capaciteit	Resultaat
Stationsstraat, vanuit N60	600	445	overschot

- ➔ Natuurlijk wordt in het onderzoek het oponthoud naar aanleiding van de treinoverweg niet meegerekend.
- ➔ Indien men een reële inschatting zou maken van het verkeer richting N60 + gebruik makend van recente cijfers zou men waarschijnlijk veel dichter of zelfs over het maximum van 600 wagens/u komen.

De conclusie van de studie

Het resultaat hiervan wordt vervolgens in een mooi tabelletje gegoten waarbij de helft van de cijfers ontbreken en de onderzoekers zonder verpinken besluiten dat er geen mobiliteitsprobleem is. Dit besluit werd dus genomen op basis van verouderd en onvolledig cijfermateriaal en een foutieve inschatting van de maximum capaciteit van de betrokken wegen.

Verkeersintensiteiten in ochtendspits	Max. capaciteit	Berekende capaciteit	Resultaat
Steenweg, vanuit Stationsstraat	1000	?	vermoedelijk overschot
Kruispunt Steenweg-lokaal bedrijventerrein	?	?	vermoedelijk overschot
Steenweg, vanuit Asper	1000	?	vermoedelijk overschot
Stationsstraat, vanuit Gavere	1000	593	overschot
Kruispunt Steenweg-Stationsstraat-Legen Heirweg	400	?	vermoedelijk overschot
Stationsstraat, vanuit N60	600	445	overschot

Bron het RUP

Leefbaar-Asper stelt dat men pas kan concluderen dat er geen probleem is als het cijfermateriaal dit effectief aantoon.

Deze studie is vervolgens zonder opmerkingen aanvaard door het gemeentebestuur die het licht op groen zette om de KMO-zone verder te ontwikkelen.

Zelfs met het ongelooflijk beperkte cijfermateriaal ziet een aandachtige lezer (en eentje die ligt te slapen ook) wel degelijk een aantal conflicten.

We zijn ondertussen 20 jaar en behoorlijk wat nieuwbouw verder en het is de bescheiden mening van deze auteur dat de verkeersdrukke in die periode enkel is toegenomen.

Als we er even vanuit gaan dat alle verkeer dat de brug over de Schelde op moet, ook eerst door Gavere centrum moet (max. 600 wagens in bebouwde zone) dan zien we dat er in 1997 al een probleem was ontstaan want toen zaten we al op 593 wagens!! Ook het verkeer richting N60 is alleen maar toegenomen.

Indien we er het extra verkeer van de recente nieuwbouwen in Asper dorp + de toekomstige nieuwbouwen in Asper dorp + de aangekondigde verkaveling in Zingem bij tellen, dan durven wij te stellen dat de verkeersdrukke in de spitsuren ver boven het maximum van 600 wagens/u zal uitstijgen. En dat is nog gerekend zonder het volbouwen van het gebied Ommegang en zonder gesloten treinoverweg.

Het probleem van de toenemende mobiliteitsproblematiek was nochtans gekend bij het gemeentebestuur toen ze dit specifiek liet optekenen in het GRS (Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan).

Op basis van die verkeersdrukte zal het ook bijzonder problematisch worden om vanuit de Steenweg of de Legen Heirweg nog de Stationsstraat in te rijden wat effectief de KMO zone moeilijk bereikbaar zal maken EN heel gevaarlijke toestanden gaat creëren.

In bijlage nog even een overzicht en onze conclusies.

Situatie	Opgenomen in onderzoek	Potentieel probleem	ONZE conclusie
Asper dorp	NEE	GROOT	Probleem
Gavere centrum	ONRECHTSTREEKS	GROOT	Probleem
Kruispunt Steenweg-Stationsstraat	NEE	GROOT	Acuut probleem
Kruispunt Legen Heirweg-Stationsstraat	NEE	GROOT	Probleem
Stationsstraat richting N60	JA	GROOT	Acuut probleem

Het is de mening van Leefbaar Asper dat een verkeersstudie die ofwel geen cijfer materiaal ofwel hopeloos verouderd cijfermateriaal gebruikt de naam “studie” niet waardig is.

“Leefbaar Asper vraagt dan ook aan elke partij die wenst deel te nemen aan de komende verkiezingen om zich publiek te engageren dat in de toekomst voor dergelijke, op gemeentelijk niveau toch wel impactvolle projecten:

- er een grondiger onderzoek wordt ingesteld, voorafgaand aan een beslissing
- dergelijke projecten kritischer worden bekeken
- en aan een uitvoeriger publiek onderzoek onderworpen worden.

Verder blijft Leefbaar Asper onze politici vragen om een publiek debat met betrekking tot het woonbeleid in Gavere en niet enkel via de verkiezingsfolders leuzen de wereld in te sturen zonder context of “facts-check”

Als uitsmijter nog even een quote uit de richtlijnen van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde VSV (Meten is weten) voor studie bureaus en opdrachtgevers.

Nu willen we niet suggereren dat onderzoek vaak niet meer is dan een legitimatie van al dan niet correcte politieke standpunten, maar het komt wel voor. Bovendien: ook al hebben opdrachtgevers en opdrachtnemers naar eer en geweten hun best gedaan, dan nog kunnen ze dingen over het hoofd zien. Daarom moeten mensen die onderzoeksrapporten onder ogen krijgen en eventueel willen gebruiken, altijd nadenken over de volgende vragen:

- *WAT is onderzocht?*
- Met WELK doel is het onderzocht?*
- WAAROM is het onderzoek uitgevoerd?*
- Waren er misschien alternatieven geweest of had men betere uitgangspunten kunnen kiezen, waardoor de resultaten anders uitvallen?*

Bron: www.fbd.be D/2011/8258/18

Wenst u deze nieuwsbrief niet meer te ontvangen, stuur een bericht naar infoleefbaarasper@gmail.com