

**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 805  
van **BJÖRN RZOSKA**  
datum: 2 maart 2015

---

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

---

*Retailcentrum Ninove - Mobiliteitsproblemen*

Projectontwikkelaar MITISKA wil in Ninove langs de N8, de Brakelsesteenweg, een nieuw retailcentrum ontwikkelen. Het vorige stadsbestuur heeft zich weliswaar akkoord verklaard met de komst van een zone voor retail, maar dit in het kader van een degelijke ontsluiting door twee dubbelstrooksrotondes met dubbele toeritten zoals vooropgesteld in het plan-MER. Het huidige stadsbestuur verzet zich fel tegen de huidige concrete plannen gelet op de gebrekkige ontsluiting van het project, die totaal niet beantwoordt aan de duidelijke richtlijnen van het plan-MER (milieueffectenrapport).

De Brakelsesteenweg heeft vandaag als secundaire weg type 2 zijn verzadigingspunt al bereikt, wat door het stadsbestuur van Ninove meermaals werd aangekaart in de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC). In een eerste negatief advies van de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC) werd deze visie onderschreven, in die mate zelfs dat de vraag werd gesteld of er überhaupt een winkelcentrum kon komen op de N8. Met de nieuwe plannen voor het winkelcentrum wordt die capaciteit zeker overschreden, aangezien verkeer van en naar het winkelcentrum het rijvak richting Brakel twee keer belast – juist het drukste rijvak aangezien dit de minder gespreide avondspits te verwerken krijgt.

Opvallend is ook dat de cijfers in de diverse MOBER-studies (mobiliteitseffectenrapport) voor het project voortdurend worden bijgesteld in functie van het project: theoretische wegcapaciteit wordt opgetrokken, ritgeneratie wordt naar beneden bijgesteld net als de gemiddelde verblijfsduur van de bezoekers, ritgeneratie wordt gespreid om de pieken in de belasting van de N8 weg te werken, parkeerbehoefte wordt met 20% verminderd ten opzichte van de plan-MER, enzovoort.

Het is dan ook verbazend dat er in oktober 2014 alsnog een gunstig advies werd afgeleverd, zonder dat de objectieve pijnpunten werden opgelost.

Bijkomend element is het voorontwerp van decreet van de Vlaamse Regering betreffende het integraal handelsvestigingsbeleid. Dit voorontwerp bouwt voort op de Winkelnota's (1.0 en 2.0) van de vorige Vlaamse Regering. In beide teksten wordt sterk aangedrongen op een duurzaam mobiliteitsbeleid in het kader van een handelsvestigingsbeleid. Het project voor een nieuw winkelcentrum in Ninove beantwoordt daar niet aan.

1. Hoe valt het negatief advies van de RMC van februari 2014, dat de komst van het winkelcentrum fundamenteel in vraag stelt, te rijmen met het positief advies van de RMC van oktober 2014?

2. Gelet op de opvallende verschillen tussen de cijfers inzake theoretische wegcapaciteit, ritgeneratie, gemiddelde verblijfsduur, spreiding van de bezoekers en parkeerbehoefte in het plan-MER en de diverse MOBER-studies, kan de jongste MOBER-studie dan nog als afwegingsgrond dienen bij de beoordeling van dit dossier?
3. Is volgens de minister voldaan aan de voorwaarde van een duurzame mobiliteitsoplossing zoals opgenomen in de Winkelnota's en in het voorontwerp van decreet? Of blijft daarover twijfel bestaan?
4. Wanneer zal de minister beslissen in dit dossier? Zal de minister een beslissing nemen over dit dossier nog voordat het nieuwe decreet rond het integraal handelsvestigingsbeleid door het parlement is goedgekeurd?
5. Welke bevoegdheid en rollen ziet de minister in de verdere afwikkeling van dit dossier weggelegd voor het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), de stad Ninove en de projectontwikkelaar?

**ANTWOORD**

op vraag nr. 805 van **2** MAART 2015

van **BJÖRN RZOSKA**

---

1. De projectmethodologie (startnota waarin alternatieven worden afgewogen, projectnota, GBC's, RMC), zoals bepaald in het Mobiliteitsdecreet, voorziet dat projecten op een gefaseerde wijze tot stand komen, waarbij wordt gestart met een analyse van de feitelijke, financiële en juridische context en de definiëring van verscheidene oplossingsrichtingen. Bij de analyse voor dit project werd de dubbelstrooksrotonde als mogelijke oplossingsrichting onderzocht, maar uiteindelijk werd in eerste instantie een klassieke enkelstrooksrotonde als voorkeursoplossing naar voor geschoven. Dit had o.m. te maken met de beschikbare ruimte, de hoeken waarmee de takken op de rotonde zouden aansluiten binnen de beperkte beschikbare ruimte, het beperkte gebruik van de binnenstrook hierdoor, het grote conflict met zwakke weggebruikers die een dubbelstrookrotonde dienen te dwarsen, en de weerslag op de doorstroming. Uit de bespreking in de GBC en het advies van de kwaliteitsadviseur op dit eerste ontwerp bleek dat het concept van een rotonde op zich fundamentele problemen kon opwerpen met de doorstroming op een secundaire 2.

Het is dan ook aannemelijk dat bij een verdere (na een plan-MER i.k.v. een PRUP) analyse (startnota, projectnota, microsimulatie) andere concepten werden onderzocht, waarbij nog meer de nadruk werd gelegd op de doorstroming op de N8 en het wegwerken van veel conflictpunten binnen de hele kleinhandelszone (Ziekhuizenstraat tot Aardeweg).

De verschillende versies van de MOBER die zijn opgemaakt voor de kleinhandelszone en bijkomende inzichten verschaffen in de te verwachten verkeersafwikkeling, vertonen een duidelijke evolutie die wordt geleid door het principe van een verkeerskundige en ruimtelijke optimalisatie van de N8-Brakelsesteenweg. In de uiteindelijke oplossing is gekozen voor twee halve keerpunten (i.p.v. een volledige rotonde) én wordt de rechtdoorgaande beweging niet onderbroken.

Het is tevens belangrijk te vermelden dat het niet het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) als wegbeheerder was die de realisatie van een kleinhandelszone in deze omgeving heeft gewild, maar dat deze keuze werd gemaakt door de stad Ninove zelf én door de provincie Oost-Vlaanderen, bevoegd voor de afbakening van de kleinstedelijke gebieden. Binnen dit gegeven is de juridische realiteit dus dat twee overheden, nl de provincie en de gemeente, vonden dat een kleinhandelszone op zijn plaats was langs een gewestweg, onder bevoegdheid van een derde overheid. Als wegbeheerder zou de Vlaamse overheid achteraf met de vinger worden gewezen indien er onvoldoende was ingespeeld op de juridische realiteit van de afbakening van het kleinstedelijk gebied en de realisatie van een kleinhandelszone. Het verwondert mij dan ook dat de lokale overheid deze kleinhandelszone al bijna onmiddellijk na de realisatie ervan wil schrappen, omdat een privé-projectontwikkelaar gebruik wil maken van de aangeboden gelegenheid. Dit schept mogelijks problemen op het vlak van de rechtszekerheid voor de reeds aanwezige bedrijven.

2. De jongste Mober is geen studie op zich, maar het resultaat van besprekingen binnen de GBC en op RMC van de eerdere versies. Ze is dus het gevolg van de voortschrijdende inzichten en de kritische benaderingen die er zijn geweest. In die zin

is de Mober die heeft geleid tot een goedkeuring van de project, geen 'tegenstudie', maar bouwde ze voort op de gezamenlijke inspanningen van verschillende partners, waarbij de stad Ninove zich steeds kritisch kon blijven opstellen.

De kritiek op de aspecten van doorstroming en capaciteit dient eveneens in dit kader te worden gezien. De capaciteitsverhoging die wordt verkregen, volgt uit een hogere benutting van de theoretische capaciteit door de ingrepen die worden voorgesteld over het hele wegvak, tussen de twee keerpunten.

De theoretische capaciteit van een 'secundaire weg type II' bedraagt 1800 pae/uur/richting/rijstrook. Omwille van de talrijke toegangen en erfonthoudingen én de huidige linksafbewegingen (die doorgaand verkeer tegenhouden), mag worden aangenomen dat de werkelijke maximale capaciteit die de weg vandaag kan verwerken, 1000 pae/uur/richting/rijstrook bedraagt. Het voorliggend ontwerp beperkt zich niet enkel tot de toegang van de nieuwe zone, maar zorgt ook voor een reorganisatie van in- en uitritten van de aanwezige handelszaken. De afslagbewegingen zullen worden geleid via rechts-in/rechts-uit gecombineerd met een middenberm (via markeringen of harde infrastructuur) die de N8 onoverschrijdbaar maakt voor links afslaand verkeer. Het vermijden van linksafbewegingen betekent immers dat er geen verstoring van de verkeersstromen is omwille van wachtende voertuigen op de N8 en er nog alleen rechtdoor wordt gereden, wat de doorstroming ten goede komt. Wie een winkel aan de andere zijde van de weg wil bereiken, heeft logischerwijze dan een keerpunt nodig. Vandaar dat werd gekozen voor twee keerpunten, telkens aan het einde van de kleinhandelszone. Zo worden ook poorten gecreëerd.

Het principe van de keerlus zorgt ervoor dat de doorgaande verkeersstroom op de N8 niet wordt gehinderd en de terugbewegingen vlot kunnen gebeuren, net als het oprijden van de site voor verkeer dat van de kant Brakel komt. De doorstroming van het doorgaand verkeer wordt verhoogd, zodat mag worden verwacht dat de maximale capaciteit die door de weg kan worden verwerkt, verhoogt naar 1200 pae/uur/richting/rijstrook. Dergelijke capaciteit wordt toegeschreven aan een weg type "stedelijke hoofdstraat" wat ook aansluit bij het wegbeeld van de N8 op dit tracé en ook in overeenstemming is met het uitgangspunt van de Plan-MER. Er kan worden gesteld dat het bijkomend verkeer dat door de zone zou worden gegenereerd, wordt opgevangen door de bekomen capaciteitsverhoging en daardoor de verzadigingsgraad niet verder verhoogt.

3. De keuze om op deze locatie langs de N8 een kleinhandelszone te realiseren, werd gemaakt door Ninove en de provincie Oost-Vlaanderen, en juridisch vorm gegeven via een PRUP. In 2006 werd door de stad Ninove het 'BPA Detailhandel Brakelsesteenweg' opgestart met onder meer als doelstelling de realisatie van een nieuwe kleinhandelszone langs de N8 Brakelsesteenweg. Projectontwikkelaar Mitiska Ventures betoonde van bij de start van dit BPA haar interesse in de toekomstige ontwikkeling van deze kleinhandelszone.

Het Vlaamse Gewest vroeg in juni 2007 aan de stad Ninove om de verdere uitwerking van dit planningsinitiatief te staken gezien de interferentie met het provinciaal afbakeningsproces van het kleinstedelijk gebied Ninove dat op dat moment liep.

De provincie Oost-Vlaanderen heeft vervolgens in het kader van het PRUP 'Afbakening kleinstedelijk gebied Ninove', en zich baserend op het initiatief van BPA van de stad Ninove, een gebied geselecteerd langs de N8 Brakelsesteenweg voor de ontwikkeling van een specifiek bedrijventerrein voor grootschalige kleinhandel. Dit PRUP werd op 20 juni 2012 definitief vastgesteld door de provincieraad en op 19 oktober 2012 goedgekeurd door de Vlaamse Minister van Ruimtelijke Ordening.

Het GRS van Ninove zegt daarnaast dat "kleinhandelsfuncties die niet kunnen worden ingepast in het stedelijk kernwinkelgebied, worden gebundeld op het specifiek bedrijventerrein voor kleinhandel Brakelsesteenweg N8".

4. De heroverweging werd door Ninove gevraagd bij brief van 3 december 2014 en ik heb mijn beslissing overgemaakt op 23 januari 2015. In deze volgde ik het advies van de kwaliteitsadviseur zoals besproken in de RMC.
5. Het vervolg van de procedure bestaat er in dat een Samenwerkingsovereenkomst VII 'Ontsluiting van een tewerkstellings-, winkel- of dienstzone' wordt opgemaakt tussen wegbeheerder AWW en de projectontwikkelaar, waarbij de engagementen worden vastgelegd.

Van Ninove wordt verwacht dat de stad werk maakt van een projectnota voor de aanleg van fietspaden langs de N8 voor deze zone. De vraag werd tijdens de GBC-besprekingen verscheidene keren gesteld door het Departement Mobiliteit. Ninove heeft immers een startnota opgemaakt voor de aanleg van fietspaden (via module 13) voor de N460 (tot kruispunt Kalvaar) en vanaf dit kruispunt op de N8 tot aan het kruispunt Den Dollar. In Aspelare (t.h.v. de Waalhovestraat) werd reeds over 500 m het fietspad vernieuwd. Ook ter hoogte van de kleinhandelszone dringt de aanleg van fietspaden zich op. Gezien het engagement dat Ninove is aangegaan, verwachten de andere GBC-partners nu een verdere concretisering van dit project, waardoor de verkeersveiligheid en doorstroming nog verder zullen verbeteren.