

Betreft: Interpretatie verkeerstellingen te Middelkerke uitgevoerd door Grip in de periode 29/7/24 tot 2/9/24.

1. Context

In het kader van het PRUP Toeristische Ontsluiting Middelkerke wenst de Provincie West-Vlaanderen een kamstructuur aan te leggen ter ontsluiting van de Kust, en dit in uitvoering van de visie die in het RSV (1997, officieus gecöördineerde versie 2011) is weergegeven. In dit kader is er een ontwerp-PRUP opgemaakt met bijhorend MER.

Over dit PRUP is door de Provinciale Commissie Ruimtelijke Ordening negatief advies uitgebracht. Ook in het openbaar onderzoek waren er tal van vragen en bezwaren die de noodzaak van een omleidingsweg voor de Spermaliestraat en Slijpebrug in twijfel trekken.

Hoewel we in dit verslag niet ingaan op het MER, willen we wel meegeven dat het MER tot de conclusie komt dat een dergelijke omleidingsweg nodig is op grond van een ongewone methodiek die niet door de diverse metingen die gedaan zijn in 2017, 2020 en 2024 kan worden onderbouwd. Indien deze methodiek zou vervangen worden door meer gangbare manieren om na te gaan of de cijfers uit 2020 en 2017 ophoging behoeften voor het referentiescenario 2025, dan zou ons inziens niet tot eenzelfde conclusie gekomen worden.

De toetsing van de gehanteerde C-waarden is ook niet gedaan aan de betrokken kruispunten. Voor een regionale weg (zie infra) mag een hogere C-waarde gehanteerd worden, tenzij de lokale kruispunten of lokale gesteldheid of ruimtelijke context (bv dichte bebouwing, veel erftoegangen die frequent gebruikt worden, gestremd verkeer, ...) iets anders aangeven. Een dergelijke onderbouwing van de C-waarde ontbreekt geheel in het MER. Gezien de impact van deze waarde op de conclusies, is dit op z'n minst als leemte in de kennis te benoemen, wat evenmin gebeurde. Een degelijke meting van de C-waarde had vermoedelijk tot heel andere conclusies geleid.

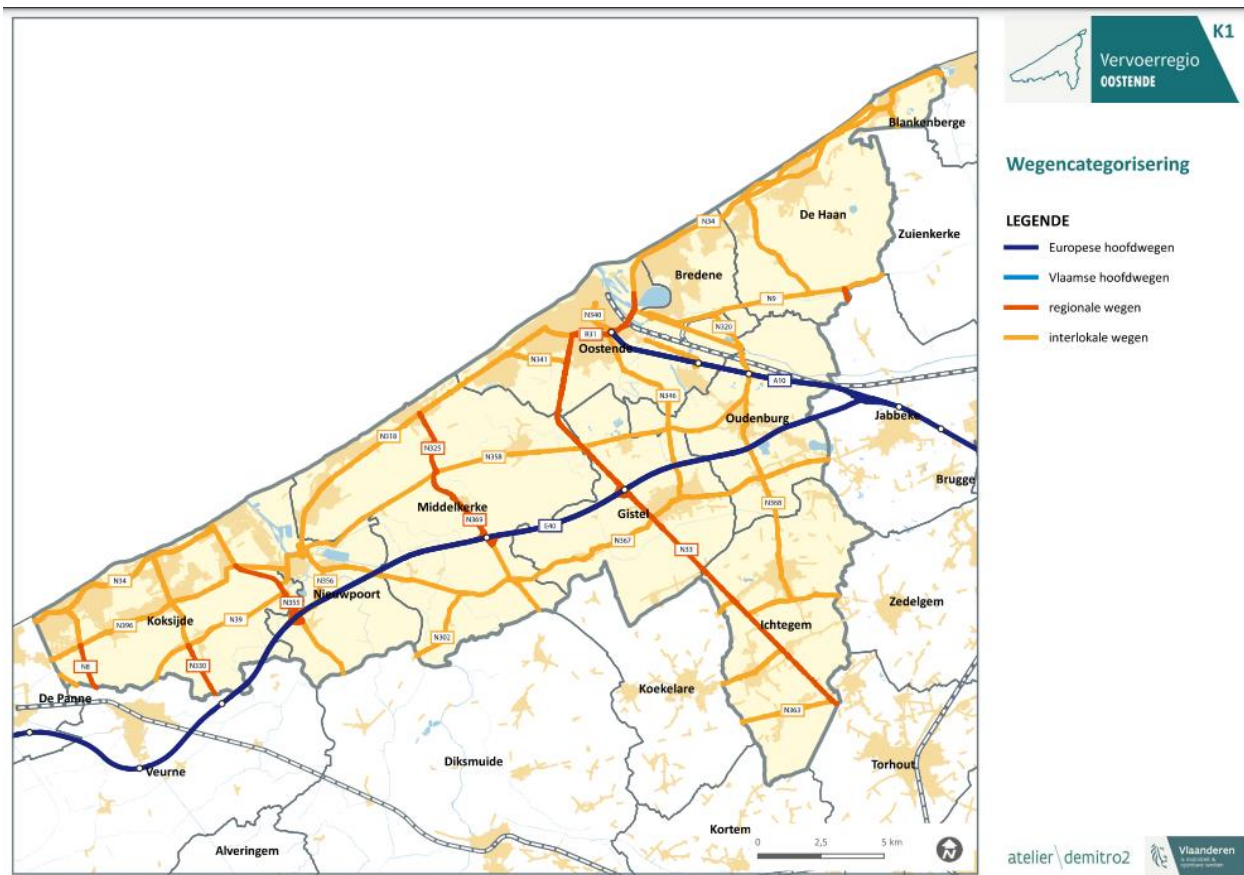
Vanuit ruimtelijke planning wordt de noodzaak van een kamstructuur onderbouwd vanuit het RSV. Dit is echter een zeer oud document, waar de geesten intussen sterk geëvolueerd zijn – getuige daarvan zijn de vele reservatiestroken die weer zijn vrijgegeven in de rest van het gewest. Ook de wetgeving is geëvolueerd. Het aanleggen van een ontsluitingsweg voor zones met industriële, recreatieve, toeristische of retail activiteiten wordt in de Samenwerkingsovereenkomsten van AWW immers aan zeer duidelijke richtlijnen en bindende bepalingen onderhevig gemaakt.

Punt 1 daarbij is de vraag of er wel nood is aan bijkomende infrastructuur, wat hoofdzakelijk wordt getoetst op twee punten: de verkeersvolumes en de globale leefbaarheid van een doortocht nadat gebruikelijke doortocht maatregelen in voege zijn gebracht – hetzij hypothetisch, hetzij feitelijk.

In dat opzicht is het opmerkelijk dat uitgerekend nu de Spermaliestraat wordt heraangelegd door AWV (zij het niet als een échte doortocht, maar wel in die richting evoluerend), en dat daartoe ook twee omleidingswegen van kracht zijn die een duidelijke kamstructuur benutten die er al is, en die al bestaat uit voldoende uitgeruste wegen. Naast het referentiescenario en alternatieve scenario's is er immers ook altijd een BAU, business as usual-scenario, en in dit geval een BAU+-scenario: de bestaande toestand behouden, maar verbeteren waar nodig om veiligheid en leefbaarheid te verhogen.

Bijkomende vraag is ook of de kamstructuur is weerhouden in de goedgekeurde VVR-wegcategorisering zoals opgesteld binnen de bevoegde vervoersregio. Dat blijkt het geval: de weg is als regionale weg behouden, al is er geen zoekzone voor een omleidingsweg zoals beoogt in het PRUP Toeristische Ontsluiting Middelkerke ingetekend. Dit is wat ongewoon, gezien dit in andere vervoersregio's wel gedaan is waar dit aan de orde is.

De Spermaliestraat is echter wel tot het centrum van Middelkerke als regionale weg aangeduid, en niet als interlokale weg, zodat deze weg op regionaal niveau dient te kunnen functioneren. Op het eerste zicht zagen we geen probleem daarmee vanuit wegopbouw die AWV actueel in een uitvoeringsproject hanteert (<https://wegenenverkeer.be/werken/herinrichting-van-spermaliestraat>) en de gemeten voertuigaantallen in de zomermaanden uit 2017 en 2020 uit het MER van het PRUP Toeristische Ontsluiting Middelkerke, noch met de telresultaten die we hieronder bespreken.



Op vraag van de actiegroep GEENBAANDOORONZEPOLDERS heb ik in het kader van bovenstaande problematiek in dit verslag een toelichting voor leken opgemaakt bij de tellingen die GRIP die in opdracht van deze actiegroep uitvoerde in de periode 29 juli '24 tot 2 september '24 (begin- en einddag hebben partiële maar relevante cijfers).

Deze analyse is in volle onafhankelijkheid en autonomie gedaan – ik heb geen enkele affiliatie noch belang bij de besproken problematiek, noch is er enige andere vorm van conflicterende belangen die hier dient gemeld te worden.

2. Bespreking van de tellingen

Dinaf België
Classificatiemeting N325 te Middelkerke
Over de periode van 29 juli tot en met 2 september 2024

snelheidsgrenzen : 30 – 50 - 70 km/u
lengtegrenzen : 2,0 – 3,9 – 7,0 m
interval : per uur

Classificatielocatie 1 - Spermallestraat t.h.v. fietsoversteek
tussen N358 (Vaartdijk-Zuid) en N369 (Diksmuidestraat)

GPS locatie : Noordergraad (latitude) / Oostergraad (longitude) 51.15994, 2.8301529
Periode : 29 juli t/m 2 september
Wet. maximum snelheid : 50 km/u
Telpuntcode : R9562
Kanaal 1 : N369 richting N358
Kanaal 2 : N358 richting N369



Het aantal tweewielers dat sneller reed dan 50 km/u (doorgaans motoren) is ook zeer beperkt. Bij de auto's zien we dat tussen 1 op 4 en 1 op 3 wagens op weekdays sneller reed dan 50 km/u. Dit is hoogst problematisch qua afgedwongen snelheidsbeleid, maar het toont ook duidelijk dat er *geen* file is op deze plaats in augustus, en dat er ook *geen enkel* doorstromingskwesitie is op deze tellocatie.

Om dit soort snelheden te halen, in dergelijke aantallen, moet de I/C verhouding sterk onder de 80% liggen. (80% = theoretisch: free flow van verkeer grenswaarde). Verder zien we een 10-tal lichte vracht en een 5-tal vrachtwagens per uur op de drukste daguren.

Opmerkelijk: ook vrachtwagens rijden frequent meer dan 50 km/u. Het gaat om 2% vrachtverkeer, wat een zeer laag aantal is, zeker voor een gewestweg (4% is normaal voor alle straten, tot 20% is niet ongewoon voor gewestwegen en kamstructuur wegen). Hieruit blijkt dat op de weekdays van de telling, tijdens de zomermaand augustus, er amper vrachtverkeer was, hoewel het bouwverlof afgelopen was. Deze weg wordt dus niet voor bovenlokaal of interlokaal vrachtverkeer gebruikt.

- TU: Deze reeks is het 'telrapport', en geef weer hoeveel keer een passerend voertuig werd waargenomen. Dit rapport is interessant om de spreiding van het verkeer over de verschillende dagen te zien.

Er blijkt een zeer normale spreiding te zijn voor een lokale I of II in de pre-VVR categorisering: 450-tal voertuigen gemiddeld per uur als piek. De hoogste waarde is 502 voertuigen, gemeten op een zaterdag. Bijna alle voertuigen zijn tussen 6 u en middernacht geregistreerd – wederom volkomen normaal voor dit type wegen.

Uit de gemiddelden blijkt er alvast geen grond om aan te nemen dat er zich ergens een groot probleem zou voordoen, ook niet op de kruispunten: zelfs bij voorrang aan rechts situaties moet een kruispunt altijd minstens een 800-tal voertuigen in dit soort van omgeving kunnen verwerken.

Enkel de brug aan het kanaal kan in principe een lager aantal veroorzaken, maar dan zou er al erg onzorgvuldig moeten gewerkt worden door de sluiswachters. Als er zich effectief aan de brug een probleem voordoet, is het eerder zaak om daar goede afspraken te maken in het toeristisch seizoen over maximaal bundelen van de doorvaart, en niet zo zeer om nieuwe wegenis aan te leggen.

Sterker: dergelijke voertuigaantallen verantwoorden hoegenaamd niet de aanleg van een nieuwe weg. Er zijn vanzelfsprekend ook andere redenen om een rondweg aan te leggen: leefbaarheid, veiligheid bij veel conflicterende bewegingen etc. Echter, de nieuwe aanleg door AWV lijkt de meeste actuele problemen weg te nemen op dat vlak. Bovendien is een deel met suggestiestroken uitgevoerd, wat al helemaal niet zou gebeuren mochten de voertuigaantallen te hoog liggen. Dit is immers een hoogst ongewone maatregel op wegen die door AWV beheerd worden, omdat daar doorstroming een belangrijke toetssteen is.

Uit de weekoverzichten blijkt dat er bijna geen spreiding is op weekdays, een uitzondering daar gelaten. Op zondag loopt de spreiding wel op rijrichting weg van Middelkerke (7000 voertuigen tegenover normaal 4500 à 5000 per dag), maar is er normaal verkeer in de andere rijrichting. Een omgekeerd fenomeen zien we op vrijdag en zaterdag, met een verhoogde trafiek tot 6500-tal voertuigen richting Middelkerke.

Dat is op zich wel een stevige spreiding in absolute cijfers, maar de onderliggende data toont dat het dan om 620 tot 650 voertuigen per uur zijn op de piekmomenten – nog steeds zeer lage aantallen voor dit type weg.

Bemerk dat deze cijfers ook ondersteunen dat de 'kunstgreep' van de ophoging van het verkeer voor het referentiescenario 2025 uit het MER voor het PRUP hierdoor bevestigd wordt: deze gemeten cijfers zitten zeer ver van de daar voorspelde voertuigaantallen voor 2025, en liggen in lijn met de cijfers die in 2017 en 2020 gemeten werden.

Er zou kunnen gesteld worden dat er nog iets meer dagtoeristen mogelijk zijn begin juli. Daar zijn geen metingen van, maar we beschikken over de klantenaantallen van ALDI in Bredene, waar blijkt dat de spreiding tot 40% kan zijn. Dat komt behoorlijk overeen met de metingen: 7000 voertuigen is 40% meer dan de normale 5000 per dag. Deze cijfers zijn daarom betrouwbaar als telling, naar mijn mening, om de pieken in te schatten.

- SU: Het SU-rapport geeft de snelheid mee, generiek en over alle voertuigklassen heen. Dit rapport bevat ook de V85 gemiddelden – die zeer hoog liggen: 66 à 70 km/u. Hier is duidelijk een probleem – namelijk structureel te snel rijden. Maar niet het probleem van accordeonfiles of iets dergelijks, of zelfs volledig stilstaand verkeer; dat laatste zou immers te verwachten zijn indien er waarheid zou geweest zijn in het gehanteerde cijfer van 99% I/C-verzadiging van de weg in het referentiescenario van het MER.
- LU: Dit laatste rapport geeft de lengte weer van de voertuigen, geturfd. Dit rapport bevat geen extra info tegenover de bespreking bij het TU-rapport.
- Een pdf-versie van de ruwe data werd door GRIP toegevoegd, deze hebben we niet geconsulteerd gezien er exceltabellen beschikbaar zijn.

3. Conclusie ten opzichte van de context bespreking

Als conclusie kunnen we stellen dat de telling blijkt representatief te zijn voor de zomermaanden, en dit op grond van onze ervaring, de eerder uitgevoerde tellingen in de omgeving en koppeling aan andere teldata van een locatie aan de kust die de spreiding in de zomer tegenover de rest van het jaar weergeeft. Vermoedelijk zal er geen groot verschil zijn op dagen begin juli. Indien nodig, zou dit nog kunnen getoetst worden aan de afritcijfers van

de snelweg, zoals ter beschikking gesteld in de cijferreeksen van het Vlaams Verkeerscentrum.

We kunnen ook concluderen dat er zeer weinig zwaar vrachtverkeer is op deze weg, wat toont dat de weg **niet** als kamstructuurweg wordt gebruikt op dit moment. Er is zeker qua zwaar vrachtverkeer geen leefbaarheidsprobleem.

De aantallen zijn, voor een regionale weg, zeker niet hoog te noemen. Ondanks de hogere aantallen in het weekend in de zomer, komen de cijfers niet boven de waarde 650 uit. Zelfs indien we de, in mijn ogen overdreven laag ingeschatte, waarde uit het MER van 800 voertuigen als wegcapaciteit aanhouden, komen we uit op 81.5% I/C (gemeten auto's t.o.v. aantal auto's dat de weg kan bevatten). Dat is net boven de theoretische freeflow waarde. De gemeten snelheidsovertredingen onderbouwen dat er niet alleen geen probleem is, maar ook dat de I/C vermoedelijk heel wat lager zit – in onze ervaring zou 60% een *educated guess* zijn. Om de situatie *exact* te meten, zouden bijkomende observaties ter plaatse nodig zijn. Maar deze zullen enkel bevestigen dat de capaciteit van de weg hoger ligt, en dat de freeflow waarde (theoretisch getal waaronder er geen stremming van het verkeer te verwachten is), niet bereikt wordt.

Dergelijke aantallen verantwoorden geen inzet van gewestmiddelen om een weg aan te leggen. Dit gaat in tegen het stop-principe, de intentie tot ontharding en bouwstop, maar ook tegen de richtlijnen van AWV terzake. Een PRUP dat een weg toestaat die er nooit zal komen is bizar. Deze weg kan immers bij deze aantallen enkel indien AWV haar eigen regels negeert, alsook het gevoerde klimaatbeleid en STOP-beleid.

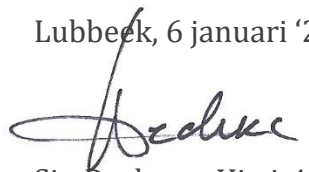
Bovendien is het moeilijk te verklaren waarom de Spermaliestraat zo'n grondige herinrichting krijgt, als het niet is vanuit de intentie om deze weg haar rol te laten vervullen die ze nu al heeft. De genomen maatregelen overstijgen immers sterk de typische maatregelen bij structureel onderhoud, maar bevestigen de gewenste functies, ook op vlak van lange afstand fietspaden en leefbaarheid zonder het doorgaand verkeer te verdringen. Mocht het doel zijn om een omleidingsweg aan te leggen, zou de heraanleg er normaal gezien heel anders uitzien, namelijk als woonstraat, en zou men tot wegoeverdracht overgaan, voor of na heraanleg. Dat is in dit herinrichtingsproject zeker niet aan de orde, ook al is er een zone met fietssuggestiestroken. Er zijn tal van gewestwegen waar dat het geval is.

Het lijkt me zinvol om eventuele problemen op deze as te onderkennen en puntsgewijs op te lossen. Daarentegen acht ik een rondweg, op grond van deze data, en de data uit het verleden, niet verantwoord. Niet vanuit voertuigaantallen, maar evenmin vanuit inrichtingsprincipes en ruimtelijke draagkracht argumenten. Het MER komt tot andere conclusies, op grond van een in mijn ogen ongeoorloofde ophogingsmethodiek en een discutabele, niet-gemeten C-waarde.

In het verleden werden andere beleidskeuzes gemaakt op vlak van ruimtelijke ordening. Fouten uit het verleden zijn geen reden om de fouten in het heden te herhalen. Mijns inziens is louter het argument 'er is een kamstructuur nodig en dit kan niet met de Spermaliestraat in heraanlegde vorm' een fout uit het verleden herhalen. Inzetten op andere

vervoersmiddelen, puntsgewijs de veiligheid verhogen en de globale snelheid verlagen zijn wel aandachtspunten die uit deze telling en het globale dossier naar voor kwamen.

Lubbeek, 6 januari '25

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Sin Declerc', written in a cursive style.

Sin Declerc – Uitrit4

Verkeersdeskundige - MER-deskundige mens-mobiliteit