

De Fietsersbond Destelbergen heeft bezwaar tegen de huidige plannen voor de sportsite Nederbroek. De plannen bevatten tekortkomingen voor mobiliteit op de site zelf, en in de omgeving van de site.

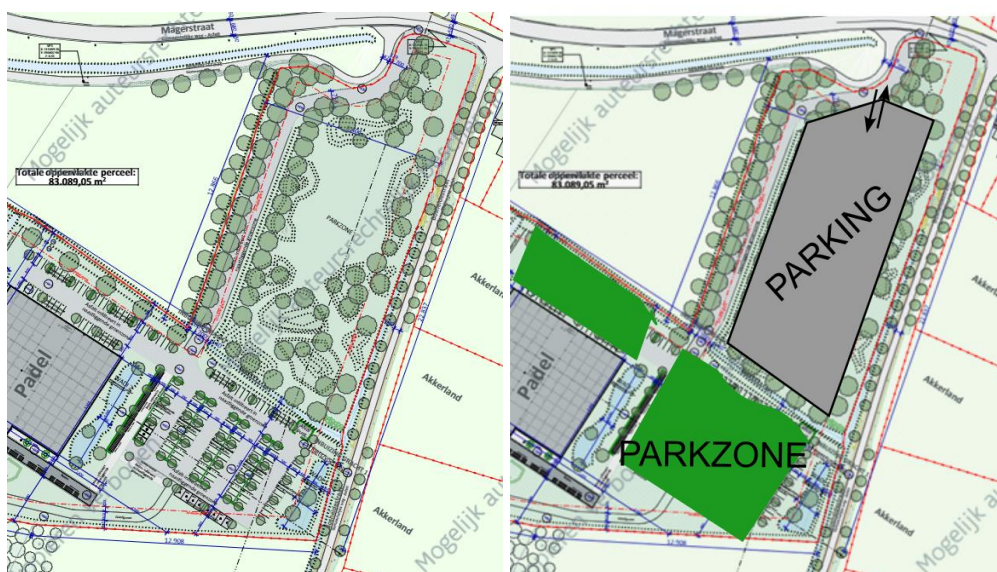
Dit bezwaarschrift heeft als enig doel om de verplaatsingen van (jonge) sporters veilig te laten verlopen. Bij de huidige plannen vrezen we een vicieuze cirkel, waarbij er meer mensen met de auto zullen komen of gebracht worden omdat het met de fiets of te voet te gevaarlijk is.

We vinden het jammer dat er geen werkgroep mobiliteit werd samengesteld om de plannen bij te sturen waar nodig vóór de bouwaanvraag. Het was voor ons in alle geval aangenamer geweest onze inzichten te kunnen delen in een werkgroep, dan ze te delen via dit beroepsschrift.

In het kort vragen we om het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk te scheiden van de actieve weggebruikers. En waar dat niet kan, maatregelen te nemen om conflicten te vermijden.

### Mobiliteit op de sportsite

- 1) De locatie van de autoparking(s) levert verschillende conflicten op met actieve weggebruikers (zie hieronder in punt x-y). Ook de ligging van de parkzone is verre van optimaal (zie hieronder punt in z). We vragen om de locatie van de parking en de parkzone te wisselen (**Figuur 1**). De nieuwe locatie van parking en parkzone bieden verschillende voordelen: (i) het gemotoriseerde verkeer wordt al kort na het oprijden in de site gescheiden van de stappers en trappers. (ii) Een autoparking die nét iets verder van de ingang van de gebouwen ligt, stimuleert alternatieve manieren van verplaatsing [Om de afstanden in het juiste kader te brengen, willen we eraan herinneren dat de dichtstbijzijnde bushaltes op meer dan een kilometer liggen.], en (iii) de parkzone zal optimaal worden benut voor de beleving. De (brede) verbindingsweg kan behouden blijven voor leveranciers, vuilnisophaling, brandweer, e.d.



Figuur 1. Parkzone en parking volgens voorliggend plan (links) en voorstel in dit bezwaarschrift (rechts)

Indien niet kan ingegaan worden op bovenstaand verzoek om de parking te verplaatsen, voorzien we bezwaarpunten **2** tot **5**, zoals hieronder beschreven:

- 2) De naar schatting 160 meter lange verbinding met de Magerstraat is de enige ontsluiting voor automobilisten en zal ook intensief gebruikt worden door fietsers en voetgangers (**Figuur 2**). Er wordt in de plannen geen voetpad voorzien. Voetgangers, fietsers en automobilisten zullen er de rijweg delen.

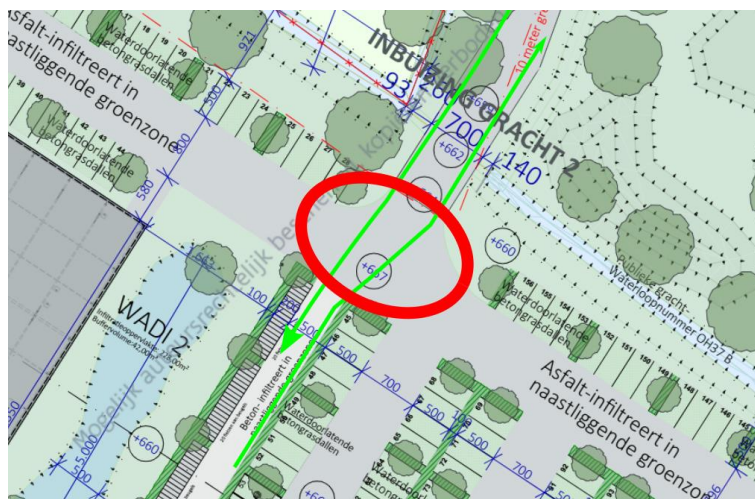
We vragen bij voorkeur een veilige en afgescheiden plaats voor voetgangers en fietsers. Mocht dit niet mogelijk zijn, dan vragen voorzieningen om het gemengd verkeer veilig te laten verlopen, waarbij een maximum toegelaten snelheid van 30 km/u of minder opgelegd wordt.



*Figuur 2. Een lange verbindingsweg vormt de ontsluiting naar de Magerstraat.*

- 3) Tussen de verbindingsweg en de veilige zone voor voetgangers en fietsers, ligt een kruispunt (**Figuur 3**). Op dit punt moeten auto's ofwel links ofwel rechts naar de parkings afslaan. Bij drukke momenten zullen automobilisten op zoek naar een parkeerplek ook van de ene parking naar de andere rijden en daarbij rechtdoor over het kruispunt gaan. Bij elk van deze bewegingen worden staproutes van voetgangers en rijroutes van fietsers gekruist. En bij sommige van deze bewegingen kunnen fietsers en voetgangers zelfs in een dode hoek terechtkomen. We denken hierbij in het bijzonder aan kinderen die door hun kleinere gestalte minder goed opgemerkt worden.

Een mogelijke oplossing is om de kleine parking met plaatsen 1 tot 44, af te sluiten wanneer er niet veel parkeerdruk verwacht wordt. We beseffen dat dit allerm minst de beste oplossing is, aangezien de kleine parking wel open moet zijn op piekmomenten, en net op deze momenten het risico op gevaarlijkste situaties het hoogst is. Een alternatief is om de kleine parking met parkeerplaatsen 1 tot 44 te verplaatsen, bijvoorbeeld naar de parkzone (zie 1), of te integreren in de grote parking. De plaatsen voor personen met een fysieke beperking kunnen eventueel wel naar de locatie van de kleine parking, in de veronderstelling dat deze plaatsen minder intensief gebruikt worden. We zien daar mogelijkheden om te schuiven.



Figuur 3. Het kruispunt op de site (rode ovaal) waar autoverkeer in verschillende richtingen rijdt en het fietsverkeer en voetgangers afkomstig van of op weg naar de verbindingsweg (lichtgroene pijlen) kruist.

- 4) Er is een ontsluiting voor voetgangers en fietsers voorzien aan de Bosheidestraat. De bezoekers die deze ingang nemen, moeten nadien over de autoparking wandelen of fietsen, zoals aangeduid met lichtgroene pijlen op **Figuur 4**. Deze weg leidt langsheen automobilisten op zoek naar een parkeerplaats of op weg naar de uitgang, langsheen haaks geparkeerde (en manoeuvrerende) wagens, en – afhankelijk van de gekozen weg – ook langsheen de *kiss&ride*-zone waar relatief veel autoverplaatsingen te verwachten zijn.

We vragen een fiets- en wandelpad om de parking heen (lichtblauwe route op **Figuur 4**). Alternatief moet een fietsontsluiting op een andere plaats gekozen worden, waarbij de rijweg op de sportsite niet over de parking heen loopt. Dat kan als de route meer zuidelijk gelegd worden in de Bosheidestraat, of aansluit in de Nederbroekstraat.



Figuur 4. De ontsluiting voor fietsers en voetgangers langs de Bosheidestraat is enkel toegankelijk langs de auto parking. Lichtgroene pijlen geven de verwachte bewegingen aan van voetgangers en fietsers. De lichtblauwe route is wenselijk, maar niet voorzien op de plannen.

- 5) De ligging van de parkzone op de site is niet optimaal. Vanuit de sportzone, moet er minstens één autoweg overgestoken worden om de parkzone te bereiken. Er is met ander woorden geen trage verbinding tussen de sportvelden en -gebouwen enerzijds en de parkzone anderzijds. Door deze handicap, zal de parkzone onderbenut worden.
- We vragen een trage weg tussen de sportfaciliteiten en de parkzone. Dit kan bijvoorbeeld met een verharding omheen de parking, en een brugje over de sloot.

De hiernavolgende bezwaarpunten 6-8 zijn onafhankelijk van de locatie van de autoparking en de parkzone:

- 6) De mobiliteitsstudie van MINT levert voornamelijk inzichten in de te verwachten mobiliteitsimpact van de geplande ontwikkeling op de omgeving, en levert slechts in beperkte mate inzichten over de mobiliteit op de site zelf.
- MINT concludeert in de synthese: *“Het project zal bovendien bijdragen tot een betere doorwaadbaarheid door de verschillende zachte verbindingen die over de projectsite lopen.”* Deze uitspraak is zo goed als zeker gebaseerd op de oude versie van het plan (zoals te zien is op figuur 14 van de mobiliteitsstudie). Deze oude plannen lieten maar liefst zes ontsluitingen zien voor zachte weggebruikers. De ingediende plannen is er maar één voorzien, die de zachte weggebruikers nadien verplicht over de parking heen te gaan (zie punt 4).
- We vinden we de synthese van MINT daarom onterecht rooskleurig.
- We vragen bijkomende ontsluitingen voor de zachte weggebruikers, voor een betere scheiding met de harde weggebruikers, zowel op als buiten de site. Op deze ontsluitingen zijn fietsonvriendelijke ondergronden zoals grasdallen en grindgazon sterk afgeraden, en worden fietsvriendelijke ondergronden zoals beton of asfalt voorzien.
- 7) De gekozen fietsstallingen (model ‘nietjes’) zijn een uitstekende keuze. Er worden in totaal 240 fietsstallingsplaatsen gerealiseerd, 160 overdekt 80 niet-overdekt. In de verantwoordingsnota staat te lezen: *“Er worden naast de standaard stalplaatsen ook stalplaatsen voor buitenmaatse fietsen voorzien.”*
- We konden de stalplaatsen voor buitenmaatse fietsen niet terugvinden op de plannen.
- Het is belangrijk deze onder de overdekte *feeder* te voorzien. We vragen ook een duidelijke aanduiding te voorzien voor deze stalplaatsen zodat de bezoekers deze kunnen herkennen, en om te voorkomen dat binnenmaatse fietsen op deze plaatsen gestald worden. Het inplannen van de stalplaatsen voor buitenmaatse fietsen mag niet ten koste gaan van het totaal aantal fietsstalplaatsen.
- 8) Voor de autoparking vragen we om (i) circulatiepijlen op het asfalt te voorzien. (ii) Een duidelijke loopplaats voor bezoekers die met de auto komen, nadat ze uit de wagen zijn gestapt. Die loopplaats heeft zo min mogelijk conflicten met autoverkeer op de parking. (iii) Laadpalen om elektrisch rijden aan te moedigen.

## Mobiliteit in de omgeving van de sportsite

In tegenstelling tot wat het syntheserapport laat uitschijnen, zal dit project een grote invloed hebben op de mobiliteit in de omgeving.

- 9) We stellen ons vragen bij de locatie van een sportsite vlak naast de R4.
- (i) Omwille van het fijnstof. Bij het sporten wordt meer lucht in- en uitgeademd dan in rust, en bij het ademen langs een drukke verkeersas worden dan ook meer vervuilende stoffen ingeademd. Door het dieper ademen, belandt fijn stof dieper in de longen. Tot slot wordt tijdens het sporten voornamelijk via de mond geademd, waardoor de lucht minder wordt gefilterd dan wanneer er door de neus wordt geademd.
  - (ii) Omwille van de moeilijke bereikbaarheid van de site voor fietsers en voetgangers uit Destelbergen en Heusden dorp. Hier gaan we verder op in, bij bezwaarpunt 10.

In de aanvullende nota staat te lezen (op pagina 9): *“Gezien het gewenste ontwikkelingsperspectief een invulling geeft aan beleidsdoelstellingen en beslist beleid worden locatiealternatieven niet verder overwogen.”* De beslissing van de locatie Nederbroek voor de sportsite wordt nergens in het dossier beargumenteerd. De locatie lijkt gebaseerd op een politieke beslissing, en niet op een onderbouwde studie.

Wij vragen een onderbouwde redenering dat deze locatie wenselijk is voor álle daar geplande sportactiviteiten. Kunnen bepaalde sportactiviteiten van Hedes niet op de bestaande infrastructuur in Destelbergen en Heusden? Iedere kleine aanpassing die het gebruik van de sportsite laat afnemen, is positief voor de gezondheid van de sporters en de mobiliteit op en rond de Nederbroeksite.

- 10) We schatten de bereikbaarheid van de sportsite voor actieve weggebruikers en gebruikers van het openbaar vervoer erg slecht in. Bovendien is ook de verkeersveiligheid op wegen rond de site ondermaats.

We vragen concrete maatregelen om de verkeersveiligheid (en daardoor ook de bereikbaarheid) drastisch te verhogen, zodat een maximaal aantal bezoekers zal kiezen voor de fiets.

In de mobiliteitsstudie van MINT staat:

- Dat de dichtstbijzijnde bushaltes op anderhalve kilometer liggen. Dat is ver.
- Dat de wegen in buurt noch fietsvoorzieningen noch voetpaden hebben.
- Dat in de meerderheid van de straten in de omgeving – waarlangs bezoekers van de sportsite zullen fietsen – een snelheid van max 70 km/u is toegelaten. (Zie ook **Figuur 5**.)
- Over de Magerstraat: dat er tegenwoordig nog ‘maar’ 51% van de wegcapaciteit is ingenomen, en dat dit met de komst van het sportsite complex op spitsmomenten zal stijgen tot een inname van 83% van de capaciteit (in functie van leefbaarheid).

In deze context willen we wijzen op enkele tekortkomingen in de mobiliteitsstudie van MINT.

- Een eerste gaat over de doorwaadbaarheid, en bespreken we in punt 6.
- Een tweede treffen we aan in het deel 6.5 Verkeersleefbaarheid – speelbaarheid. Er staat *“De Magerstraat is een 1x2 weg zonder aparte rijstroken. [...] Er geldt een snelheidsregime van 50 km/u.”*. Dit is niet correct. Er geldt nu 70 km/u in de Magerstraat vanaf de voet van de brug. (Dit is wel correct is weergegeven in Figuur 12 van de mobiliteitsstudie, maar in die Figuur staat het snelheidsregime van de Steenvoordestraat dan weer fout.)

- Een vierde gaat over de verdeling van het verkeer dat de sportsite zal genereren. Men gaat uit van 50% richting westen en 50% richting oosten. Er staat: *“Een kleiner deel van het verkeer zal ook via de Bosheidestraat aan- en wegrijden, maar gelet op de verkeerstellingen maken we van deze stroom abstractie.”* Nochtans is de Bosheidestraat de kortste ontsluiting voor bezoekers uit Melle en het zuiden van Heusden. Het lijkt onwaarschijnlijk dat bijkomend verkeer in de Bosheidestraat (een smalle straat waar twee wagens met moeite kunnen kruisen) verwaarloosbaar zou zijn.

De verkeerstellingen op maart 2024 gelden voor de huidige situatie zonder sportsite, maar geven geen correct beeld voor de verdeling van het verkeer mét sportsite.

- [Een derde gaat over de vermelding van een skatepark en een basketbalveld, die vinden we in het plan niet meer terug. Maar dit heeft geen effect op de conclusies ivm mobiliteit, omdat de verkeersgeneratie van het skatepark en basketbalveld verwaarloosd werden in de studie.]

De eerste drie laten de resultaten van de sportsite mooier lijken dan ze in werkelijkheid zijn.

In deze context willen we er ook op wijzen dat de aanvullende nota de zaken te rooskleurig voorstelt. Dat komt onder meer omdat enkele negatieve aspecten die het autoverkeer met zich meebrengt niet worden besproken. Er staat: *“De toegenomen verkeersintensiteit kan waarneembare geluidseffecten veroorzaken. Er zal meer stikstof en CO2-emissie volgen uit de toename van verkeer. De impact van deze emissie en de menselijke gezondheid wordt in een volgend hoofdstuk besproken”* De effecten worden echter niet besproken.

Concreet vragen we voor bezwaarpunt 10

- De effecten van de verkeersemissies te beschouwen van de 417.126 autoritten per jaar (raming in de aanvullende nota) die dit project zal genereren.
- Maatregelen om de bovenstaande verkeersemissies te beperken.
- De maximaal toegelaten snelheid 30 km/u in alle straten zonder fiets- en voetpaden, conform het 30/50/70-principe.
- Een circulatieplan voor een vlotte afwikkeling van het autoverkeer.
- Comfortabele en aangename fietsroutes: een fietsvriendelijk en onderhouden wegdek, en verlichting voor de sociale controle en het veiligheidsgevoel.



*Figuur 5. Magerstraat (links) en Steenvoordestraat (rechts), beide in de richting weg van Heusden dorp, en naar de sportsite toe. Vanaf de voet van de brug wordt de bebouwde kom verlaten, en geldt maximaal 70 km/u. Dit is onverantwoord snel voor wegen met gemengd verkeer. We vragen een zone 30, zodat fietsers veilig de sportsite kunnen bereiken.*

**11)** De verbinding van de sportsite met de Magerstraat (of Maderstraat) is niet optimaal. De in- en uitrit voor autoverkeer genereert een kruispunt (Magerstraat/Moesdonkstraat/sportsite) vlak aan de voet van de brug, daar waar nu een T-splitsing is (Magerstraat/Moesdonkstraat). Voor het autoverkeer verdient een in- en uitrit via de Bosheidestraat de voorkeur. De Bosheidestraat kan hiervoor (plaatselijk) wat verbreed worden. Voor fietsers en voetgangers kan de ontsluiting via de Magerstraat (of Maderstraat) blijven, zo worden de actieve weggebruikers en het gemotoriseerd verkeer maximaal van elkaar gescheiden. Indien ook hulpdiensten en afvalophaling van de aansluiting via de Bosheidestraat gebruik maken (daar gaat onze voorkeur naar uit), is de brede 160 meter lange verbindingslaan met de Magerstraat niet meer nodig, en kan die in breedte worden beperkt tot wat nodig is voor een wandel- en fietspad.

We hopen dat er rekening gehouden wordt met onze bezwaren. We zitten graag samen om dit te doen slagen.

Ruben Vanholme  
Namens Fietsersbond Destelbergen