Afzender:
Fietsersbond Destelbergen
Panhuisstraat 30
9070 Destelbergen

20 februari 2023

Aan:
College van Burgemeester en Schepenen
Dendermondesteenweg 430
9070 Destelbergen

Betreft: Bouwen van 35 woongelegenheden met 60 autoparkeerplaatsen, gemeentelijk dossiernummer: 2022/323,

Geachte,

Als Fietsersbond hebben we de betreffende bouwplannen grondig doorgenomen.

Onze analyse is jammer genoeg dat de voorliggende bouwplannen **niet in lijn zijn met de duurzaamheidsambities** zoals wordt beschreven in het mobiliteitsplan, de SAVE-doelstellingen, het klimaatactieplan, het burgemeestersconvenant en het meerjarenplan 2020-2025 van de gemeente Destelbergen (zie **bijlage 1**). In dit bezwaarschrift duiden we de problemen met de huidige bouwplannen, waarom ze niet stroken met de ambities en beloften van de gemeente, en doen we alternatieve voorstellen. **We vragen het gemeentebestuur om de geplande bouwplannen grondig bij te sturen, en ze daarmee veel toekomstgerichter te maken: drastisch meer fietsstalplaatsen, drastisch minder autoparkeerplaatsen en meer groen.**

1) Problemen met de huidige plannen:
    a. Er worden slechts 57 fietsstalplaatsen voorzien voor bewoners en kinderopvang.[1] Destelbergen hanteert een parkeernorm van 1 fietsstalplaats per wooneenheid plus 1 per slaapkamer. Met een totaal van 35 wooneenheden met 69 slaapkamers is het totaal minimum aantal fietsstalplaatsen 104 voor de bewoners. Daarbovenop moeten ook fietsstalplaatsen voor het personeel en bezoekers van de kinderopvang voorzien worden.

    b. Er wordt plaats voorzien voor slechts 4 buitenmaatse fietsen voor de bewoners en bezoekers van de kinderopvang samen. Gezien de populariteit van bakfietsen en fietskarren is dat veel te weinig en niet toekomstgericht.

[1] Er wordt vermeld dat ook in de afgesloten ruimtes eventueel een fiets kan gestald worden. Dit zou het totaal aantal fietsstalplaatsen tot 93 brengen. In dat geval moeten bewoners kiezen tussen het bewaren van wat spullen of het stallen van een fiets. De kans is reëel dat de keuze van de bewoners van de 35 compacte appartementen op die eerste categorie zal vallen, ten nadele van de fiets. We kunnen deze ruimtes dan ook moeilijk meerekenen als volwaardige fietsstalplaatsen.

c. Er worden in totaal 60 autoparkeerplaatsen voorzien: 53 voor bewoners en 7 voor de kinderopvang. Dat zijn 1,51 parkeerplaatsen per wooneenheid. De aanvrager argumenteert dat dit aantal parkeerplaatsen nodig is om te voldoen aan de parkeernorm van 1,5 autoparkeerplaatsen per wooneenheid. [2] De parkeernorm voor deze locatie in het grootstedelijk gebied Gent is echter 1,3 (zie **bijlage 2**), en zelfs deze norm is veel te hoog om in lijn te zijn met de gemeentelijke duurzaamheids-doelstellingen.

d. Bijkomende autoparkeerplaatsen voor privéwagens moedigt privé-autobezit en gebruik verder aan, en heeft als gevolg dat er een hoger aantal wagens door Destelbergen zal rijden. Dit strookt niet met de ambities van de gemeente Destelbergen.

e. Het totaal aantal woningen van de gehele nieuwbouwwijk (Danneels + Durabrik) overschrijdt het minimum aantal om een MOBER op te maken.[3] Er werd bij ons weten geen MOBER opgemaakt.

f. Net zoals bij de vorige fasen van de ontwikkeling wordt er een minimum aan openbaar groen voorzien. In de wijk zal er echter heel wat openbaar groen verdwijnen door de nieuwe fietsroute van de fietsbrug tot aan de Dendermondesteenweg. Het totaal aan openbaar groen in de wijk zal als gevolg daarvan onder de wettelijke voorschriften duiken.

g. Er worden geen deelwagens voorzien door de projectontwikkelaar, terwijl het mobiliteitsplan dit wel voorschrijft. De dichtstbijzijnde deelwagen die door de gemeente wordt voorzien -een Cambiowagen- staat aan de Admiraalstraat, op zo'n 400 meter van de nieuw te bouwen appartementen. Voor veel mensen is die afstand een te grote drempel om in te stappen in een autodeelsysteem.

h. Het is onduidelijk of het gebouw zelf volledig klimaatneutraal en fossielvrij zal zijn. Is er een gasaansluiting? Grijswater wordt niet opgevangen voor hergebruik.

i. We stellen ons ernstige vragen bij de zorgvuldigheid waarmee dit dossier werd opgesteld, omwille van bovenliggende punten en ook omdat in de beschrijving van de impact op de mobiliteit het bouwproject volgens de aanvrager gelegen is "in het centrum van Olen".

2) Oplossingen:

a. De ligging van de verkaveling Scheldehof is een enorme troef. De verkaveling ligt op wandel- en fietsafstand van een groot aanbod aan winkels, diensten, scholen en werkgelegenheid, aan de Dendermondesteenweg, in Destelbergen dorp en het centrum van Gent. De locatie is daardoor uitermate geschikt voor personen en

[2] In het document EFFECT_OMGEVING_SV 22 december 2022 142135.pdf
[3] mobiliteitseffectenrapport, ook gekend als mobiliteitsstudie

gezinnen die willen auto-minderen. De gemeente en de projectontwikkelaar kan die mensen actief aantrekken.

b. De gemeente kan hier streven naar een autovrije woonwijk, waarbij de bewoners (vrijwillig) onderschrijven geen auto te bezitten. Vaak worden voor bewoners en bezoekers een beperkt aantal parkeerplaatsen of een buurtparking aangelegd.

c. Voor gewone fietsen moet de huidige parkeernorm gehanteerd worden: minimum 1 per wooneenheid plus 1 per slaapkamer: minimum 104 fietsstalplaatsen voor bewoners. Daarbovenop ook fietsstalplaatsen voor de kinderopvang.

d. De fietsparkeernorm is nog niet aangepast aan de buitenmaatse fietsen. Voor dergelijke grote projecten met 35 appartementen moet er een parkeernorm opgesteld worden voor buitenmaatse fietsen. Die nieuwe parkeernorm moet gehanteerd worden voor voorliggend dossier. Bijvoorbeeld voor elke wooneenheid minstens 1 stalplaats voor een fiets van groot formaat (ondergronds of overdekt en afgesloten) met oplaadpunt voor elke fiets. Minstens tien stalplaatsen voor fietsen groot formaat voor bezoekers en werknemers kinderopvang.

e. De autoparkeernorm (1,3 autoparkeerplaatsen per wooneenheid) die de gemeente hanteert is achterhaald en moet fors naar beneden worden bijgesteld. Die verlaagde norm moet gehanteerd worden voor voorliggend dossier.

f. Het aantal autoparkeerplaatsen kan drastisch naar beneden (met uitzondering van staanplaatsen voor wagens van personen met een handicap). Zeker in Eenbeekeinde waar winkels, ontspanning, scholen en werkgelegenheid op fiets- en wandelafstand liggen. De gemeente kan -conform hun eigen duurzaamheidsdoelstellingen- nieuwe bewoners aantrekken zonder eigen wagen (zie volgende punten).[4]

g. Conform het mobiliteitsplan wordt bij deze nieuwe woonontwikkeling **door de ontwikkelaar de nodige initiatieven voor autodelen geïntegreerd.** Waar deelauto's ter beschikking worden gesteld, daalt het particulier autobezit. Daarom is het belangrijk van in het begin **gereserveerde standplaatsen voor deelauto's te voorzien** (systeem Cambio, Dégage, Partago, Battmobiel, …).

h. Nog om het autodelen te promoten, worden **potentiële, nieuwe en bestaande bewoners ingelicht over deze laagdrempelige systemen om zonder zorgen aan autodelen te doen**. Dit kan door de projectontwikkelaar als troef uitgespeeld worden bij het benaderen van potentieel nieuwe bewoners, en kan daarna best met infoavonden en brochures verder gecommuniceerd worden.

i. Conform het mobiliteitsplan wordt bij deze nieuwe woonontwikkelingen **door de ontwikkelaar de nodige deel(bak)fietsen geïntegreerd.**

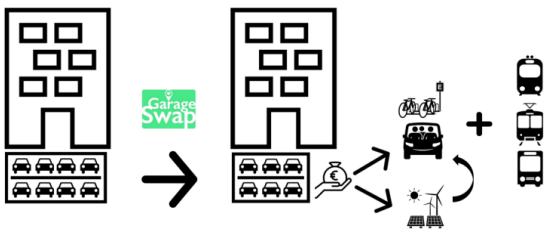
[4] Meer inspiratie op: https://samenvoorzuiverelucht.eu/inspiratie/voorzie-minder-autoparkeerplaatsen

j. De deelwagens van de wijk (en de eventuele bijkomende privéwagens van de nieuwe bewoners) kunnen in de parkeerhaven op amper 100 meter van de nieuw te bouwen appartementen. Er kan ook gebruik gemaakt worden van heel wat ongebruikte autoparkeerplaatsen in de wijk langs de Scheldelaan op wandelafstand, op minder dan 200 meter van de geplande nieuwbouw.
In het verslag van de projectvergadering staat dat de aansluitingen op het **openbare vervoernet vlot bereikbaar** zijn. De dichtstbijzijnde bushaltes Admiraalstraat en Stelplaats op respectievelijk 400 en 450 meter van de site. Een autoparking op amper 100 meter is ten opzichte van het openbare vervoernet dan ook extreem vlakbij.
We verwijzen ook naar het inspiratieboek voor een duurzaam lokaal beleid[5] dat stelt: "*Meer woningen in de stads- of dorpskern betekenen hoe dan ook extra autoverkeer. Met een gezamenlijke parking aan de rand van de wijk, op wandelafstand van de woningen, maak je parkeerplaatsen in woonstraten en verharde opritten alvast overbodig. Door gemeentelijke parkeernormen te verlagen, zorg je structureel voor minder verkeer. Belangrijk is dan wel om alternatieven te voorzien*."

k. Parkeerplaatsen voor (deel)wagens voorzien van laadpaal.

l. Ondergrondse parkings kunnen worden ingewisseld of geswapt voor duurzame oplossingen in de buurt op vlak van mobiliteit en energie. Ondergrondse parkeerplaatsen zijn peperduur en ze houden de omliggende straten dan misschien wel vrij, ze pakken fileleed en andere mobiliteitsproblemen niet aan. Hoe los je dat op? Door een aantal van de dure ondergrondse parkeerplaatsen te schrappen en met een deel van de kostenbesparing een aanbod van deelauto's, deelfietsen, stimuli en begeleiding te voorzien. Inspiratie en hulp op www.garage-swap.be

Garage Swap concept: parkeergarages ruilen voor duurzame mobiliteitsoplossingen




m. Het is sterk aangewezen om proactief te compenseren voor het openbare groen dat binnen enkele jaren zal verdwijnen door de aanleg van de nieuwe fietsroute doorheen de wijk. Het voordeel is dat de compensatie dichtbij op eigen gebied kan gebeuren. Alle wijkbewoners zullen hier baat bij hebben.

n. Een veilige fietsroute is een route zonder nodeloze oneffenheden. **We vragen dat alle fietspaden naadloos aansluiten op de rijweg.** In fase 1 en 2 van de ontwikkeling werden hier wat fouten op gemaakt.

[5] https://www.gemeentevoordetoekomst.be/thema/mobiliteit

Om meer mensen op de fiets te krijgen, moet men de drempel voor autogebruik nét dat tikkeltje hoger leggen en de drempel voor fietsgebruik nét dat beetje lager. Het huidige plan is de wereld op zijn kop waar autogebruik veel meer toegankelijke ruimte krijgt dan de fiets. We vragen het gemeentebestuur om de geplande bouwplannen grondig bij te sturen.

De Fietsersbond is steeds bereid om verdere verduidelijking te geven bij dit bezwaarschrift.

Met vriendelijke groeten,

Ruben Vanholme

Voorzitter Fietsersbond Destelbergen

***Bijlage 1.*** **Extracten uit het mobiliteitsplan, de SAVE-doelstellingen, het klimaatactieplan, het burgemeestersconvenant en het meerjarenplan 2020-2025 van de gemeente Destelbergen.** Telkens gaat het over uitspraken onderschreven door het gemeentebestuur om meer plaats te maken voor fietsers en het aantal autobeweging te doen afnemen.

Het mobiliteitsplan Destelbergen vermeldt onder andere:

> *"Er wordt **bij ontwikkelingen** steeds bijzondere aandacht besteed aan flankerende maatregelen om duurzame alternatieven te promoten waaronder o.m. het **faciliteren van deelauto's en –fietsen**, communicatie over de mogelijkheden van openbaar vervoer, e.d. Hierover is in een vroege fase van nieuwe ontwikkelingen steeds afstemming met de mobiliteitsdienst noodzakelijk."*
>
> *"Aan **ruimtelijke ontwikkelingen** en het gebruik van functies worden initiatieven gekoppeld om **duurzame, milieuvriendelijke vervoermiddelen te promoten**."*
>
> *"**Bij ruimtelijke projecten** en attractiepolen wordt **consequent het STOP-principe toegepast om de bereikbaarheid te garanderen per fiets**."*
>
> *"Bij nieuwe woonontwikkelingen worden **door de ontwikkelaar de nodige initiatieven voor autodelen geïntegreerd.**"*
>
> *"Bij nieuwe woonontwikkelingen **worden door de ontwikkelaar de nodige deel(bak)fietsen geïntegreerd."***
>
> *"In het fietsbeleid is er aandacht voor toekomstige fietstrends, o.m. elektrisch fietsen. Elektrisch fietsgebruik wordt gestimuleerd via infrastructurele en flankerende maatregelen. **Er wordt op strategische locaties voorzien in laadpunten voor elektrische fietsen**."*

Het SAVE-charter schijft onder meer het volgende voor:

1) *De opmaak en evaluatie van een **verkeersveiligheidsanalyse.***
   - ***Nieuwe infrastructuurprojecten analyseren aan de hand van aan verkeersveiligheidsaudit***
   - *Gevaarlijke punten voor zwakke weggebruikers in kaart brengen*
   - *Deze gevaarlijke punten systematisch aanpakken*

2) *De implementatie van het **STOP-principe***
   - *Bij **alle infrastructuurwerken***
   - *Bij **elke mobiliteitsbeslissing***
   - ***In het beleid van de gemeente***

3) *De afstemming van het **mobiliteitsbeleid** op kinderen en jongeren*
   - *Plaatsen waar kinderen en jongeren vertoeven systematisch veiliger maken*
   - *Deze plaatsen moeten jongeren autonoom en veilig kunnen bereiken*
   - ***Verkeersveiligheid verkiezen boven** verkeersdoorstroming en **parkeren***

In het klimaatactieplan staat onder meer:

> "*Verdere implementatie **STOP-principe** […].*" Het STOP-principe zegt eerst en vooral STOP tegen de auto. Stappen krijgt de voorkeur, daarna Trappen (fietsen), vervolgens het Openbaar vervoer en tot slot pas Privévervoer (auto).
>
> "*Ruimtelijke planning gericht op duurzame mobiliteit, met o.a. **mobiliteitstoets voor nieuwe ontwikkelingen.** "*
>
> *"[…] **het verminderen van het aantal verplaatsingen met de wagen voor personenvervoer**, het verminderen van het aantal voertuigkilometers voor goederenvervoer, meer efficiënte voertuigen en voertuigen op hernieuwbare energie. **95% van de autoritten voor personenvervoer korter dan 5 km wordt te voet of met de fiets afgelegd.** 50 % van de autoritten voor personenvervoer korter dan 10 km wordt te voet of met de fiets afgelegd."*
>
> *"Deze besparing kan gerealiseerd worden door **mensen meer op de fiets te krijgen** (door vb. verbeterde infrastructuur, e.a.),[…]"*
>
> ***"De gemeente Destelbergen stimuleert 'het nieuwe wonen'**, een nieuwe meer beperkte schaal van wonen (kleinere woningen), aangepast en aanpasbaar aan de noden van de bewoners, waarbij ruimte en voorzieningen worden gedeeld en diverse functies worden verweven. **Cruciaal is ook een goede bereikbaarheid met de fiets en het openbaar vervoer."***

In het burgemeestersconvenant 2030 engageert de gemeente Destelbergen zich om **40% minder broeikasgassen uit te stoten tegen 2030.**

In het meerjarenplan 2020 – 2025 van de gemeente Destelbergen staat:

> *"Beleidsdoelstelling OD02.04: We willen het verkeer in de gemeente vlotter en veiliger maken door in te zetten op nieuwe vervoersmodi en **een sterk fiets- en voetgangersbeleid**."*
>
> *"**Voet- en fietsverkeer (Prioritair)** In de gemeente worden doordachte maatregelen genomen om de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers te verhogen. **Het mobiliteitsplan vormt de basis** voor een integrale aanpak van het mobiliteitsbeleid."*
>
> *"**Parkeerbeleid (Prioritair)** Een geïntegreerd parkeerbeleid is een essentieel deel van het globale beleidsplan mobiliteit. Enerzijds ondersteunt het de algemene doelstelling om **het gebruik van de wagen naar de toekomst toe te beheersen en het fietsen en gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren**. Anderzijds dient het parkeerbeleid het concept te ondersteunen van de sociaaleconomische **leefbaarheid in de woonkernen** door het geleiden van het verkeer naar de gewenste parkeerlocaties."*
>
> *"**Open ruimte (Prioritair)** Destelbergen wil dat de kwaliteit van de leef- en woonomgeving zich **duurzaam** verenigt met de vraag tot wonen in de eigen gemeente en de **toegenomen druk op mobiliteit en verkeer**. De gemeente legt hierbij de nadruk op het verstevigen van de eigen identiteit. Het open en groene karakter."*

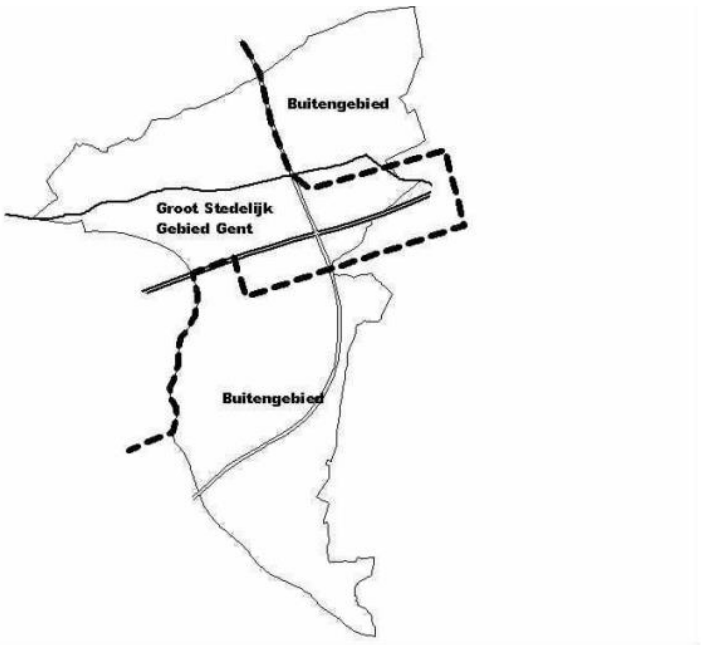
***Bijlage 2.*** **Extract uit Stedenbouwkundige verordening inzake parkeren en stallen van auto's en fietsen. De bouwzone ligt in zone 1, grootstedelijk gebied Gent.** Noot: de normen voor de autostaanplaatsen stroken niet meer met de moderne duurzaamheidsdoelstellingen en moeten naar beneden worden bijgesteld.

Artikel 4. NORMEN

De gemeente hanteert een ruimtelijk-functionele differentiatie volgens zone 1, 2 en 3 (zie bijlage A).

Het minimum aantal aan te leggen autostaanplaatsen en fietsstalplaatsen per woongelegenheid wordt in onderstaande tabel weergegeven. De (som van de) berekende parkeervraag wordt in gehele getallen afgerond volgens de rekenkundige methode (naar beneden bij een parkeereis tot .4; naar boven vanaf een parkeereis van .5).

| Autostaanplaatsen | | | Fietsstalplaatsen | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Zone 1** | **Zone 2** | **Zone 3** | **Zone 1** | **Zone 2** | **Zone 3** |
| 1,3 | 1,5 | 1,8 | 1 + 1 per slaapkamer | | |




Figuur 14: Afbakening stedelijk gebied (schema)