



Vetweyde: vragen over mobiliteit

Vragen

Vraag 1: Kan men vanaf het gebouw loodrecht naar de Droeshoutstraat? Kan dit ingericht worden als 'woonerf' gezien de toekomstige uitbreiding Speelbos Groene Broek, toekomstige polyvalente ruimte(s)?

Vraag 2: Worden er busparkeerplaatsen voorzien onmiddellijk aansluitend aan de ingang van de sporthal? Hoeveel fietsstallingen voorziet dit plan? Hoeveel laadpunten voor zowel fietsen en wagens?

Vraag 3: Onze grootste zorg is dat er geen mobiliteitsstudie is uitgevoerd. Op de voorgestelde plannen staat er slechts één weg om de site vanuit de Droeshoutstraat te bereiken. Onze vrees is dat er sluipverkeer zal ontstaan in Perreveld (vanaf kant centrum), Diepenbroek en Groenstraat en bijgevolg ook aan het speelbos. Dit zal voor onveilige situaties zorgen met/voor de spelende kinderen in de buurt. Wat met de bestaande traktorsluizen aan het speelbos? Blijven deze behouden en komen er nog extra bij? Houden jullie ook rekening met de toename van het verkeer n.a.v. de uitbreiding van Diepenbroek tennis/padel?

Vraag 4: Er is weinig informatie over de impact van het extra verkeer in de Droeshoutstraat. Wat is het circulatieplan? Hoe wordt dit gemonitord? En welke bijkomende kosten gaan hiermee gepaard?

Vraag 5: Mobiliteitsonderzoek: wordt er ook advies gevraagd aan de belangengroep?

Antwoorden

Vraag 1: Kan men vanaf het gebouw loodrecht naar de Droeshoutstraat? Kan dit ingericht worden als 'woonerf' gezien de toekomstige uitbreiding Speelbos Groene Broek, toekomstige polyvalente ruimte(s)?

Indien er een weg loodrecht op de lange zijde van het gebouw zou worden voorzien, komen we in conflict met de 3 aanwezige woningen (Droeshoutstraat 24-28).

Indien we loodrecht gaan vanaf de korte zijde van het gebouw moeten er een pak meer grondwerken uitgevoerd worden en zou de inname van de site groter worden (wat net niet de bedoeling is). Via deze lijn kan/zal er in de toekomst een pad voorzien worden voor de ontsluiting van zachte weggebruikers en de connectie met het huidige pad naar Hulst.

Momenteel is de site geen openbaar domein en kan er dan ook geen officieel woonerf van gemaakt worden. De toegangsweg wordt enkel aangelegd tot de parking. De overige wegen zijn enkel geschikt voor trage weggebruikers.

Vraag 2: Worden er busparkeerplaatsen voorzien onmiddellijk aansluitend aan de ingang van de sporthal? Hoeveel fietsstallingen voorziet dit plan? Hoeveel laadpunten voor zowel fietsen en wagens?

Er zal door het bouwteam uiteraard nog een mobiliteitsstudie uitgevoerd worden op basis van de verwachte bezetting en bezoekersaantallen. Vanaf de busparking wordt een pad naar de trage verbinding aangelegd, zodat men zich veilig naar de inkom van de sportschuur kan begeven zonder de volledige parking te doorkruisen.

De parking heeft een capaciteit voor 100 voertuigen, waaronder 12 parkeerplaatsen voorzien van laadpalen en 6 parkeerplaatsen voor mindervaliden.

Ook wordt er een aansluiting voorzien voor de toekomstige implementatie voor het laden van elektrische fietsen. Er is een overdekte en verlichte fietsenstalling met 52 fietsen en 4 bakfietsen. De fietsenstalling komt aan de zuidkant van het gebouw tussen de parking en het gebouw. Er wordt bekeken dat de capaciteit al dan niet nog kan/moet uitgebreid worden, ook om er te voorzien aan de jeugdlokalen.

Vraag 3: Onze grootste zorg is dat er geen mobiliteitsstudie is uitgevoerd. Op de voorgestelde plannen staat er slechts één weg om de site vanuit de Droeshoutstraat te bereiken. Onze vrees is dat er sluijverkeer zal ontstaan in Perreveld (vanaf kant centrum), Diepenbroek en Groenstraat en bijgevolg ook aan het speelbos. Dit zal voor onveilige situaties zorgen met/voor de spelende kinderen in de buurt. Wat met de bestaande tractorsluizen aan het speelbos? Blijven deze behouden en komen er nog extra bij? Houden jullie ook rekening met de toename van het verkeer n.a.v. de uitbreiding van Diepenbroek tennis/padel?

Er zal door het bouwteam uiteraard nog een mobiliteitsstudie uitgevoerd worden op basis van de verwachte bezetting en bezoekersaantallen. Deze zal klaar zijn bij het indienen van de omgevingsvergunning. De Droeshoutstraat zal de enige mogelijke en correcte ontsluitingsweg zijn voor voertuigen. De Droeshoutstraat is momenteel zeker niet verzadigd. De ontsluiting is voorzien aan een brede en rechte tweerichtingsweg met fietspad aan beide kanten. De site zal via verschillende andere wegen eveneens toegankelijk zijn voor zwakke weggebruikers.

De parking kan niet bereikt worden via het Perreveld/Diepenbroek daar er reeds een tractorsluis geplaatst is ter hoogte van het speelbos. Ook vanaf de kant van de Groenstraat is er geen doorgang mogelijk voor voertuigen door een 2de reeds bestaande tractorsluis aan deze kant van het speelbos. Beide tractorsluizen blijven behouden.

Voor trage weggebruikers zal de site toegankelijk gemaakt worden vanaf zowel de kant speelbos, kant Diepenbroek als kant Droeshoutstraat.

De padel- en tennisvelden hebben een ontsluitingsweg via Diepenbroek. Deze verkeersstroom is gescheiden van deze die zouden ontstaan door de nieuwe sporthal en jeugdlokalen. Hier heeft gemotoriseerd verkeer namelijk enkel toegang via de Droeshoutstraat.

Vraag 4: Er is weinig informatie over de impact van het extra verkeer in de Droeshoutstraat. Wat is het circulatieplan? Hoe wordt dit gemonitord? En welke bijkomende kosten gaan hiermee gepaard?

Er zal door het bouwteam uiteraard nog een **mobilitéitsstudie** uitgevoerd worden op basis van de verwachte bezetting en bezoekersaantallen. Deze zal klaar zijn bij het indienen van de omgevingsvergunning. De mobiliteitsstudie wordt uitgevoerd door het bouwteam en is een vast luik in de omgevingsvergunning. Dit is mee opgenomen in de projectkost. De uitvoeringskost ervan is nog niet bekend. Op het terrein is deze kost vervat in de projectkost. Op het openbaar domein zullen de nodige aanpassingen in een later stadium pas bekeken worden en zijn deze afhankelijk van de ingewonnen adviezen in de vergunningsfase.

De Droeshoutstraat zal de enige mogelijke en correcte ontsluitingsweg zijn voor voertuigen. De Droeshoutstraat is momenteel zeker niet verzadigd. De ontsluiting is voorzien aan een brede en rechte tweerichtingsweg met fietspad aan beide kanten. De site zal via verschillende andere wegen eveneens toegankelijk zijn voor zwakke weggebruikers.

Voor trage weggebruikers zal de site toegankelijk gemaakt worden vanaf zowel de kant speelbos, kant Diepenbroek als kant Droeshoutstraat.

Op gepaste tijde (vergunningsfase) zal er advies gevraagd worden aan de bevoegde instanties. De diensten infrastructuur, vrije tijd en mobiliteit zullen betrokken worden bij de mobiliteitsstudie.

In functie van de modal shift en een duurzame modal split wordt met de nieuwe inrichting getracht verplaatsingen te voet of met te fiets te stimuleren.

Alle wegels zullen worden uitgevoerd in een toegankelijk, waterdoorlatend materiaal. We voorzien een noord-zuidpad, dewelke samenvalt met de zichtas richting Droeshoutkerk en een connectie kan maken met de trage weg richting de noordelijk gelegen KSA en middelbare school. Bovendien voorzien we ook een trage verbinding op de oostwest-as, dewelke een actieve route van Jeugdhuis Nijdrop en park Hof ten Hemelrijk richting de tennisclub kan faciliteren.

De fietsenstalling is gelokaliseerd ter hoogte van de inkom van de sporthal.

Om de harde parkeerfunctie in een natuurlijk landschap te integreren, wordt bij de aanleg van de parking maximaal gebruik gemaakt van halfverharding, waarbij enkel de circulatiezone volledig (weliswaar waterpasserend) wordt verhard.

De parking zal ontsloten worden langsheen de Droeshoutstraat. Om een vlotte doorstroming op piekuren te garanderen, wordt een parkeervoorziening met doorlopende circulatie aangelegd.

Wat het busparkeren betreft, wordt een halfverharde zone aan de westzijde voorzien. Vanaf de busparking wordt een pad naar de trage verbinding aangelegd, zodat men zich veilig naar de inkom van de sportschuur kan begeven zonder de volledige parking te doorkruisen.

Bovendien kan de uitrijzone eveneens als Kiss & Ride voor automobilisten gebruikt worden.

De mobiliteitsstudie wordt uitgevoerd door het bouwteam en is een vast luik in de omgevingsvergunning. Dit is mee opgenomen in de projectkost. De uitvoeringskost ervan is nog niet bekend. Op het terrein is deze kost vervat in de projectkost. Op het openbaar domein zullen de nodige aanpassingen in een later stadium pas bekeken worden en zijn deze afhankelijk van de ingewonnen adviezen in de vergunningsfase.

Vraag 5: Mobiliteitsonderzoek: wordt er ook advies gevraagd aan de belangengroep?

Van zodra dit mogelijk is, zal er advies gevraagd worden via de nieuwe vorm van burgerparticipatie **Opwijk vraagt het aan**.

Echter is de Droeshoutstraat de enige mogelijke en correcte ontsluitingsweg. De Droeshoutstraat is momenteel zeker niet verzadigd. De ontsluiting is voorzien aan een brede en rechte tweerichtingsweg met fietspad aan beide kanten. De site zal via verschillende andere wegen eveneens toegankelijk zijn voor zwakke weggebruikers.

Contactinformatie

• Infrastructuur

GAC II

Ringlaan 20
1745 Opwijk

-  052 36 51 05
 -  dienstinfrastructuur@opwijk.be
- Openingsuren

Vandaag open van 09:00 tot 12:00 (enkel op afspraak)
Morgen open van 09:00 tot 12:00 (enkel op afspraak)

[Alle informatie](#)