

CONCEPTNOTA

BELEIDSPLAN RUIMTE EN MOBILITEIT PUURS-SINT-AMANDS



R
ATELIER
ROMAIN


anteagroup

TRIDÉE
ADVISEURS IN DUURZAME MOBILITEIT

Endeavour

COLOFON

Opdracht

*Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit
Puurs-Sint-Amands
Conceptnota - mei 2022*

Opdrachtgever

gemeente Puurs-Sint-Amands

Onderzoeksteam

Atelier Romain

Brecht Vandekerckhove

Arnout De Waele

Janne Vaes

Laurens Van Hoek

Antea Group

Marten Dugernier

Siebe Puynen

Inge Van der Mueren

Tridée

Stijn Derkinderen

Endeavour

Jakob Vandevoorde

Beelden en foto's

Atelier Romain, Antea Group, Tridée & Endeavour
tenzij anders vermeld

Atelier Romain

Dendermondsesteenweg 50
9000 Gent

+32 (0) 9 233 69 76

info@atelierromain.be

www.atelierromain.be

Antea Group nv

Roderveldlaan 1

2600 Antwerpen

+32 (0) 3 221 55 00

www.anteagroup.be

Tridée

Quellinstraat 6

2018 Antwerpen

+32 (0) 3 226 77 90

www.tridee.eu

Endeavour

Rijnkaai 37

2000 Antwerpen

+32 (0) 478 25 62 12

www.endeavours.eu

Introductie	7
<i>Waarom maken we een nieuwe visie op het ruimtelijk beleid?</i>	8
<i>Waarvoor dient een beleidsplan?</i>	9
<i>Uit welke onderdelen bestaat een beleidsplan?</i>	10
<i>Welke stappen werden reeds gezet bij de opmaak van het beleidsplan ruimte en mobiliteit?</i>	12
<i>Wat is deze conceptnota?</i>	14
<i>Hoe is deze conceptnota opgebouwd?</i>	15
Een blik op het breder kader	17
<i>In welke kaders past dit beleidsplan?</i>	18
<i>Beleidsplan Ruimte Vlaanderen</i>	19
<i>Provinciaal Beleidsplan ruimte Antwerpen</i>	21
<i>Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Mechelen</i>	25
Uitdagingen	29
<i>Uitdagingen</i>	30
<i>Zeven grote uitdagingen</i>	32
<i>Een veranderend klimaat</i>	32
<i>Demografische trends</i>	34
<i>Schaarse ruimte</i>	36
<i>Versnippering in de open ruimte</i>	40
<i>Dominante personenwagen</i>	46
<i>Oneigenlijk verkeer doorheen Puurs-Sint-Amands</i>	48
<i>Groeiende bedrijvigheid</i>	49
<i>Aan de slag met de uitdagingen</i>	50
<i>Ook het flankerend beleid ruimtelijk ondersteunen</i>	51

Strategische visie	53
<i>Wat is een strategische visie?</i>	54
<i>Ambities voor Puurs-Sint-Amands 2050</i>	56
<i>Groenblauwe structuren als uitgangspunt</i>	58
<i>Landbouw en landschap</i>	59
<i>Trage wegen koppelen aan het groenblauwe netwerk</i>	60
<i>Duurzaam verbinden volgens het STOP-principe</i>	61
<i>Levenslang en intergenerationeel wonen</i>	62
<i>Voorzieningen als drager: centraal en bereikbaar wonen</i>	63
<i>Ruimtelijk rendement op bedrijventerreinen</i>	64
<i>Ruimtelijke strategieën</i>	66
<i>Groenblauwe structuren als uitgangspunt</i>	68
<i>Landbouw en landschap</i>	70
<i>Trage wegen koppelen aan het groenblauwe netwerk</i>	72
<i>Duurzaam verbinden volgens het STOP-principe</i>	74
<i>Levenslang en intergenerationeel wonen</i>	76
<i>Voorzieningen als drager: centraal en bereikbaar wonen</i>	78
<i>Ruimtelijk rendement op bedrijventerreinen</i>	80
<i>Overzicht Ambities & Strategieën</i>	82
 Beleidskaders	 85
<i>Wat is een beleidskader?</i>	86
 Beleidskader Verdichting	 89
<i>Uitdaging: Groei duurzaam opvangen in de kernen</i>	90
<i>Oplossingsrichting 1: Brede toekomstperspectieven per kern</i>	90
<i>Oplossingsrichting 2: Verfijnen in woonmilieus</i>	95
<i>Oplossingsrichting 3: Duurzaam Verankeren van de visie op sociaal wonen</i>	106
<i>Oplossingsrichting 4: Experimenteren met alternatieve woonmodellen</i>	108

<i>Uitdaging: Groeiende bedrijvigheid op schaarse ruimte</i>	110
<i>Oplossingsrichting 5: Benaderingen per bedrijvencluster formuleren</i>	110

Beleidskader open ruimte 115

<i>Uitdaging: Klimaatseffecten in de open ruimte</i>	116
<i>Oplossingsrichting 1: Een omvattend kader voor de open ruimte</i>	116
<i>Oplossingsrichting 2: Win-Wins realiseren met het landgebruik</i>	116
<i>Uitdaging: Kwetsbare grenzen</i>	133
<i>Oplossingsrichting 3: Concepten per kern</i>	133

Beleidskader mobiliteit 139

<i>Uitdaging: Individueel autogebruik verminderen</i>	140
<i>Oplossingsrichting 1: Een veilig en comfortabel fietsroutenetwerk</i>	140
<i>Oplossingsrichting 2: Randvoorwaarden bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen</i>	142
<i>Uitdaging: Autogebruik verminderen in de kernen en de verblijfsgebieden</i>	144
<i>Oplossingsrichting 3: Een wegencategorisering met strategische maatregelen op gemeentelijk niveau</i>	144
<i>Oplossingsrichting 4: Verblijfsgebieden vormgeven volgens de principes van de Fix-the-Mix</i>	146
<i>Oplossingsrichting 5: Poorteffecten aan de randen van de verblijfsgebieden</i>	147
<i>Uitdaging: Vlotte overstapmogelijkheden creëren</i>	148
<i>Oplossingsrichting 6: Uitbouwen Hoppin-punten</i>	148
<i>Oplossingsrichting 7: Basiskwaliteit bieden aan alle halten</i>	149

Literatuurlijst 151

<i>Geraadpleegde literatuur & bronnen</i>	152
<i>Data-bronnen</i>	154



GEMEENTEHUIS
LIEZELE

OMER
Directe Koffiehandel
Direct &

OMER.
TRADITIONAL BLEND



INTRODUCTIE

WAAROM MAKEN WE EEN NIEUWE VISIE OP HET RUIMTELIJK BELEID?

De conceptnota die u nu voor u heeft, is het eerste formele document in het kader van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit van de gemeente Puurs-Sint-Amunds. Deze conceptnota heeft tot doel **de grote lijnen voor dit Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit** uit te zetten én voor te leggen aan het brede publiek.

Met het uiteindelijke Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit zal de gemeente voorzien worden van een **nieuw kader voor haar ruimtelijk beleid**. Zo'n nieuw kader is ook gewenst omwille van drie voornaamste redenen:

- In de eerste plaats is dit Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit nodig om tot een **globale en eenduidige visie** te komen voor het volledige grondgebied. De voormalige fusiegemeente kan zich op heden uitsluitend beroepen op haar structuurplannen als kader voor de ruimtelijke ontwikkelingen op haar grondgebied. Deze structuurplannen dateren echter van vóór de fusie¹ en zijn in die zin onvoldoende: het grondgebied wordt hierin immers nog niet als een geheel benaderd. Met het nieuwe Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit willen we de ruimte over het volledige grondgebied overschouwen. We geven in dit plan vorm aan een **nieuw ruimtelijk beleid**, opgemaakt vanuit de kwaliteiten en eigenschappen van de ruimte enerzijds en vanuit de uitdagingen en kansen die zich (zullen) voordoen anderzijds.
- Op de tweede plaats is het wenselijk om de gemeente van een nieuw ruimtelijk kader te voorzien omwille van het **actieve ruimtelijk beleid en grondenbeleid** dat vandaag wordt gevoerd in de gemeente. Puurs-Sint-Amunds realiseerde de laatste jaren een veelheid van ruimtelijke uitvoeringsplannen, inrichtingsplannen, masterplannen, ... en voert reeds lange tijd een proactief aankoopbeleid. Al deze plannen en beleidsacties

kaderen in een **hedendaagse ruimtelijke visie** en mikken op een **duurzame inrichting** van het grondgebied. Op vandaag moeten deze plannen bij uitvoering steunen op de structuurplannen. Het is aangewezen dat de gemeente in de toekomst kan rekenen op een **vooruitstrevend kader voor haar ruimtelijk beleid**. De visie die verankerd zit in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit zal dus op vele vlakken gelijk lopen met de visie die reeds vervat zat in de recente en/of lopende planprocessen. In enkele gevallen zal de nieuwe visie uit het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit ook net noodzakelijk zijn om de nieuwe plannen van de gemeente mogelijk te maken.

- Ten derde is het opmaken van een Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit een mogelijkheid om verder te werken aan een **duurzaam ruimtelijk beleid**. Met de term 'duurzaam' bedoelen we hier twee zaken. In de eerste instantie doet 'duurzaamheid' denken aan **toekomstbestendigheid** (vb: op vlak van klimaat of demografie). We willen met het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit dus de langetermijnsuitdagingen aangaan en we werken vandaag aan een plan dat de uitdagingen van de toekomst opvangt. In tweede instantie willen we een plan maken dat ook als plan toekomstbestendig is. We werken aan een plan dat **voldoende flexibel** en toekomstgericht is, zodanig dat dit plan ook **voor een lange tijd een goed kader** zal zijn voor de gemeente. Deze tweede betekenis van 'duurzaamheid' past ook in het opzet van een beleidsplan: het bestaat uit flexibele planonderdelen met de bedoeling dat deze ruimtelijk kaders ook lange tijd zullen worden gebruikt.

1

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Puurs dateert uit 2003. Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Sint-Amunds dateert uit 2005.

WAARVOOR DIENT EEN BELEIDSPLAN?

Het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit zal de **ruimtelijke structuurplannen** van de voormalige gemeenten Puurs en Sint-Amands **vervangen**. De ruimtelijke structuurplannen, daterend uit 2003 en 2005, omschrijven het ruimtelijk beleid dat tot vandaag is gevoerd. Een groot deel van de acties die in deze structuurplannen worden vermeld, zijn ondertussen uitgevoerd òf zijn niet langer wenselijk omwille van voortschrijdend inzicht.

Omwille hiervan, en omwille van de andere redenen beschreven in het vorige hoofdstuk, dient het huidige ruimtelijke beleid in de gemeente te worden voorzien van een nieuw, vooruitstrevend kader voor haar ruimtelijk beleid in de toekomst. Dit is wat het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit zal omvatten: een **duurzame, consistente ruimtelijk visie voor het volledige grondgebied** dat als kader en houvast zal dienen **voor het toekomstig ruimtelijk beleid** in de gemeente.

UIT WELKE ONDERDELEN BESTAAT EEN BELEIDSPLAN?

Beleidsplannen zijn relatief nieuwe plannings- en beleidsinstrumenten in de ruimtelijke ordening. Met beleidsplannen biedt men een antwoord op de vraag naar **meer flexibele beleidsinstrumenten**.

De ruimtelijke structuurplannen zijn immers goede maar rigide beleidsinstrumenten. Zij bestaan uit een toelichtend, richtinggevend en bindend deel. Deze drie delen vormen samen één onlosmakelijk document. Wil men wijzigingen aanbrengen in een geldend ruimtelijk structuurplan, dient men het volledige document te hernieuwen. De beleidsplannen zullen deze structuurplannen na verloop van tijd vervangen.

De beleidsplannen bestaan allen uit één globale en omvattende strategische visie enerzijds en individuele beleidskaders anderzijds. De **strategische visie** wordt opgemaakt op **lange termijn** (20 à 40 jaar) en beschrijft de gemeentelijke **visie op de ruimte**. Deze strategische visie wordt, gezien haar strategisch karakter, in principe niet vervangen. De **beleidskaders** daarentegen, zijn beleidsdocumenten die **concreter** beschrijven hoe de gemeente stappen zal zetten om deze visie tot realiteit te maken. Deze beleidskaders kunnen zowel thematisch als gebiedsgericht van aard zijn en zij beschrijven de strategieën en acties op **korte en middellange termijn** (6 à 12 jaar).

Een beleidsplan bestaat uit een strategische visie en minstens één beleidskader. Er is geen maximaal aantal beleidskaders: er kunnen steeds beleidskaders worden toegevoegd, of vernieuwd, of zelfs verwijderd. Indien de gemeente een beleidskader wenst toe te voegen, kan men de opmaak van een nieuw, individueel beleidskader opstarten zonder dat hierbij het volledige beleidsplan (de strategische visie en andere beleidskaders) dient te worden gewijzigd. Ook wanneer een beleidskader afgewerkt is, of aan een hernieuwing toe is, kan dit eenvoudigweg gebeuren door de opmaak van een vervangend beleidskader. Een beleidsplan zorgt dus voor **enorme flexibiliteit én standvastigheid tegelijk**: het lopend beleid hoeft immers niet volledig te worden herbekeken bij specifieke wijzigingen.

Het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit voor de gemeente Puurs-Sint-Amands wordt op vandaag volop vormgegeven. Dit beleidsplan zal bestaan uit **een strategische visie en drie beleidskaders**. De strategische visie wordt opgemaakt op planhorizon 2050. Naast deze strategische visie koos de gemeente ook voor de opmaak van drie thematische beleidskaders, namelijk:

- Beleidskader Verdichting
- Beleidskader Open Ruimte
- Beleidskader Mobiliteit

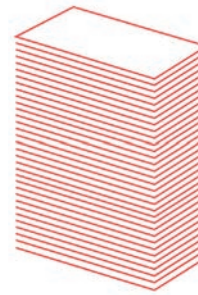
Voor de begeleiding en opmaak van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit stelde de gemeente Puurs-Sint-Amands het team Atelier Romain - Antea Group - Tridée - Endeavour aan. Dit team staat in voor de inhoudelijke ondersteuning van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit. Tevens maken zij het strategisch MER op, organiseren zij mee de nodige participatiemomenten en workshops die draagvlak creëren voor de verschillende ambities, strategieën en acties.

In de **strategische visie** vertrekken we vanuit de **uitdagingen** waarmee de gemeente op korte of lange termijn zal worden geconfronteerd. Van daaruit formuleren we **ambities**. Deze ambities verbeelden hoe de gemeente in 2050 ruimtelijk zou functioneren. Hieraan koppelen we ook **ruimtelijke strategieën**: de manieren waarop we deze visie willen waar maken. De strategische visie is de combinatie van deze ambities en strategieën. Deze visie op lange termijn is het brede kader, de visie, dat de gemeente in al haar toekomstig ruimtelijk beleid zal onderschrijven en mee helpen realiseren.

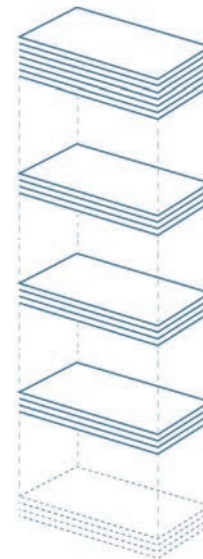
Echt concreet wordt het echter pas in de **beleidskaders**. Waar een strategische visie veelal brede -soms vanzelfsprekende- ruimtelijke ambities en strategieën omvat, maken de beleidskaders deze zaken **heel concreet**. Een beleidskader beschrijft welke **acties** noodzakelijk zijn binnen een bepaald thema. De beleidskaders voor het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit voor Puurs-Sint-Amands zijn in feite een zeer uitgewerkte 'to-do-lijstjes'. Elk beleidskader zal een opsomming en volgorde bevatten van **welke stappen** de gemeente in de komende jaren zal zetten om naar het Puurs-Sint-Amands van 2050 toe te werken. In beleidskaders wordt opgesomd wat er moet gebeuren, hoe (met welke instrumenten) dit idealiter gebeurt, op welke termijn dit uitgevoerd kan worden, met welke partners men dit kan realiseren,

Al het flankerend onderzoek dat aanleiding geeft tot deze beide planonderdelen worden als aparte onderzoeksrapporten behouden. Hierdoor blijft het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit op zich een **helder en overzichtelijk document**.

De **conceptnota** die nu voor u ligt, geven de ambities en ruimtelijke strategieën weer die in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit zullen worden opgenomen. Tevens voorzien we een doorkijk naar de uitwerking van de beleidskaders. Het is het eerste decretaal verplichte document. Met deze nota willen we de brede bevolking en de ruimtegebruikers van Puurs-Sint-Amands niet alleen **informer**, maar ook **vragen om hun reactie en suggesties**.



RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN



BELEIDSPLAN RUIMTE EN MOBILITEIT



WELKE STAPPEN WERDEN REEDS GEZET BIJ DE OPMAAK VAN HET BELEIDSPLAN RUIMTE EN MOBILITEIT?

Het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit, waarvan de conceptnota nu voor u ligt, zal uiteindelijk dus de structuurplannen vervangen. Dit gebeurt echter pas nadat een **hele procedure** is doorlopen. Deze conceptnota is het eerste formele document in deze procedure. Er zal dus nog veel werk verzet worden in het verder traject.

In voorbereiding op dit document werd echter **al heel wat onderzoek gedaan**. Doorheen het jaar 2021 werd een verkennend onderzoek opgezet, resulterend in een eerste verkenningsnota. Vervolgens werd een verdiepende en verbredende onderzoeksfase doorlopen waarin verder onderzoek werd verricht op thema's die tot nu toe onderbelicht bleven. Zo vulden we de kennis gericht aan waar die nodig was.

Gelijklopend met dit onderzoekstraject werden ook verschillende **participatie- en overlegmomenten** georganiseerd. Reeds twee publieksmomenten gingen in de loop van 2021 door. Hierbij werd de brede bevolking van de gemeente bevraagd op hun ruimtegebruik én werden ideeën verzameld over hoe het ruimtelijk beleid zou moeten worden vormgegeven. Met al deze ideeën, suggesties en bezorgdheden konden we de ambities en strategieën voor het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit verder verfijnen en afstemmen op de noden en vragen van de bewoners en ruimtegebruikers. Naast de bevolking werd doorheen dit traject ook verschillende keren overleg gepleegd met de politieke verantwoordelijken, met de provinciale diensten, met externe actoren en adviesinstanties, ... Deze overlegmomenten stuurden de opmaak van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit verder in de goede richting. Verder werden ook specifieke sessies ingericht met de ambtelijke actoren, met specifieke woonactoren (professioneel en ambtelijk) en werden de gemeentelijke adviesraden en commissies geraadpleegd. Al deze momenten droegen op hun eigen manier bij aan de opmaak van het beleidsplan en zorgden er mee voor dat we dit helemaal op maat van Puurs-Sint-Amands konden vormgeven. Alle deelnemers van deze participatie- en overlegmomenten wensen we dan ook hartelijk te danken om mee te denken en te bouwen aan het ruimtelijk beleid van morgen.



WAT IS DEZE CONCEPTNOTA?

Iedereen kan opmerkingen, reacties, suggesties en verdere vragen op deze conceptnota formuleren en bezorgen aan de gemeente Puurs-Sint-Amands. De conceptnota is immers **nog geen 'finaal beslist beleid'**. Deze nota geeft aan **welke richting** de gemeente wenst uit te gaan en **naar welke ruimtelijke toekomst zij wenst te werken**. Uw input hierbij is dan ook steeds dankbaar.

Met deze conceptnota vat de **eerste publieke raadpleging** aan. Deze publieke raadpleging omvat een **60 dagen** durende periode waarbinnen de conceptnota (en bijhorende procesnota) ter inzage liggen. Samen met deze conceptnota zal de **kennisgeving** in het kader van de strategische **milieueffectenrapportage** in publieke raadpleging liggen. Ook op dit document nodigen we het brede publiek uit om reageren.

De documenten kan u **raadplegen in het gemeentehuis** of op de gemeentelijke website (<https://www.puurs-sint-amands.be/beleidsplan-ruimte-mobiliteit>). De periode van publieke raadpleging loopt **van 30 mei 2022 tot en met 28 juli 2022**. Gedurende deze periode kan u uw reactie op de conceptnota bezorgen aan de gemeente Puurs-Sint-Amands. Dit kan **schriftelijk door uw reactie op het gemeentehuis te bezorgen**, of digitaal via **ruimtelijke.planning@puursam.be**.

Reacties op de kennisgeving van de strategische milieueffectenrapportage dienen **rechtstreeks aan het Team MER** te worden bezorgd. Dit kan via **mer@vlaanderen.be** of via het digitaal inspraakformulier op de website van Departement Omgeving. De mogelijkheid bestaat ook om uw reactie met de post te bezorgen.²

Tijdens deze periode van publieke raadpleging wordt ook een publieksmoment georganiseerd. We voorzien een **interactieve infomarkt in CC Binder** waar op een toegankelijke manier uitleg wordt gegeven over de conceptnota. Dit publieksmoment is voorzien op **donderdagavond 2 juni 2022**. U bent van harte welkom om deze **infomarkt** te bezoeken en mee het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit voor Puurs-Sint-Amands te schrijven.

Naast het brede publiek vragen we ook **formeel advies** aan alle relevante overheden en adviesinstanties. Zij zullen ook vanuit hun beleid mee vorm geven aan het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit.

HOE IS DEZE CONCEPTNOTA OPGEBOUWD?

In de conceptnota stellen we de ambities en strategieën uit de strategische visie voor en geven we een eerste doorkijk in de concrete beleidskaders.

Deze conceptnota is als volgt opgebouwd:

- Een blik op het breder kader
 - Beleidsplan Ruimte Vlaanderen
 - Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen
- Uitdagingen voor Puurs-Sint-Amands
- Strategische visie
 - Ambities voor Puurs-Sint-Amands 2050
 - Richting Puurs-Sint-Amands 2050: de ruimtelijke strategieën
- Beleidskaders
 - Beleidskader Verdichting
 - Beleidskader Open Ruimte
 - Beleidskader Mobiliteit





**EEN BLIK
OP HET BREDER KADER**

IN WELKE KADERS PAST DIT BELEIDSPLAN?

Het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit schikt zich naar de beleidsplannen van de **hogere overheden**. Puurs-Sint-Amands houdt bij de opmaak van haar beleidsplan dus rekening met het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen (PBRA) en het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV).

Ook de opmaak van de beleidsplannen van de hogere overheid is nog volop aan de gang. Op 20 juli 2018 werd de Strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) door de Vlaamse Regering goedgekeurd. De daarbij horende beleidskaders zijn nog in opmaak. Wel werd recent (22 februari 2022) een plan van aanpak voorgesteld in de Conceptnota Bouwshift. Hierin worden de eerste krijtlijnen uiteengezet voor de oprichting van een BRV-fonds. Ook Provincie Antwerpen is op vandaag nog bezig met de verdere uitbouw van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen (PBRA). Het voorontwerp van dit beleidsplan werd in de zomer van 2021 afgerond en werd in het najaar van 2021 voor advies voorgelegd aan de relevante overheden en diensten. Met de verzamelde adviezen zal provincie Antwerpen dit voorontwerp verder verfijnen in de komende maanden.

In de uitwerking van het gemeentelijk beleidsplan zullen **geen strijdigheden** met deze hogere beleidsplannen mogen voorkomen. Om te staven dat de ambities en strategieën van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit voor Puurs-Sint-Amands in overeenkomst zijn met deze plannen, wordt hieronder een eerste toetsing van deze elementen meegegeven. We hanteren voor deze eerste toetsing de hoofdlijnen uit enerzijds de Strategische Visie van het BRV en anderzijds uit de Nota Ruimte van het PBRA. We koppelen bij elk topic kort terug naar het gemeentelijk Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit voor Puurs-Sint-Amands.

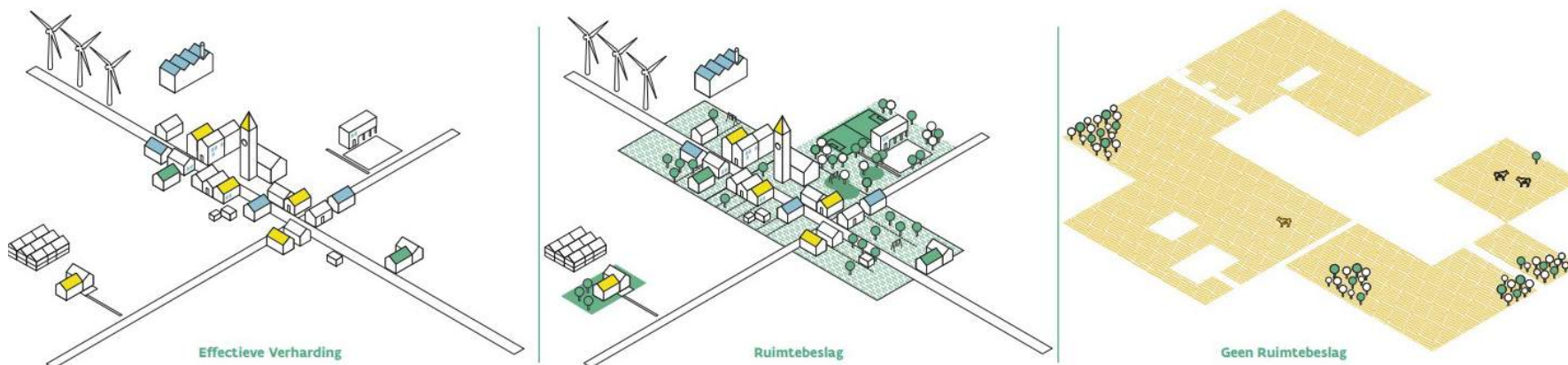
BELEIDSPLAN RUIMTE VLAANDEREN

Het beleidsplan ruimte Vlaanderen stelt als eerste strategische doelstelling het **terugdringen van bijkomend ruimtebeslag** voorop, met een nulgroei tegen 2040. Om deze doelstelling te kunnen waarmaken is het verhogen van het ruimtelijk rendement noodzakelijk.

Ook in Puurs-Sint-Amands zullen we moeten werken met de ruimte die we hebben: groei opvangen in de goed bereikbare en uitgeruste kernen; oplossingen zoeken voor de slecht gelegen bouwmogelijkheden.

Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen vertrekken vanuit een aantal kwaliteitsprincipes die het BRV vooropstelt, om tot een **palet van leefomgevingen** te komen. Wonen en niet-woonfuncties worden verweven waar het kan, gescheiden waar het moet. Bovendien zijn de ontwikkelingskansen van elke kern afhankelijk van de ligging en connectie met een duurzaam mobiliteitsknooppunt.

Het ruimtebeslag bestaat uit de ruimte, ingenomen door onze nederzettingen, dus door huisvesting, industriële en commerciële doeleinden, transportinfrastructuur, recreatieve doeleinden, serres etc. Parken en tuinen maken hier ook deel van uit.



Duiding bij begrippen 'verharding', 'ruimtebeslag' en 'geen ruimtebeslag' (bron: Strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2018))

Ruimtelijk rendement is de mate waarin het ruimtebeslag gebruikt wordt voor maatschappelijke doeleinden. Het genereren van hoger ruimtelijk rendement gebeurt door meer activiteiten op eenzelfde oppervlakte te organiseren zonder afbreuk te doen aan de leefkwaliteit, en dit op de best gelegen plaatsen vervoerssysteem of de nabijheid van reeds aanwezige voorzieningen en groenblauwe structuur. Verdere ontwikkeling zet in op de specifieke kwaliteit en identiteit van de kern.

In Puurs-Sint-Amands zullen we werk maken van diverse en aantrekkelijk kernen, met een verweving van functies op maat. Niet elke buurt of kern in de gemeente heeft immers dezelfde potenties voor verweving en eventuele groei.

Wonen en werken zal hoofdzakelijk gebeuren nabij collectieve vervoersknopen en voorzieningen. Zo moeten de juiste functies ontwikkeld worden op de juiste plaats. Het toekomstige voorzieningenniveau en de bereikbaarheid bepalen de draagkracht van de kern voor bijkomend werk- en woonaanbod.

Binnen de gemeente kan de duokern van Puurs-Kalfort door het huidige aanbod aan voorzieningen een actievere rol opnemen. Echter: niet overal in Puurs-Sint-Amands kan er bijkomend ontwikkeld worden: de juiste functie op de juiste plaats!

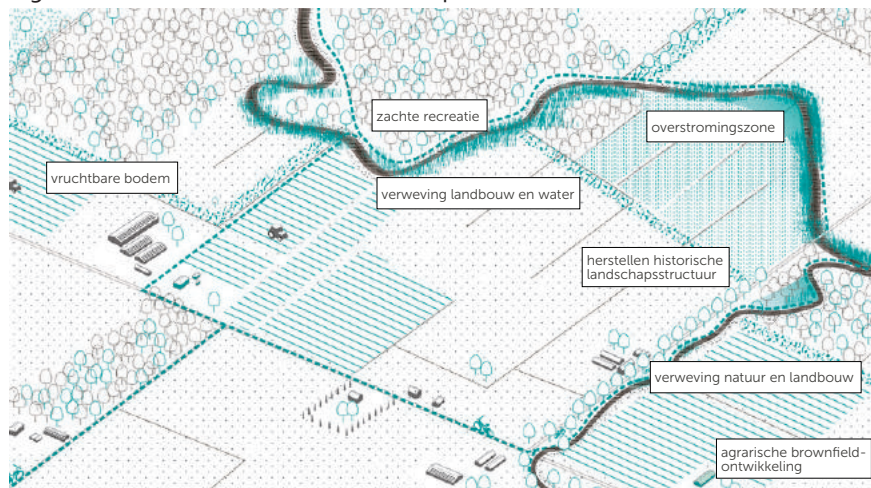
Vlaanderen werkt tot slot ook naar een **robuuste open ruimte** waarbij de verhardingsgraad in de open ruimte wordt teruggedrongen. Onze open ruimte wordt in het perspectief van klimaatsverandering namelijk onmisbaar voor waterberging en klimaatregulering. Ontharding en vergroening moeten de versnippering van de open ruimte terugdraaien en de biodiversiteit terug doen aansterken. Op deze manier kan een **netwerk van groenblauwe aders** uitgebouwd worden dat de open ruimte tot in de kernen brengt. Dit netwerk biedt naast een versterkte ecologische waarde ook een vergrote landschapsbeleving en recreatieve component. Daarnaast zullen deze functies ook afgestemd moeten worden op mogelijke hernieuwbare energieproductie.

Ook in Puurs-Sint-Amands zal de focus gelegd worden op het aanpassen aan de klimaatverandering, en het creëren van een sterkere groenblauwe structuur. Dit doen we zowel in de open ruimte als in het bebouwd weefsel.

PROVINCIAAL BELEIDSPLAN RUIMTE ANTWERPEN

Verschillende principes en strategieën uit het provinciaal beleidsplan ruimte Antwerpen (PBRA) zullen verfijnd worden in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit van Puurs-Sint-Amands.

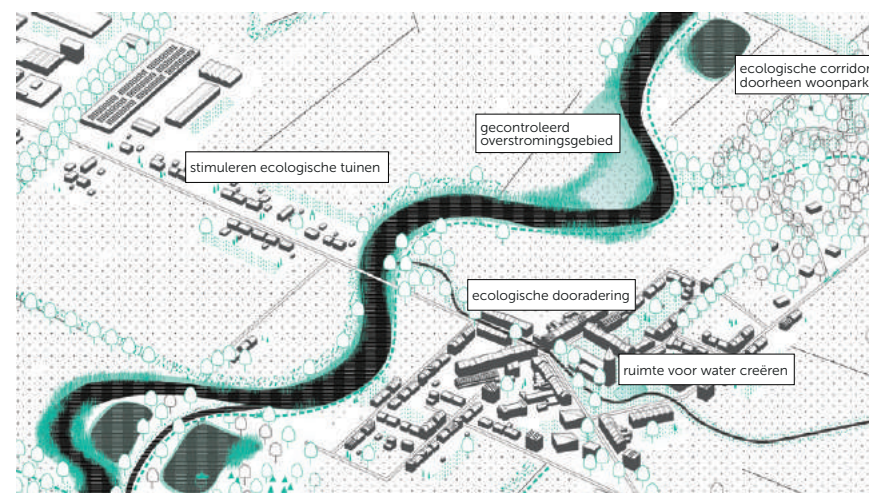
In de sterk bebouwde provincie Antwerpen moeten **natuur, landbouw, water en recreatie een samenhangend geheel** vormen. Deze verschillende componenten worden verweven en staan in voor een kwalitatief landschap dat talloze ecosysteemdiensten levert. De ruimte rond de kernen wordt hierbij ingezet om de kernen met het landschap te verbinden.



Offensieve open ruimte (bron: Conceptnota Beleidsplan Ruimte Provincie Antwerpen: Strategische Visie (2019))

In Puurs-Sint-Amands is deze doelstelling zeker relevant: de valleien zijn structurerend in de ruimte. Het versterken van het waternetwerk vormt een belangrijke doelstelling.

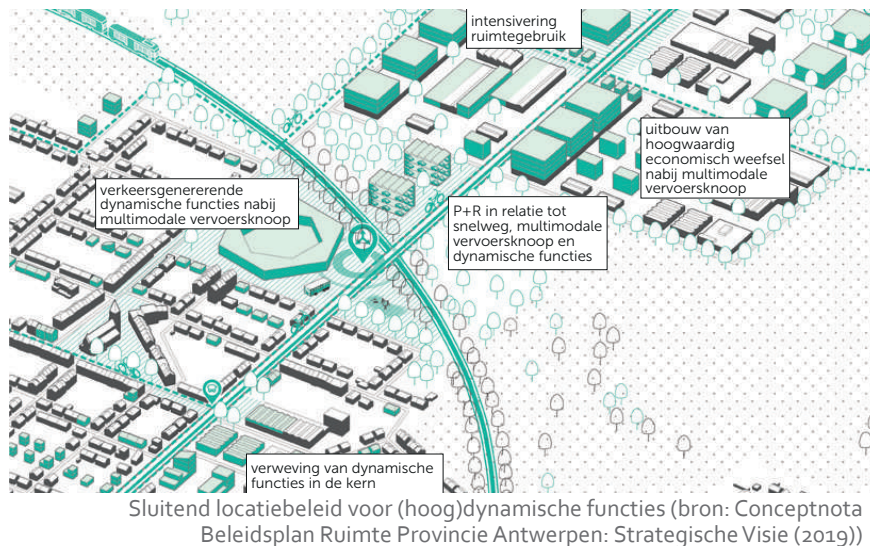
Dit grootschaliger groenblauwe netwerk kan echter versterkt worden tot op een kleiner schaalniveau om tot een **onafgebroken netwerk te komen dat doorheen de open en bebouwde ruimte** loopt. Dit fijnmazig netwerk kan verschillende ecosysteemdiensten produceren, zoals het temperen van het hitte-eilandeffect, of het bufferen en opslaan van regenwater. Bovendien dragen deze bij aan de biodiversiteit en leefbaarheid in de kernen.



Samenhangend ecologisch netwerk (bron: Conceptnota Beleidsplan Ruimte Provincie Antwerpen: Strategische Visie (2019))

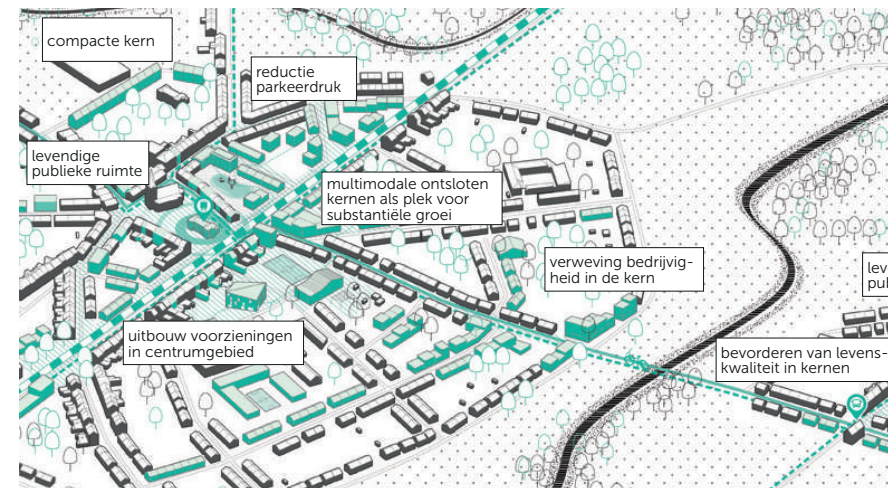
Verschillende kernen in Puurs-Sint-Amands liggen aan valleien. Deze valleien vormen enerzijds een mogelijke bedreiging omwille van overstromingsrisico's, maar anderzijds vormen ze ook een enorme opportuniteit om de gemeente te wapenen tegen de klimaatverandering en de leefkwaliteit te verhogen. De afstand tussen dichtbebouwde kernen en groenblauwe structuren is immers nooit groot.

Er moet bijkomend een overstap gemaakt worden naar duurzame mobiliteit. Om de mobiliteitsnetwerken optimaal te laten functioneren moeten plaatsen met een hoge bereikbaarheid en multimodale ontsluiting strategisch ingezet worden voor verdere ontwikkeling. **De synergie tussen de uitbouw van multimodale vervoerscorridors of assen en ruimtelijke ontwikkeling zal een bepalende factor zijn in het toekomstig ruimtelijk beleid.** Voorzieningen en bedrijven zullen in de eerste plaats op deze strategische locaties bijkomend ontwikkeld worden. Verweving, meervoudig ruimtegebruik en eventuele stapeling van functies staan hierin voorop, rekening houdend met de draagkracht van de locatie en specifieke ontsluitingsnoden van de voorziening of functie.



Niet alle kernen en bebouwde weefsels van Puurs-Sint-Amands zijn even goed multimodaal ontsloten: een slim locatiebeleid enerzijds ('de juiste functie op de juiste plaats') en het uitbouwen van combimobiliteit zullen op termijn zorgen voor een duurzamer verplaatsingsgedrag.

Het verder aansnijden van gronden wordt vermeden. De bebouwing in de provincie Antwerpen is vandaag immers erg versnipperd. Bovendien zijn er ook nog heel wat juridische bouw mogelijkheden op onwenselijke locaties. We moeten **de versnippering een halt toe roepen en uiteindelijk terugdraaien.** Bundeling dient hierbij ingezet te worden om strategische locaties, de multimodale knopen, nog meer te intensiveren. Vervolgens wordt de **meerwaarde van het knooppuntbeleid geïnvesteerd in de open ruimte**, door bijvoorbeeld slecht gelegen woonmogelijkheden uit het aanbod te halen.

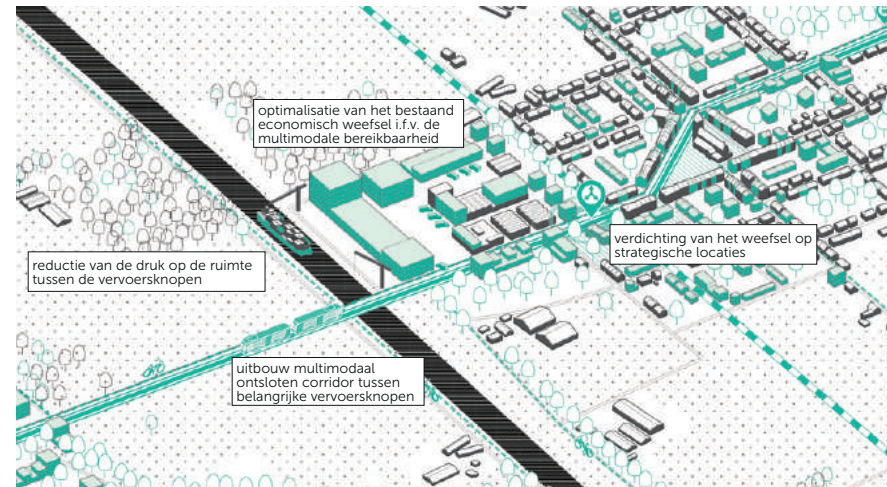


Levendige kernen (bron: Conceptnota Beleidsplan Ruimte Provincie Antwerpen: Strategische Visie (2019))

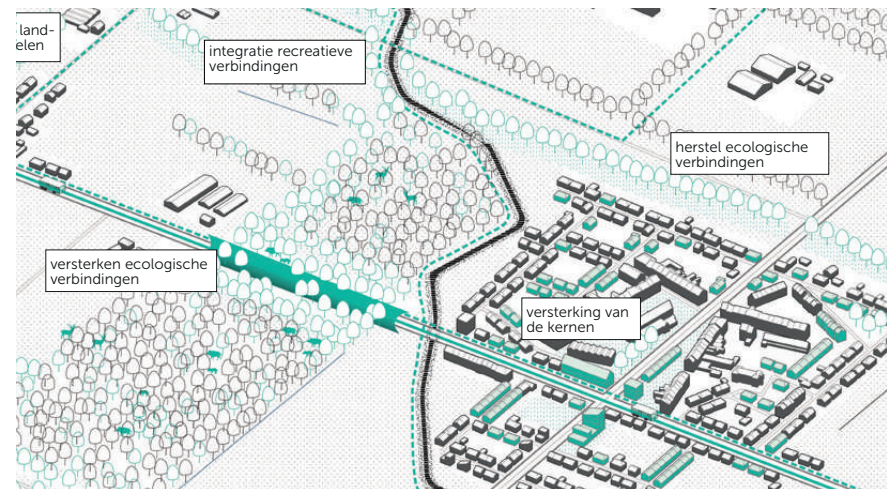
In het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit van Puurs-Sint-Amands vormt het terugdringen van het bijkomend ruimtebeslag een belangrijk thema. We zullen stapsgewijze oplossingen verkennen om slecht gelegen juridische voorraad (en eventueel zelfs de slechtst gelegen verspreide bebouwing) op termijn uit het aanbod te halen.

Een kern kan bijkomend verdicht worden door een **kwalitatieve ruimtelijke clustering van de woonomgeving** met andere functies zoals werk en ontspanning. Het ontwikkelingsperspectief van de kern is daarbij afhankelijk van de grootte, draagkracht en bereikbaarheid van de kern. Bepaalde kernen zijn zo ideale plekken om bijkomende bevolkingsgroei op te vangen. Daarnaast staat het verhogen van de levenskwaliteit van bewoners en het versterken van de eigen identiteit van de kern voorop.

Ook in Puurs-Sint-Amands wordt er een gedifferentieerde aanpak voorgesteld, afgestemd op het voorzieningenniveau en bereikbaarheidsprofiel. Op deze manier worden de mogelijkheden om bepaalde kernen en wijken al dan niet te versterken of, als nodig, juist eerder te ontlichten en vergroenen.

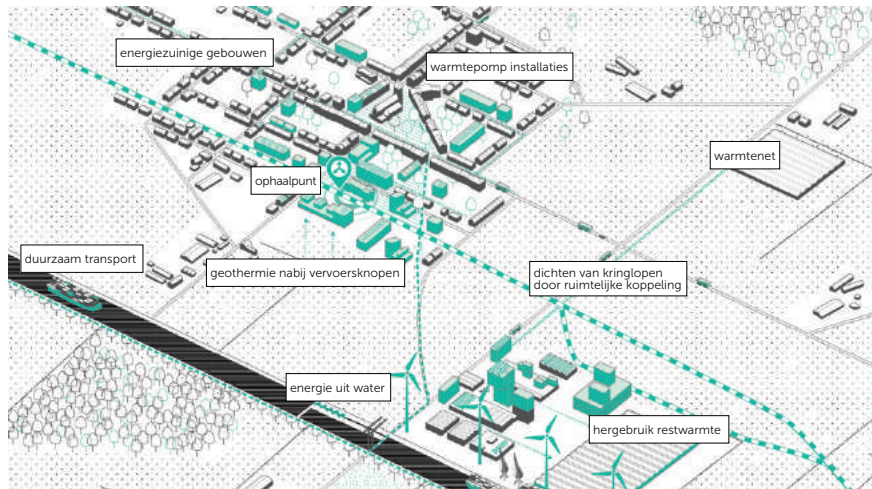


Versterkte vervoerscorridors (bron: Conceptnota Beleidsplan Ruimte Provincie Antwerpen: Strategische Visie (2019))



Van versnippering naar bundeling (bron: Conceptnota Beleidsplan Ruimte Provincie Antwerpen: Strategische Visie (2019))

Tenslotte moet het ruimtelijk beleid een fundamentele bijdrage leveren aan de energietransitie. Naast het inspelen op de ruimtelijke impact van hernieuwbare energie heeft ruimtelijk beleid ook een impact in het voorkomen van energieverbruik. Door maximaal in te zetten op het bundelen en verweven van verschillende activiteiten en gebruiken kan de ruimte namelijk ook **energie-efficiënt** ingericht worden. Het uitwisselen van energie of bijvoorbeeld restwarmte wordt zo meer vanzelfsprekend. Bovendien brengt een sterk locatiebeleid een energiebesparing met zich mee als gevolg van een toename in duurzame maar vooral minder en kortere verplaatsingen.



Energie-efficiëntie (bron: Conceptnota Beleidsplan Ruimte Provincie Antwerpen: Strategische Visie (2019))

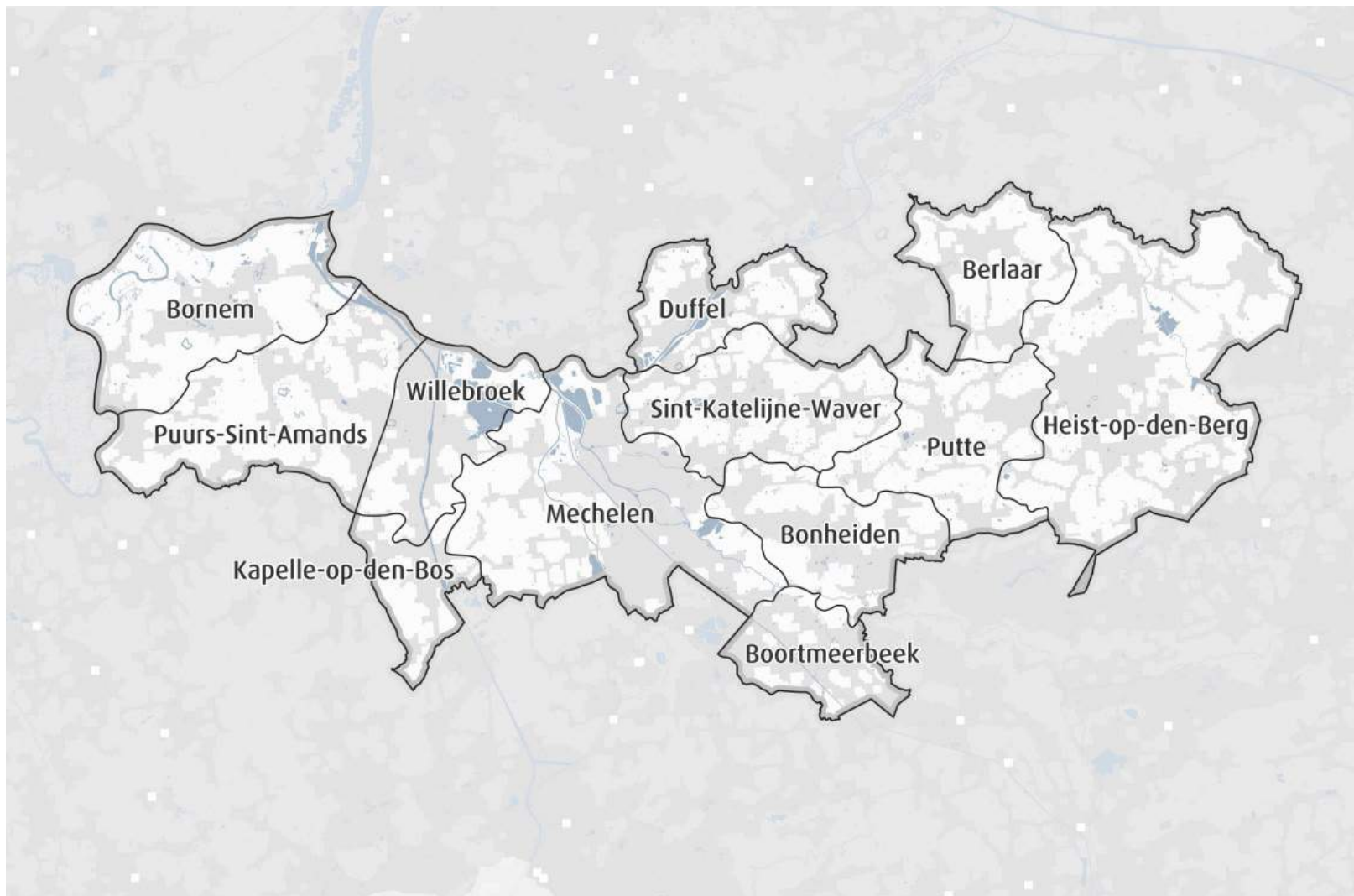
Het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit van Puurs-Sint-Amands flankeert en ondersteunt het Energie- en Klimaatactieplan van de gemeente, waarin wordt ingezet op de reductie van energiebehoeften en op het verhogen van de kansen voor energie-uitwisseling of hernieuwbare energie. Het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit zet hiervoor in op compacte kernen met verweven functies en de shift naar duurzame mobiliteit.

REGIONAAL MOBILITEITSPLAN VERVOERREGIO MECHELEN

De Vlaamse Regering keurde in april 2019 het nieuwe **decreet Basisbereikbaarheid** goed. Basisbereikbaarheid staat voor het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een efficiënt en vraaggericht systeem en met een optimale inzet van middelen.

Centraal staat de term **combimobiliteit** of 'multimodaal reisgedrag', waarbij reizigers verschillende vervoersmiddelen combineren. De beschikbaarheid van verschillende vervoersmiddelen en goed uitgeruste knooppunten (of Hoppin-punten) maken het mogelijk vlot over te stappen. Het openbaar vervoer wordt opgedeeld in vier lagen met elk een specifieke rol. Deze lagen worden optimaal op elkaar afgestemd.

Om basisbereikbaarheid te realiseren, wordt Vlaanderen verdeeld in vijftien **vervoerregio's**. Elke regio heeft een vervoerregioraad, samengesteld uit lokale besturen en gewestelijke instanties (Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken). De gemeente Puurs-Sint-Amands behoort tot de Vervoerregio Mechelen. Deze vervoerregioraden staan in voor de opmaak van een **geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan** dat de invulling van basisbereikbaarheid bewaakt, evalueert en stuurt. Daarnaast staan de raden in voor de opmaak van een openbaar vervoerplan.



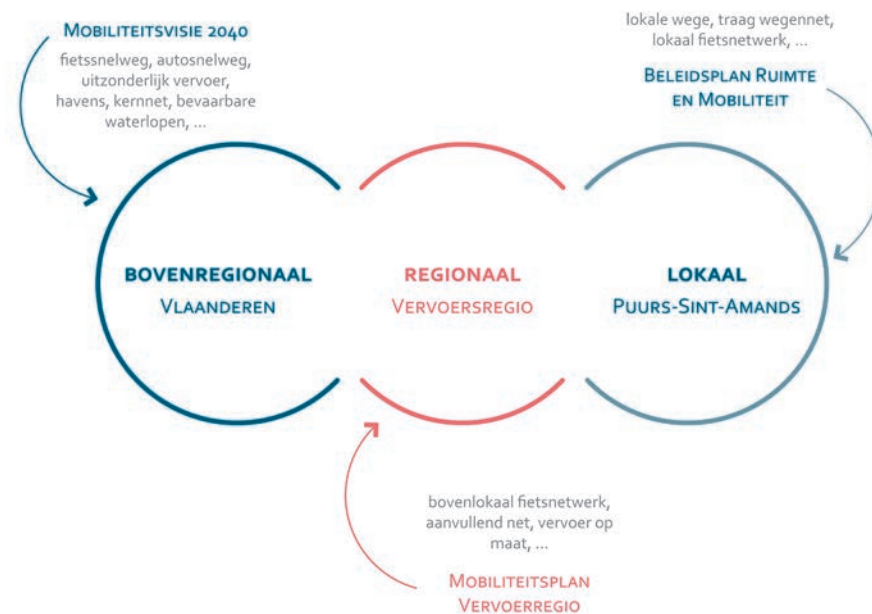
Gemeenten in de Vervoerregio Mechelen (bron: Oriëntatienota Vervoerregio Mechelen (2020))

Het regionaal mobiliteitsplan legt de **globale mobiliteitsvisie** voor een langere termijn vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi. De **planhorizon is 2030** met een **doorkijk naar 2050**. Dat plan doet onder andere uitspraken over de belangrijke mobiliteitsuitdagingen van de regio, tekent het openbaar vervoersnetwerk uit, stelt maatregelen voor en geeft prioriteiten aan de verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid, het fietsbeleid, infrastructuraanpassingen, flankerende maatregelen en goederenstromen.

Op basis van de Europese SUMP-richtlijnen wordt de opmaak van het regionale mobiliteitsplan in **drie fasen** vormgegeven. De eerste fase, de oriënteringsfase, bestaat uit een eerste verkenning van de regio op basis van inventarisatie en onderzoek. Hierin wordt ook een eerste richting gegeven aan de ambitie die voor de regio vooropgesteld wordt. De opbouw van de strategische visie en de operationele doelstellingen vormen de tweede fase. Deze vormt de basis om in de derde fase over te gaan tot de opmaak van het actieplan. Het regionaal mobiliteitsplan Vervoerregio Mechelen bevindt zich momenteel in de tweede fase (strategische visie en operationele doelstellingen).

Het **openbaar vervoerplan** focust op de planning van het openbaar vervoer op kortere termijn. Het OV-plan vertrekt vanuit de huidige infrastructuur én budgetten en tracht deze optimaal in te zetten. Zo bepaalt het OV-plan waar de reguliere bussen en trams in de vervoerregio rijden, maar ook op welke plaatsen men gebruik kan maken van flexvervoer (waaronder de Hoppinbus of -taxi en de Hoppinfiets of -wagen). Het OV-plan wil op die manier een **duurzaam alternatief** aanbieden voor verplaatsingen met de auto.

Naast het Regionale Mobiliteitsplan zijn er nog twee niveaus waarop mobiliteit wordt geregeld. Boven het regionaal mobiliteitsplan staat de **Vlaamse mobiliteitsvisie 2040**, die richting geeft voor het hele Vlaamse gewest. Onder het regionale mobiliteitsplan staat dan weer het **lokaal mobiliteitsplan** (niet verplicht), wat op niveau van een of meer gemeenten het vervoerskader invult. Het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit Puurs-Sint-Amands kan men hier ook onder vatten: ze zal een **verdere verfijning** vervatten van het kader van het Regionaal Mobiliteitsplan.



(bron: 'Geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan' op Vlaanderen.be, eigen verwerking)





UITDAGINGEN

UITDAGINGEN

Bij het formuleren van de ambities en ruimtelijke strategieën voor Puurs-Sint-Amands 2050 vertrokken we vanuit enkele belangrijke uitdagingen.

Uitdagingen kunnen zich zowel op korte termijn als op lange termijn laten voelen. Vaak zijn vandaag reeds zaken duidelijk voelbaar die in de toekomst een (steeds grotere) impact zullen hebben, bijvoorbeeld waterproblematieken of demografische tendenzen.

In dit hoofdstuk gaan we kort in op **7 grote uitdagingen**.



ZEVEN GROTE UITDAGINGEN

EEN VERANDEREND KLIMAAT

Net zoals de rest van de wereld, zal de gemeente Puurs-Sint-Amands blootgesteld worden aan de **klimaatverandering**. De nodige aanpassingen tegen het veranderende klimaat (adaptatie én mitigatie) worden gezien als de **rode draad** doorheen het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit.

De voornaamste effecten van het veranderende klimaat zijn de toename van perioden met **hittestress**, de toenemende **wateroverlast** (zowel door meer frequente, extreme neerslagevents als door zeespiegelstijging) en de langere, intensere periodes van **droogte**. Deze klimaatswijzigingen hebben bovendien een grote invloed op de **dalende biodiversiteit**. Flora en fauna nemen af in soortenrijkdom en aantallen aangezien de omgevingen ('habitats') waarin zij kunnen leven en groeien net in aantal afnemen.

Deze uitdagingen spelen op een globale schaal: het is niet mogelijk om deze trends te keren enkel en alleen op het gemeentelijk niveau. Het is echter wél noodzakelijk om ook op regionaal en lokaal niveau inspanningen te leveren die tegen deze negatieve trends ingaan. In het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit voor Puurs-Sint-Amands willen daarom we antwoorden zoeken op een lokale schaal, en we worden hiervoor geruggesteund door het beleid op provinciaal en gewestelijk niveau. Door enerzijds het ruimtegebruik af te stemmen en aan te passen op deze uitdagingen (**klimaatadaptatie**) en anderzijds ook maatregelen stellen die de impact van de klimaatsuitdagingen an sich verminderen (**klimaatmitigatie**), dragen we ruimtelijk bij om deze klimaatuitdagingen op gemeentelijk niveau aan te gaan. Het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit is op dit vlak een ruimtelijke bijdrage aan het reeds bestaande **Energie- en klimaatactieplan** voor Puurs-Sint-Amands.

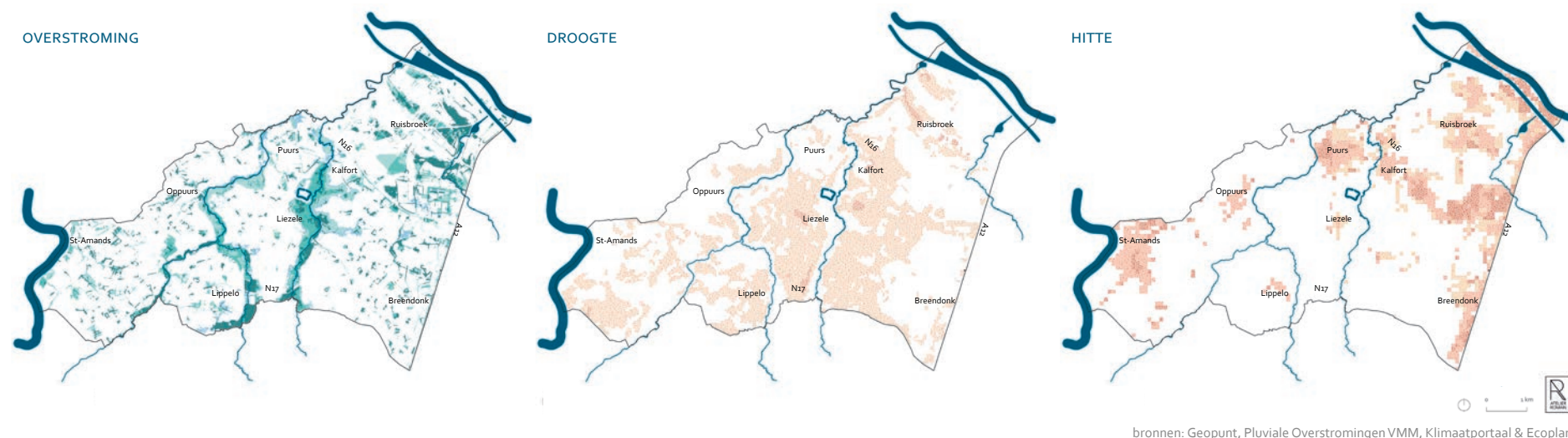
Van groot belang om de klimaatbestendigheid van de gemeente te verhogen, is de wijze waarop het watersysteem kan worden verbeterd. Gezien de te verwachten toename van **droogte- en hitteperiodes** maar ook door periodes van **extreme neerslag** zal een goede monitoring van het grond- en oppervlaktewater in toenemende mate van belang zijn. Het water zal deze negatieve klimaattrends immers op een directe wijze **milderen**.

De open ruimte speelt hier een cruciale rol in. De rivieren, beken en de natte gronden in de valleien, maar ook de grachten in het landbouwgebied, verzamelen op heden de grootste watervolumes in de bodem ('**waterretentie**'). Het zijn de valleigebieden die het **waterbergend vermogen** van de gemeente verzekeren. Dit bijhouden van water, als een spons, heeft positieve effecten op zowel de **waterhuishouding** alsook op de lokale **biodiversiteit**. De vegetatie in de omgeving van water, maar ook de fauna, is immers gebaat bij deze retentie. Zij vormen bovendien ook het oppervlaktewater dat ook voor **verkoeling** zorgt in de omgeving.

Ook **waterinfiltratie** is hierbij van belang. Het infiltratievermogen van de bodem geeft weer hoe **waterdoorlaatbaar** de bodem is, en dus hoe goed de bodem toelaat dat het hemelwater doorstroomt tot de **ondergrondse watertafels**. Deze watertafels beschermen de omgeving en het landschap. Ook een hoog infiltratievermogen, waardoor de stand van de watertafels stabiel blijft, heeft met andere woorden een positieve impact op de **waterhuishouding**.

Ook gezien de te verwachten toename van **droogte- en hitteperiodes** zal een goede monitoring van het grond- en oppervlaktewater in toenemende mate van belang zijn. Dit water zal deze negatieve klimaattrends immers op een directe wijze **milderen**.

VERWACHTE KLIMAATUITDAGINGEN VOOR PUURS-SINT-AMANDS



Een andere belangrijke klimaattendens die in de gaten dient te worden gehouden bij de opmaak van een strategisch plan als het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit, is het overstromingsrisico. Overstromingen, veroorzaakt door de **stijgende zeespiegel** maar zeker ook door **periodes van hevige regenval**, maken een quasi zeker onderdeel uit van de toekomstige ruimte. Het technisch tegenhouden van het stijgende water, door middel van bijvoorbeeld dijken, is een belangrijke actie. Het zou echter onvoldoende zijn om alleen daarop in te zetten. We moeten breder over deze problematieken nadenken: er dient op een structurele manier met deze waterproblematieken te worden omgegaan. Door **water meer ruimte te geven**, zodat het ter plaatse kan worden opgevangen en traag in de bodem kan infiltreren, hoeft deze verwachte klimaattrend niet alleen een bedreiging te zijn. Door op een verstandige manier om te gaan met deze trend kunnen immers **win-win-situaties** worden gecreëerd waarmee ook andere klimaatuitdagingen kunnen worden aangepakt.

Alle bovenstaande trends vormen belangrijke randvoorwaarden wanneer we nadenken over de **balans tussen bebouwde ruimte** enerzijds en het aanbod aan **verkoelende ruimte** en **groenblauwe netwerken** anderzijds. Ook vandaag moeten we reeds aan deze uitdagingen denken. Niet alleen omdat de klimaateffecten in de zomerperiodes reeds voelbaar zijn, maar vooral omdat we bij de ruimtelijke keuzes van vandaag rekening moeten houden met de effecten die zij morgen zullen hebben. We moeten erover waken dat we bij de keuzes in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit ook de **levenskwiteit van de toekomstige bewoners** van Puurs-Sint-Amams garanderen en verhogen. Wanneer we dus nadenken over de toekomstige ruimte, zien we het als een absolute noodzaak om ruimtelijke transformaties vast te knopen aan de **inrichting van kwalitatieve, groene en blauwe ruimte** en deze bij voorkeur ook de voorzien van hoogstammig groen, oppervlaktewater en/of infiltratiemogelijkheden. De open ruimte moeten we hierbij **doortrekken tot in de bebouwde omgevingen**: enkel zo kunnen we de te verwachten klimaatuitdagingen milderen.

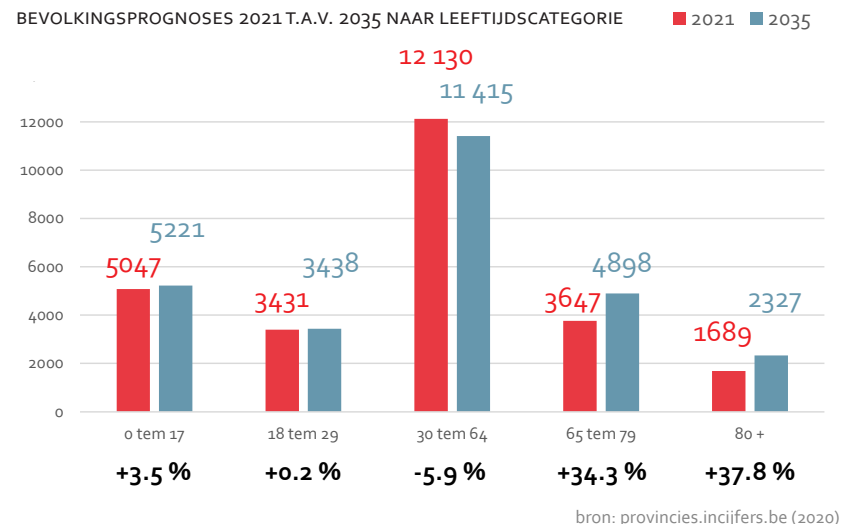
DEMOGRAFISCHE TRENDS

De **demografische trends** vormen voor de ruimtelijke planning een enorm **dankbare houvast**. Zij geven ons een beeld van hoe de bevolking op vandaag is samengesteld, en van hoe deze in de komende decennia zal evolueren. Aan de hand van demografische vooruitzichten kunnen we achterhalen wie gebruik zal maken van de ruimte die we (zullen) transformeren. Bij de opmaak van **strategische** plannen, zoals het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit er één is, is het dus van belang om hierbij stil te staan.

De demografische trends voor Puurs-Sint-Amunds volgen deze voor het Vlaams Gewest. De gemeente zal in de komende jaren dus geconfronteerd worden met dezelfde uitdagingen als vele andere Vlaamse gemeenten: **bevolkingsgroei gekenmerkt door gezinsverdunding, ontgroening, vergrijzing en verzilvering**.

De gemeente kende de afgelopen 30 jaar reeds een duidelijke bevolkingsgroei en ook in de volgende 15 jaar zal inwonersaantal van de gemeente blijven stijgen. Algemeen wordt een **groeitrend** verwacht van 4,43% voor wat betreft het inwonersaantal van Puurs- Sint-Amunds. Voor wat betreft het aantal huishoudens wordt een stijging verwacht van 6,65% tot 2035. Opvallend hierbij is de duidelijke **gezinsverdunding** die hierbij plaats zal vinden. Op heden bestaat de gemeente reeds voor **meer dan 50% uit kleinere huishoudens** van één of twee personen. Deze trend wordt voor een groot deel verklaard door de **bovengemiddelde vergrijzing** die voor de gemeente wordt voorspeld.

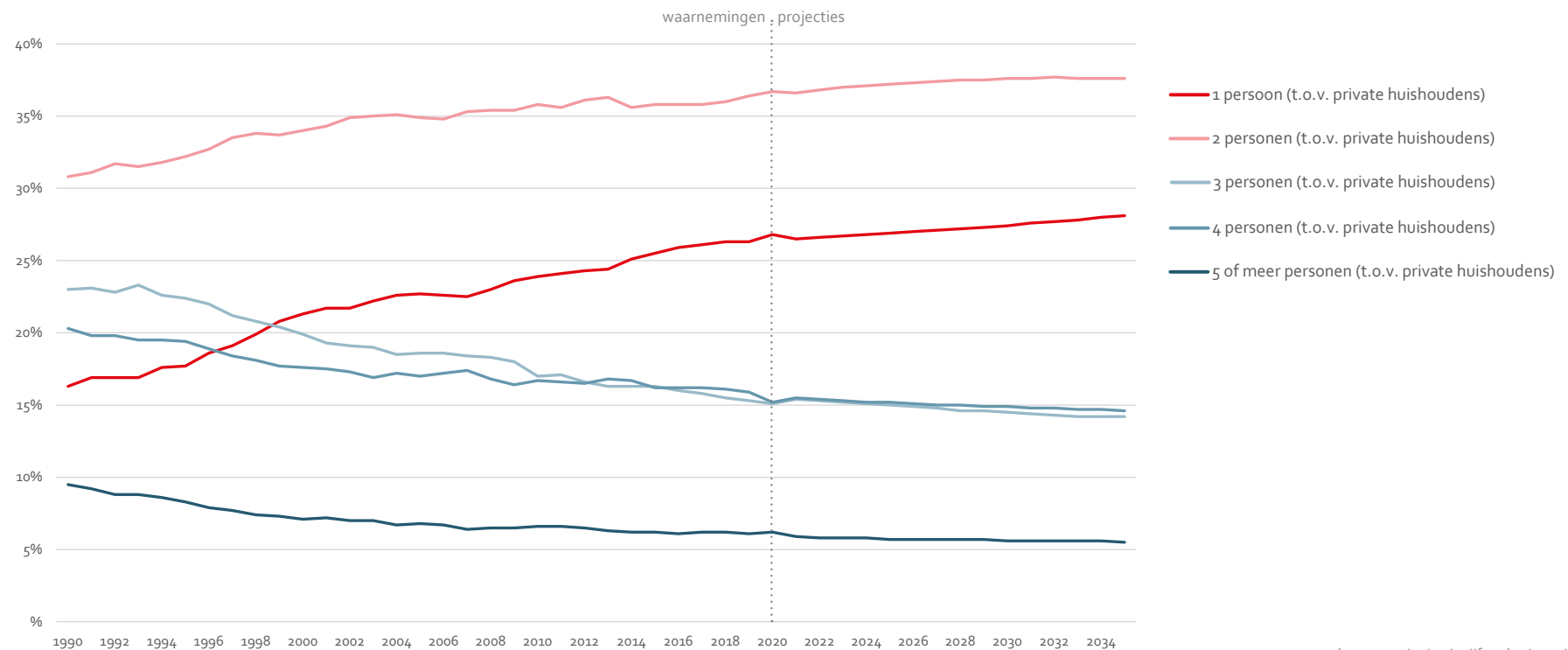
De gemeente zet binnen haar beleid reeds in op het opvangen van deze huidige vergrijzing, o.a. door het voorzien van verschillende woonzorgcentra in de kernen, het stimuleren van levenslang wonen en het organiseren van een seniorenadviesraad. Uit de demografische cijfers blijkt dit zeker niet tevergeefs aangezien deze tendenzen in de toekomst zullen aanhouden en zelfs versterken: in de prognoses is vooral een sterke toename van het aantal 65-plussers en 80-plussers zichtbaar. Hoewel 65-plussers algemeen nog in tamelijk goede gezondheid verkeren en een actieve levensstijl hebben, worden senioren vanaf de leeftijd van (bij benadering) 80-jaar **in toenemende mate zorgbehoevend** en steeds meer **geïsoleerd**. Hierop antwoorden trachten te blijven bieden (thuiszorg organiseren, seniorenvervoer aanbieden, bezoeken door vrijwilligers stimuleren,...) wanneer deze senioren verspreid in het landschap wonen, is prijzenswaardig maar slechts weinig efficiënt of duurzaam. Deze maatschappelijke problematieken staan met andere woorden **in directe relatie tot de ruimte**: waar deze senioren zich bevinden is sturend in hoe deze tendenzen kunnen worden gekeerd.



De inwoners waarderen hun sterk sociaal netwerk in de gemeente, waardoor zij er graag blijven. Het is ook duidelijk dat jongere bevolkingsgroepen **graag blijven en/of terugkeren** naar de gemeente, eens zij zelf een gezin starten. Tegelijk is Puurs-Sint-Amands binnen de regio een iets duurdere gemeente (hoewel dit op Vlaams niveau tamelijk gemiddeld blijkt). Toch houdt dit mogelijk jongere gezinnen nog tegen om zich in Puurs-Sint-Amands te komen vestigen. Het **levendige en betaalbare profiel** van de gemeente kan in die zin verhoogd worden, om zo ook deze jongere gezinnen blijvend aan te trekken.

We willen de ruimtelijke transformaties van de gemeente enten op de noden van de inwoners van morgen. Hierbij houden we rekening met een duurzame ruimtelijke invulling. Het doel is hier om het **levendig profiel** van elke kern te versterken, op schaal van die kern. Een realistische mix aan leeftijdsgroepen is hierbij wenselijk: ondanks de vergrijzing streven we naar **kernen waar inwoners van elke leeftijd graag wonen**.

GEZINSVERDUNNING: EVOLUTIE VAN HET AANDEEL PER TYPE HUISHOUDEN



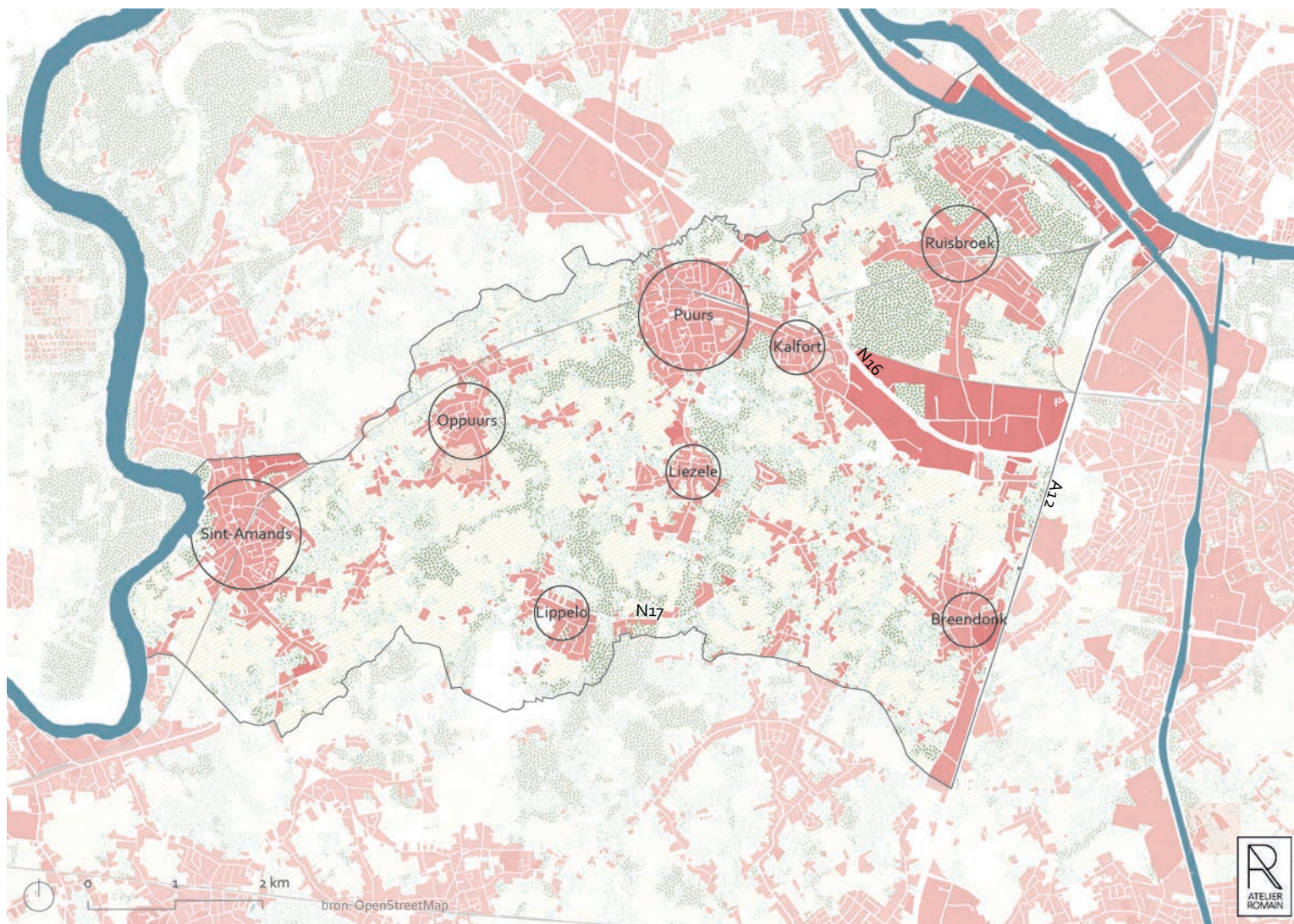
bron: provincies.incijfers.be (2020)

SCHAARSE RUIMTE

Qua bebouwde ruimte is onmiddellijk duidelijk dat de gemeente wordt gekenmerkt door **kernen, linten en 'snippers'**. De kernen, met elk hun herkenbare vorm, vallen dadelijk op. Daarnaast zijn ook de **grootschalige bedrijventerreinen** langsheen de N16 en het kanaal direct afleesbaar. Ook gehuchten, zoals Nijven en Keten, komen naar voor.

Hoewel de kernen duidelijk herkenbaar blijven, is zichtbaar hoe zij uitlopers hebben in het landschap, in de vorm van **linten**. Linten snijden doorheen de open ruimte en groeiden veelal historisch tussen gehuchten en grotere kernen. Zij lijken vandaag als vanzelfsprekend deel uit te maken van onze ruimte. Opvallende voorbeelden hiervan zijn de Pullaarsteenweg (ten zuiden van Ruisbroek), de Wolf- en Groenstraat (centraal in het landschap tussen Liezele en Breendonk), de Schaafstraat en Moorstraat (ten noorden van Breendonk) en Larendries (ten zuiden van Sint-Amands als verbinding met de eigenlijke dries). Linten op zich vormen ruimtelijk niet zo zeer een probleem als wel een **risico**: de aanwezigheid van lintbebouwing zet aan tot verdere verlinting. Dit betekent dan weer verdere **fragmentering van de open ruimte** en **verlies met de relatie tot het achterliggend landschap**. Verdere verlinting is ook vanuit maatschappelijk oogpunt een onwenselijke tendens: nutsvoorzieningen en diensten worden hiermee steeds verder uitgebreid, weg van de kernen. Dit resulteert na verloop van tijd tot **onhoudbare kosten en probleemsituaties** voor wat betreft de dienstverlening (bijvoorbeeld postbediening, openbaar vervoer, thuiszorg, afvalophaling,...). Tevens vormt het wonen in een lint een meer **op zichzelf gekeerde woonvorm** met een groter **risico op vereenzaming** en een **sterke autoafhankelijkheid**.

Naast deze linten valt ook de **verspreide bebouwing** op. Deze 'snippers' liggen geïsoleerd in een verder onbebouwd landschap. In tegenstelling tot de linten vormen deze snippers een **meer aanwezige bedreiging** voor de omliggende ruimte. Deze bebouwing heeft vaker een **onwenselijke visuele impact** op het landschap en kunnen een aanleiding zijn tot verdere **versnippering en verrommeling** van de open ruimte. De **maatschappelijke problematieken**, zoals vermeld bij de linten, zijn bij deze snippers **meer precair**. Daarbovenop worden deze snippers vaak ontsloten door verharde wegen die uitsluitend ten dienste staan van enkele woningen. Ook deze wegen, net als de nutsvoorzieningen die eronder en erlangs liggen, versnijden de open ruimte en vormen vanuit klimaat-oogpunt ook eerder een **onthardingsopgave**. De aanwezigheid van bebouwing langsheen deze wegen en de rechten op ontsluiting hiervan **verhinderen** vaak het realiseren van relatief **eenvoudige klimaatwinsten**.



Bebouwde ruimte: kernen, linten en snippers

Naast deze ruimtelijke verschijningsvormen en hun mogelijke negatieve effecten, speelt ook een andere macro-trend: de **nefaste impact van bijkomend ruimtebeslag**³. Vlaanderen heeft de ambitie gesteld om de dagelijkse toename van dit ruimtebeslag, door het bebouwen van nooit eerder bebouwde gronden ('open ruimte aansnijden'), stelselmatig te laten dalen tot nul in het jaar 2040. Deze Vlaamse beleidsdoelstelling staat in de volksmond bekend als 'de betonstop' of 'de bouwshift'.

Ruimtebeslag

Ruimtebeslag wordt in de Strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen als volgt omschreven: "Het ruimtebeslag bestaat uit de ruimte, ingenomen door onze nederzettingen, dus door huisvesting, industriële en commerciële doeleinden, transportinfrastructuur, recreatieve doeleinden, serres etc. Parken en tuinen maken hier ook deel van uit. Dit stemt overeen met de Europees gehanteerde definitie van 'settlement area'. Naast bebouwing of verharding bevat het ruimtebeslag dus bijvoorbeeld ook tuinen bij woningen, buurtparken, voetbalvelden en dergelijke. Door combinatie van de best beschikbare geografische informatie toont het dynamisch landgebruiksmodel dat 33% van de oppervlakte van Vlaanderen uit ruimtebeslag bestaat. Het is belangrijk op te merken dat ook in de openruimte(bestemmingen) ruimtebeslag voorkomt."

bron: Vlaamse Regering (2018) 'Strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen' uitgegeven door: Department Omgeving, Brussel, p. 6

Het is belangrijk te duiden **wat dit wél en wat dit niet inhoudt**. In eerste instantie is het belangrijk te verduidelijken dat dit om **bijkomend** ruimtebeslag gaat: ruimtebeslag dat eerder nog niet bestond. Dit wordt uitgedrukt in een **snelheid**: 'x aantal hectaren bijkomend ruimtebeslag per dag'. Het is deze snelheid **die stapsgewijs naar beneden moet**, om te komen tot **nul hectaren bijkomend ruimtebeslag per dag in 2040**.

In tweede instantie is het nodig om te duiden hoe en op welke manier dit zal worden gerealiseerd. Om dit immers op een realistische en vooral duurzame manier te bewerkstelligen, wordt dit **op Vlaamse schaal** bekeken. Hiervoor baseren we ons op de **uitrustingsgraad** van een plaats: het voorzieningenniveau en de multimodale bereikbaarheid van een bepaalde plaats. De meest zichtbare veranderingen die deze beleidsdoelstelling inhoudt, zullen dus plaatsvinden op locaties met net een héél lage, of net een héél hoge uitrustingsgraad.

Puurs-Sint-Amands is erg **centraal gelegen in Vlaanderen**, midden in de zogenaamde Vlaamse Ruit. De gemeente is (tamelijk) goed multimodaal verbonden met andere grote steden zoals Brussel, Antwerpen, Gent en Mechelen, alsook met Sint-Niklaas en Dendermonde. Daarnaast biedt de gemeente ook diverse kwalitatieve voorzieningen en heeft zij een tamelijk uitgebreid handel- en dienstenaanbod. De **gemeente kan groeien**, want zij heeft een **goede uitrustingsgraad**.

Dit wil echter niet zeggen dat zij deze kwaliteiten overal op haar grondgebied kan leveren, noch dat zij niet voorzichtig met haar ruimte moet omspringen! Het 'Betonrapport' van middenveldorganisatie Natuurpunt uit 2018 hadden de gemeenten Puurs en Sint-Amunds een respectievelijke betonsnelheid van 180 en 57m² per dag.⁴ Dit berekende men op basis van de ingenomen open ruimte per dag, in de periode 2005-2015.⁵ Het is deze **snelheid** die we naar beneden dienen te krijgen. We streven dus naar een **halt in het bijkomend ruimtebeslag in 2040**. Dit is echter geen proces dat van vandaag op morgen kan worden bewerkstelligd: er is een **periode van doelgerichte transitie** nodig.

Dit betekent dat het reeds **bestaande ruimtebeslag zeer doordacht moet worden aangewend**. In datzelfde rapport wordt immers ook erkend dat deze (voormalige) gemeenten goed gelegen zijn voor verdere ontwikkeling.⁶ Dit is niet onbelangrijk! Ruimtelijke ordening werkt op verschillende schalen: ook op Vlaamse schaal dient de groei op een slimme en duurzame manier doorvertaald te worden naar de ruimte. Gemeenten die centraal in Vlaanderen gelegen zijn -en goed ontsloten worden door verschillende vervoersmodi- hebben terecht andere toekomstperspectieven dan gemeenten die deze eigenschappen niet hebben.

We willen de schaarse ruimte dus op een toekomstgerichte manier inzetten, rekening houdend met alle andere ruimtelijke uitdagingen die spelen. Hiervoor zullen we het **ruimtelijk rendement** van wat vandaag al tot het ruimtebeslag wordt gerekend, verhogen. Dit doen we door deze ruimtes te hergebruiken, te verdichten en te intensiveren in gebruik (zowel in de tijd als in de ruimte) alsook door verschillende functies binnen eenzelfde ruimte te gaan verweven. We willen de **manier waarop we ruimtelijke groei vormgeven herdefiniëren**, zodanig dat we in de toekomst **geen noodzaak meer zien om hiervoor nog onaangeraakte gronden te moeten aansnijden**.

Hiervoor werken we **gebiedsgericht**, vertrekkend **vanuit de reeds aangesneden ruimte**. Waar en hoe kan het ruimtelijk rendement op een verantwoorde manier verhoogd worden in Puurs-Sint-Amunds? Welke kern kan welke groei kwalitatief opvangen? Hoe dient het bestaande ruimtebeslag hiertoe beter ingericht te worden? Hoe beschermen we de open ruimte van verdere aansnijding? Welke inspanningen zijn hiervoor nodig binnen de reeds bebouwde ruimte? Dit zijn vragen waarop we in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit antwoorden formuleren.

4 Mollen F.H. (2018) 'Betonrapport van de Vlaamse gemeenten en provincies' uitgegeven door: Natuurpunt, Mechelen.

5 Het is van belang hierbij te vermelden dat de gemeente in deze periode, namelijk van 2005 tot 2015, een sterke groei kende als economisch knooppunt. Nieuwe bedrijfsgebouwen, met een vaak grote footprint omwille van hun specifieke functie, werden in deze periode veelvuldig gebouwd (o.m. aan de N16, het kanaal alsook op het bedrijventerrein Hemelrijken). Het berekende ruimtebeslag uit deze periode wordt aan de hand van deze periode van economische groei ietwat genuanceerd.

6 In het 'Betonrapport' (2018) wordt gesteld dat de gemeente Puurs een goede ligging heeft voor verdere ontwikkeling en dat de gemeente Sint-Amunds een matige ligging heeft voor verdere ontwikkeling.

VERSNIPPERING IN DE OPEN RUIMTE

De open ruimte in Puurs-Sint-Amands heeft een divers karakter, bestaande uit beekvalleien, bossen en bosfragmenten, akkers, graslanden, ... De open ruimte, als één integraal ecosysteem, biedt ons **enorme meerwaarden** ('ecosysteemdiensten'). Ze vormt de meest krachtige ruimte om de negatieve effecten van **klimaatwijzigingen** in op te vangen. Tegelijk is de uitbouw van een **robuuste en veerkrachtige open ruimte** ook de beste preventie ertegen: een sterke open ruimte, aanwezig tot in de kernen, is de beste garantie om deze negatieve impact te beperken.

De open ruimte maakt geen deel uit van het ruimtebeslag maar wordt hier in zekere zin wel door bedreigd. Dit in de eerste plaats door het **aansnijden van open ruimte** in functie van verdere uitbreidingen van het bebouwde weefsel. Dit willen we in de toekomst vermijden: het aansnijden van open ruimte zal een **uitzondering** zijn, die bovendien zeer sterk zal worden gemotiveerd. De gemeente zal erover waken dat de verantwoording van het uitzonderlijk uitbreiden van het ruimtebeslag, ook los van de onderliggende harde bestemming, gemotiveerd zal worden op (voor zover relevant) het zuinig ruimtegebruik, de mogelijke milieu- en klimaateffecten, het mogelijk verlies aan groengebieden en landbouwgronden, de impact op het watersysteem, de kwaliteit van de architectuur, de diversiteit in het bijkomend woonaanbod, ... Zodanig dat deze transformaties een **maximale ruimtelijke kwaliteit** waarborgen.

Naast deze -meer externe- bedreiging, moeten we ook de **interne bedreigingen van de open ruimte** als uitdaging zien. Hiermee bedoelen we de trends die zich vanuit het 'eigen landgebruik' voordoen.

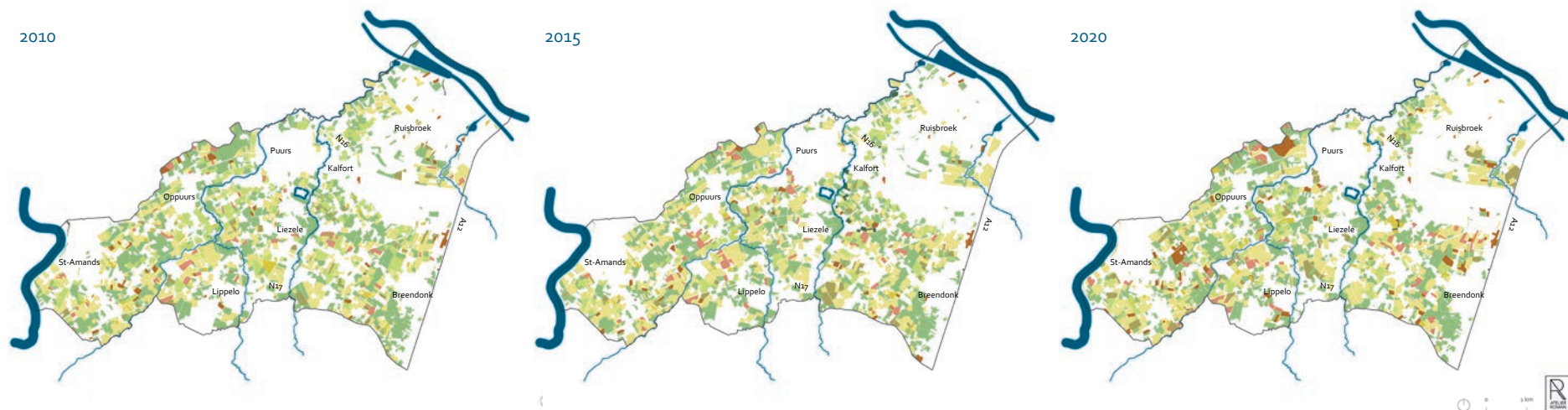
Aandacht is nodig voor **tendenzen binnen de landbouwsector**. De landbouw is een economische tak die onder meer de lokale voedselproductie verzekert. Ze vormt een hoogdynamische openruimtefunctie: hoewel landbouwgronden dus geen deel uitmaken van het ruimtebeslag, worden hier dus weldegelijk productieve, economische activiteiten uitgevoerd. De landbouw willen we als ruimtegebruiker koesteren in de gemeente: in haar bedrijfsvoering beheert zij immers het landschap. Tegelijk zien we dat de landbouwgebruikspcelen de afgelopen decennia zijn afgenomen in aantal. De **totale, gezamenlijke oppervlakte** waarop de landbouw haar activiteiten kan uitoefenen, wordt **steeds kleiner**.⁷

Deze trend gaat gepaard met een **afname in de diversiteit aan teelten**. De afname in teeltdiversiteit is deels te wijten aan **klimaateffecten**. Dit is bijvoorbeeld heel zichtbaar in de groententeelten. Dit zijn teelten met een hoge watervraag. Gezien het veranderende klimaat, met steeds frequentere droogteperiodes, neemt het aantal geschikte gronden voor groententeelt gestaag af. De percelen waarop nog groententeelt voorkomt, zijn doorgaans gelegen in de nabijheid van beekvalleien.

Een andere trend binnen de landbouw is de **schaalvergroting**. Niet alleen worden individuele boerderijen steeds groter, door het plaatsen van meer en grotere stallen, maar ook de gemiddelde oppervlakte van landbouwpercelen neemt toe. Onderliggend aan deze trend is de **moeilijke en risicovolle economische positie** waarmee landbouwers kampen: landbouwers lijken -economisch gezien- te moeten uitbreiden om nog voldoende eigen inkomsten te kunnen overhouden voor in hun eigen levensonderhoud te kunnen voorzien. Deze schaalvergroting leidt echter tot een **homogenisering van het landbouwlandschap**: percelen worden samengevoegd om tot één groter perceel te komen, dat men vervolgens inschakelt voor één teelt met een hoog rendement. Een andere mogelijkheid is dat men kostbare graslanden, die een hoeveelheid koolstof opslaan in de bodem, omzetten in functie van akkerbouw

⁷ Op basis van de jaarlijks opgemaakte data met landbouwgebruikspcelen kunnen we vaststellen dat de totale oppervlakte aan landbouwgebruikspcelen in 2010 nog 2045 hectare bedroeg. Deze oppervlakte daalde naar 2027 hectare in 2015 en naar 1973 hectare in 2020.

EVOLUTIE VAN DE DOMINANTE TEELTEN IN PUURS-SINT-AMANDS



Grasland	
Maïs	
Groenten, kruiden en sierplanten	
Aardappelen	
Granen, zaden en peulvruchten	
Voedergewassen en suikerbieten	
Houtachtige gewassen	
Overige gewassen	

OPPERVLAKTES IN 2010

874.38 hectare
638.02 hectare
292.43 hectare
56.95 hectare
63.88 hectare
40.36 hectare
3.88 hectare
39.50 hectare

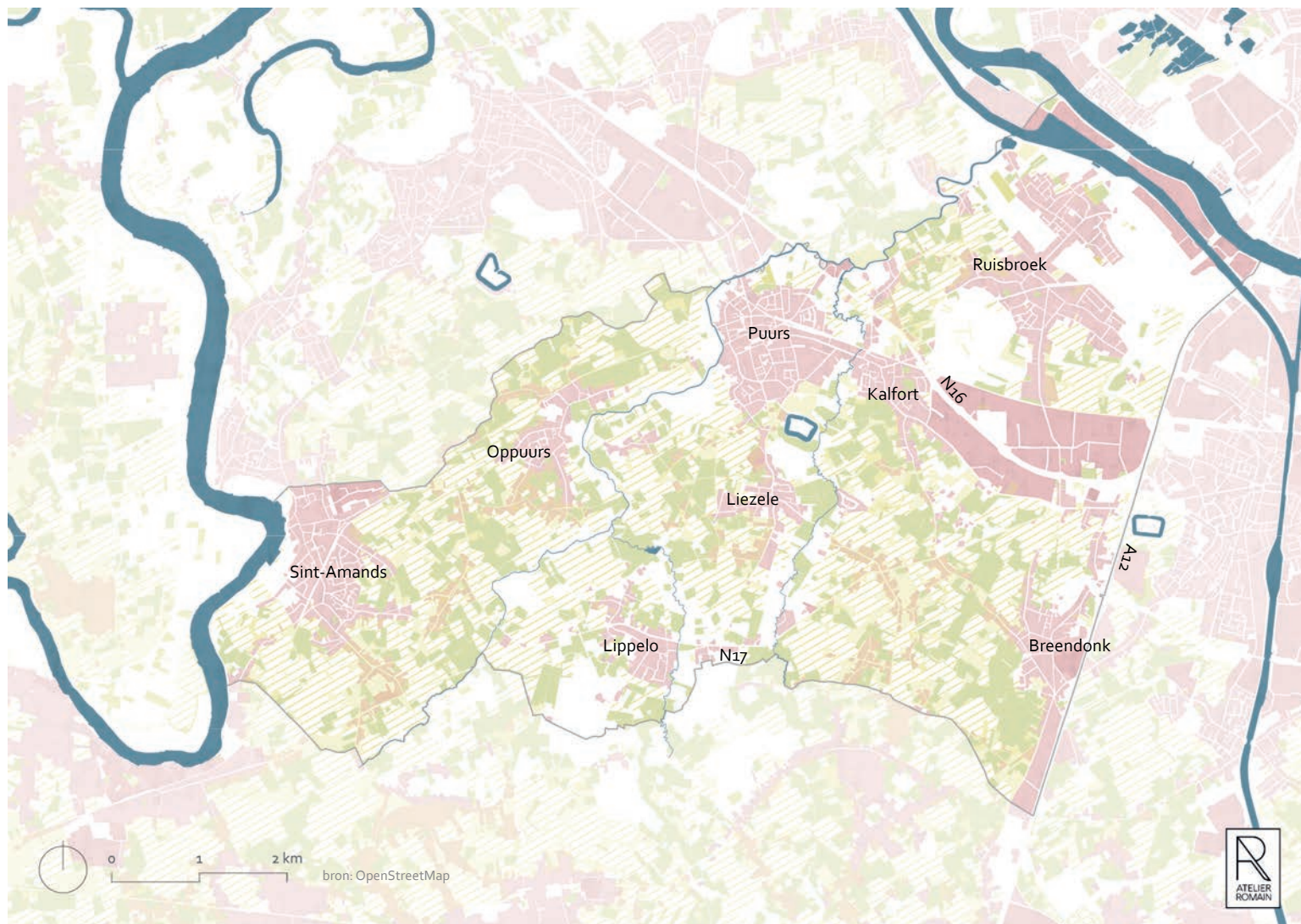
OPPERVLAKTES IN 2015

814.06 hectare
747.10 hectare
211.21 hectare
55.69 hectare
85.99 hectare
38.86 hectare
11.29 hectare
30.77 hectare

OPPERVLAKTES IN 2020

812.85 hectare
659.61 hectare
156.90 hectare
92.56 hectare
81.88 hectare
90.79 hectare
1.11 hectare
45.15 hectare

bronnen: Landbouwgebruikspcelen (Departement Landbouw & Visserij) jaren 2010, 2015 en 2020



Landbouwgebruik

(doorgaans voor één van deze dominante en hoogrendabele teelten). Deze ene teelt put de bodem potentieel zeer eenzijdig uit: door de teelten opeenvolgend te herhalen op die gronden, worden bepaalde voedingsstoffen in de bodem (die nodig zijn voor die ene teelt) uitgeput. Deze trend heeft, indien deze niet met de nodige voorzichtigheid en teeltrotaties gepaard gaat, op lange termijn dus een **nadelig effect op de landbouwactiviteit**.

Tegelijk overheerst een beperkt aantal teelten na verloop van tijd het landbouwlandschap, waardoor de diversiteit in landschappen afneemt. Ook de kenmerkende grachten, bomenrijen, hagen,... die zich op de oorspronkelijke randen van de kleinere landbouwpercelen bevonden, verdwijnen hierbij vaak. Deze kleine landschapselementen vormen vaak lijn- en puntvormige groenelementen in het landschap, waar bepaalde plantensoorten groeien en diersoorten een habitat of rustplaats vinden. Het verdwijnen van deze elementen door de schaalvergroting heeft dus ook een **negatief effect op de biodiversiteit**.

Opvallend is dat voorgaande inspanningen en investeringen in de landbouwruimte deze trend lange tijd leken te stimuleren. **Ruilverkavelingen** smolten vaak landbouwgehelen samen, met het oog op een **robuust, aaneengesloten landbouwgebied**. Dit wordt gemotiveerd vanuit het feit dat versnippering van het landbouwgebied geen efficiënte bedrijfsvoering meer toelaat. Dit klopt: een aaneengesloten landbouwgebied blijft een goede garantie op een meer succesvolle landbouwactiviteit. Tegelijk dient een dergelijke ruimtelijke optimalisatie-oefening gepaard te gaan met een correct beheer van de landbouwgronden, met oog op het instandhouden van de landbouwtechnische kwaliteiten ervan op lange termijn. De teelten en teeltrotaties dienen daarbij ten allen tijde **op maat te zijn van de eigenschappen van de landbouwpercelen**. Hiermee duiden we op de fysische basis, eerder dan louter te kijken naar vraag en aanbod en op basis daarvan aanpassingen te gaan doen aan het perceel (drainage, bemesting,...).

Op vlak van klimaat en bovendien ook algemene efficiëntie en optimalisatie (productie, nutriënten, watergebruik, beheer,...) zorgt dit voor het **meest gewenste agrarische gebruik**. Verder dient er ook ruimte gemaakt te worden voor **agro-ecologische elementen** zoals KLE's, (knot)bomenrijen, perceelsrandbeheer,... welke het grootschalige groenblauwe netwerk ten goede komen op vlak van connectiviteit en biodiversiteit. Bovendien hebben deze ingrepen en beheersmaatregelen ook net **positieve implicaties op de leefbaarheid van de landbouw**.

Een andere vorm van schaalvergroting betreft de schaalvergroting en toename van **landbouwinfrastructuren** (zoals stallen). Ook deze vorm van schaalvergroting vertrekt vanuit een economische logica waarbij men 'moet groeien om te overleven'. Ook deze schaalvergroting heeft er voor gezorgd dat het landbouwlandschap in beeldkwaliteit afnam, dat de milieu-effecten van de landbouwbedrijfsvoering aanzienlijker en potentieel schadelijk werden (stikstofdebat), dat buurtbewoners zich steeds meer kanten tegen de aanwezigheid van landbouwbedrijven, dat steeds grotere delen van de open ruimte tot het ruimtebeslag kwamen te behoren,... Deze effecten vormen eveneens een **bedreiging van de landbouw**, ondanks dat zij uit deze economische activiteit lijken voort te vloeien.



Groenblauwe structuren

Tot slot zijn er ook bedreigingen die vanuit het oneigenlijk -maar wel vaak vergunbaar- gebruik van landbouwgronden voortkomen. **Residentialisering** van het landbouwgebied, waarbij vroegere boerderijen en hoeves worden aangekocht met het oog op het realiseren van een woning die niets meer met landbouw te maken heeft, is een eerste dominante trend die tot op vandaag vergunbaar is onder de Vlaamse wetgeving. Dit zijn de zogeheten 'zonevreemde woningen'. Maar ook hiernaast zijn er drie belangrijke trends op te merken die het landbouwgebied schaden: **hobbylandbouw, verpaarding en vertuining**. Al deze trends maken gebruik van landbouwpercelen om er een activiteit op uit te oefenen die niets meer met de professionele productie van voedsel te maken heeft. Tegelijk zijn mensen die deze activiteiten wensen uit te oefenen in landbouwgebied ook vaak bereid om deze gronden **boven de marktwaarde** aan te kopen, waardoor deze trends nog steeds veel ingang vinden. Ze houden daarentegen wel bijna allemaal **een lijst van negatieve effecten** in: een definitief verdwijnen van deze gronden uit het 'echte' landbouwareaal, een verdere versnippering van een voorheen meer robuust landbouwgebied, een privatisering van open ruimte, een bijkomende aanleiding voor ruimtebeslag in de open ruimte, ... terwijl zij zelf geen toegevoegde waarde betekenen in de landbouw. Deze trends zijn **onwenselijk** en worden als uitdaging aanzien in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit.

Naast de interne bedreigingen die spelen op de landbouwgebieden, is het ook noodzakelijk om aan te geven dat **ook groenstructuren in hun eigen logica bedreigd kunnen worden**. Bij groenstructuren en -gehelen is vooral het **verbonden karakter** van deze structuren onderling ('connectiviteit') belangrijk: zo kunnen flora en fauna zich verplaatsen (hun habitat uitbreiden) en in aantal vermeerderen. Daarnaast vormen **verschillende habitats** ook een verrijking voor een biodiversiteit: bepaalde soorten gedijen beter in het ene gebied, andere soorten in het andere gebied.

8 Dit beleid zet sterk in op het versterken van de groenblauwe structuren en het opvangen van de klimaatuitdagingen, wat lovenswaardig is en noodzakelijk zal zijn gezien de toekomstige impact die voor een groot deel zal worden opgevangen in de open ruimte. Tegelijkertijd verdwijnt hierdoor ook vaak landbouwruimte, wat dan weer resulteert in een dalend draagvlak bij landbouwers voor dergelijke acties.

In Puurs-Sint-Amunds wordt actief bebost en er gaat reeds veel aandacht naar het versterken van de bestaande groenstructuren en -gehelen.⁸ Deze bijkomende groengebieden voorziet men, terecht, in nabijheid van de kernen. Hier vormen deze gebieden immers belangrijke klimaatmilderende buffers. Tegelijk speelt men hiermee in op de vraag naar **toegankelijk, kwalitatief groen** voor de inwoners. Door deze nieuwe groenruimtes met wandel- en fietspaden in te richten, kunnen de inwoners van Puurs-Sint-Amunds meegenieten van deze investeringen.

Het is belangrijk dat groenruimtes tot op zekere hoogte ook toegankelijk zijn voor mensen. Het is echter evenzeer van belang dat we erover waken dat groenruimtes op bepaalde plaatsen ook ontoegankelijk zijn voor 'bezoekers'. **Ontoegankelijk en meer verwilderd groen** stimuleert de aangroei van de biodiversiteit: de aanwezige soorten zijn niet gehinderd door invloeden van buitenaf. Het is net de hoge vraag naar toegankelijk groen waar we in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit tegelijkertijd een antwoord op moeten bieden, maar ons ook voor moeten hoeden. Het overmatig beschikbaar en toegankelijk maken van deze natuurlijke omgevingen voor de mens staat immers haaks op de noodzaak om de biodiversiteit in de gemeente te versterken. We moeten ons er dus goed bewust van zijn dat ruimtelijk ingrepen die de natuur versterken en meer oppervlakte gunnen, niet altijd moeten betekenen dat hier een recreatief medegebruik vereist is.

DOMINANTE PERSONENWAGEN

De private personenwagen vormt in Puurs-Sint-Amunds hét dominante vervoersmiddel. Ook de Gemeentemonitor⁹ geeft aan dat in Puurs Sint-Amunds de auto meer dan gemiddeld in Vlaanderen wordt gebruikt. Hieruit blijkt dat **net geen 70%** van de inwoners **dagelijkse woon-werk- (of woon-school-) verplaatsingen met de wagen** doet. Nochtans blijkt uit de pendelgegevens en de data omtrent schoolgaande jeugd dat deze verplaatsingen veelal binnen de regio blijven. Minstens een deel van deze verplaatsingen heeft vandaag dus al een mogelijk alternatief, zoals de fiets of het openbaar vervoer. Uiteraard kan niet elke verplaatsing zonder meer vervangen worden: zo zijn er verplaatsingen die buiten de reguliere rijtijden van het openbaar vervoer vallen (vb: woon-werk-verkeer van mensen die in shiften werken) of waarbij een grote hoeveelheid of zware materialen mee verplaatst wordt. Ook het autobezit per huishouden is hiervoor een indicator: in Puurs-Sint-Amunds heeft één huishouden gemiddeld 1,28 wagens in bezit, wat in lijn ligt met het Vlaamse gemiddelde. Daarbij aansluitend, bleek uit een rondvraag bij jongeren en jongvolwassenen de wens voor de eigen private wagen nog steeds erg aanwezig. De centrale positie van de gemeente in het gewest en de goede verbindingen met de omliggende steden en gemeenten blijkt op dit vlak dus nog weinig verschuivingen te hebben veroorzaakt in het (gewenste) verplaatsingsgedrag.

9

Vlaamse Overheid (2018) 'Gemeente-Stadsmonitor Puurs-Sint-Amunds' uitgegeven door: Agentschap Binnenlands Bestuur i.s.m. Statistiek Vlaanderen, Brussel

De dominantie van de personenwagen én de **bereidheid van de inwoners om hun eigen gedrag te wijzigen** vormen in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit uitdagingen naar de toekomst toe. Deze overheersend individuele verplaatsingen zorgen immers mee voor de drukte op (en de verzadiging van) het wegennet, voor de uitstoot van vervuilende en kankerverwekkende stoffen zoals stikstofoxiden, fijn stof en roet, voor de hoge energiekost en gebruik van fossiele brandstoffen, voor geluidshinder, voor de lagere verblijfskwaliteiten in de kernen,...

Bovenstaande kadert in de grotere ambitie van de Vervoerregio om de **mobiliteit te verduurzamen**. Hiervoor baseert men zich op **drie pijlers**: (1) het verminderen van onnodige mobiliteit, (2) het veranderen van de mobiliteit, de zogenaamde 'modal shift', en (3) het verschonen van de mobiliteit door deze emissievrij te maken. De uitdagingen voor Puurs-Sint-Amunds spitsen zich vooral toe op de eerste twee pijlers.



Drie pijlers om mobiliteit te verduurzamen
(o.b.v. Oriëntatienota Vervoerregio Mechelen)

Modal shift

Omtrent het realiseren van een modal shift wordt in de Oriëntatienota van de Vervoerregio Mechelen volgende informatie meegegeven: “Door het reduceren van autogebruik en het maximaal inzetten op duurzame vormen van mobiliteit met samenhang tussen voetgangers, fietsers en OV wordt een grote stap gezet in het verduurzamen van het mobiliteitssysteem. Door OV-assen in te zetten als ruimtelijke dragers ontstaat samenhang in de OV-netwerken. Belangrijk hierbij is een gezonde modal split, dit houdt in dat modaliteiten elkaar niet onderling beconcurreren maar elkaar juist aanvullen en zo een samenhangend mobiliteitssysteem vormen. Ruimtelijke ontwikkelingen en klimaatdoelstellingen zijn niet langer meer zonder samenhang te beschouwen. Door in kernen ruimte te maken voor fiets en OV en het autogebruik te reduceren kan er een stap gezet worden in het terugbrengen van luchten geluidsemisatie, klimaatadaptatie en het voorkomen van hittestress, het verminderen van energiegebruik en van fossiele brandstoffen en meer veiligheid in het verkeer en het stimuleren van een gezond gedrag.”

bron: Vlaamse Overheid (2020) 'Oriëntatienota Vervoerregio Mechelen' uitgegeven door: Department Mobiliteit en Openbare Werken, Brussel, p. 10

Zoals duidelijk gebleken is, bestaat een heel deel van de onnodige mobiliteit in de gemeente vooral uit autoverplaatsingen die in feite een goed **alternatief** hebben, maar waarvoor men niet blijkt te kiezen. De alternatieven voor verplaatsingen met de private personenwagen zijn in de eerste plaats de trage verplaatsingen te voet of met de fiets, en in de tweede plaats de collectieve verplaatsingen met de trein of bus. Ten derde bestaan er ook mogelijkheden om verplaatsingen met de wagen meer gedeeld te organiseren, zoals door te carpoolen of door autodeelsystemen te stimuleren.

Willen we echter een **modal shift** in Puurs-Sint-Amands faciliteren, moeten we daarbij vertrekken vanuit wat vandaag reeds tamelijk succesvol is gebleken.

Zo is er, ondanks het hoge autogebruik, een **grote potentie voor fietsverplaatsingen** voor korte- en middellange verplaatsingen. De gemeente investeerde reeds in de **(her)aanleg van fietsinfrastructuren**. De ingeslagen weg van een verbetering van de fietsinfrastructuur willen we verder zetten: onderzoek toont ook aan dat investeren in fiets(infrastructuur) loont. Bovendien wordt in Puurs-Sint-Amands op vandaag reeds bovengemiddeld vaker te voet gegaan of met de fiets gereden **voor korte verplaatsingen**. Van dit bestaand draagvlak kan dankbaar gebruik gemaakt worden om naar meer **leefbare, bewandelbare kernen** te evolueren, die als vanzelfsprekend uitnodigen om zich traag en/of collectief te verplaatsen.

Op vlak van **openbaar vervoer** is het gebruik op vandaag nog tamelijk beperkt. De gemeentemonitor geeft aan dat **slechts 10% van de verplaatsingen** tussen de woon- en werkplaats (of school) met het openbaar vervoer worden gedaan. Het vormt een uitdaging voor het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit om ook dit gebruik te verhogen. Op niveau van de Vervoerregio wordt het OV-netwerk geoptimaliseerd en de dienstregelingen beter op elkaar afgestemd. Op gemeentelijk niveau kan hierop ingespeeld worden door te investeren in **goede knooppunten** waar de verschillende 'modi' bij elkaar worden gebracht en het gebruik van verschillende vervoersmiddelen al naargelang het type verplaatsing eenvoudig kan worden beslist. Dergelijke punten noemt men 'Hoppinpunten': plaatsen waar men op een gebruiksvriendelijke manier van het ene op het andere type vervoer kan springen. Door deze punten **op strategische locaties** te voorzien en daarbij ook de nodige faciliteiten in te richten (zoals schuilhuisjes, goede fietsstallingen, oplaadpunten, lockers,...), is het mogelijk om ook het gebruik van het collectief openbaar vervoer aan te moedigen.

ONEIGENLIJK VERKEER DOORHEEN PUURS-SINT-AMANDS

De centrale ligging in Vlaanderen en de goede ontsluiting op het wegennet, met directe aansluitingen op de N16 en A12, vormen positieve eigenschappen die er bijvoorbeeld ook toe geleid hebben dat een groot aantal inwoners en bedrijven zich vestigden in de gemeente. Tegelijk lopen doorheen de gemeente verschillende 'drukbezochte' pendelroutes: een grote hoeveelheid personen doorkruisen de gemeente dagelijks om naar hun werkplaats te gaan en om terug te keren naar huis.

De gemeente ondervindt van al deze mobiliteit ook de **negatieve gevolgen**. Naast klimaatseffecten, geluidshinder en de negatieve impact op de luchtkwaliteit nabij deze infrastructuur, ondervinden de kernen ook overlast veroorzaakt door **sluipverkeer**. Wanneer deze drukke hoofdverbindingen dichtslibben door de grote hoeveelheden verkeer die erop aanwezig zijn, of door een verkeersongeval, of door een andere vorm van wegversperring, ... ontstaan er immers files. Automobilisten zijn in die situatie snel geneigd om een eigen alternatieve route te nemen.

Door de drukte op andere wegen wordt dit **verkeer dan 'weggedrukt' naar oneigenlijke, lokale routes**, die vaak ook doorheen kernen en woongebieden gaan. Vooral de N16 lijkt met deze verzadiging en dit 'wegdrukken' te worden geconfronteerd: zowel op de kaart met het sluipverkeer uit de Oriëntatienota van de Vervoerregio Mechelen¹⁰ als uit de verkeersindicatoren van het Vlaamse Verkeerscentrum¹¹ blijkt de A12 een tamelijk goede verkeersdoorstroming te hebben.

Het sluipverkeer dienen we dus te begrijpen als **doorgaand verkeer** dat, om uiteenlopende redenen, ervoor kiest om **verblijfsgebieden te doorkruisen**. Hierdoor neemt de hoeveelheid verkeer op lokale wegen erg toe en dan met name in de onmiddellijke omgeving van de hoofdinfrastructuren. Hierdoor veroorzaakt het sluipverkeer, dat via knopen tussen het regionaal en lokaal wegennet doorheen de verderaf gelegen kernen stroomt, **hinder** in Puurs-Sint-Amams. Zeker wanneer ook zwaarder verkeer of zelfs vrachtverkeer deze routes neemt, is de impact groot. Ook het **veiligheidsgevoel** neemt hierdoor af. Grotere hoeveelheden verkeer over wegen die hiertoe niet bestemd zijn, zorgt ervoor dat mensen zich óók met de wagen gaan verplaatsen, liever dan zich als 'zwakke weggebruiker' te voet of met de fiets doorheen het gemotoriseerde verkeer te bewegen. Deze **cirkelredenering** zorgt er op haar beurt voor dat er opnieuw meer voertuigen op de weg zijn, terwijl er wel alternatieven zijn voor een groot deel van dit verkeer.

Het verminderen van dit sluipverkeer vormt een grote uitdaging voor de gemeente. Evenwel zal een efficiënte aanpak ervan de leefbaarheid van de woonkernen ten goede komen. Door in te grijpen op het sluipverkeer, en er dus voor te zorgen dat er geen oneigenlijke verplaatsingen meer doorheen de kernen gebeuren, zal de **verkeersleefbaarheid** daar ook **aanzienlijk stijgen**. Dit vormt bovendien een belangrijke voorwaarde om ook andere uitdagingen aan te pakken.

¹⁰ Vlaamse Overheid (2020) 'Oriëntatienota Vervoerregio Mechelen' uitgegeven door: Department Mobiliteit en Openbare Werken, Brussel

¹¹ Vlaams Verkeerscentrum (online) via www.indicatoren.verkeerscentrum.be

GROEIENDE BEDRIJVGHEID

Omwillen van haar **uitstekende ligging en ontsluiting** op de hoofdinfrastructuren van het wegennetwerk alsook op de waterwegen (en in beperktere mate op de spoorwegen), wordt Puurs-Sint-Amunds ook gekenmerkt door bedrijvigheid. De bedrijven zijn voornamelijk geclusterd in **grootschalige bedrijvenzones** nabij infrastructuur. Doorheen de afgelopen decennia groeiden deze bedrijven uit tot belangrijke spelers in hun sector.

Ze vormen een belangrijke ruimtegebruiker in de gemeente: allemaal tezamen nemen deze bedrijven een oppervlakte van **meer dan 400 hectare** in beslag. Dit stemt overeen met **ongeveer 8%** van de oppervlakte van de totale gemeente.¹²

De bedrijvigheid in Puurs-Sint-Amunds is bovendien nog **steeds aan het groeien**: de economische activiteiten gaan in stijgende lijn. Dit vormt een enorme uitdaging binnen het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit. Hierin dienen immers alle ruimtegebruiken ten opzichte van elkaar te worden afgewogen en georganiseerd.

De groeiende bedrijvigheid is een meerwaarde voor de gemeente: zij brengt werkgelegenheid en welvaart. Tegelijk is het even belangrijk om ook te erkennen dat deze bedrijvigheid, en dan specifiek de industriële activiteiten, ook een **impact** hebben **op de leefbaarheid** van Puurs-Sint-Amunds. Zo houdt deze bedrijvigheid ook milieu-effecten in waarmee rekening dient gehouden: zowel op mens als op flora en fauna dienen deze activiteiten hun impact reeds vandaag te milderen. Daarbovenop dragen de activiteiten -en (vooral) de mobiliteit die ze met zich meebrengen- ook bij aan de negatieve effecten van klimaatveranderingen.

Naast deze effecten speelt ook de **ligging** en het **type** een grote rol. Er zijn immers verschillende types bedrijvenclusters aanwezig in Puurs-Sint-Amunds, en deze types bieden ook andere toekomstperspectieven en groeimogelijkheden. Het is daarom ook belangrijk dat die groeiende activiteiten **in relatie worden gezet tot de locatie** waar zij plaats zouden vinden: er moet **gebiedsgericht** gewerkt worden. Gaat het bijvoorbeeld over een bedrijventerrein waar er geen of amper nog ruimte beschikbaar is, zoals aan de cluster aan de N16? Gaat het om een bedrijf dat helemaal ontsloten wordt door een woonkern? Gaat het om (in oorsprong) zonevreemde bedrijvigheid, waar verdere uitbreidingen vaak gepaard gaan met het verder innemen van de omliggende ruimte? Welke effecten zal de verdere groei hebben op het klimaat, het milieu, de mobiliteit, ... Dit zijn allen ruimtelijke vraagstukken die steeds op een veelheid van aspecten dienen te worden getoetst.

Gezien ook de andere uitdagingen voor Puurs-Sint-Amunds, dienen we dus voorzichtig om te gaan met de groeiende bedrijvigheid: de groei moeten we op een **ruimtelijk duurzame manier** kunnen sturen.

¹² Op basis van het Gewestplan alsook op basis van alle op heden geldende RUP's en BPA's werden de oppervlaktes bestemd onder de brede categorie 'bedrijvigheid' opgemeten. Hierbij werd rekening gehouden met eventueel overlappende oppervlaktes. De totale som hiervan bedraagt min. 414,5 hectare. Gezien de totale oppervlakte van de gemeente 4914 hectare bedraagt, neemt de bestemmingscategorie hiervan 8,4% in.

AAN DE SLAG MET DE UITDAGINGEN

Met de strategische visie willen we een **duurzaam ruimtelijk antwoord** formuleren op dit pakket aan uitdagingen.

De strategische visie heeft een planhorizon op 2050: de lange termijn staat centraal. We willen in deze visie dan ook **voldoende flexibiliteit** laten om doorheen de komende jaren ook voortschrijdend inzicht op te vangen in deze visie: wanneer er nieuwe kennis over een bepaald thema naar boven komt, dient de strategische visie nog steeds te gelden aangezien dit document - in tegenstelling tot de individuele beleidskaders- niet zomaar vervangen of gewijzigd kan worden.

Daarom omschrijven we de ambities en strategieën in deze strategische visie op een tamelijk 'open' of 'brede' manier. Dit maakt het plan **als visie- en beleidsdocument óók duurzaam**: het document blijft hierdoor lange tijd relevant en daarom kan het lange tijd dienen als basis voor ruimtelijke transformaties en planinitiatieven.

De verdere uitdieping van deze thema's en de concrete beleidsaanpak ervoor, vindt u in de **beleidskaders**. In deze conceptnota geven we alvast een **doorkijk** naar welke zaken in de beleidskaders zullen worden behandeld, en hoe zij zullen worden ingevuld. Het is op dit moment immers nog niet mogelijk of wenselijk om reeds heel concrete acties en afspraken te gaan verankeren. We willen met de doorkijk naar de verdere beleidskaders vooral de **oplossingsrichtingen** voorstellen aan het brede publiek enerzijds, en aan de andere overheden en adviesinstanties anderzijds.

OOK HET FLANKEREND BELEID RUIMTELIJK ONDERSTEUNEN

Tijdens de afgelopen maanden werd reeds veel onderzoek gedaan op de uitdagingen voor Puurs-Sint-Amunds. Een groot deel van dit onderzoek maakt deel uit van het verkennings- en onderzoekstraject voor het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit zelf. Het ontwerpteam werkte hiervoor nauw samen met de gemeentelijke diensten van de gemeente. Al dit onderzoek dient mee als **onderbouwing** van de ambities en strategieën voor het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit, alsook voor de (latere) uitwerking van de Beleidskaders hiervan.

Deze conceptnota grijpt -waar relevant- terug naar de resultaten van dit onderzoek. Belangrijk is echter wel dat de conceptnota een eenduidig en toegankelijk document blijft, waarmee we de hoofdlijnen breed willen communiceren en voorleggen voor advies. Al het eerder onderzoek zal in de vorm van **onderzoeksrapporten** aan het finale Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit worden toegevoegd. Dit maakt de huidige conceptnota en het toekomstige Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit een **overzichtelijk en to-the-point document**. Zouden we al het voorbereidend werk in deze eerste conceptnota incorporeren, zou dit immers een zeer lijvige en ontoegankelijke bundel worden.

Voor sommige van uitdagingen zal het ruimtelijke aspect echter een meer aanvullende rol spelen op de reeds bestaande plannen en onderzoeken. Zo werd in 2021 bijvoorbeeld het **Energie- en klimaatactieplan** voor Puurs-Sint-Amunds¹³ gefinaliseerd. In dit plan wordt het gemeentelijk energie- en klimaatbeleid aan de hand van speerpunten, operationele doelstellingen en sleutelacties helder uiteengezet. Dit plan heeft 2030 als planhorizon. Het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit vult deze specifieke studie verder aan vanuit ruimtelijke hoek. Een ander voorbeeld van bestaand (en recent) beleid is de **Visie Sociaal Wonen** die op 21 december 2021 door het college van burgemeester en schepenen van Puurs-Sint-Amunds werd goedgekeurd¹⁴. Deze visie behandelt het uit te voeren beleid op vlak van sociaal wonen: men zet uit voor wie, hoe en waar de gemeente sociale woningen wil realiseren en met welke partners zij dit zal doen. In dit document werden onder meer de eerste onderzoeksresultaten uit het beleidsplantraject benut. Hier is de wisselwerking dus heel expliciet.

Het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit, waarvan dit de conceptnota is, zal al deze meer specifieke beleidsdocumenten mee **ondersteunen vanuit de ruimtelijke discipline**. Er wordt dan ook over gewaakt dat er **geen strijdigheden** tussen deze documenten en het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit bestaan. Voor specifieke beleidsinformatie zal het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit dus niet altijd de meest aangewezen primaire bron zijn: indien een meer gespecialiseerd plan voor handen is, zal het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit een **secundaire bron zijn die de andere beleidsdocumenten mee onderschrijft**.

¹³ 'Gemeentelijk energie- en klimaatactieplan van Puurs-Sint-Amunds' (2021) werd samengesteld in samenwerking met Provincie Antwerpen en IGEMO.

¹⁴ Puurs-Sint-Amunds (2021) 'Visie Sociaal Wonen Puurs-Sint-Amunds' verschenen op het college van burgemeester en schepenen van Puurs-Sint-Amunds op 21/12/2021





STRATEGISCHE VISIE

WAT IS EEN STRATEGISCHE VISIE?

De strategische visie omvat de **lange-termijnsvisie** op Puurs-Sint-Amands. Deze visie werkt overkoepelend voor de beleidskaders die er een verdere verfijning van vormen. De strategische visie heeft **2050 als planhorizon**.

De strategische visie vormt eveneens het **kader** waaraan de gemeente zich dient te houden wanneer zij **ruimtelijke transformaties** doorvoert (zoals RUPs).

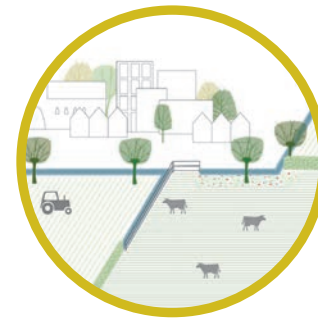
De ambities vormen een **én-én-verhaal**: ze kunnen niet gelezen te worden als een keuzemenu. Hoewel niet elke ambitie bij elke ruimtelijke transformatie even relevant zal zijn, dient elke ruimtelijke transformatie deze ambities toch in de mate van het mogelijke te onderschrijven.



AMBITIES VOOR PUURS-SINT-AMANDS 2050



GROENBLAUWE STRUCTUREN ALS
UITGANGSPUNT



LANDBOUW
EN LANDSCHAP



LEVENSLANG EN
INTERGENERATIONEEL WONEN



VOORZIENINGEN ALS DRAGER:
CENTRAAL EN BEREIKBAAR WONEN



TRAGE WEGEN KOPPELEN AAN HET
GROENBLAUWE NETWERK



DUURZAAM VERBINDEN VOLGENS HET
STOP-PRINCIPE



RUIMTELIJK RENDEMENT OP
BEDRIJVENTERREINEN

GROENBLAUWE STRUCTUREN ALS UITGANGSPUNT

De **groene en blauwe elementen structureren de ruimte** in Puurs-Sint-Amands. Ze vormen een grote troef voor de gemeente en hun kwaliteiten dienen in de toekomst verder **gewaardeerd, beschermd en versterkt** te worden.

De gemeente spreidt zich van de Scheldeoever tot aan de Rupel en het kanaal. Deze stromen zijn de grootschalige **blauwe structuren** die ook de grenzen van de gemeente uitmaken. Daarnaast stromen ook meer kleinschalige blauwe aders doorheen de gemeente: de Vliet, de Molenbeek, de Ziel- en Birrebeek, de Klaverbeek, ... Ook zij zijn essentiële elementen in het landschap en de ruimtelijke structuur van de gemeente. Naast deze rivieren en beken kent de open ruimte ook talrijke grachten, die mee het watersysteem bepalen.

Naast deze blauwe structuren omvat het grondgebied van Puurs-Sint-Amands ook verschillende **groene structuren**. Ook deze kunnen zowel groot- als kleinschalig zijn. Het Coolhembos en het Lippelobos zijn bijvoorbeeld grootschalige en historische bosstructuren. De Poortersbossen die als herbebossingsproject zullen worden aangelegd vormen eveneens een grootschalige bosstructuur. Naast deze bossen, zijn er ook talrijke grootschalige groenstructuren aanwezig die verbonden zijn met het blauwe netwerk van beken en grachten. Zo vormt de vallei van de Molenbeek een belangrijke grootschalige groenblauwe structuur in de gemeente. Ook het Moer, de Scheldevallei en -polders, de Gebuispolder rondom Ruisbroek en het parkdomein Hof ter Zielbeek, ... vormen allen belangrijke groenblauwe structuren in Puurs-Sint-Amands. Daarnaast zijn er ook midden- en kleinschalige groene structuren aanwezig: Tekbroek aan de Vliet en de beboste percelen langsheen zowel de Vliet als de Klaverbeek zijn belangrijke elementen in de groenblauwe structuur van Puurs-Sint-Amands.



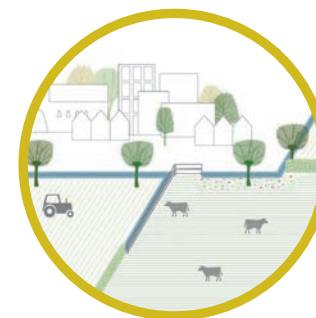
Met de ambitie 'Groenblauwe structuren als uitgangspunt' maken we duidelijk dat deze structuren de **randvoorwaarden vormen voor ontwikkeling**. Zij vervullen een belangrijke functie inzake klimaatuitdagingen, biodiversiteit, waterbeheer, ... én zij dragen wezenlijk bij aan de open ruimte. De groenblauwe structuren dienen met andere woorden beschermd te worden. Meer nog dan beschermd, willen we met deze ambitie ook duidelijk maken dat deze groenblauwe structuren verder versterkt moeten worden. De gemeente investeert hier op heden reeds in en wil dit **proactief openruimtebeleid** ook in de toekomst verderzetten. Door te investeren in een samenhangend groenblauwe netwerk werkt de gemeente actief aan het vergroten van haar **veerkracht**.

Ook wijst deze ambitie op het **belang van de groenblauwe structuren voor de bebouwde ruimte**. Op dit vlak dienen de groene en blauwe structuren ook gewaardeerd te worden: zij zorgen er vandaag reeds voor dat de bebouwde ruimte bespaard blijft van de impact van klimaattendenzen en zij maken hierdoor het aangenaam en gezond wonen in de gemeente mee mogelijk. We wensen met deze ambitie dan ook te werken aan een duurzame koppeling van het bebouwde weefsel en het groenblauwe netwerk. Zo zullen we onder deze ambitie ook zoeken naar manieren om het groenblauw op een kwalitatieve manier tot in de kernen te laten reiken. De kwaliteiten van deze groenblauwe structuren kunnen ook in de kern benut worden om de **klimaatuitdagingen** aan te gaan, bijvoorbeeld op vlak van hittebestrijding, het opvangen van overtollig water, en het verhogen van de biodiversiteit. Binnen deze ambitie zijn er dus heel wat win-win-projecten denkbaar.

LANDBOUW EN LANDSCHAP

De open ruimte in Puurs-Sint-Amands bestaat uit groengehelen enerzijds en de landbouwruimte anderzijds. De groengehelen vormen interessante **biotopen** voor plant- en diersoorten en ze hebben vaak een waterbufferend vermogen. Landbouw is dan weer een **hoogdynamische productieve openruimtefunctie** die ook een belangrijke rol speelt in het ruimtelijk beleid. Landbouw staat in de eerste plaats in voor de **voedselproductie**, zowel lokaal als bovenlokaal. Het is echter niet alleen een bedrijfstak: de landbouw is als bedrijfsactiviteit **inherent verbonden aan de ruimte**. Zonder voldoende en kwalitatieve bodems kan men geen succesvolle akkerbouw hebben, zonder graslanden kan het vee niet grazen, ... de landbouw is als activiteit niet los te koppelen van de ruimte. Landbouwers zijn in die zin niet enkel voedselproducenten, maar ook **productieve beheerders** van de open ruimte. Hier spelen ook de groengehelen een rol: de aanwezigheid van verschillende groengehelen (zoals valleien en bossen) maar ook -snippers (zoals bosfragmenten in het landbouwgebied) voegen waarde toe aan de open ruimte.

Wat betreft de productieve ruimte en het aantal landbouwbedrijven zien we deze reeds jaren in oppervlakte en aantal afnemen. Het is een harde beroepsactiviteit en de professionele landbouwers dienen zich continu aan te passen aan de **nieuwe tendenzen** binnen hun sector. Deze tendenzen hebben **potentieel** ook een **negatieve impact** op de ruimte (schaalvergroting van boerderijen tot megastallen, uniformisering van het landbouwgebied, verlies van oorspronkelijke percelering,...). Landbouwers zijn naast belangrijke **voedselproducenten en landschapsbeheerders** immers ook bedrijfsleiders die een **leefbaar inkomen** uit hun arbeid moeten overhouden. Hiertoe zien zij zich vaak genooddaakt om creatief om te springen met hun bedrijfsvoering en/of deze uit te breiden. Hiermee hebben zij ook een impact op het uitzicht van de open ruimte.



Een onvoorzichtige omgang met deze open ruimte vormt binnen dit kader een bijkomende bedreiging. Vanuit het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit willen we deze **gebieden daarom naar waarde schatten**. De openruimtegebieden zoals deze vandaag bestaan, onderzoeken we vanuit de ruimtelijke discipline met het oog op **garanties en toekomstkansen** voor de natuur en de landbouwsector.

De gemeente wil haar open ruimte op een duurzame, klimaatrobuuste manier inrichten én beheren. Hiertoe worden dan **ook inspanningen gevraagd** van de natuurbeheerders en landbouwers, aangezien zij essentiële actoren zijn in de open ruimte.

Hierbij willen we echter wel nadenken vanuit de eigen logica van het landgebruik (groen of landbouw). We waarderen de openruimtegebieden en willen de waardevolle gebieden beschermen van verdere aansnijding. Hiertegenover stellen we dat het mede de verantwoordelijkheid is van de openruimtebeheerders om dit productieve landschap op een **kwalitatieve, duurzame manier in te richten en te beheren**. Ten aanzien van de **klimaatuitdagingen** zal de open ruimte immers een essentiële rol vervullen. Hiertoe zullen alle openruimte-actoren inspanningen moeten leveren. Ook de open ruimte wordt op vandaag al geconfronteerd met de impact van klimaatwijzigingen (bijvoorbeeld door periodes van droogte en van hevige neerslag). Het komt dus ook ten goede aan de activiteiten van alle beheerders om samen met de gemeente naar een duurzame open ruimte te werken.

TRAGE WEGEN KOPPELEN AAN HET GROENBLAUWE NETWERK



Trage wegen vormen een (vaak informeel) netwerk van buurt- en voetwegen. Ze doorkruisen zowel kernen als openruimtegebieden en bieden een vrije doorgang voor elk verkeer dat er zich op een veilige manier over kan begeven. Een erg smalle, onverharde trage weg, een zogenaamde éénmanspassage, kan bijvoorbeeld enkel worden betreden door een wandelaar. Een bredere, halfverharde trage weg kan dan weer op een veilige manier ook deel uitmaken van het fiets- en/of ruiternetwerk. Het verkeer dat zich op trage wegen bevindt, hangt met andere woorden af van de breedte en uitrusting van de weg zelf, soms aangevuld met een plaatselijk reglement.

Daar waar gedurende de jaren '80 en '90 een jammerlijke privatisering (en afsluiting) van veel van deze trage wegen plaatsvond, zien we dat deze trage wegen de laatste jaren **opnieuw gewaardeerd** worden en zelfs opnieuw worden opgesteld. Dit is een **positieve tendens** waarop we willen inspelen met het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit.

Trage wegen vormen immers een dankbaar netwerk dat de **verbinding tussen de kernen en het omliggend landschap** maakt. Met deze ambitie zet de gemeente in op het benutten en herstellen van (een selectie van) trage wegen tot een volwaardig en expliciet traag netwerk.

In de eerste plaats zetten we hierbij in op het **recreatief karakter** die deze wegen hebben. Ze bieden een uitstekend startpunt om bij elke kern van Puurs-Sint-Amands een 'dorpsommetje' te realiseren: een lokaal ingebedde (wandel-) route die inwoners van de kernen toelaat om het landschap rondom hun kern te verkennen, te bezichtigen en opnieuw te waarderen. Met deze ambitie benutten we dus het potentieel van deze trage wegen om de verschillende **landschappen en landschapsbeelden** die de gemeente rijk is, opnieuw bekend en geliefd te maken bij de inwoners.

In tweede instantie hebben deze trage wegen ook het potentieel om het groenblauw netwerk tot in de kern door te trekken en zo ook de kernen zelf te voorzien van een traag netwerk, dat tevens **vergroening** (en hiermee ook verfrissing) in de kernen brengt. Gezien het informele karakter van deze wegen zijn zij bovendien kansrijke ruggengraten om ook **ontmoetingsplaatsen** aan te koppelen.

In het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit worden trage wegen dus nieuw leven ingeblazen en worden zij opgenomen als **volwaardig alternatief netwerk** in het ruimtelijk beleid van de gemeente. Dit is, gezien de koppelkansen met andere ambities en beleidsdoelen, een realistisch en gewenst toekomstperspectief voor de trage wegen.

DUURZAAM VERBINDEN VOLGENS HET STOP-PRINCIPE



De gemeente Puurs-Sint-Amands kent een tamelijk **hoog (individueel) autogebruik**. Deze vervoerswijze heeft een grote impact op heel wat vlakken zoals klimaat, luchtkwaliteit, geluid, ruimte-inname, verkeersveiligheid, congestie,... Tegelijkertijd merken we waar er goede en aangename infrastructuur is, er ook meer wordt gewandeld en gefietst. In de nabijheid van stations en haltes wordt het openbaar vervoer wordt dan weer meer gebruikt.

Een groot aantal verplaatsingen binnen de gemeente zijn bovendien best wel bewandelbaar of fietsbaar, omdat ze kort zijn. Maar ook van en naar de buurgemeenten zijn de afstanden perfect fietsbaar. De twee treinstations en de uitbouw van Hoppin-punten (multimodale knooppunten) maken dat voor verplaatsingen over langere afstand men niet volledig afhankelijk hoeft te zijn van het privaat vervoer. Kortom: er is nog **ruimte voor verduurzaming van de verplaatsingen**.

We stellen als ambitie het STOP-principe voorop, waarbij de prioriteit eerst naar stappen, dan trappen (fiets), vervolgens openbaar vervoer en dan pas naar personenwagens gaat. Een **modal shift** richting stappen, trappen of openbaar vervoer kan immers heel wat problemen -veroorzaakt door ons huidige verplaatsingsgedrag- verlichten.

Om duurzaam te verbinden zijn enerzijds **goed doordachte netwerken** nodig waarbij dus eerst gekeken wordt naar de stappers. Door hun korte actieradius zal de focus in de eerste plaats liggen op de kwaliteit van de publieke ruimte met soms letterlijk meer ruimte. Maar ook de **beheersing van de autodruk** in de kernen geeft een impuls voor verplaatsingen te voet. Voor de trappers wordt een meerlagig netwerk uitgewerkt. Het bovenlokaal netwerk verbindt de kernen met de buurgemeenten. Het lokaal fietsnetwerk verbindt dan weer de kernen onderling. Op delen van beide netwerken zullen de fietsers de rijbaan delen met het gemotoriseerd verkeer. De beheersing van de autodruk in de kernen is dus ook voor hen cruciaal. Daar waar fietspaden nodig zijn, willen we deze voldoende breed en kwalitatief realiseren. Het openbaar vervoernetwerk wordt door de Vervoerregioraad bepaald. De gemeente speelt hierin een actieve rol en heeft ook als bevoegdheid om de Hoppin-punten op gemeentewegen uit te werken en mee te waken over de doorstroming van de bussen. Tot slot willen we **oplossingen mogelijk maken voor het sluipverkeer** doorheen de gemeente: er moet gezorgd worden voor een vlot verkeer op welbepaalde wegen terwijl het doorkruisen van kernen en verblijfsgebieden ontmoedigd wordt.

De ambitie 'Duurzaam verbinden volgens het STOP-principe' uit zich in **kwalitatieve openbaar ruimte**, een **fijnmazig fietsnetwerk**, een **sterke verknoping** van de verschillende modi en het beter **sturen van het gemotoriseerd verkeer** in sommige delen van de gemeente.

LEVENSLANG EN INTERGENERATIONEEL WONEN



Uit de demografische analyse van Puurs-Sint-Amands bleek de gemeente geconfronteerd met dezelfde tendenzen als het Vlaams gewest, met name **gezinsverdunding, vergrijzing en verzilvering en ontgroening**. Deze tendenzen gaan tevens gepaard met een algemene bevolkingsgroei die in de gemeente wordt verwacht. Hoewel de gemeente in de toekomst dus zal groeien, gaat deze groei voornamelijk bestaan uit kleine gezinnen van één of twee personen. Gezien de te verwachten verdere vergrijzing (+65 jaar) en verzilvering (+80 jaar) zal de gemeente ook op een inclusieve en toegankelijke manier over haar ruimte moeten nadenken.

Tegelijk zijn de inwoners van Puurs-Sint-Amands ook tevreden, fiere inwoners. De verschillende kernen van de gemeente hebben elk hun **eigen karakter**: dat wordt gewaardeerd door de inwoners. Uit het onderzoek bleek hoe jongere bevolkingsgroepen graag terugkeren naar de gemeente eens zij zelf een gezin starten. Ook de empty- nesters en (jonge) senioren overwegen een verhuisbeweging naar kleinere woningen, maar verlaten hiervoor liever de gemeente niet. Dit is ook te begrijpen vanuit de wil om hun sociale netwerk in en hun band met Puurs-Sint-Amands te behouden.

Tot slot is Puurs-Sint-Amands binnen de regio een **iets duurdere gemeente**, hoewel dit op Vlaams niveau tamelijk gemiddeld blijkt. Dit houdt jonge gezinnen mogelijk tegen om er zich te vestigen. Het levendige en betaalbare profiel van de gemeente kan verhoogd worden om zo ook deze jonge gezinnen blijvend aan te trekken. Tegelijk zal dit moeten gebeuren rekening houdend met de toenemende vergrijzing en verzilvering, welke de meest significante demografische uitdagingen zal zijn voor de gemeente.

Om hierop een antwoord te formuleren, stellen we de ambitie 'Levenslang en intergenerationeel wonen' op. Met deze ambitie beogen we het verantwoord omgaan met de **ruimtelijke vertaling van de woonvraag** in Puurs-Sint-Amands. Toekomstbestendige plannen houden immers proactief rekening met demografische tendenzen. Deze ambitie vereist dat ruimtelijke transformaties in lijn liggen met de **noden van de toekomstige bevolking**. Demografie vormt dus een belangrijke randvoorwaarde aan ruimtelijke planning. Dit vertaalt zich bovendien niet alleen in wát er gebouwd wordt, maar evenzeer in wàr en vooral hóe dit gebeurt.

Doelgroepen zijn hierin sturend, vanuit de demografische inzichten. De groei aan kleine (veelal oudere) gezinnen zal bepalend zijn voor woonontwikkelingen. Echter, de norm is diversiteit: iedere persoon, zeker naarmate deze zorgbehoevender wordt, moet op een vlotte manier kunnen bewegen en deelnemen. Dit geldt zowel thuis als op het openbaar domein. Hierbij kan -aanvullend op het reeds bestaande woonaanbod- ook nagedacht worden over **innovatieve, collectieve woonprojecten** waarbij verschillende generaties (of zij nu deeluitmaken van hetzelfde gezin of niet) samen een woonomgeving delen.

De gemeente spant zich in om al deze schaalniveaus en thema's actief op te nemen in haar ruimtelijk beleid. Naast het toekomstig woonaanbod gaat het hier dus ook over de omgevingen errond. **Woonomgevingen** worden divers ingericht, met aandacht voor de verblijfskwaliteit van verschillende doelgroepen: ruimte om te spelen, ruimte om te rusten, ruimte voor te ontmoeten, ... Door kernen op een **inclusieve** wijze te transformeren, neemt de verblijfskwaliteit toe voor alle ruimtegebruikers.

VOORZIENINGEN ALS DRAGER: CENTRAAL EN BEREIKBAAR WONEN



Willen we **zuinig en doordacht omgaan met de ruimte** en het woonaanbod op een gerichte manier aanvullen, dan moet nagedacht worden over de omgevingen waarin nog verdere ontwikkelingen überhaupt verantwoord zijn. Wanneer het gaat om **woonomgevingen**, zet het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit in op die omgevingen waar voldoende voorzieningen en functies zijn én waar men bereikbaar woont.

De bewoonde ruimte in Puurs-Sint-Amunds laat zich kenmerken in kernen (met duidelijke randen), linten en snippers. Deze afleesbare elementen in het landschap hebben eigen karakteristieken en eigen uitdagingen. We willen zuinig omspringen met de nog beschikbare ruimte én we willen die ruimte -waar dit verantwoord is- ook **zo optimaal mogelijk benutten**. Wanneer we in deze context over wonen spreken, is het van belang om dat wonen te voorzien op die locaties waar **voldoende draagkracht** is. Hierbij wordt het **aanwezige voorzieningenniveau** (met overheidsfuncties zoals onderwijs, zorg, gemeentelijke administratie, ...maar ook de aanwezige handel en diensten) en de bestaande **ontsluiting op openbare vervoer en eventuele infrastructuur voor duurzame mobiliteit** onderzocht.

Een meer in zichzelf gekeerd, afgelegen woonmilieu duidt vaak op een grotere auto-afhankelijkheid en een toenemende isolatie van de (ouder wordende) bewoners. Ook de organisatie van efficiënte maatschappelijke voorzieningen (zoals postbedeling, afvalophaling, thuiszorg,...) wordt voor deze woonmilieus steeds minder evident. In de kernen daarentegen bevinden deze voorzieningen en functies zich in elkaars nabijheid: woning, werk, winkel, school, overheid, zorg, sport, ontspanning,... én openbaar vervoer. In een dergelijke omgeving is voldoende draagvlak om **bevolkingsgroei duurzaam op te vangen**.

In Puurs-Sint-Amunds wijst de huidige (tamelijk lage) densiteit van verschillende wijken er bovendien op dat er daar nog **ruimtelijke winsten** geboekt kunnen worden **in het bestaande ruimtebeslag**. Wanneer het gebruik van een ruimte toeneemt (in aantal gebruikers, benutte uren op de dag of week, in aantal aanwezige functies,...) spreken we over het verhogen van het **ruimtelijk rendement**.

Het verhogen van het ruimtelijk rendement dient steeds te worden gerealiseerd op daartoe **strategische locaties**. Voor wat betreft wonen, stelt het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit de ambitie 'Voorzieningen als drager: centraal en bereikbaar wonen'. Met deze ambitie dienen toekomstige ontwikkelingen zich binnen een **verantwoord voorzieningen- en bereikbaarheidsniveau** te situeren.

Hoe dit er per woonmilieu uit zal zien, zal dus ook afhangen van de (al dan niet aanwezige) draagkracht in die woonmilieus. We werken **op maat en op schaal van elke omgeving**. Omgevingen die onvoldoende garanties op duurzaam en kwalitatief wonen kunnen bieden, willen we in de toekomst vrijwaren van verdere ontwikkelingen.

RUIMTELIJK RENDEMENT OP BEDRIJVENTERREINEN



Kenmerkend voor Puurs-Sint-Amunds is de **aanwezigheid van bedrijvigheid** die voornamelijk langsheen de grote lijninfrastructuren voorkomt (N16, A12 en het Rupelkanaal). Vele van deze bedrijven vestigden zich logischerwijs aan deze hoogdynamische vervoersassen, maar soms gaat het ook over lokale bedrijven die doorheen de vorige eeuw uitgroeiden tot grote spelers binnen hun sector. Ook kleinere bedrijvenclusters of geïsoleerde bedrijven komen in de gemeente veelvuldig voor. De bedrijven zijn een belangrijke troef voor de gemeente: ze zorgen voor werkgelegenheid, dynamiek en inkomsten.

Tegelijk zijn deze bedrijven elk erg individueel gegroeid op hun percelen. Op deze bedrijventerreinen zouden nog **grote ruimtelijke winsten** kunnen worden geboekt. Principes zoals verweving en flexibel ruimtegebruik (in de tijd en in ruimtegebruikers) kunnen het ruimtelijk rendement op deze terreinen verhogen.

De gemeente kiest met deze ambitie voor het verhogen van het ruimtelijk rendement op de bestaande bedrijventerreinen. Puurs-Sint-Amunds omvat op vandaag reeds meer dan 400 hectare aan gronden bestemd in functie van bedrijvigheid. Ten aanzien van 2050 willen we met dit Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit aansturen op een beter gebruik van de terreinen die vandaag beschikbaar zijn. Zo streven we op vlak van industrie naar **bestemmingsneutraliteit** ten aanzien van 2050. Deze ambitie houdt dus een niet te onderschatten **ruimtelijke opgave** in. Net zoals op alle andere bestemmingsgebieden zullen ook op de industrie- en bedrijvigheidsgronden inspanningen geleverd moeten worden om een verhoging van het ruimtelijk rendement te verwezenlijken.

Op de industrie- en bedrijvigheidsgronden zal door middel van verweving, vermenging, optimalisatie en het delen van de beschikbare ruimte naar een **beter gebruik van de reeds beschikbare gronden** moeten worden gewerkt. We beogen **ruimtelijke winsten**, enerzijds door een aantal functies te **ontpitten** en te bundelen (op een strategisch terrein dat hiervoor ook bestemd kan worden), en anderzijds door beschikbare ruimtes van bedrijven meer **gedeeld** te laten functioneren. Binnen de context van een bestaand bedrijventerrein zal dit **geen eenvoudige puzzel** zijn om te leggen. Het gaat hier immers niet om eenvoudig te stapelen of te delen ruimtes. Bovendien zijn op deze terreinen ook milieutechnische en brandveiligheidsaspecten alsook algemene veiligheidsaspecten in rekening te brengen.

De noodzaak tot het beter benutten van deze ruimte zal ook gepaard moeten gaan met een duurzame, klimaatbestendige inrichting van deze terreinen. De **klimaatuitdagingen**, en met name de toenemende hitte, zal zeer snel en sterk voelbaar worden in deze gebieden. De snelwegen en overige weginfrastructuur vormen brede, lange en volledig verharde stroken. Naast de weginfrastructuur omvatten deze terreinen ook enorme oppervlaktes die ofwel bebouwd ofwel volledig verhard zijn (vb: in functie van parkeerplaatsen, buitenopslag, laad- en loszones,...). Deze inrichtingen laten niet toe dat water in de bodem kan dringen en warmen enorm op doorheen extreem warme zomerdagen (waarbij zij deze warmte lang bijhouden en dus erg traag afkoelen). De terreinen zijn bovendien slechts sporadisch voorzien van hoogstammig groen of waterpartijen, waardoor weinig natuurlijke verkoeling optreedt. Ook aan de klimaatuitdagingen dient in het kader van deze ambitie op deze hoogdynamische industrieterreinen aandacht besteed te worden.



RUIMTELIJKE STRATEGIEËN

De ambities hierboven geven aan waar we in 2050 willen staan: hoe het Puurs-Sint-Amands van 2050 er ruimtelijk uit zal zien. Om te weten hoe we hier in grote lijnen aan kunnen werken in het ruimtelijk beleid, worden **ruimtelijke strategieën** geformuleerd. De strategieën geven aan hoe we tot onze bestemming zullen raken in 2050.

In deze conceptnota formuleren we **bij elke ambitie een pakket aan strategieën** die samen bijdragen aan het behalen van de corresponderende ambitie. Hoewel de meeste strategieën toegespitst zijn op één ambitie, zijn er ook enkele overkoepelende strategieën die expliciet de link leggen met andere ambities. Zo wordt een **coherent systeem aan ambities en strategieën** naar voor geschoven.





GROENBLAUWE STRUCTUREN ALS UITGANGSPUNT

KLIMAATSWINSTEN EN BIODIVERSITEIT

In het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit streven we naar een **optimalisatie van het ecologisch netwerk** op het grondgebied van Puurs-Sint-Amands. Hierbij vertrekken we vanuit de groenblauwe structuren: deze vormen de **ruggengraat** van het ecologisch netwerk. Deze structuren zijn ingebed in de bredere open ruimte én lopen doorheen de verschillende woonkernen. Dit volledige systeem willen we versterken en veerkrachtig maken: zo anticiperen we op **plotste (extreme) wijzigingen** in onze leefomgeving.

Hierbij zal tegelijkertijd aandacht besteed worden aan het uitbouwen van de **biodiversiteit**. Flora en fauna dient niet alleen beschermd te worden, maar hun **leefgebieden** kunnen worden uitgebreid en de **soortenrijkdom** kan toenemen. We enten onze investeringen in de open ruimte daarom op het landschap (het reliëf, de bodemsamenstelling, het watersysteem,...). De gemeente Puurs-Sint-Amands kent immers verschillende **types landschap**, gaande van een open landbouwlandschap tot een gesloten, bebost landschap. Door hiermee rekening te houden, formuleren we realistische toekomstperspectieven op maat. **Kansrijke voorstellen** om de biodiversiteit te verhogen, spelen immers in op (het potentieel van) het lokale ecosysteem.

Centraal staat hierbij uiteraard het **besef** en de **erkenning** van de bestaande ecologische en biologische waarde van de valleien én van de bescherming die zij vandaag reeds bieden tegen de klimaatwijzigingen.

GRENZEN STELLEN

Wil men de open ruimte versterken, zal men in de eerste plaats op de **randen** ervan moeten werken. De **zachte bestemmingen** waarin deze open ruimte zich bevindt, kan immers ook **hard-grensstellend** zijn. De gemeente spant zich in om de valleien en grootschalige groenstructuren op haar grondgebied te **vrijwaren van (verdere) versnippering**.

Hetgeen Puurs-Sint-Amands hierbij zo uniek maakt, is dat elk van de zeven kernen in de gemeente omgeven wordt door een **eigen landschap**. We willen deze verschillende landschapsbeelden -aanwezig op de randen van de kernen- inzetten om de grenzen van de open ruimte te waarderen, sterker te benadrukken en daardoor ook te beschermen.

GROENE NETWERKEN DOORHEEN KEREN

Ook binnen de bebouwde ruimte is het noodzakelijk het groenblauwe netwerk te versterken. We wensen het omliggende landschap **tot in de bebouwde kernen** door te trekken en zo ook hier de **milderende effecten** van de groenblauwe structuren (tegen droogte, hitte, extreme neerslag, ...) dankbaar te benutten.

Door de bestaande groenstructuren en -snippers in de kernen met elkaar te verbinden in een **netwerk van stapstenen**, werken we op verschillende vlakken aan een toekomstbestendige ruimte. In de eerste plaats vergroten we hierdoor de leefgebieden van soorten en brengen we verkoeling in de woonomgeving van mensen. Ten tweede kunnen we dit groen netwerk inschakelen om de leesbaarheid van de kernen te vergroten: we koppelen de groenblauwe structuren aan het netwerk van groene dorpsassen en trage wegen.

RUIMTE VOOR WATER

Water is een **allesverbindend element** wanneer we over ruimte spreken. We willen daarom de waterlopen en -oppervlakken beschermen en waar nodig meer plaats geven. Aansluitend op de andere strategieën willen we het water -waar mogelijk- ook tot in de dorpskernen doortrekken en aan de oppervlakte brengen. Zo kunnen we met het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit het **waterbergend vermogen** van het hele grondgebied van de gemeente Puurs-Sint-Amands **verhogen**. Hiermee zetten we ook op een directe manier in op het verhogen van de **biodiversiteit** aangezien we de habitats van waterminnende soorten optimaliseren en vergroten.

Ook de **landbouwgronden** spelen hier een belangrijke rol. Het waterbufferend vermogen van landbouwpercelen erkennen we en beschermen we als een ecosysteemdienst die de woonomgevingen mee beschermd bij extreme neerslag. Daarnaast kijken we ook naar de landbouwgebieden aangezien deze gronden doorkruist worden door een veelheid van grachten. De **grachtenstructuur** wensen we te optimaliseren en waar nodig kunnen grachten ook uitgediept worden om het water meer plaats te geven. Waar water kan worden opgehouden in grachten, worden ook kostbare voorraden voorzien om periodes van droogte te overbruggen, waardoor de landbouwactiviteiten ook beschermd worden. Daarbij aansluitend dienen we de overtollige drainage-infrastructuur uit het landbouwlandschap te verwijderen of af te sluiten.

VERGROENING EN ONTHARDING

De bestaande groenblauwe structuren in de gemeente willen we koppelen aan een bredere vergroenings- en onthardingsstrategie. Verhardingen voeren het regenwater veelal af naar het rioleringsnetwerk, waardoor verhinderd wordt dat neerslag in de bodem sijpelt en zo de **lokale watervoorraden** aanvult. Om dit te voorkomen zullen we in de eerste plaats zuinig moeten omspringen met nieuwe verhardingen **op publieke én private gronden**. Deze willen we maximaal beperken. Verhardingen, zeker wanneer deze slechts beperkt zijn oppervlakte, lijken onschuldig maar het is de **optelsom** van alle verharde oppervlaktes die we voor ogen moeten houden.

Naast deze preventieve oefening, loont het ook de moeite om bij bestaande verhardingen te onderzoeken of zij kunnen worden **onthard en vergroend**. Op deze manier kunnen blijvende (noodzakelijke) verharde oppervlaktes afwateren in deze vrijgekomen groene ruimtes. Hierdoor maken we **bodeminfiltratie** opnieuw mogelijk en kan zeer lokaal het waterbufferend vermogen verhoogd worden. Dit zien we zowel kansrijk op het openbaar domein als op private percelen.

Prioritair bij de onthardingsstrategie kunnen we ons richten op **lager gelegen gebieden**. Deze gebieden zullen sneller de vruchten plukken van deze strategie aangezien zij kwetsbaarder zijn voor waterproblematieken. Tevens geeft dit de mogelijkheid om op een **gestructureerde, graduele manier** de hoge verhardingsgraad aan te pakken.



LANDBOUW EN LANDSCHAP

PRODUCTIEVE LANDBOUW WAARDEREN

De landbouw vormt, zoals aangehaald bij de ambities, een belangrijke openruimtefunctie in Puurs-Sint-Amunds, zij het een **hoogdynamische en productieve**. Om de landbouw voldoende garanties te bieden, is het noodzakelijk dat we deze activiteiten en de daaraan gekoppelde gronden **waarderen volgens de logica van de landbouw**.

Dit doen we in de eerste plaats door **strategische productieve gronden als dusdanig te behouden** en te vermijden dat deze gronden (verder) versnipperen. Deze versnippering gebeurt op diverse manieren (van groot- tot kleinschalige wijzigingen, van zone-eigen tot zonevreemde inrichtingen,...).

Een algemene waakzaamheid over, en een brede sensibilisatie omtrent het belang van de landbouw is kansrijk. Hierbij kan ingezet worden op het waarderen en beschermen van het **aaneengesloten karakter** van het landbouwgebied (wat het mede strategisch maakt), het versterken van het **herbevestigd agrarisch gebied** (HAG), alsook op de **ecosysteemdiensten** die het landbouwlandschap op vandaag reeds vervult.

KWALITEITSVOLLE RANDEN

Het is van belang om de **randen** van de **open ruimte** te versterken. Waar de open ruimte aan de bebouwde ruimte raakt, wordt zij landschappelijk ingekleed. Hierdoor worden zij ook op een intuïtieve manier opgewaardeerd.

Met deze strategie wil de gemeente zich inspannen om een grotere (landschappelijke) waardering van productieve gronden te bewerkstelligen. Bovendien maken de landbouwgronden zo ook **onlosmakelijk** deel uit van de **kenmerkende landschapsbeelden** rondom elke kern. Het landbouwgebied (en de **diversiteit** die hierin aanwezig is) voegt waarde toe aan de open ruimte in Puurs-Sint-Amunds. De diverse open ruimte willen we visueel kwalitatief omzomen waar zij raakt aan de bewoonde kernen. Op deze manier kunnen de bewoners niet alleen meegenieten van de open ruimtes, maar dragen zij als lijnvormige elementen ook vooral bij aan de **biodiversiteit**.

PRODUCTIEVE LANDSCHAPSKAMERS

Naast het aaneengesloten, meer strategische landbouwlandschap zijn in Puurs-Sint-Amands ook bepaalde landbouwgebieden aan te duiden die -aanvullend op hun landbouwfunctie- ook een verhoging van de biodiversiteit en een optimalisatie van het landschap kunnen betekenen. Hier spreken we van **productieve landschapskamers**: een selectie van afgebakende ruimtes ('kamers') die zowel op vlak van landbouw (voedselproductie) als op vlak van ecologie en biodiversiteit (landschap) een rol kunnen opnemen. Het gaat hier om een selectieve en gebiedsgerichte aanpak.

In de eerste plaats streven we voor de productieve landschapskamers naar een **aangepast beheer** dat zorgt voor een '**op het landschap aangepaste' landbouwactiviteit**. Hiermee zetten we actief in op o.a. het tegengaan van erosie, het verbeteren van de waterkwaliteit, het verhogen van het waterbergend vermogen van de grachten, het verhogen van de veerkracht van de landbouwruimte,... Deze beheers- en inrichtingsacties gaan vervolgens gepaard met een **verhoging van de beeldkwaliteit** door kleine landschapselementen (KLE's), die tevens diverse **habitats** vormen voor de aanwezige flora en fauna. Zo kunnen in deze productieve landschapskamers directe winsten op vlak van ecologie en biodiversiteit worden geboekt, zonder de productieve landbouwfunctie hier weg te drijven. De **landbouwfunctie blijft** in deze gebieden immers de **meest dominante en zichtbare ruimtegebruiker**.

Tevens kunnen deze productieve landschapskamers ingeschakeld worden in het **trage netwerk**. Door het traag verkeer (recreatief, maar mogelijk ook functioneel) mede gebruik te laten maken van de landbouwpaden hierin aanwezig, worden autoluwe en landschappelijk ingebedde doorsteken gerealiseerd. Deze spelen een rol in de trage, veilige en vooral aangename verbinding tussen de verschillende dorpskernen.

ONTSNIPPEREN VAN HET LANDBOUWGEBIED

Naast de voorgaande strategieën willen we in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit ook inzetten op het herstellen van versnipperd landbouwgebied. In de eerste plaats gaan we uit van het **vermijden** van verdere versnippering, maar ook door het **actief verwijderen van constructies en infrastructuren** die het landbouwgebied schaden, dragen we bij aan een **meer robuust landbouwgebied**.

Om deze ontsnippering te bewerkstelligen wordt in de eerste plaats gemikt op het **stimuleren van vrijwillige, permanente sloop** van hinderlijke en/of niet-duurzame constructies in het landbouwgebied. Zo worden stapsgewijs ruimtewinsten geboekt. In de tweede plaats kan bij **onderhandeling en vooroverleg** in de vergunningspraktijk eventueel ook worden ingezet op dergelijke onthardingswinsten.



TRAGE WEGEN KOPPELEN AAN HET GROENBLAUWE NETWERK

TRAGE NETWERKEN DOORHEEN KERNEN

We willen met het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit voor Puurs-Sint-Amands inzetten op een **alternatief, autoluw netwerk van trage wegen**. Dit netwerk loopt doorheen de kernen, maar ook langsheen en door groenstructuren en landbouwgebieden.

In de kernen schakelen we dit netwerk in een **ontmoetingsfilosofie**. De trage wegen (zoals doorsteken, steegjes, kerkwegels,...) bieden immers een interessante aanvulling op het 'regulier' wegennet om zich door de kernen te bewegen. Daarom willen we kansrijke trage wegen doorheen de kernen (waar mogelijk) **opladen** met groen, water, en ontmoetingsruimtes. Eventuele 'missing links' in het netwerk wensen we te herstellen en we zetten in op het wegwerken van ruimtelijke barrières door gebruik te maken van trage wegen.

Tegelijk versterken we het netwerk van trage wegen in de kernen door ze te laten **aantakken op groene dorpsassen**. De groene dorpsassen zijn groen ingerichte en kwalitatieve verblijfsassen waarlangs we functies en ontmoetingsplaatsen bundelen. De dorpsassen maken de kernen leesbaarder. Door de trage wegen hierop aan te takken, vormen zij ook een alternatief, fijnmazig netwerk naar de voorzieningen en centrale ontmoetingsplaatsen in elke dorpskern.

VERBINDEN MET GROENSTRATEGIEËN

Wanneer trage wegen buiten de dorpskernen lopen, wensen we deze maximaal te koppelen aan zowel de **grotere groengehelen** als de **kleinere groensnippers** (zoals bijvoorbeeld bosfragmenten, bomenrijen, ...) in de open ruimte. Zo schakelen we de trage wegen in in het breder toeristisch-recreatief netwerk, maar willen we ook vooral '**dorpsommetjes**' voor de bewoners creëren.

Daarnaast sluit deze strategie ook nauw aan bij de gemeentebrede **vergroenings- en onthardingsstrategie**. Trage wegen zijn immers niet altijd formeel ingerichte paden. Wat net vaak de charme is van trage wegen, is hun informeel karakter: het zijn soms ook onverharde, smalle padjes doorheen de open ruimte. Deze uitbouw van het traag netwerk, door ze bijvoorbeeld landschappelijk in te bedden en te vergroenen, ligt ook in lijn met het waarderen van de landschappen rondom de verschillende dorpen: we willen deze landschappen ook op een aangename manier toegankelijk en herkenbaar maken.

We zien hierbij ook kansen voor het inschakelen van **erfgoedobjecten**. De trage wegen kunnen interessante routes vormen waarlangs ook het erfgoed in de open ruimte kan worden ontsloten. De gemeente omvat immers verschillende waardevolle erfgoedlandschappen, welke in hun beleving mogelijk nog kunnen worden versterkt door het netwerk van trage wegen te optimaliseren.

VERBINDEN MET LANDBOUWSTRATEGIEËN

Zoals ook werd aangehaald bij de andere strategieën, wil het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit ook inzetten op het verbinden van de kernen met het omliggende landschap. Het uitbreiden van het trage wegennetwerk doorheen de landbouwgebieden vormt hierbij een koppelkans.

Hiervoor wordt ten eerste gekeken naar de **productieve landschapskamers**. Deze vormen, ook gezien hun ligging nabij het woonweefsel, een interessante plaats om het landbouwgebied, dat verder werd ingericht met landschapselementen, iets meer toegankelijk te maken voor de inwoners. Door **landbouwpaden** ook aan het traag netwerk te koppelen worden landschappelijk ingebedde doorsteken gerealiseerd. Hiermee willen we de **'dorpsommetjes'** expliciet ook doorheen landbouwgebied realiseren om zo verder in te zetten op de toenemende waardering van landbouwactiviteiten in de gemeente.

Ten tweede willen we ook inzetten op het toeristisch-recreatief gebruik van de trage wegen in het landbouwlandschap. Op heden lopen al verschillende toeristisch-recreatieve (fiets)routes in Klein-Brabant over trage wegen. We willen deze routes verder **diversifiëren en optimaliseren** door bijvoorbeeld missing-links te herstellen zodanig korte doorsteken voor wandelaars mogelijk worden. De landbouw vormt immers een waardevolle openruimtefunctie die ook binnen toerisme en recreatie verder benadrukt mag worden. Het is echter wel van belang dat de **landbouwactiviteiten** hierdoor **ongehinderd** blijven.

TOEGANG TOT HOOGDYNAMISCHE FIETSASSEN

Binnen het actief fietsbeleid van de gemeente willen we het netwerk van trage wegen benutten om ook de hoogdynamische fietsassen op een aangename en veilige manier te bereiken. De fietssnelwegen, hoogwaardige functionele fietsroutes of zelfs fietsstraten vormen de ruggengraat van het fietsennetwerk. Het netwerk van trage wegen kan onderzocht worden als **bijkomende trage ontsluitingen** op dit snelle fietsnetwerk. Het gemengde verkeer op het reguliere wegennet vormt soms, indien de fietswegen onvoldoende afgescheiden zijn van het autoverkeer, een bijkomende barrière om verplaatsingen met de fiets te doen. We willen onderzoeken of de trage wegen, die per definitie enkel door trage weggebruikers worden benut, ingeschakeld kunnen worden om op een veilige en aangename manier de kwalitatieve hoogdynamische fietsassen te bereiken.

Het doel hierbij is nog steeds om de kernen op strategische plaatsen te verknopen met de snelle fietsroutes, maar tegelijk ook het **fijnmazige trage netwerk als alternatief te faciliteren**.



DUURZAAM VERBINDEN VOLGENS HET STOP-PRINCIPE

VERAANGENAMEN OPENBAAR DOMEIN

We willen werken aan **ruimtelijk aantrekkelijke, veilige en op ontmoeting gerichte dorpskernen en verblijfsgebieden**. Door het openbaar domein verder te veraangename, stimuleren we ook de trage verplaatsingen voor korte afstanden. Deze strategie bouwt ook voort op het reeds gevoerde beleid.

Het veraangename van het openbaar domein gebeurt op verschillende manieren en is uiteraard ook sterk verweven met de andere strategieën, zowel binnen deze ambitie als over de volledige strategische visie heen.

In de eerste plaats is deze strategie verbonden met het gemotoriseerd verkeer in de kernen. Een autoluwer centrum, dat ook door middel van haar inrichting intuïtief op traagheid aanstuurt, is aantrekkelijker om verplaatsingen over korte afstanden te voet of met de fiets af te leggen. In de kernen werken we daarom **dorpsassen** uit. De dorpsassen worden **ingericht als groene en kwalitatieve verblijfsassen** waarlangs ook functies en ontmoetingsplaatsen gebundeld worden. Het verminderen van het doorgaand verkeer versterkt het functioneren van deze assen.

Om het openbaar domein verder te ontwikkelen naar aangename plaatsen zetten we sterk in op de **inrichting** ervan. We hebben hierbij oog voor een intuïtieve autoluwe aanleg van de wegbaan, brede en maximaal drempelloze voetpaden, leesbare en veilige oversteekplaatsen, verkoelend groen in de straten en de inrichting van ontmoetingsplaatsen. Het openbaar domein maken we zo **meer bewandelbaar**. Dit zorgt voor een gebruiksvriendelijker openbaar domein, gericht op trage mobiliteit. Ook de nabijgelegen handelspanden hebben voordeel bij een trage passage over dergelijke dorpsassen.

COMFORTABEL EN VEILIG FIETSEN

De auto wordt nog te vaak gebruikt voor **korte afstanden** terwijl vele mensen deze verplaatsingen met de fiets zouden kunnen doen. We willen daarom de mensen verleiden om meer de fiets te nemen, zeker voor korte verplaatsingen. Vanuit de ruimte willen we **meebouwen aan het actief fietsbeleid** in Puurs-Sint-Amands door de fiets meer centraal te stellen.

De fiets zou ook voor **langere afstanden** in de gemeente een grotere rol kunnen vervullen. Verdere investeringen in **hoogwaardige fietsinfrastructuur** zijn hiervoor noodzakelijk. Deze voorzien we waar mogelijk ook los van de aanwezige infrastructuur voor gemotoriseerd vervoer, zoals bijvoorbeeld op vandaag reeds het geval is bij de fietssnelwegen. Waar dit niet wenselijk of mogelijk is, is een veilige en aangename inrichting eveneens aan de orde: via een fietsvriendelijke aanleg, een veilige bedding in het stratenprofiel en met voldoende en correcte verlichting (die ook rekening houdt met de flora en fauna).

Op deze manier blijft Puurs-Sint-Amands de **alternatieve vervoersmiddelen sensibiliseren en faciliteren**.

COMBIMOBILITEIT VERANKEREN

De verplaatsingen van de toekomst zullen meer **multimodaal** gebeuren: gedurende een verplaatsing zullen we verschillende modi benutten (te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer, met de wagen, ...) om op onze bestemming te geraken.

Om deze combimobiliteit uit te bouwen richt de gemeente **Hoppinpunten** in: overstapplaatsen die de verschillende vervoersmodi op een kwalitatieve manier met elkaar verknopen. Deze punten voorzien steeds in een **goede infrastructuur voor de relevante vervoersmodi**: veilige en comfortabele stalmogelijkheden voor fietsen, aangename schuilhuisjes voor wachtende reizigers, oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, deelfietsen en deelwagens waar ze nuttig zijn, ... We bundelen deze zaken op goedgekozen locaties zodanig dat deze plaatsen ook uitnodigen om gebruik te maken van de verschillende modi binnen één af te leggen traject.

Elke kern krijgt hierbij aandacht: we voorzien een Hoppinpunt **op maat én op een strategische plaats**. Zo behouden we een goede bereikbaarheid en ontsluiting op het openbaar vervoer in de verschillende dorpskernen. Hieraan linken we bovendien ook een **aangenaam openbaar domein**, met ontmoetingsplaatsen en functies. Zo maken deze multimodale punten ook inherent deel uit van het leven en het straatbeeld in de kernen.

JUISTE VERKEER OP DE JUISTE WEG BRENGEN

Om de **verkeersleefbaarheid** in Puurs-Sint-Amands te kunnen verhogen, zal erover gewaakt moeten worden dat verplaatsingen gebeuren over de daartoe aangewezen wegen. Doorgaand verkeer heeft bijvoorbeeld een negatieve impact op de verblijfskwaliteit in de kernen en wordt dus beter enkel over de daartoe aangewezen wegen geleid. Door het juiste verkeer op de juiste weg te brengen, bevordert bovendien ook de **doorstroming van het verkeer**. Minder (gemotoriseerd) verkeer in de kernen en verblijfsgebieden maakt het ook **veiliger en aantrekkelijker om te wandelen en te fietsen**.

Om al deze verplaatsingen op een correcte en vlotte manier een plaats te geven, zetten we in op **mobilitéitsconcepten en -oplossingen** die modi (stappers, trappers, openbaar vervoer, personenwagens, vrachtverkeer,...) en types verplaatsingen (doorgaand verkeer, plaatselijk verkeer, korte afstanden,...) van elkaar onderscheiden. Door de circulatie van al deze mobiliteit op een slimme manier te sturen, bewerkstelligen we een **vlottere, veiligere verkeersafwikkeling én een hogere verkeersleefbaarheid** in de dorpen en verblijfsgebieden.

LAT HOOG LEGGEN BIJ NIEUWE ONTWIKKELINGEN

Waar nieuwe ontwikkelingen worden gepland, gaat **bijzondere aandacht naar de duurzame vervoersmiddelen**. Hiermee willen we, zeker bij nieuwe ontwikkelingen, ervoor zorgen dat de private personenwagen in dominantie afneemt. Gecombineerd met een verantwoorde locatie van nieuwe projecten zetten we op deze manier onmiddellijk in op het **stimuleren van combimobiliteit**. Dit geldt voor residentiële ontwikkelingen maar ook voor handel, diensten, industrie, voorzieningen, ... Waar het nieuwe ontwikkelingen betreft, ligt de lat hoog qua afstemming van de locatie en het mobiliteitsprofiel.



LEVENSLANG EN INTERGENERATIONEEL WONEN

TRANSFORMEREN VANUIT DE DEMOGRAFIE

Uit de **demografische prognoses** voor Puurs-Sint-Amunds bleek dat de Vlaamse tendenzen ook in de gemeente steeds voelbaarder zullen worden. Hier gaat het in de eerste plaats over vergrijzing, verzilvering en ontgroening, alsook over een algemene gezinsverdunding. Ruimtelijk vertaald, komt dit neer op een stijgende **vraag naar kleinere, toegankelijke en meer flexibele woningen**. Dit staat in contrast met het huidige aanbod aan vooral iets ruimere gezinswoningen.

Met het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit willen we deze discrepantie oplossen. We willen **toekomstige ontwikkelingen inspanningen laten te leveren** ten aanzien van de te verwachten bevolkingssamenstelling. Om het woningaanbod toekomstbestendig uit te breiden, beogen we een grotere diversiteit in types woongelegenheden. Het betreft hier een **uitbreiding van het aanbod**: we voegen aan het bestaande woningaanbod ook andere types toe zodanig dat we voor **alle gezinsvormen en inwoners** een passend woonverhaal kunnen schrijven. De kernen willen we hiermee intergenerationeler inrichten met een goede **mix aan woningtypes voor verschillende leeftijden**.

Het doel is dus om het **bestaande (woon)patrimonium te (her)evalueren en waar nodig te transformeren vanuit een bewustere demografische bril**. We willen de bevolkingsgroei en demografische verschuivingen op een duurzame manier opvangen **binnen het bestaand ruimtebeslag**. Hierbij spelen de dorpskernen de hoofdrol. Het selectief, doordacht verdichten van deze dorpskernen, gestuurd vanuit de demografische trends, zal een grote ruimtelijke uitdaging zijn in de toekomst van Puurs-Sint-Amunds.

Deze ruimtelijke ontwikkelingsvisie wordt ontleend aan het Vlaams en provinciaal ruimtelijk beleid, maar wordt evenzeer gesteund door de demografie van de gemeente zelf. Om haar bevolking op een efficiënte manier te kunnen blijven ondersteunen, wil de gemeente het **centraal wonen** stimuleren. Voor iedere bewoner biedt het centraal wonen **enorme voordelen**. Het is echter vooral ten aanzien van een ouder wordende bevolking, dat **intergenerationele kernen** ook antwoorden bieden op vraagstukken zoals de vereenzaming, de verhoogde zorgvraag en de verminderde (fysieke) mobiliteit.

Ook ten aanzien van het realiseren van meer **betalbare woningen** gelden deze locatiegebonden randvoorwaarden. Het klassieke woonaanbod dient, zoals gesteld, te worden uitgebreid vanuit de demografie. Het wonen is doorheen de afgelopen decennia een steeds grotere kostenpost geworden in het gezinsbudget. De stijgende woningprijzen maken dat kleinere gezinnen (en dan vooral alleenstaanden) het steeds moeilijker krijgen om een betaalbare woning te vinden. Onder 'betaalbare woning' verstaan we een woning die het gezin qua kost toelaat om met het resterende gezinsbudget comfortabel te leven en een deel uit te maken van de samenleving. Deze stijgende woonkost staat in contrast met de **steeds kleiner wordende gezinnen en de vergrijzingstrend**. Om aan deze trend een antwoord te kunnen bieden dat tegelijk ook duurzaam en ruimtelijk verantwoord is, wil de gemeente zich inspannen om de betaalbaarheid van het wonen te verbeteren. Dit houdt echter evenzeer in dat toekomstige ontwikkelingen i.f.v. betaalbaar wonen zich **qua locatie aan dezelfde ruimtelijke principes** dienen te houden. Ook hier is het cruciaal dat de woningen op strategische, centrale locaties in de kernen worden gerealiseerd.

KWALITEITSEISEN BIJ TRANSFORMATIES

Naast het ruimtelijk en demografisch sturen van het wonen, is het eveneens noodzakelijk om de kwaliteit van ontwikkelingen te sturen. Bij ruimtelijke transformaties van bestaand weefsel zullen dan ook **kwaliteitseisen** gelden. We streven naar redelijke eisen die **op maat** zijn van de ontwikkeling zelf.

De mogelijke kwaliteitseisen spelen op een **macro-, meso-, en/of micro-schaal**. In de ruime omgeving van een project kan dit bijvoorbeeld gaan over het inrichten van een trage doorsteek of het verbeteren van de omliggende groenblauwe structuur. Meer in de onmiddellijke omgeving van een project kan dat bijvoorbeeld gaan over het bijdragen aan een levendig openbaar domein of de groene dorpsassen. Op de micro-schaal van een project zelf zijn dit tot slot meer architecturale kwaliteitseisen, bijvoorbeeld het voorzien van voldoende toegankelijke wooneenheden en brede circulatieruimtes binnen een gebouw.

ONTMOETING EN COLLECTIVITEIT

Cruciaal in de transformatie naar levenslang en intergenerationeel wonen is het besef dat kleinschalig en compact wonen ook net heel kwalitatief wonen betekent. Hierbij spelen nevenvoorzieningen in en rond de woonomgevingen een belangrijke rol. Het openbaar domein wil hier alvast een voorbeeldfunctie in opnemen, maar er zal ook binnen projecten en initiatieven zelf gewerkt moeten worden naar een hogere graad van collectiviteit.

Als eerste zien we mogelijkheden om 'ontmoeting' veel sterker als doelstelling op te nemen in ontwerpen. Dit zowel bij eigen ontwerpen (van alle schalen) die de gemeente initieert, alsook bij de beoordeling van ontwerpvoorstellen van derden. **Ontmoeting** zien we als **een belangrijk principe** als we naar meer inclusieve en intergenerationele woonomgevingen evolueren. Te lang bleef 'ontmoeting' in de ruimtelijke discipline op de achtergrond. Om deze trend te keren, zetten we hier sterk op, in richting het Puurs-Sint-Amands van 2050.

De gemeente wil zich dan ook inspannen om de **diversiteit** van haar bevolking **in haar openbaar domein** door te vertalen. De dorpsassen worden zo opgeladen met ontmoetingsruimtes die verschillend van aard zijn en hierdoor ook een andere dynamiek en publiek hebben. Zo ontstaan er ontmoetingsplaatsen die meer op rust gericht zijn, meer op sport en spel, meer op ontmoeting en evenementen, ...

Ook **meer gedeelde, collectieve woonprojecten** spelen op deze trend in. We zien de meerwaarde van dergelijke projecten niet alleen op dit vlak, maar ook om het woonaanbod te diversifiëren zijn dit kansrijke pistes. De gemeente wil dergelijke woonvormen dan ook stimuleren op strategische locaties in de kernen. Daarnaast onderzoekt de gemeente ook of ze experimenten met deze collectieve woonprojecten als pilootprojecten kan ondersteunen op de eigen gronden.



VOORZIENINGEN ALS DRAGER: CENTRAAL EN BEREIKBAAR WONEN

TRANSFORMATIES RUIMTELIJK STUREN

De ruimte wordt als een **schaars goed** beschouwd: we moeten er doordacht mee omspringen om de verschillende uitdagingen (o.a. vanuit klimaat, demografie, mobiliteit, ...) op te vangen. Verdere ontwikkelingen dienen we in de eerste plaats duurzaam op te vangen **binnen het bestaand ruimtebeslag**. Gezien de beschikbare ruimte voor ontwikkelingen reeds in grote mate bebouwd is, gaat het dus vooral om een **transformatie en (her) evaluatie van het bestaande (woon)patrimonium** en de juridische voorraad aan woongebieden. Om te bepalen welke locaties strategisch zijn voor verdere transformatie en verdichting, baseren we ons op de uitrustingsgraad van plaatsen, opgemaakt uit het **voorzieningsniveau** enerzijds en het **multimodaal bereikbaarheidsprofiel** anderzijds.

Deze ruimtelijke ontwikkelingsvisie wordt ontleend aan het Vlaams en provinciaal ruimtelijk beleid, maar wordt evenzeer gesteund door de gemeente zelf. Om haar bevolking op een efficiënte manier te kunnen blijven ondersteunen, wil de gemeente het **centraal wonen stimuleren**. Gebieden met een hoge uitrustingsgraad zijn immers het meest aangewezen voor dienstverlening: overheids-, commerciële, educatieve, culturele, ... functies zijn er verzameld. De diensteneconomie, die bijvoorbeeld meer verzorgend van aard is, is decentraler voorzien maar heeft evenzeer baat bij een hogere concentratie van het cliënteel in en rond de kernen. Daarnaast zijn deze kernen ook gebieden die duurzaam ontsloten blijven op het openbaar vervoer, welke goed verbonden zijn in een traag netwerk van fiets- en voetgangersinfrastructuren, en waarvanuit alternatieve vervoersmodi zullen groeien. Algemeen, dus voor iedere bewoner, biedt het centraal wonen **enorme voordelen**.

Om de ontwikkelingsvisie uit het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit te realiseren, zal het noodzakelijk zijn om ontwikkelingen te sturen naar de **gewenste, toekomstbestendige locaties**. **Woonmilieus met voldoende draagkracht** (d.w.z. een voldoende hoog voorzieningsniveau en goede bereikbaarheid met verschillende modi) worden hiervoor als prioritair aangeduid. Hierin schuilt immers vaak nog potentieel: ze kunnen optimaler benut en ingericht worden, zonder dat ze hierdoor hun kwaliteiten verliezen. Transformaties worden, door de aanduiding van de meest geschikte woonmilieus, ruimtelijk gestuurd. Woonmilieus die onvoldoende draagkracht hebben, dienen te worden gevrijwaard van verdere ontwikkelingen: ze zijn onvoldoende strategisch en onvoldoende duurzaam om bijkomende woongelegenheden in te verantwoorden.

Ook in de **omgekeerde richting** zal deze tendens een impact hebben: waar zich inwoners gaan concentreren, dient ook geïnvesteerd te worden in de uitbouw van de multimodale knooppunten en in het woonondersteunende handels- en voorzieningenapparaat. Voor deze transformaties omvat het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit verschillende strategieën. Dit wil echter **niet betekenen dat de gemeente in elke kern dezelfde hoge voorzieningsgraad zal voorzien**: er wordt gebiedsgericht te werk gegaan. Sommige kernen zullen dan ook een lager ontwikkelingspotentieel hebben dan andere.

We willen binnen het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit ook onderzoeken op welke manier we **ontwikkelingen kunnen laten bijdragen aan hun omgeving**. Hier gaat het om o.a. het boeken van groenwinsten, het optimaliseren van het openbaar domein en inrichten van diverse woonondersteunende functies,...

DORPSASSEN VERSTERKEN

Zoals ook in andere ambities en strategieën duidelijk is, wensen we **groene dorpsassen** te realiseren in de verschillende kernen van Puurs-Sint-Amands. Deze zien we als hoofdassen waarrond de **verschillende activiteiten** (wonen, werken, winkelen, naar school gaan,...) **gebundeld** worden. Tegelijk zien we deze ook als de assen waarop we de **Hoppin-punten** enten, die we op hun beurt inbedden in een openbaar domein dat op ontmoeting gericht is. Aan deze dorpsassen kan daarnaast ook de verdichtingsdruk (deels) worden opgevangen, in lijn met de geldende beeldkwaliteit en het dorpse karakter.

Het is op deze dorpsassen dat we vanuit het ruimtelijk gewenst beleid dienen in te zetten op het uitbreiden van handel- en dienstfuncties. Door deze assen in te richten als **aangename verblijfsruimtes**, met plaats voor ontmoeting en de mogelijkheid tot het overstappen op andere vervoersmodi, willen we indirect ook werken aan een **aantrekkelijk kader voor de handel en diensteneconomie**. Hefboomprojecten die dit mee ondersteunen, zoals bijvoorbeeld kwalitatieve verdichtingsprojecten, zijn kansrijk.

Deze dorpsassen passen, gezien ook de andere strategieën in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit, in een brede transformatie van de kernen in Puurs-Sint-Amands. Door het woonweefsel op deze assen te transformeren en hier tegelijkertijd actief te werken aan combimobiliteit, groeninrichtingen en ontmoeting, wordt voldoende 'kritische massa' gecreëerd om economische activiteiten in de eerste plaats te behouden, maar ook uit te breiden én idealiter ook nieuwe activiteiten aan te trekken. Evenwel is het ook hier belangrijk om deze transformaties **op schaal van elke kern** te zien.

HANDEL EN DIENSTEN

Puurs-Sint-Amands zorgde in verschillende kernen voor een goed aanbod aan gemeentelijke voorzieningen. Op dit vlak is elke kern, volgens de schaal van die kern, tamelijk goed voorzien. Waar de gemeente veel minder grip op heeft, zijn de handels- en dienstfuncties op haar grondgebied. Tegelijk zijn deze functies net heel belangrijk aangezien zij mee **bijdragen aan de uitrustingsgraad** van de kernen. Ruimtelijk heeft de gemeente daarom alle belang bij het behoud van handels- en dienstfuncties op haar grondgebied, en dan specifiek in de kernen.

De nadruk hier ligt op de **dagelijkse functies**, zeker voor wat betreft de kleinere woonkernen met een beperkter voorzieningsniveau. De zaken die mensen quasi dagelijks gebruiken en/of nodig hebben, willen we als **basisaanbod** maximaal bestendigen in elke kern. Hiertoe zijn ook de groene dorpsassen en de omgevingen rond Hoppin-punten erg kansrijk. Deze functies dragen, door hun activiteiten en het feit dat zij op zich ook bestemmingen vormen, ook expliciet bij aan de levendige assen die we wensen te realiseren in de dorpen.

Daarbij aansluitend kan ook onderzocht worden wat de vraag en het draagvlak is voor **tijdelijke en/of mobiele handels- en dienstenpunten** in de (kleinere) kernen. Deze flexibele economische activiteiten kunnen eventueel een aanvulling betekenen van het handelsapparaat in de dorpskernen. Er bestaan reeds voorbeelden van dergelijke mobiele buurtpunten die (opnieuw) voor meer dynamiek zorgen in kleinere kernen. Het is binnen de bredere context van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit een mogelijk interessante piste om ook hiermee te experimenteren.



RUIMTELIJK RENDEMENT OP BEDRIJVENTERREINEN

INSPANNINGEN OP MAAT

In de gemeente Puurs-Sint-Amands vormt de bedrijvigheid een belangrijke ruimtegebruiker. De gemeente kent verschillende bedrijventerreinen, met elk eigen kansen en knelpunten. We wensen met het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit ook hier **passende ruimtelijke doelen** te stellen.

Overall in de gemeente zal zuinig moeten worden omgesprongen met de ruimte. Om dit realiseerbaar te maken zullen de huidige, beschikbare gronden van vandaag moeten worden getransformeerd en zal het gebruik ervan optimaler moeten worden georganiseerd. Dit wordt vooral ingeleid door het feit dat op vandaag, op de gronden waar de bestemming 'industriegebied' geldt, elk bedrijf individueel reeds een veelheid van functies huisvest. Dit wil zeggen dat binnen deze bestemming **heel wat activiteiten** voorkomen die **strikt genomen niet onder 'industrie' vallen**, maar hieraan gekoppeld zijn of daaraan ondergeschikt zijn. Reeds bestemde gronden zouden hiertoe heringericht kunnen worden. Vooral de nevenfuncties van de aanwezige industriële bedrijven zullen op een **ruimtelijk meer rendabele manier** moeten worden georganiseerd, door ze bijvoorbeeld te ontpitten en te clusteren. Alleen zo kunnen de reeds bestemde gronden ook maximaal worden benut voor de industriële activiteiten. Deze transformatie houdt een **zeer grote ruimtelijke uitdaging** in voor de gemeente Puurs-Sint-Amands. De gemeente vaart immers bij de aanwezigheid van de industrie en ze is hiertoe ook zeer goed gelegen: de weginfrastructuur (A12 en N16) maar ook het kanaal ten noorden bieden een **ideaal vestigingsmilieu** voor de bedrijven.

Het is daarom **niet de intentie om de activiteiten van deze bedrijven te bemoeilijken**: het is echter wel een feit dat de ruimtelijke organisatie van bepaalde bedrijvencusters nog sterk kan worden geoptimaliseerd.

Ten aanzien van deze optimalisaties kan **niet elke bedrijvencuster dezelfde inspanningen leveren**. Op het grondgebied van Puurs-Sint-Amands komen immers verschillende 'types' bedrijventerreinen voor. Deze strategie zet in op een gepaste ruimtelijke transformatie van de bedrijventerreinen: met het oog op de **verhoging van het ruimtelijk rendement**, maar ook **op maat van het 'type' bedrijventerrein**.

Een mogelijke rode draad is het **ontpitten en collectief inrichten van ruimtes** die op vandaag veelvuldig voorkomen in de bedrijventerreinen, maar hier nog een sterk individueel gebruik kennen. Voorbeelden hiervan zijn kantoorruimtes, cafetaria's, parkeerplaatsen, vergaderlokalen, ... maar bijvoorbeeld ook groen- en waterbuffers. Deze zaken kunnen baat hebben bij een meer **bedrijfsoverschrijdende aanpak**. Afhankelijk van de schaal waarop zij worden gerealiseerd, kunnen zelfs klimaatwinsten gekoppeld worden aan de meer grootschalige landschappelijke inbedding van de bedrijven. Ook qua mobiliteit zijn optimalisaties mogelijk: bepaalde deelsystemen zijn **kansrijker en rendabeler** wanneer ze door een grotere groep gebruikers worden benut. Er werd reedsesignaleerd dat de vraag naar dergelijke systemen stijgt. Ook voor wat betreft parkeerfaciliteiten zijn deelruimtes mogelijk kansrijke pistes. Hierbij denken we uiteraard aan het gebundeld parkeren in parkeergebouwen, maar bijvoorbeeld ook aan het voorzien van collectieve parkeerlocaties voor vrachtwagens, waar enkele basisvoorzieningen aanwezig zijn. De gemeente wenst de bedrijven te **ondersteunen in het onderzoeken en faciliteren van dergelijke deelsystemen**.

BAND MET DE OMGEVING

De bedrijvigheid in de gemeente Puurs-Sint-Amunds is **opvallend lokaal verankerd**. Dit draagt bij aan de relatie tussen de gemeente en de individuele bedrijven. Deze lokale binding, die zich bijvoorbeeld uit in het aantal medewerkers van de bedrijven die tegelijk ook inwoner zijn van de gemeente, willen we daarom **als troef behouden**.

Ook de bedrijven zelf zien dit **expliciet als een meerwaarde** en zetten hier ook sterk op in. In bepaalde kernen in de gemeente draagt de aanwezige industrie ook bij aan de identiteit van die kernen. Dit uit zich daarnaast ook in een breder draagvlak bij de inwoners voor bepaalde hinderaspecten die deze industrie met zich mee kan brengen. Tot slot zijn ook de samenwerkingen die tussen de bedrijven en het kleinschalige handelsapparaat bestaan belangrijk in deze context. De bedrijven in de grote bedrijvenclusters maken, bijvoorbeeld bij evenementen, actief gebruik van de aanwezige horeca- en handelsfuncties in de nabijgelegen kernen. Op de aanwezigheid van de bedrijvenclusters spelen deze lokale handelaars daarom ook handig in.

De **ruimtelijke relatie tussen deze bedrijventerreinen en hun omgeving** kan anderzijds nog versterkt worden. Ten aanzien van de omwonenden kunnen bedrijfsgebouwen beter **ingebed** worden in het omgevende landschap, of kunnen de bufferzones robuuster of net op een meer aantrekkelijke manier worden ingericht worden. Bij uitbreidingen of herbouwprojecten op de bedrijvensites wordt op heden ook reeds aandacht besteed aan de architectuur, welke vaak het functionele karakter overstijgt. Dit draagt ook op een positieve manier bij tot de ruimtelijke relatie tussen de bedrijventerreinen en bredere hun omgeving. Tegelijk houden deze meer landschappelijke inbedding en architecturale vernieuwingen van bedrijven ook een **veraangenaming in van de werkomgeving** van de eigen medewerkers.

Een ander aspect waarop de bedrijvenclusters (gezamenlijk) kunnen inzetten ter versterking van deze relatie, is het **multimodaal bereikbaar** maken van deze werkomgevingen. Vele bedrijven zetten hier op heden reeds sterk op in en moedigen hun medewerkers actief aan om zich op een alternatieve manier van en naar het werk te verplaatsen. Deze **bestaande systemen** zouden uitgebreid kunnen worden. Ook bestaat de mogelijkheid om een **duurzame last-mile-verbinding** tussen de treinstations en de bedrijvenclusters te realiseren. Ook hier bestaan reeds initiatieven die verder kunnen worden opgeschaald.

OVERZICHT AMBITIES & STRATEGIEËN



GROENBLAUWE STRUCTUREN ALS UITGANGSPUNT

- KLIMAATSWINSTEN EN BIODIVERSITEIT
- GRENZEN STELLEN
- GROENE NETWERKEN DOORHEEN DE KERNEN
- RUIMTE VOOR WATER
- VERGROENING EN ONTHARDING



LANDBOUW EN LANDSCHAP

- PRODUCTIEVE LANDBOUW WAARDEREN
- KWALITEITSVOLLE RANDEN
- PRODUCTIEVE LANDSCHAPSKAMERS
- ONTSNIPPEREN VAN HET LANDBOUWGEBIED



TRAGE WEGEN KOPPELEN AAN HET GROENBLAUWE NETWERK

- TRAGE NETWERKEN DOORHEEN DE KERNEN
- VERBINDEN MET GROENSTRATEGIEËN
- VERBINDEN MET LANDBOUWSTRATEGIEËN
- TOEGANG TOT HOOGDYNAMISCHE FIETSASSEN



DUURZAAM VERBINDEN VOLGENS HET STOP-PRINCIPE

- VERAANGENAMEN OPENBAAR DOMEIN
- COMFORTABEL EN VEILIG FIETSEN
- COMBIMOBILITEIT VERANKEREN
- JUISTE VERKEER OP DE JUISTE WEG BRENGEN
- LAT HOOG LEGGEN BIJ NIEUWE ONTWIKKELINGEN



VOORZIENINGEN ALS DRAGER: CENTRAAL EN BEREIKBAAR WONEN

- TRANSFORMATIES RUIMTELIJK STUREN
- DORPSASSEN VERSTERKEN
- HANDEL EN DIENSTEN



LEVENSLANG EN INTERGENERATIONEEL WONEN

- TRANSFORMEREN VANUIT DE DEMOGRAFIE
- KWALITEITSEISEN BIJ TRANSFORMATIES
- ONTMOETING EN COLLECTIVITEIT



RUIMTELIJK RENDEMENT OP BEDRIJVENTERREINEN

- INSPANNINGEN OP MAAT
- BAND MET DE OMGEVING





BELEIDSKADERS

WAT IS EEN BELEIDSKADER?

Een beleidskader omvat in feite niets meer of minder dan een transitie-agenda waarin alle te nemen acties en maatregelen, alle op te maken ruimtelijke instrumenten, ... worden opgesomd en op een tijdlijn (met een horizon van 6 à 12 jaar) worden geplaatst. Per actie wordt dus aangegeven hoe urgent deze is en of er voorafgaand eerst andere stappen gezet dienen te worden. Daarnaast worden ook de (mogelijke) partners per actie vermeld. Zo kunnen samenwerkingen rond concrete projecten tot stand komen, of kunnen coalities tussen verschillende besturen worden gesmeed.

Omdat de opmaak van zo'n transitie-agenda een grote hoeveelheid onderzoek vereist, moeten we bij aanvang eerst weten welke richtingen we willen opgaan. In wat volgt, wordt daarom per beleidskader een korte probleemstelling geschetst, teruggrijpend op de uitdagingen vermeld bij de strategische visie, om vervolgens reeds enkele oplossingsrichtingen voor te stellen.

Deze oplossingsrichtingen zijn nog geen uitgewerkt beleid! Deze conceptnota geeft immers een beeld van waar we naartoe gaan, welke zaken we als kansrijk zien om in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit op te nemen. We hebben dit onderzoek dus nog niet afgerond, maar we hebben wel al een goed beeld van hoe we de uitdagingen van de toekomst met concrete stappen aan kunnen gaan.





BELEIDSKADER VERDICHTING

KORTE INHOUDSTAFEL BIJ HET BELEIDSKADER:

UITDAGING: GROEI DUURZAAM OPVANGEN IN DE KERNEN

OPLOSSINGSRICHTING 1: GLOBALE TOEKOMSTPERSPECTIEVEN PER KERN

TOEKOMSTPERSPECTIEF 1: GROEIKERN

TOEKOMSTPERSPECTIEF 2: KERNONTWIKKELING

TOEKOMSTPERSPECTIEF 3: KERNVERSTERKING

OPLOSSINGSRICHTING 2: VERFIJNEN IN WOONMILIEUS

EIGENSCHAPPEN VAN DE VERSCHILLENDE WOONMILIEUS

OPLOSSINGSRICHTING 3: DUURZAAM VERANKEREN VAN DE VISIE OP SOCIAAL WONEN

OPLOSSINGSRICHTING 4: EXPERIMENTEREN MET ALTERNATIEVE WOONMODELLEN

UITDAGING: GROEIENDE BEDRIJVIGHEID OP SCHAARSE RUIMTE

OPLOSSINGSRICHTING 5: BENADERINGEN PER BEDRIJVENCLUSTER FORMULEREN

IMPACTBENADERING

RENDEMENTSBENADERING

VERWEVINGSBENADERING

(IN OORSPRONG) ZONEVREEMDE BEDRIJVEN

UITDAGING: GROEI DUURZAAM OPVANGEN IN DE KERNEN

De **bevolkingsgroei en de verschuivingen in de demografische samenstelling** van Puurs-Sint-Amands dienen, volgens de geldende ambities en strategieën, **duurzaam opgevangen** worden op die locaties die hiertoe voldoende draagkracht én een hoge uitrustingsgraad hebben. We willen deze groei ook maximaal opvangen binnen het **bestaande ruimtebeslag**. Hiervoor kijken we dan ook in de eerste plaats naar de kernen.

OPLOSSINGSRICHTING 1: BREDE TOEKOMSTPERSPECTIEVEN PER KERN

We sturen de groei eerst op een macro-niveau: we formuleren **per kern een gepast toekomstperspectief**. Hiermee wordt nog niet aangegeven hoe en waar specifiek deze groei moet worden opgevangen. Wat we hiermee wél doen, is **de rol van elke kern ten aanzien van deze brede uitdaging** beschrijven op hoofdlijnen. Hiermee wordt dus onmiddellijk duidelijk welke groei in welke kern zal worden opgevangen: elke kern krijgt door middel van het globale toekomstperspectief zicht op het aandeel van de algemeen verwachte groei dat de kern zal opnemen.

Er worden drie globale toekomststrategieën naar voor geschoven: **groeikern, kernontwikkeling en kernversterking**.

Om tot deze brede toekomstperspectieven te komen werd informatie uit verschillende **analysekaarten** gesynthetiseerd per kern. Deze analysekaarten werden gebiedsdekkend opgemaakt voor het volledige grondgebied van de gemeente.

Deze analysekaarten zijn:

- Historische nederzettingsstructuur (o.b.v. Ferrariskaart)
- Aantal adrespunten per perceel
- Type bebouwing
- Ouderdom van de aanwezige bebouwing
- Inwonersdichtheid (op ruimtebeslag per statistische sector)
- Bereikbaarheid van knooppunten Openbaar Vervoer
- Bereikbaarheid van haltes De Lijn
- Dagelijkse functies
- Heatmap Dagelijkse functies
- Geldende ruimtelijke plannen en plannen in opmaak

Door de verschillende kaartlagen over elkaar te projecteren (meerlagige, multi-indicator-analyse) onderzoeken we per kern waar zich bepaalde kansen of knelpunten bevinden.



TOEKOMSTPERSPECTIEF 1: GROEIKERN

Het toekomstperspectief van de groeikern houdt in dat het **grootste aandeel van de te verwachten groei hier opgevangen** wordt. Groeikernen bieden de **meeste en meest uitgebreide voorzieningen**: zowel georganiseerd door overheidsdiensten, of -instellingen alsook op vlak van handel, diensten, vrije tijd, bedrijvigheid, ... Verder is een groeikern ook **uitstekend ontsloten op de verschillende vervoersnetwerken**. Alle modi worden op een kwalitatieve manier ontsloten in de groeikern, waardoor de inwoners een brede keuze hebben aan verplaatsingsmogelijkheden. Hierdoor zijn deze kernen de meest aangewezen plaatsen om de te verwachten bevolkingsgroei, én de demografische uitdagingen die daarbij komen kijken, op te vangen. Ze bieden immers het meest brede pallet aan omgevingen die door hun **diversiteit** ook tegemoet komen aan de verschillende bevolkingsgroepen.

De groeikern dient op een intelligente manier getransformeerd te worden, willen we de groei hier opvangen. In de eerste plaats gaan we uit van het **transformeren van het bestaand ruimtebeslag** in de groeikern, in functie van het realiseren van een **hoger ruimtelijk rendement**. Dit verhoogd ruimtelijk rendement dient **toekomstbestendig** te worden ingevuld: we willen het ruimtelijk rendement verhogen met het oog op de uitdagingen die de gemeente Puurs-Sint-Amunds te wachten staan (zie ook hoofdstuk 'Uitdagingen' van deze conceptnota).

Bij dit strategisch transformeren vallen doordachte en strategisch gelegen uitbreidingen echter niet a priori uitgesloten te worden: het is mogelijk dat beperkte uitbreidingen kunnen worden verantwoord door het feit dat zij ook net de transformatie elders faciliteren. Zij dienen echter wel steeds gepaard te gaan met **breder maatschappelijke en ruimtelijke winsten**. Zo is het belangrijk dat bij transformaties in de groeikern ook gekeken wordt naar de manier waarop zij afgestemd zijn op de demografische uitdagingen, bijdragen aan de functies in en rond de kern, een meerwaarde inhouden ten aanzien van de groene en groenblauwe omgeving, rekening houden met ontmoeting in het ontwerp, voldoende diversiteit in bijvoorbeeld woonaanbod omvatten, optimaal ontsloten zijn volgens het STOP-principe, ...

Het toekomstperspectief van de groeikern houdt in dat hier de gemeentebrede uitdagingen maximaal, en maximaal duurzaam worden opgevangen. Dit wil echter niet zeggen dat de wensen en noden van de huidige inwoners van deze kernen hiermee niet vervuld worden. Immers, wanneer men inzet op het opvangen van de demografische uitdagingen, op het aanpassen aan en inperken van de klimaateffecten, op het verbeteren van de trage netwerken en collectieve vervoersmogelijkheden, op het versterken van het functieaanbod in de kern, dan hebben de **huidige bewoners hier als eersten baat bij**.



TOEKOMSPERSPECTIEF 2: KERNONTWIKKELING

Kernontwikkeling is als brede toekomstperspectief gericht op het **strategisch transformeren** van de kern. In de eerste plaats zal deze transformatie noodzakelijk zijn om de **demografische uitdagingen** (o.m. vergrijzing en ontgroening) **bij de eigen inwoners** van die kernen op te vangen. In de tweede plaats hebben deze kernen een voldoende brede en diverse uitrustingsgraad én zijn ze voldoende multimodaal bereikbaar om ook een **aanvullend deel** van de te verwachten (demografische) **groei van de hele gemeente** op te vangen. Anders dan bij de groeikern, komen deze kernen niet in aanmerking om de hoofdmoot van de groei op te vangen, maar zijn zij vooral aanvullend op de groeikern interessant.

Een belangrijke randvoorwaarde bij dit breed toekomstperspectief, is dat dit moet gebeuren zonder dat de **bestaande kwaliteiten** van de kernen worden aangetast. Binnen kernontwikkeling zal het daarnaast ook zaak zijn om bij transformaties ook steeds **verbeteringen** aan te brengen aan de **niet-bebouwde ruimte en/of het openbaar domein**. Klimaatuitdagingen zijn hierbij sturend en er kan geput worden uit de verschillende ambities en ruimtelijke strategieën van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit.

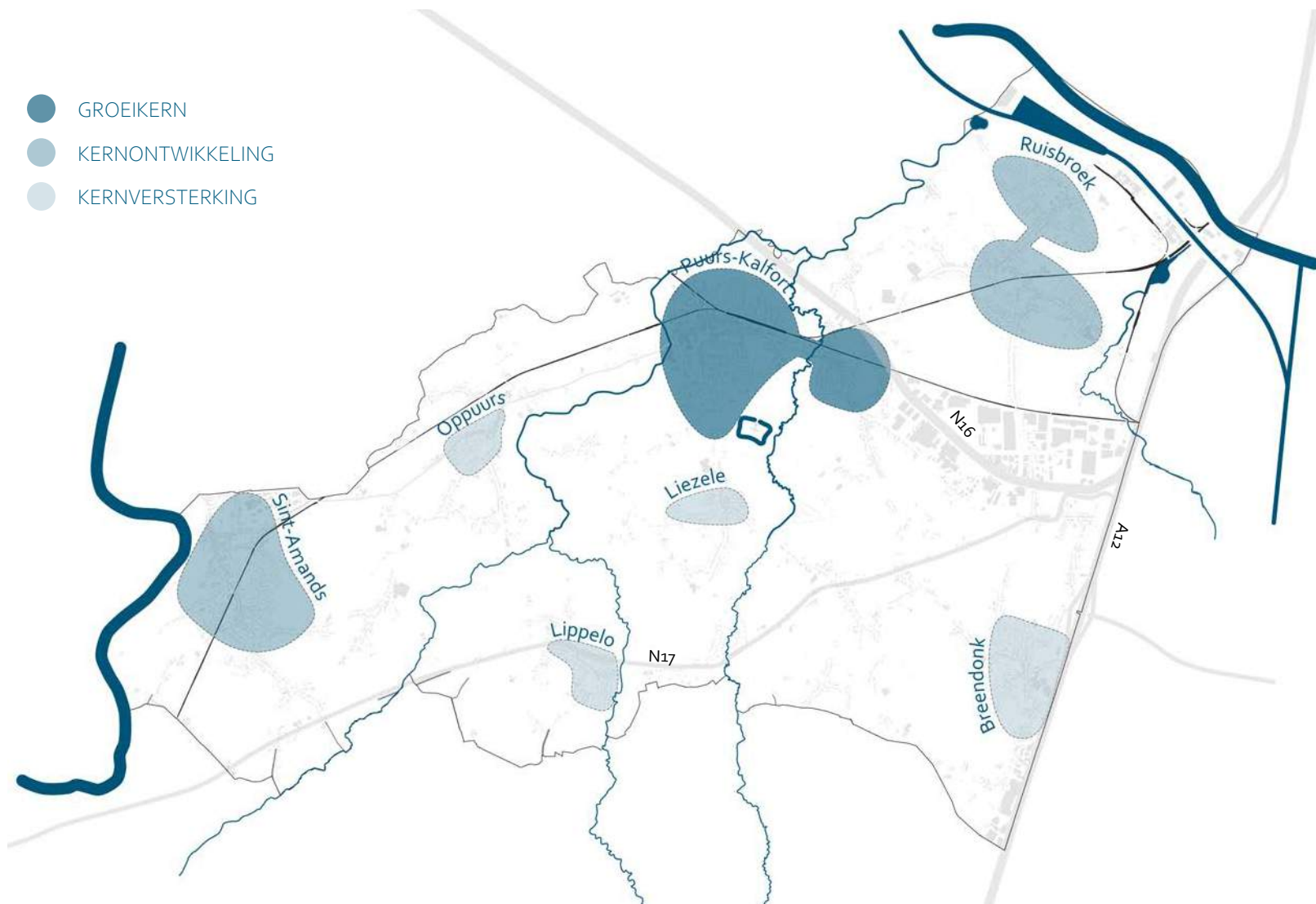
Bij kernontwikkeling is het dus zaak om per kern **enkele beperkte strategische transformatie- en verdichtingslocaties** aan te duiden. Vervolgens worden uit meer detailonderzoek op de individuele kernen 'recepten per kern' als kwaliteits- en duurzaamheidseisen voor deze transformatie geformuleerd. Dit houdt dus zeker niet in dat dezelfde verdichtingsmogelijkheden overal en zonder meer toegepast kunnen worden. Kernontwikkeling is dus **zeker geen vrijbrief voor ongestuurde verdichting**, maar geeft wel aan dat een bepaalde kern van voldoende ruimtelijke draagkracht getuigt om bepaalde toekomstige noden duurzaam op te vangen.



TOEKOMSPERSPECTIEF 3: KERNNERVERSTERKING

Kernversterking geeft daarentegen aan dat een kern minder draagkrachtig is om ten aanzien van de toekomstige uitdagingen grote inspanningen te doen of grote meerwaarden te leveren. Bij kernversterking als breed toekomstperspectief wordt ervan uitgegaan dat de bestaande ruimtelijke kwaliteiten in de toekomst kunnen worden versterkt (in functie van klimaat, openbare ruimte, voorzieningsniveau,...) én dat bij toekomstige transformaties van de bestaande bebouwing dadelijk rekening kan worden gehouden met de op te vangen uitdagingen, maar dat dit qua schaalniveau bijvoorbeeld beperkter zal blijven.

Kernversterking als toekomstperspectief spreekt zich in die zin uit over de zeer lokaal op te vangen uitdagingen enerzijds, en op het grijpen van plaatselijke kansen anderzijds. Zo blijven transformaties weldegelijk mogelijk, maar blijven ze binnen dit toekomstperspectief kleinschaliger en gericht op wat binnen een bepaalde kern noodzakelijk is. Kernen waar kernversterking het globaal toekomstperspectief is worden in die zin niet verwacht op gemeentebrede uitdagingen (alleen) op te vangen.



Globale toekomstperspectieven per kern: 'welke rol spelen de verschillende kernen in het opvangen van de groei?'

OPLOSSINGSRICHTING 2: VERFIJNEN IN WOONMILIEUS

Woonmilieus zijn een bijkomende verfijning op de globale toekomstperspectieven. Kernen zijn immers **divers**: niet elke buurt heeft dezelfde ruimtelijke eigenschappen noch dezelfde draagkracht. We gaan daarom iets dieper in op de verschillende woonmilieus: dit zijn ruimtelijk meer eenvormige gehelen met gelijkaardige eigenschappen: kansen en aandachtspunten.

Ruimtelijke transformaties dienen zich te schikken naar de **kwaliteiten** van het woonmilieu waarin zij gepland worden. Daarbij dient er bovendien over te worden gewaakt dat deze transformaties geen bestendiging inhouden van bestaande **bedreigingen** op dat woonmilieu.

De afbakening van de woonmilieus is dus een oefening om de verschillende uitdagingen op maat van de omgeving en de buurt aan te gaan. Deze oefening vertrekt uit de bestaande **eigenschappen**. Daaruit worden kwaliteiten, kansen en aandachtspunten geformuleerd.

Deze afbakening en de verschillende eigenschappen zijn een **eerste aanzet** om in het vervolgtraject **concrete instrumenten en acties** te formuleren.

Bij het definiëren van de verschillende woonmilieus werd alvast uitgegaan van de ambities en strategieën uit het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit. Daarnaast vormen ook de globale toekomstperspectieven een belangrijk kader.

Later in het onderzoekstraject zullen de **ontwikkelingsmogelijkheden** steeds concreter worden. Wat vandaag wél reeds duidelijk is, uit de globale toekomstperspectieven maar zeker ook uit de woonmilieus, is dat er daaromtrent een **gradiënt** aanwezig is. In de eerste plaats zullen kernen de meeste en meest diverse ontwikkelingsmogelijkheden hebben. Op de tweede plaats zal ook gezocht moeten worden naar beperkte, maar kansrijke locaties voor projecten in de kernuitbreidingen en de kerngebonden verkavelingen. De overige woonmilieus zullen zeer beperkte of geen bijkomende ontwikkelingsmogelijkheden hebben, aangezien deze projecten hier niet kunnen worden verantwoord door een goede uitrustingsgraad.

Ook de randvoorwaarden voor ontwikkeling (d.w.z. de zaken waaraan toekomstige projecten bijzondere aandacht dienen te besteden) zullen verschillen van woonmilieu tot woonmilieu. Ook hier zal bij de vertaling naar instrumenten en acties op verder worden gewerkt: we dienen te zoeken naar instrumenten die de eigenheid en de kwaliteiten van de verschillende buurten kunnen bewaken, zonder deze buurten te hypothekeren. Ook win-win-situaties tussen ontwikkelingen binnen geschikte (uitgeruste) woonmilieus en het omliggende landschap willen we met het Beleidskader Verdichting faciliteren.

UITGERUSTE KERN

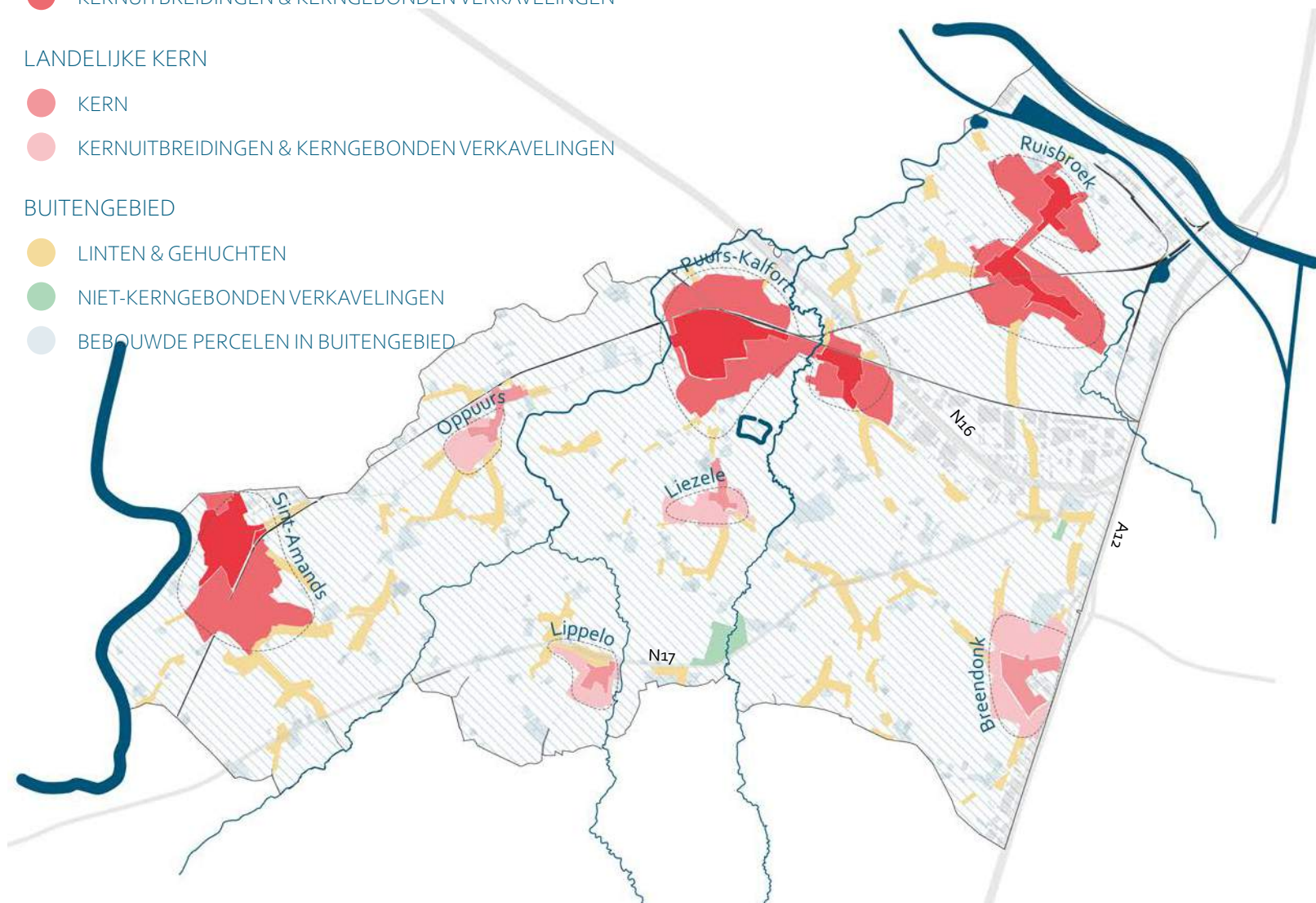
- KERN
- KERNUITBREIDINGEN & KERNGEBONDEN VERKAVELINGEN

LANDELIJKE KERN

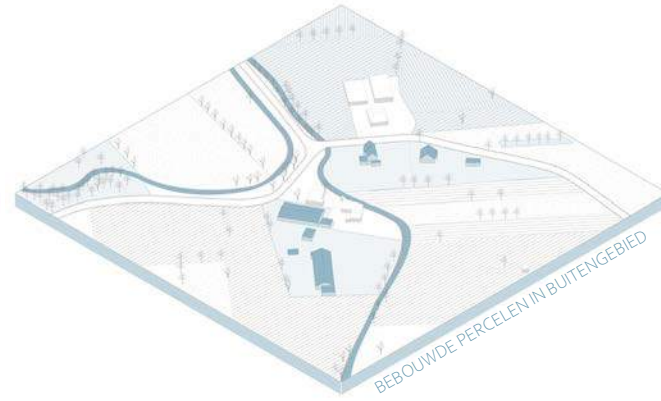
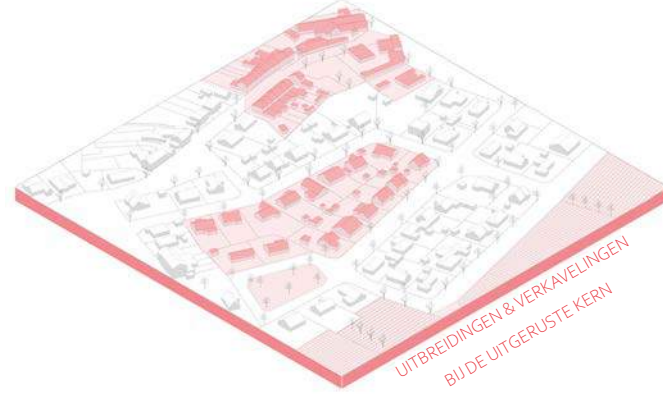
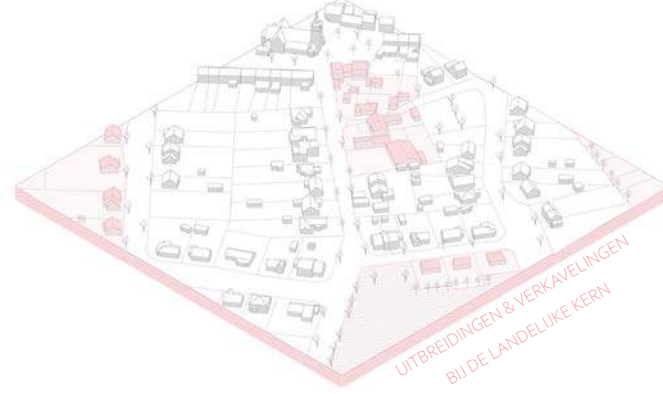
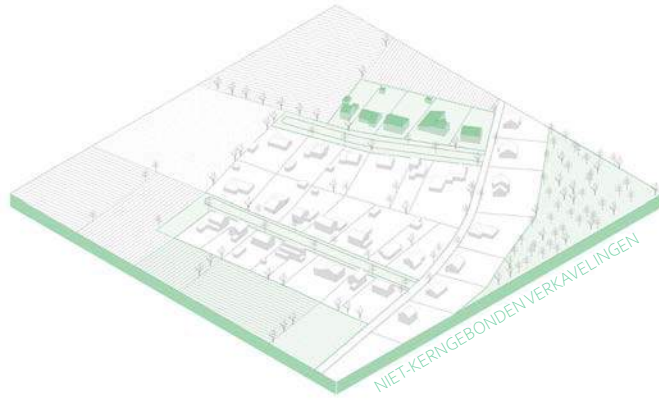
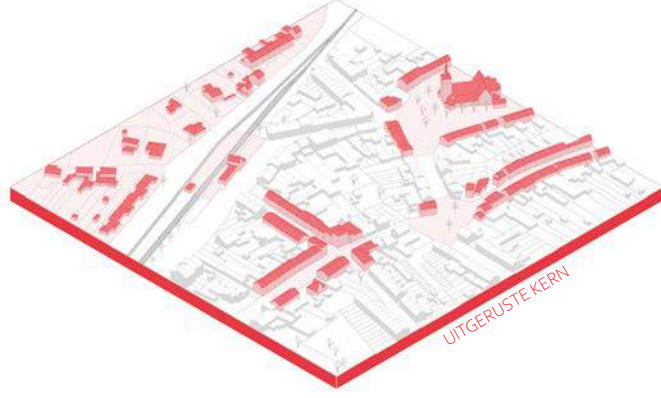
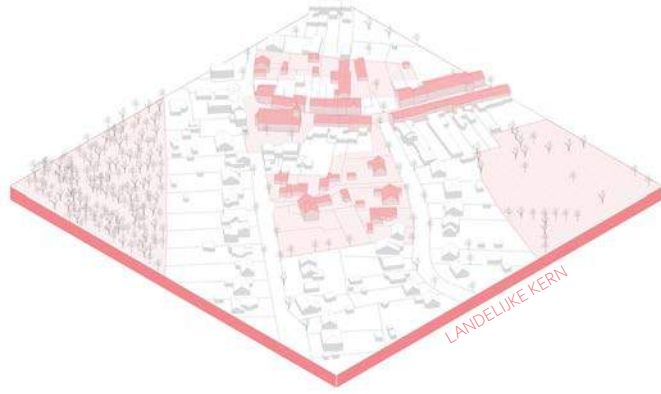
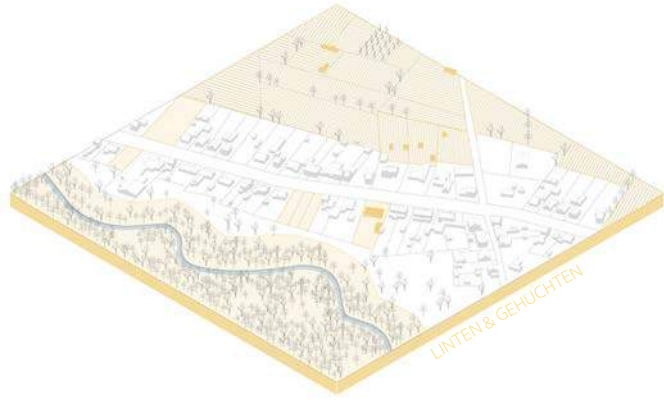
- KERN
- KERNUITBREIDINGEN & KERNGEBONDEN VERKAVELINGEN

BUITENGEBIED

- LINTEN & GEHUCHTEN
- NIET-KERNGEBONDEN VERKAVELINGEN
- BEBOUWDE PERCELEN IN BUITENGEBIED



Eerste aanzet: Woonmilieus in Puurs-Sint-Amands



EIGENSCHAPPEN VAN DE VERSCHILLENDE WOONMILIEUS

KANS: In directe nabijheid van Hoppinpunt is er potentieel om te verdichten

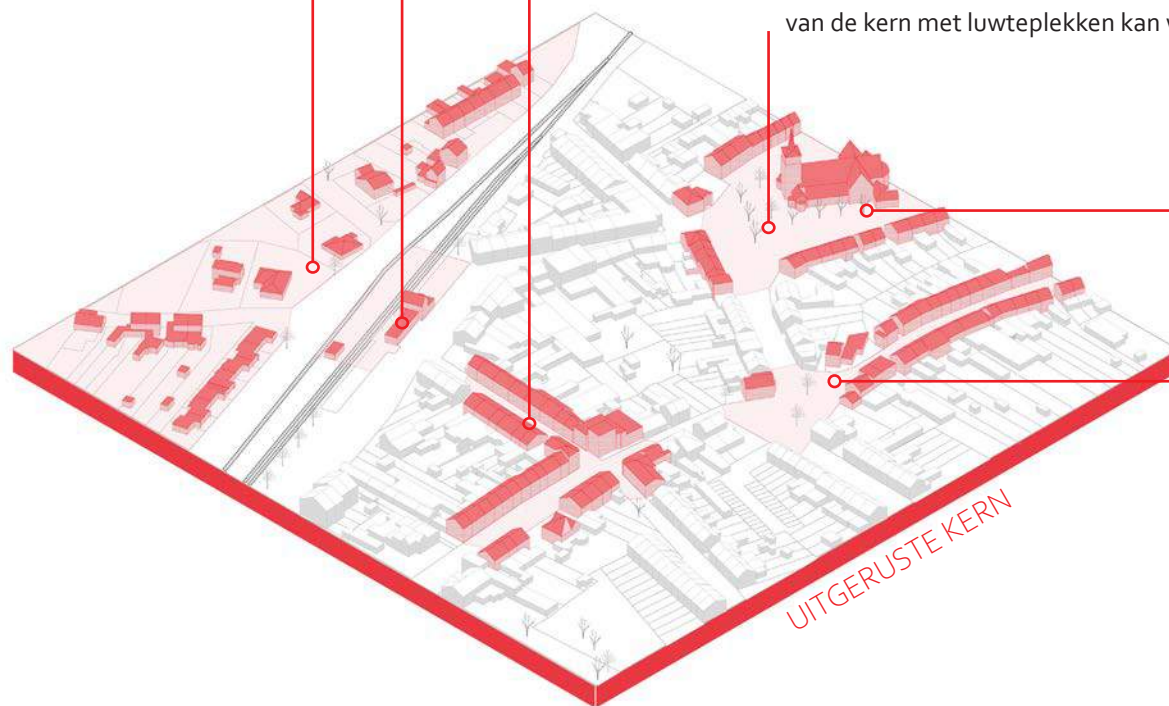
KANS: Op wandelafstand van centrum is zowel diverse functies gelegen, alsook een hoogwaardig Hoppinpunt

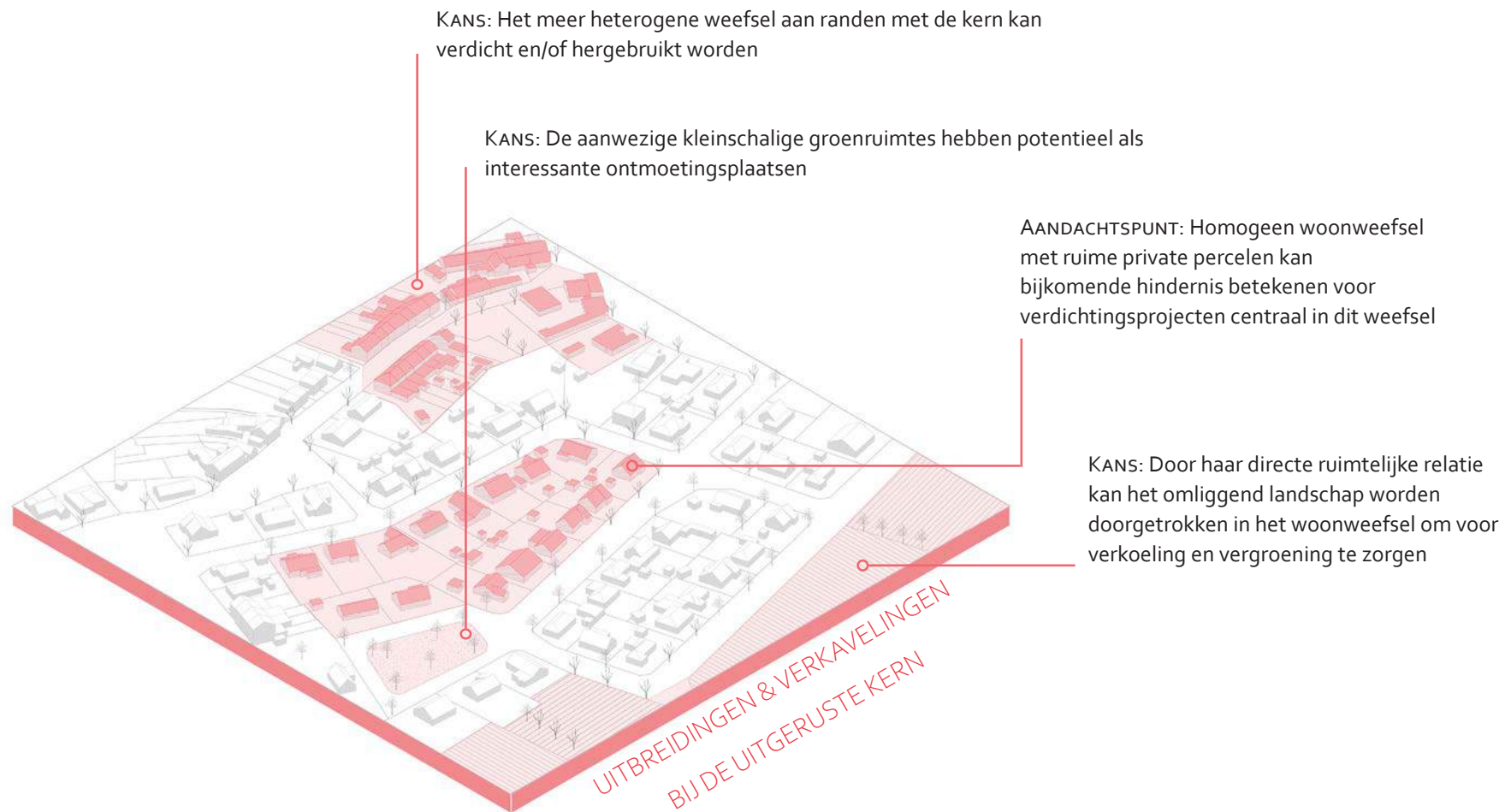
KANS: Er bestaat reeds enige diversiteit in woningtypes met hogere densiteit

AANDACHTSPUNT: Bewandelbaarheid, verkeersveiligheid alsook de groene inrichting van de kern met luwteplekken kan worden verbeterd

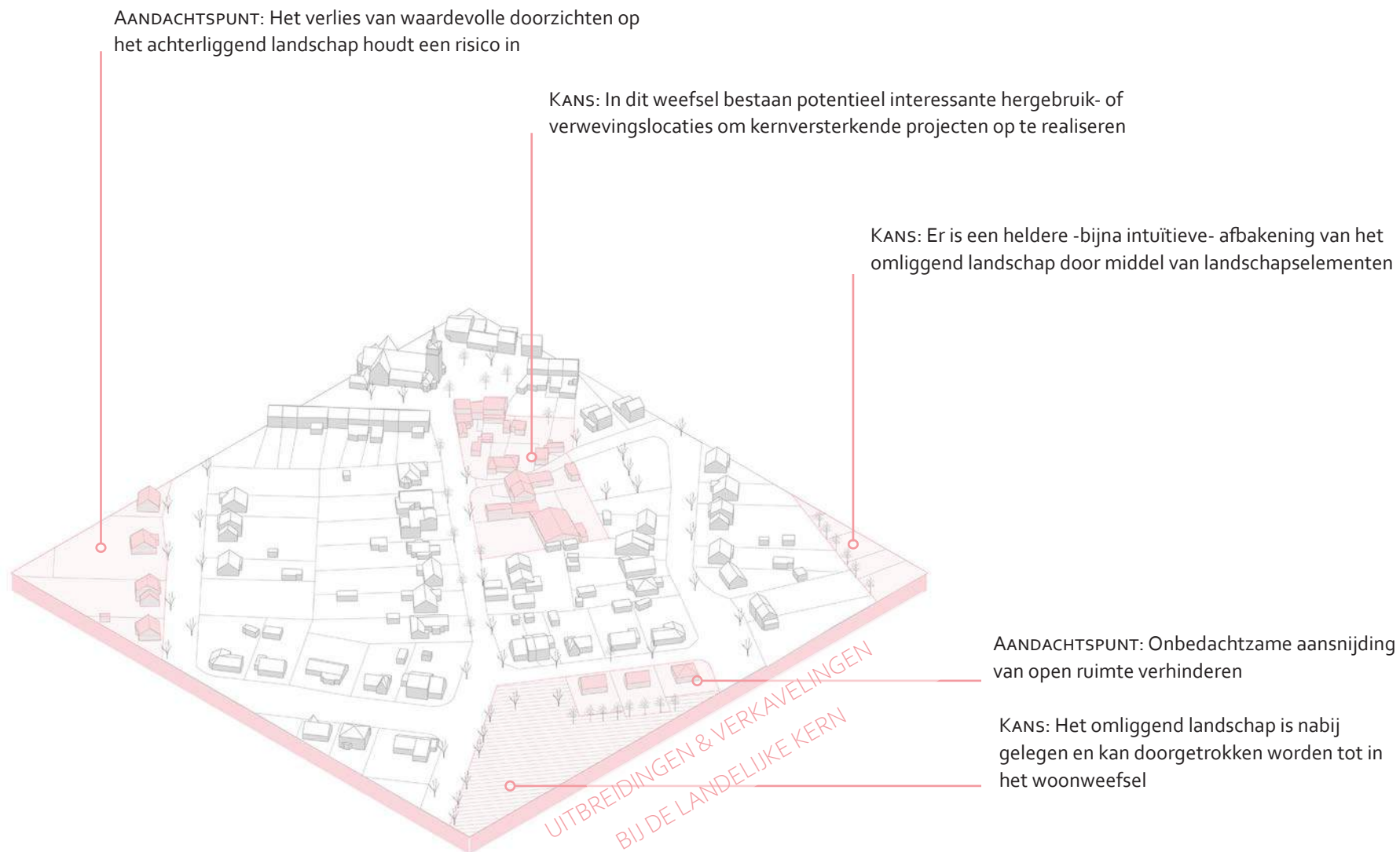
KANS: De ruime publieke ruimte omvat diverse voorzieningen en functies in aangrenzende plinten

KANS: De kern heeft een gebundeld handelsapparaat met aansluitend kwalitatief openbaar domein









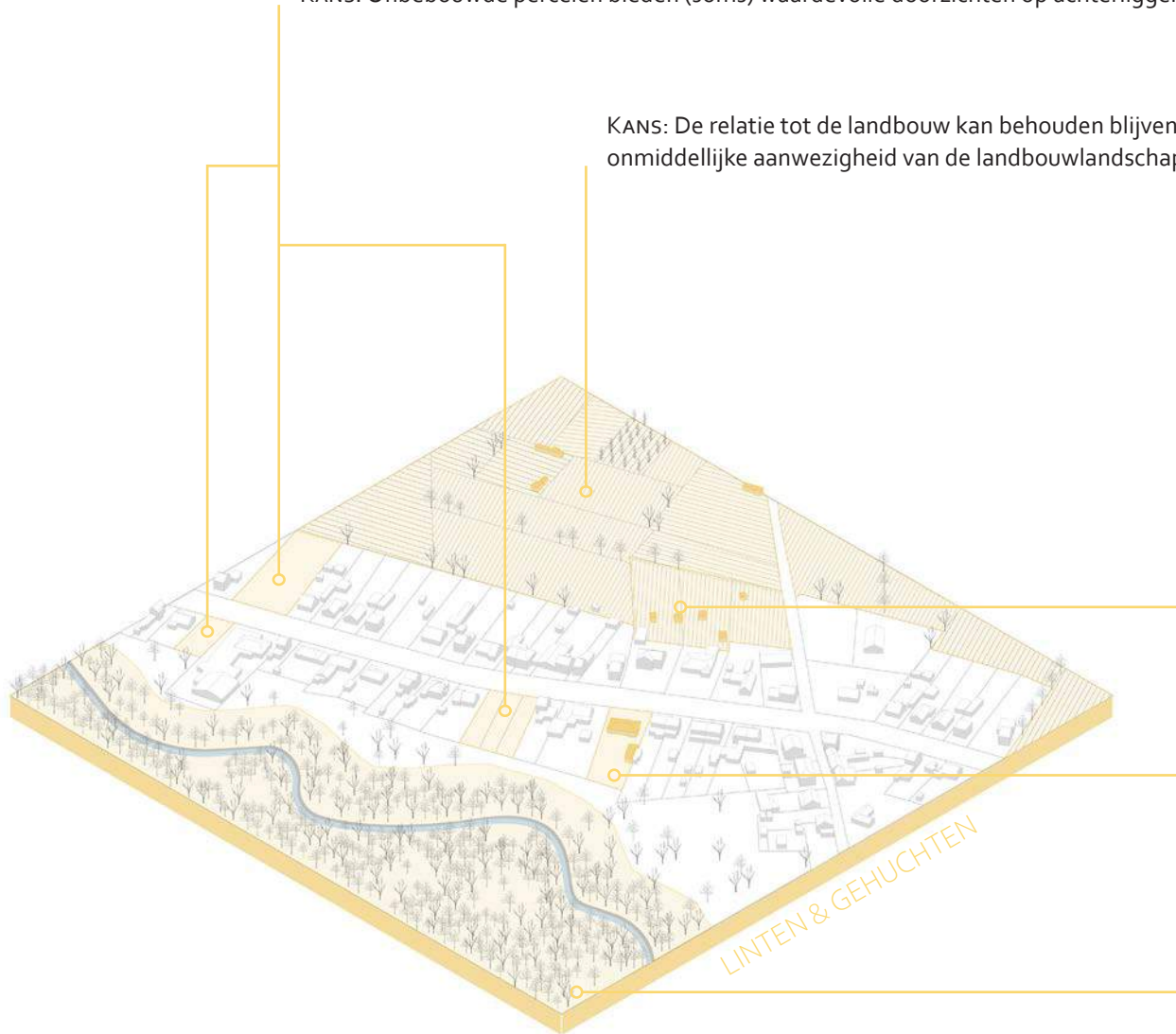
KANS: Onbebouwde percelen bieden (soms) waardevolle doorzichten op achterliggende open ruimte

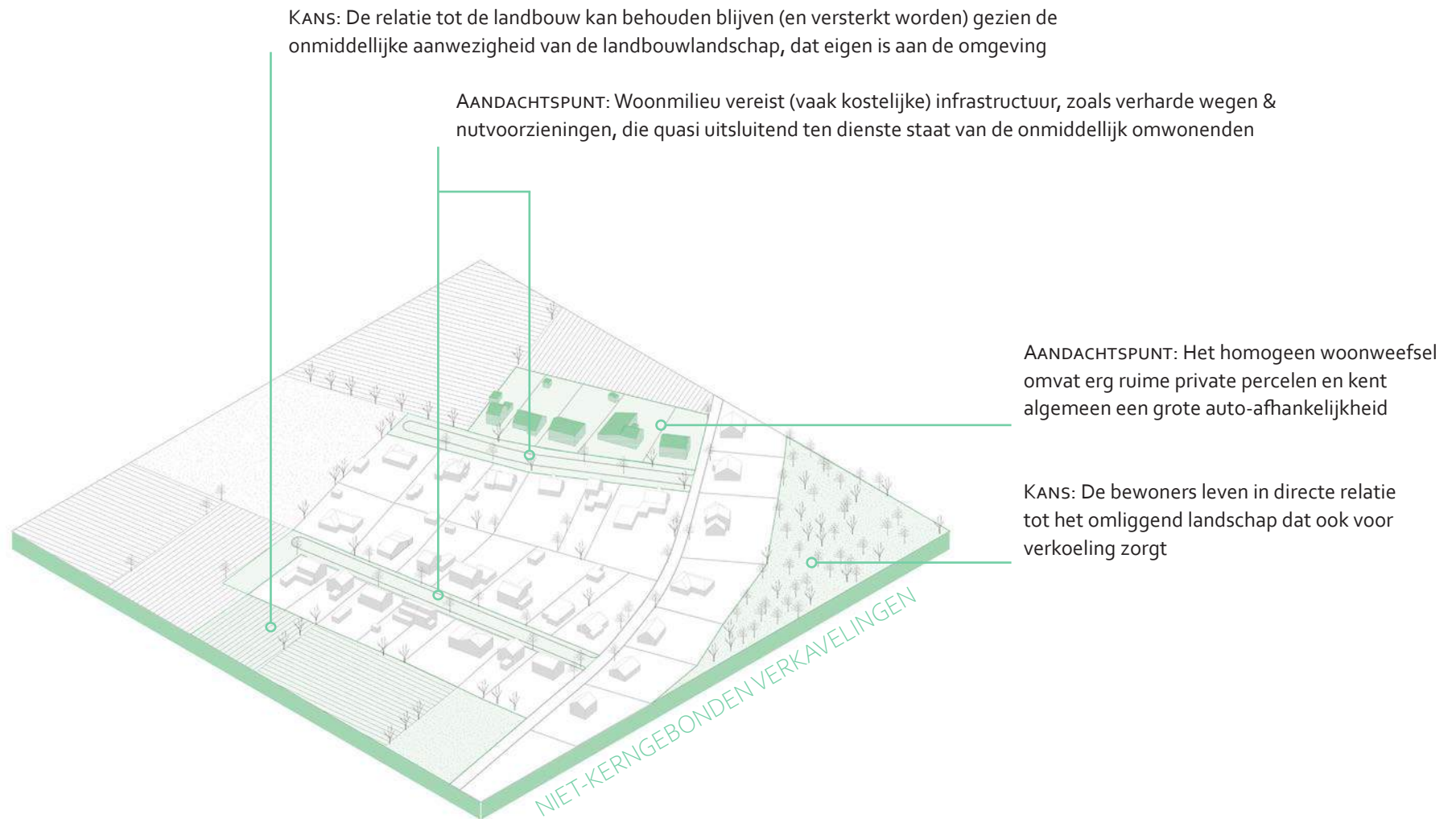
KANS: De relatie tot de landbouw kan behouden blijven (en versterkt worden) gezien de onmiddellijke aanwezigheid van de landbouwlandschap, dat eigen is aan de omgeving

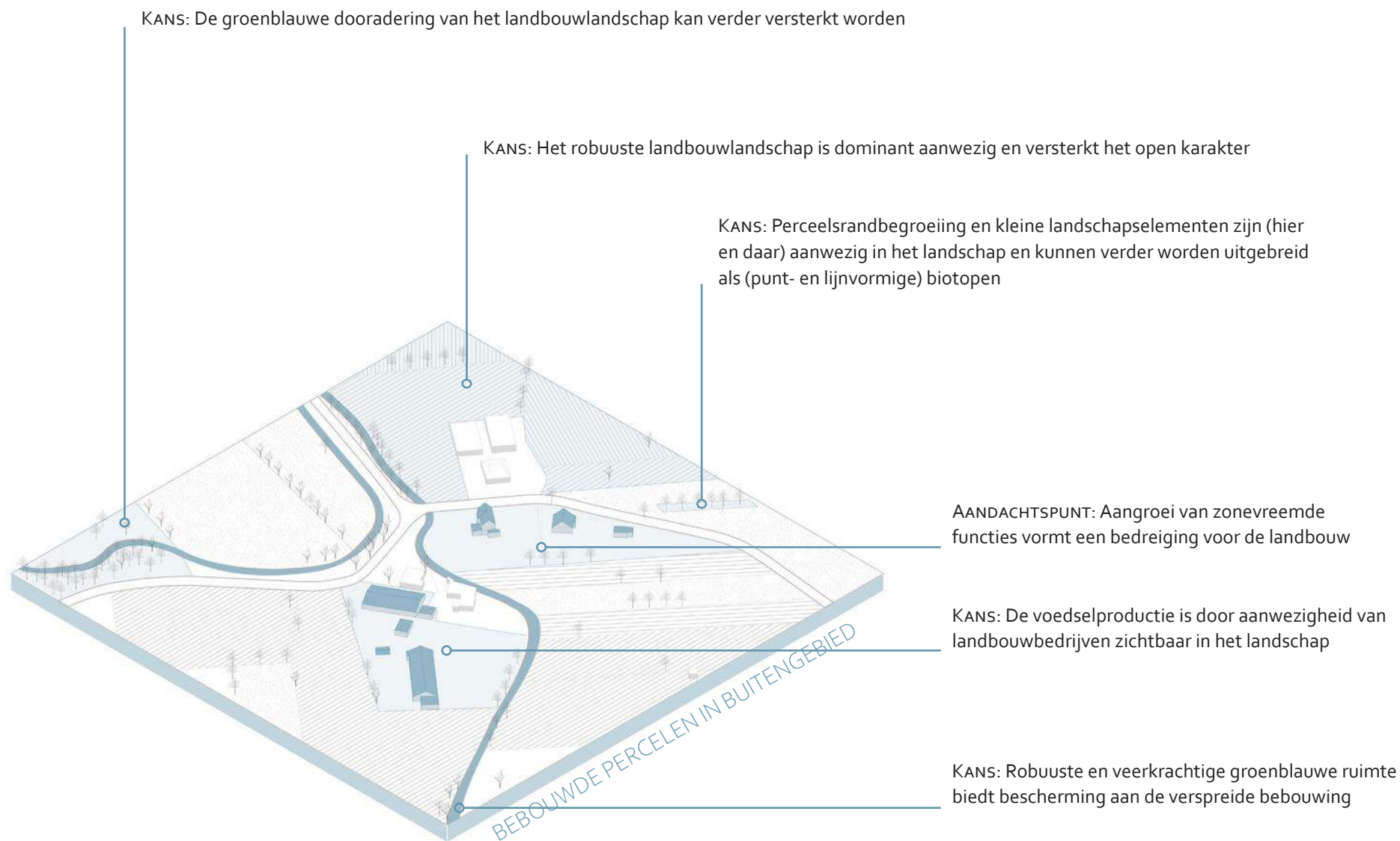
AANDACHTSPUNT: Vertuining en/of verpaarding van de aangrenzende landbouwpercelen vormt een onwenselijke trend

AANDACHTSPUNT: Het lint is een meer in zichzelf gekeerd woonmilieu (vaak) met een grote auto-afhankelijkheid

KANS: Robuuste en veerkrachtige groenblauwe ruimte steeds nabij: zorgt voor biodiversiteit, wateropvang, verkoeling en (waar mogelijk) gebruiksgroen







Bij de opmaak van het voorontwerp Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit zullen aan elk van deze woonmilieus heldere ontwikkelingsperspectieven gekoppeld worden. Op deze manier wordt duidelijk hoe elke kern de transformatie-opgave op een kwaliteitsvolle manier kan invullen.

Bij het formuleren van deze perspectieven zal aandacht worden besteed aan het pakket aan ambities en strategieën voor Puurs-Sint-Amands 2050. Zo wordt duidelijk hoe deze concreet kunnen worden uitgevoerd, op maat van het pakket aan omgevingen die de gemeente rijk is.

OPLOSSINGSRICHTING 3: DUURZAAM VERANKEREN VAN DE VISIE OP SOCIAAL WONEN

Wanneer projecten in functie van sociaal wonen worden gerealiseerd, willen we de lat zo hoog mogelijk leggen. Deze projecten dienen **alle ruimtelijke kwaliteiten** te herbergen die Puurs-Sint-Amunds in haar ruimtelijk beleid uitdraagt.

Qua architecturale kwaliteitseisen zijn de kaders voor sociale woningen bepaald, maar ook **op de macro-schaal** is het interessant om deze projecten van de nodige richtlijnen te voorzien.

De gemeente keurde hiertoe de Visie Sociaal Wonen Puurs-Sint-Amunds goed op 21 december 2021.¹⁵ Met deze visie kan de gemeente ook bijdragen aan en meegenieten van de Intergemeentelijke Samenwerking Wonen in Klein-Brabant.

Deze recente visie hanteerde het onderzoek dat werd uitgevoerd in het kader van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit als basis. Dit is erg dankbaar aangezien deze beide beleidsdocumenten hierdoor reeds in aanvang vertrekken vanuit **dezelfde uitdagingen en doelstellingen**.

In het Beleidskader Verdichting wensen we deze visie op sociaal wonen ruimtelijk te verankeren.

Hiervoor denken we aan de opmaak van een **'kompas' per site** (die bedoeld is voor sociaal wonen of in eigendom is van een van de sociale woonpartners). Dit is een **actie** die kan worden opgenomen in de transitie-agenda van het Beleidskader Verdichting.

Met een dergelijke tool zouden de gemeente en haar woonpartners op een vlotte manier moeten kunnen nagaan wat het **ruimtelijk potentieel van de sites** is, en mogelijk ook voor **welke doelgroepen** deze het meest kansrijk zijn. Belangrijk aan zo'n tool, in tegenstelling tot een afbakening op kaart, is het feit dat voorschrijdend inzicht kan worden opgenomen (bijvoorbeeld wanneer de gegevens die erdoor worden gehanteerd, worden aangepast of geüpdate).

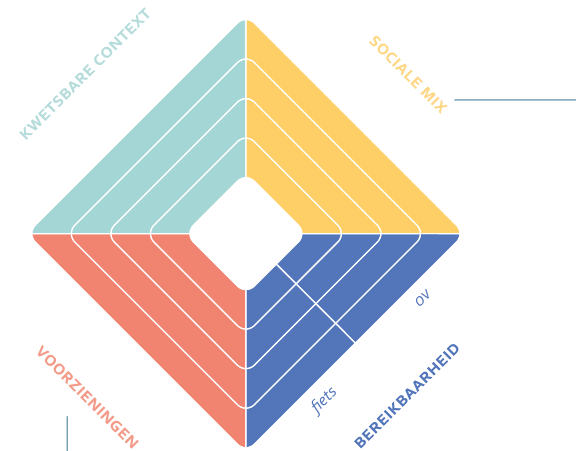
De Visie Sociaal Wonen verwoordt alvast enkele **ruimtelijke principes** die hiervoor aan de basis kunnen liggen. Interessant hierbij is ook dat deze op ruimtelijk vlak lijken aan te sluiten bij de globale toekomstperspectieven en de eerste afbakening van woonmilieus.

- De woonkernen van Puurs-Sint-Amunds zijn de primaire locatie om de bevolkingsgroei op te vangen. Sociale woonprojecten worden binnen de kernen gerealiseerd. De grootte van de woonprojecten dient afgestemd te zijn op de schaal van de kern.
- Bij ontwikkeling van verdichtingsprojecten in de kernen wordt de voorkeur gegeven aan het realiseren van een mix tussen private en sociale woningen.
- De woonkernen van Puurs en van Sint-Amunds hebben de voorkeur voor sociale woonprojecten aangezien zij beschikken over goed uitgebouwde voorzieningen en aangezien zij de mogelijkheid bieden om deze projecten op wandel- of fietsafstand van mobiliteitsknooppunten te realiseren. Ook kleinschalige projecten zijn daardoor in Ruisbroek mogelijk. Bij projecten

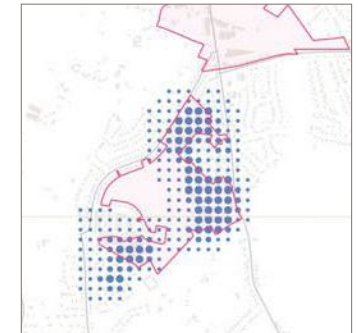
wordt aandacht besteed aan het benutten van bestaand bebouwd weefsel ('ruimtebeslag') en aan het behouden van de aanwezige ruimtelijke kwaliteiten.

- In de kleinere kernen Breendonk, Oppuurs, Liezele en Lippelo zijn kleinschalige woonontwikkelingen mogelijk. Deze richten zich meer specifiek op wat binnen deze woonkernen nodig is.
- Het bestaande sociaal woonpatrimonium wordt geëvalueerd. Voor de oudste woningen wordt vervangbouw naar groepswoningbouw verkozen. Dit laat toe om een betere woon- en energiekwaliteit te realiseren, alsook om in te zetten op comforteisen en betere toegankelijkheid.
- Flexibiliteit in het wonen wordt belangrijk: er zal worden ingezet op een meer gedifferentieerd woonaanbod en op levensloopbestendige woontypologieën.
- Specifiek voor zorgbehoevende bewoners wordt ook ingezet op aanleunwoningen nabij woonzorgcentra.
- De aanwezigheid van groen in de buurt van sociale woonprojecten is een belangrijke randvoorwaarde. Deze plaatsen vormen ontmoetingsruimtes voor de brede buurt.

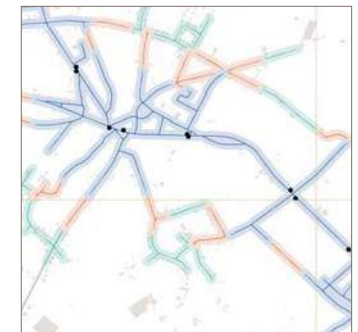
Deze ruimtelijke principes kunnen de basis vormen voor het (laten) ontwikkelen van een dynamische tool om het potentieel van de bestaande locaties te visualiseren en gericht te benutten. Ook eventuele toekomstige sites kunnen door middel van dezelfde tool worden getoetst aan deze principes.



De bestaande concentratie aan sociale woningen als een van de vier randvoorwaarden om het ontwikkelingspotentieel voor sociaal wonen voor een site te evalueren



De nabijheid van voorzieningenclusters (uitgedrukt in een afstand tot de cluster) als een van de vier randvoorwaarden om het ontwikkelingspotentieel voor sociaal wonen voor een site te evalueren



OPLOSSINGSRICHTING 4: EXPERIMENTEREN MET ALTERNATIEVE WOONMODELLEN

Ook **alternatieve woonmodellen en eigendomsstructuren** (zoals collectieve woonvormen, co-wonen, co-housing) willen we in het Beleidskader Verdichting meenemen als een potentieel kansrijke manier om het woningaanbod te aan te vullen en te diversifiëren. Deze woonvormen dragen als **aanvulling op de reguliere woonmarkt** bij aan de ambitie omtrent het levenslang en intergenerationeel wonen. Het lijkt aangewezen om hier verder onderzoek op te voeren en daarbij te bekijken of de gemeente hiermee kan experimenteren, bijvoorbeeld door middel van een pilootproject.

Door zelf mee een dergelijk woonproject te initiëren, en daarvoor de juiste **professionele partners** te verzamelen, zet de gemeente heel actief in op het diversifiëren van het bestaande woonaanbod.

Een eerste mogelijke actie hierbij is een meer algemene benadering: een **reflex naar collectieve woonvormen**. In onderzoek werd aangegeven dat dergelijke projecten gehinderd (kunnen) worden door het feit dat zij nog te vaak worden aanzien als meergezinswoningen, ondanks dat zij dit strikt genomen niet zijn.¹⁶ Door een expliciet verbod of door het ontbreken van deze typologie in stedenbouwkundige voorschriften of verkavelingsvoorschriften, kunnen deze projecten (soms onterecht) geen aanspraak doen op interessante percelen in de kernen of kernuitbreidingen en verkavelingen. Een algemene reflex, waarbij de gemeente duidelijk maakt dat zij collectieve woonvormen niet als meergezinswoningen definiëert, biedt meer zekerheid aan initiatiefnemers die een collectief woonproject wensen te realiseren. Ook zal de gemeente hiermee, bij de opmaak van nieuwe plannen, **meer aandacht** kunnen besteden aan dit onderscheid. Zo wordt ten minste in nieuwe RUP's (of verordeningen) duidelijk gemaakt of collectieve woonvormen van een bepaalde schaal wel of niet

mogelijk zijn. Dit zou reeds deels tegemoet komen aan de vraag en nood van initiatiefnemers om bij aanvang van een project, of in de prospectiefase waarbij men zoekt naar kansrijke percelen of gebouwen, duidelijkheid te hebben omtrent het al dan niet bekomen van een vergunning voor het collectieve woonproject.

Een tweede kansrijke actie om collectieve woonvormen (meer) ingang te geven in Puurs-Sint-Amands, is om een **samenwerking** op te zetten tussen de gemeente en een professionele partner die zich toespitst op collectieve woonvormen. Dit zou als pilootproject kunnen worden gerealiseerd. Bij een dergelijke samenwerking, onder een PPS-formule, zou de gemeente ook **eigen gronden kunnen aanbieden** aan deze partner (met bijvoorbeeld een erfpacht en recht van opstal, of tegen een voordeliger tarief), met als expliciet doel het realiseren van een collectief woonproject. Deze tweede piste, waarbij de gemeente zelf mee het initiatief neemt, houdt in dat de gemeente actief het beleid tot uitvoering brengt.

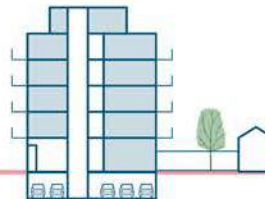
Belangrijk bij beide (en mogelijke nog andere) pistes is dat dergelijke collectieve woonprojecten zich nog steeds in de daartoe geschikte woonmilieus bevinden. Het staat haaks op de ambities, strategieën en verdere acties om voor collectieve woonvormen uitzonderingen te maken op wààr deze ontwikkelingen kunnen. Zeker bij collectieve woonprojecten speelt net de **uitrustingsgraad van de omgeving een belangrijke rol**. Willen we deze alternatieve woonvormen dus stimuleren, dienen we deze ook in de juiste (goed uitgeruste en multimodaal bereikbare) locaties te realiseren. Een **koppeling met de woonmilieus** lijkt hiervoor het meest kansrijk: per woonmilieu kan aangegeven worden óf en welke vormen van collectief wonen verantwoord zijn.

Vrijstaande grondgebonden
ééngesinswoning

Aaneengesloten
grondgebonden
eengesinswoningen

Gestapelde
meergezinswoningen

Hybride collectieve woonprojecten met
een gedifferentieerd woonaanbod



LAAG DENS

DENS

KWALITATIEF DENS

geen gedeelde faciliteiten

gemeenschappelijke gevels

mogelijkheid tot
gemeenschappelijke tuin

gedeelde inkom, gang en verticale
circulatie

mogelijks een gemeenschappelijke
parking

achtertuint met tuinberging

veel gedeelde faciliteiten!

parking
tuin
circulatie
bergingen
polyvalente ruimtes
daktuinen

Spectrum met ééngesins-, meergezins- en hybride collectieve woonprojecten

UITDAGING: GROEIENDE BEDRIJVIGHEID OP SCHAARSE RUIMTE

Zoals reeds aangehaald wordt de gemeente deels gekenmerkt door de aanwezigheid van grootschalige bedrijvensclusters. De individuele bedrijven binnen deze clusters zijn over het algemeen nog volop aan het groeien in hun activiteiten.

Deze groei gaat vaak gepaard met een toename van de bebouwde oppervlakte. Dit vormt een uitdaging voor de gemeente, want de **ruimte is beperkt**. Wat dus vandaag beschikbaar is, moet **zo intelligent mogelijk ingezet** worden.

OPLOSSINGSRICHTING 5: BENADERINGEN PER BEDRIJVENCLUSTER FORMULEREN

De aanwezige clusters (of 'bedrijventerreinen') in Puurs-Sint-Amands hebben **elk eigen karaktereigenschappen** waarmee rekening gehouden zal worden bij het verder uitwerken van deze oplossingsrichting naar concrete acties en instrumenten. Gezien deze onderlinge diversiteit, wensen we de benaderingen van de bedrijvensclusters op te delen in **3 brede benaderingen** die elk van toepassing zijn op een bepaald type cluster. Elke benadering is van toepassing op een reeds bestaande cluster, met bestaande bedrijven en activiteiten, maar afhankelijk van de benadering wordt gestreefd naar een **bepaalde optimalisatie van het geheel**.

Deze drie benaderingen zijn:

- 1) de impactbenadering
- 2) de rendementsbenadering
- 3) de verwevingsbenadering

IMPACTBENADERING

De impactbenadering vertrekt vanuit het besef dat er bedrijven bestaan die door hun activiteiten een bepaalde (negatieve) impact hebben en waardoor een bepaald risico bestaat. Vanuit dit besef worden sommige bedrijven ook op afzonderlijke bedrijfslocaties voorzien (bijvoorbeeld in havengebieden, of op aparte daarvoor gereserveerde bedrijventerreinen nabij infrastructuur).

Op niveau van het individueel bedrijf worden deze potentiële effecten doorheen vergunningstrajecten onderzocht (d.m.v. mobiliteitsstudies, milieueffectenrapporten, RVR-toetsen, natuurtoetsen,...) en worden milderende maatregelen en/of voorwaarden opgelegd. Op schaal van de bredere omgeving van die bedrijven, dus op schaal van de cluster of het bedrijventerrein, worden dergelijke toetsen en studies uitgevoerd bij planningsinitiatieven.

Bovenstaande stappen gebeuren daardoor enkel wanneer men wijzigingen wil doorvoeren op het terrein. Binnen de impactbenadering zit dit anders: de impactbenadering streeft het verder **beperken van de negatieve effecten** na. Deze negatieve effecten zien we in beide richtingen: zowel de impact veroorzaakt door de aanwezigheid van de bedrijvenscluster die wordt ervaren door de omliggende (woon-, groen-, ...)gebieden, alsook de impact die deze omliggende gebieden hebben op de ontwikkelingsmogelijkheden van de bedrijven. Het is in het voordeel van beiden om de **impact ten opzichte van elkaar te verminderen**.

De impactbenadering sluit in die zin het meest aan bij de bestaande praktijken en beoordelingen. Er wordt verder gestreefd naar het verminderen van uitstoot, van geur- en geluidshinder, van trillingen, van verkeer, ... en er wordt door alle partijen geïnvesteerd in robuuste buffers tussen de verschillende ruimtegebruikers.

RENDEMENTSBENADERING

De rendementsbenadering vertrekt, sterker dan bij de impactbenadering, vanuit het feit dat de **ruimte een steeds schaarser goed** is. Deze benadering tracht de bestaande bedrijvenclusters te **optimaliseren door het ruimtegebruik op een rationelere wijze te organiseren**, met bijzondere aandacht voor het ruimtelijk rendement.

Bij deze benadering zal het ten eerste zaak zijn om het huidig ruimtegebruik, en de aanwezige functies binnen de bestaande bedrijven, te inventariseren. Vanuit deze inventarisatie kunnen vervolgens groepen van activiteiten worden gedetecteerd die strikt genomen ook ruimtelijk (op strategische locaties in nabijheid van de bedrijven) kunnen worden gebundeld. Voorbeelden hiervan zijn parkeergelegenheden, cafetarias, onthaal- en vergaderruimtes, kantoorruimtes, onderzoeksfaciliteiten,... Dit zijn zaken die veelvuldig (in quasi elk bedrijf) worden voorzien, maar hierdoor ook ruimte opeisen die eigenlijk bedoeld is voor de industriële, productieve, hoogdynamische functies waaraan zij slechts een ondergeschikte rol spelen. Door deze ondersteunende **activiteiten ruimtelijk te bundelen**, komt niet alleen ruimte vrij voor de (groeierende) bedrijvigheid zelf, maar kunnen deze functies op zich ook beter georganiseerd en ruimtelijk gekaderd worden. Het blijft echter wel een mogelijkheid dat voor deze **strategische, gebundelde terreinen** (waar de ondersteunende activiteiten zich verzamelen) **ruimtes ter beschikking** moeten worden gesteld: door dergelijke 'overhevelingsterreinen' te voorzien kan immers naar werkelijk rendement worden toegewerkt binnen de bedrijvenclusters zelf.

Met de rendementsbenadering streven we dus naar **efficiënter ingerichte bedrijventerreinen**. Hoewel dit een aanzienlijke transformatie zal inhouden, zal dit resulteren in zowel een ruimtelijke optimalisatie als in een optimalisatie van de werking. Deze rendementsbenadering zal, wanneer zij in acties en instrumenten wordt vertaald, kunnen leiden tot een grote transformatie van de huidige ruimtelijke indeling van de bedrijvenclusters.

VERWEVINGSBENADERING

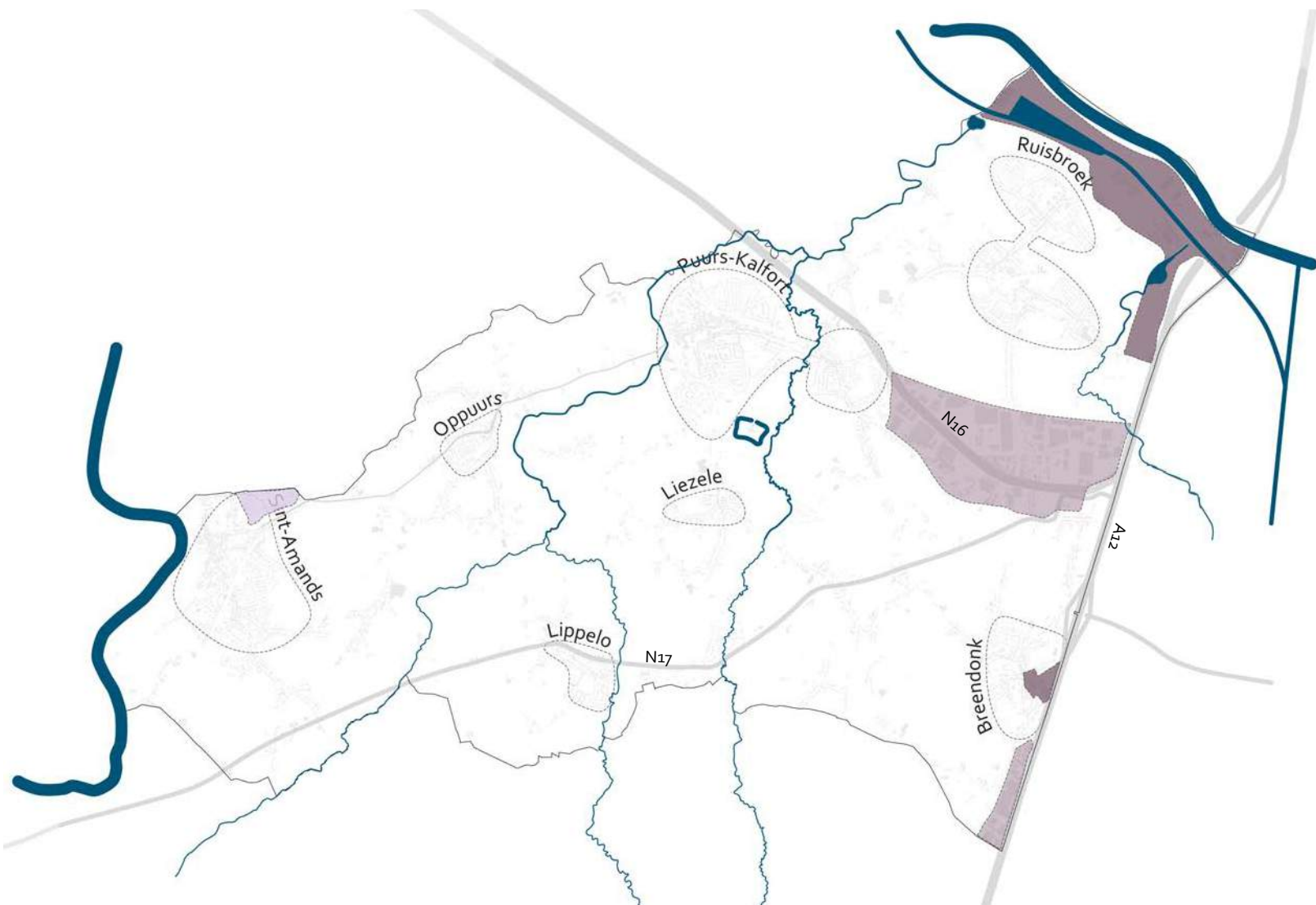
Verweving houdt in dat **verschillende activiteiten ruimtelijk worden samengebracht**. Hierdoor stijgt het rendement van een bepaalde ruimte aangezien dezelfde ruimte door meerdere gebruikers kan worden benut. Verweving realiseren binnen een bestaande bedrijvencluster betekent dus dat de beschikbare ruimtes (in functie van de bedrijven) worden **gedeeld**: ofwel met andere bedrijven of activiteiten op hetzelfde moment, ofwel door andere bedrijven of activiteiten op een ander moment.

Wat belangrijk is, is dat de activiteiten die dezelfde ruimte delen **elkaar niet hinderen**. Hiertoe dient goed aangegeven te worden wat de hoofdactiviteit is, en wat de bijkomende activiteiten zijn die van de ruimtes kunnen meegenieten. De hoofdactiviteit in de bestaande bedrijvenclusters is uiteraard de bedrijvigheid.

Zeker wanneer een bedrijvencluster vooral niet-hinderlijke activiteiten bundelt en wanneer deze in **nabijheid tot een kern** is gelegen, zijn er verschillende mogelijkheden te bedenken om dit ruimtebeslag breder en beter te gaan benutten. Door dergelijke bedrijvenclusters te verweven, **inspelend op de ruimtenoden van omliggende ruimtegebruikers**, wordt bovendien ook deze onderlinge band versterkt tussen de bedrijvenclusters en het omliggende weefsel.

Dit verweven kan ook bekeken worden vanuit een **landschappelijke verweving**, waarbij het omliggende landschap beter worden geïntegreerd in de bedrijvencluster, en hier bijvoorbeeld ook een klimaatmilderend effect heeft.

Met de verwevingsbenadering wensen we in te zetten op een **hoger ruimtelijk rendement** door de aanwezige ruimtes en gebouwen voor meerdere gebruikers beschikbaar te stellen.



Eerste aanzet: Bedrijvenclusters in Puurs-Sint-Amands

BENADERING

- IMPACTBENADERING
- RENDEMENTSBERADERING
- VERWEVINGSBENADERING

(IN OORSPRONG) ZONEVREEMDE BEDRIJVEN

Naast de grote bedrijvenclusters zijn op het grondgebied van Puurs-Sint-Amands nog verschillende **individuele bedrijven** te vinden. Deze liggen meer verspreid in het landschap en vaak betreft het (in oorsprong) zonevreemde bedrijvigheid. Deze bedrijven zijn hier reeds van voor de vaststelling van de gewestplannen aanwezig, of zijn van daaruit gegroeid en later door middel van een planologisch attest en RUP geregulariseerd. Hetgeen deze bedrijven met elkaar gelijk hebben, is dat zij vaak **beperkt zijn in uitbreidingsmogelijkheden** en dat zij een activiteit uitvoeren waarvoor **hun omgeving niet aangepast of gebufferd** is.

Voor deze bedrijven wordt een **combinatie van twee benadering** voorgesteld, namelijk van de **impactbenadering** en de **rendementsbenadering**. Zo trachten we in te spelen op de ruimtenoden die zij hebben en de hinder die zij mogelijk veroorzaken.

Een belangrijke bedenking hierbij is dat de benaderingen werden geformuleerd op volledige clusters, bestaande uit meerdere bedrijven, terwijl een (in oorsprong) zonevreemd bedrijf doorgaans alleen aanwezig is op een site. Bij deze bedrijvensites zullen de doelen van deze benadering **op maat** van de mogelijkheden het bedrijf moeten worden gesteld. Leggen we de lat immers te hoog, zal er geen uitvoering kunnen gegeven worden aan deze benadering. Tegelijk mikken we met deze gecombineerde benadering op een verderzetting van de huidige praktijk: waarbij de **ruimte vraag wordt afgewogen ten opzicht van het zuinig ruimtegebruik en de mogelijke hinderaspecten**.



BELEIDSKADER OPEN RUIMTE

KORTE INHOUDSTAFEL BIJ HET BELEIDSKADER:

UITDAGING: KLIMAATSEFFECTEN IN DE OPEN RUIMTE

OPLOSSINGSRICHTING 1: EEN OMVATTEND KADER VOOR DE OPEN RUIMTE

OPLOSSINGSRICHTING 2: WIN-WINS REALISEREN MET HET LANDGEBRUIK

WIN-WIN MET DE LANDBOUW

WIN-WIN MET DE GROENBLAUWE STRUCTUREN

UITDAGING: KWETSBARE GRENZEN

OPLOSSINGSRICHTING 3: CONCEPTEN PER KERN

UITDAGING: KLIMAATSEFFECTEN IN DE OPEN RUIMTE

De **effecten van het wijzigende klimaat** zullen in Puurs-Sint-Amands ook in de open ruimte voelbaar zijn. De toenemende periodes van droogte en extreme neerslag hebben immers evenzeer een effect op de groenblauwe structuren en de landbouwgebieden als in de bebouwde kernen. In de open ruimte zijn deze effecten schadelijk ten aanzien van de voedselproductie en de biodiversiteit. Hier willen we proactief op inspelen in het Beleidskader Open Ruimte.

OPLOSSINGSRICHTING 1: EEN OMVATTEND KADER VOOR DE OPEN RUIMTE

De gemeente voert reeds een **zeer actief openruimtebeleid**. De afgelopen jaren werden in Puurs-Sint-Amands verschillende projecten en plannen op poten gezet die vertrekken vanuit de open ruimte. Bij deze initiatieven wordt er, heel terecht, **gebiedsgericht** gewerkt. De transformaties in de open ruimte zijn sterk uitvoeringsgericht en zij optimaliseren de inrichting en/of het gebruik van de openruimtegebieden.

In het Beleidskader Open Ruimte willen we daarom inzetten op het grotere kader, de macro-schaal. Bij de opmaak van het macro-kader wordt extra aandacht besteedt aan het **duurzaam opvangen van de klimaatuitdagingen**, aangezien deze uitdagingen ook **net op die macro-schaal spelen**. Vanuit dit groter kader kunnen opnieuw meer gebiedsgerichte openruimteprojecten worden uitgerold. Die projecten vertalen deze visie dan op hun beurt ook heel specifiek door.

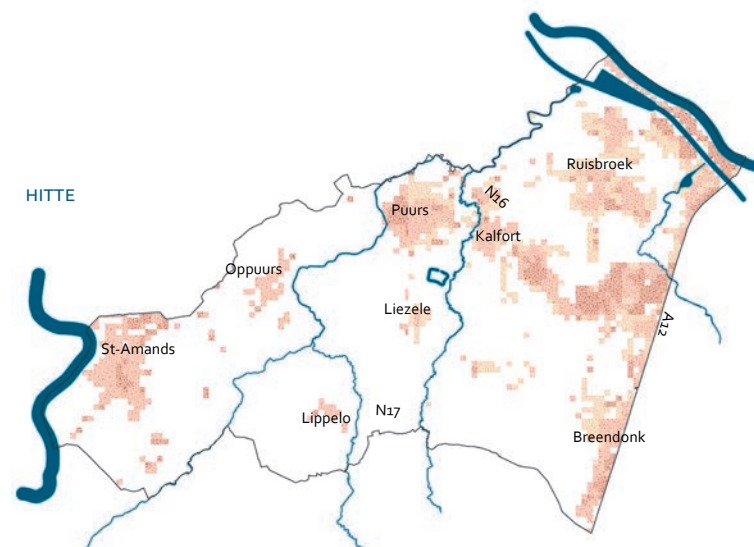
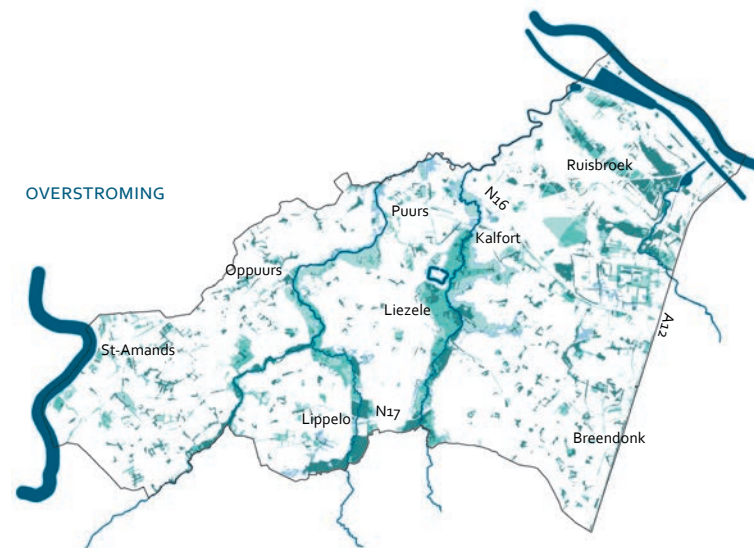
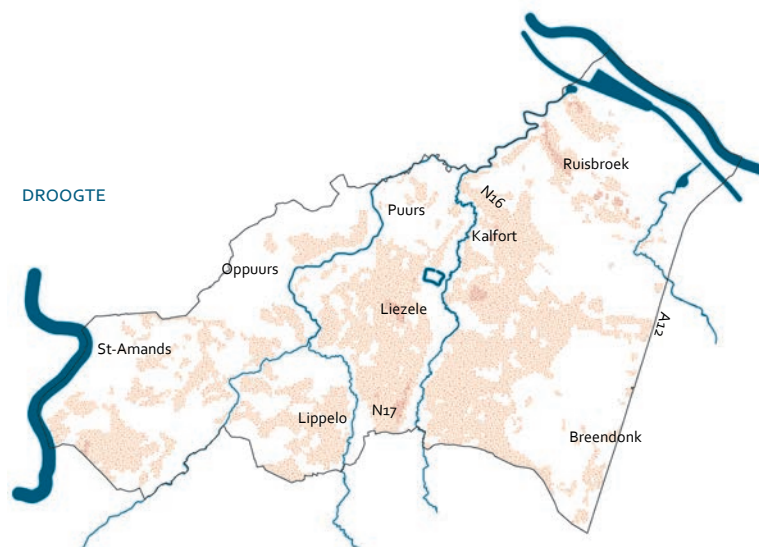
OPLOSSINGSRICHTING 2: WIN-WINS REALISEREN MET HET LANDGEBRUIK

Door in de open ruimte heel gerichte en concrete acties uit te voeren, in lijn met het grotere macro-kader, kan reeds een duidelijk verschil worden gemaakt.

Voor het definiëren van deze toekomstige acties moeten we een **evenwichtsoefening** maken. Aan de ene zijde vertrekken we vanuit het **landschap**, opgebouwd uit het reliëf, de bodemsamenstelling, het watersysteem en uit het landgebruik (groen, blauw of landbouw). Aan de andere zijde spelen de grote **klimaatuitdagingen**: hitte- en droogteperiodes, en overstromingen. Willen we de negatieve effecten van de klimaatwijzigingen op een doordachte manier aanpakken in de open ruimte, dienen we acties te formuleren die een win-win teweegbrengen voor zowel het landgebruik als voor het klimaat.

Om dit te bewerkstelligen zullen we deze acties moeten formuleren **vanuit de eigen logica van het landgebruik**. Voor groene en groenblauwe structuren zullen we rekening houden met winsten op vlak van biodiversiteit. Voor de landbouwgebieden zullen acties moeten vertrekken vanuit de landbouwlogica.

VERWACHTE KLIMAATUITDAGINGEN VOOR PUURS-SINT-AMANDS



bronnen: Geopunt, Pluviale Overstromingen VMM, Klimaatportaal & Ecoplan

WIN-WIN MET DE LANDBOUW

Binnen het Beleidskader Open Ruimte zal het **watersysteem** de hoofdrol opnemen. Water is immers het verbindende element doorheen de open ruimte. Dit geldt niet alleen voor de groenblauwe structuren of groengehelen, maar evenzo voor de landbouwgebieden.

Grote klimaatuitdagingen, die een bedreiging vormen van de landbouwruimte, zijn de afwisselende periodes van extreme droogte en extreme neerslag. Deze veroorzaken onwenselijke schommelingen in de watertafels, en daardoor raken zij ook sneller uitgeput. De **grondwatertafels** zijn nochtans essentieel voor een betrouwbare voedselproductie op de bovenliggende landbouwgronden.

Daarnaast wordt het oppompen van het grondwater steeds aan strengere regels gebonden tot zelfs verboden. Het is dan ook in het voordeel van de landbouwers dat zij zelf een goed **waterbeheer** op hun percelen bewerkstelligen.

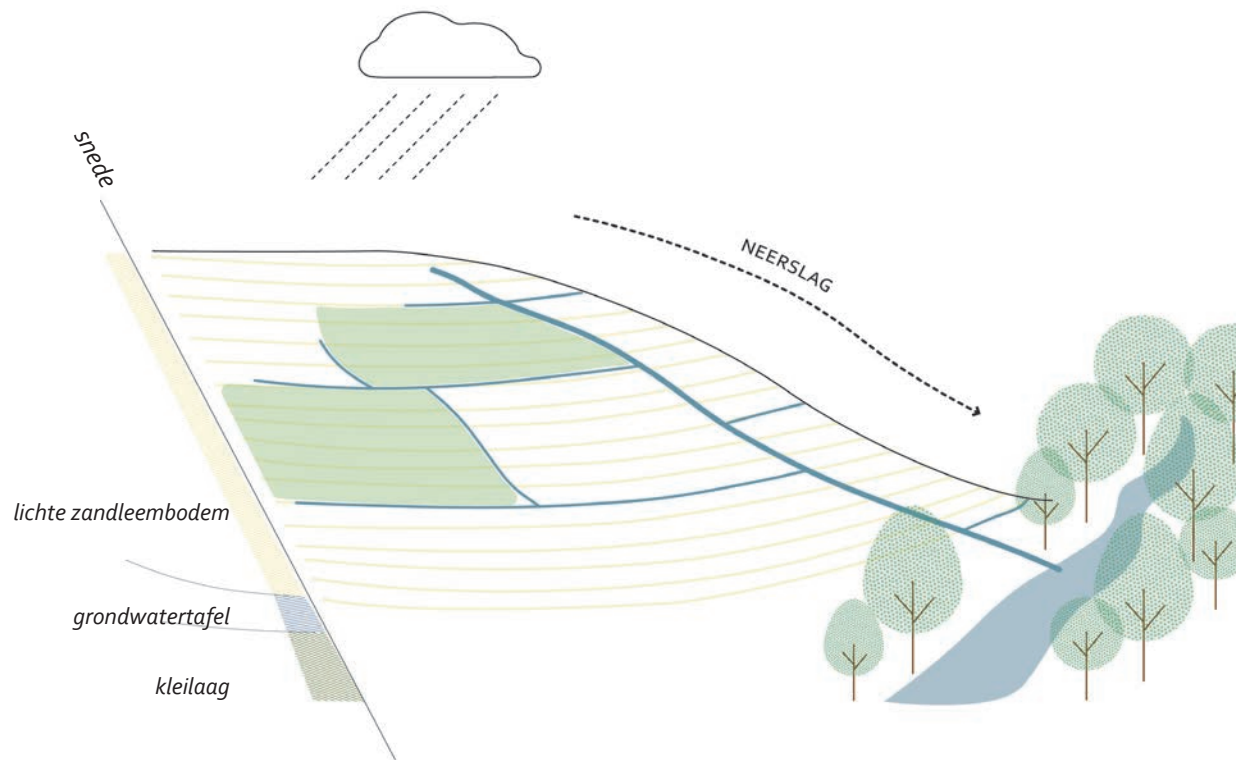
Het beheersen van het watersysteem in de productieve open ruimte is met andere woorden een maatregel die tegelijk een middel biedt ten aanzien van de klimaatuitdagingen én een rechtstreeks voordeel biedt ten aanzien van de teelten, de eigenlijke productie.

Vanuit het Beleidskader Open Ruimte zien we vooral **kleinschalige ingrepen op dit systeem als haalbaar en kansrijk**.

Als eerste aanzet wordt hierna een voorbeeld geschetst op een licht hellend gemengd landbouwgebied (met zowel akkers als weiden) op een lichte zandleembodem. Dit landschap komt in het zuiden van de gemeente voor.¹⁷

17

De gebieden ten oosten van Sint-Amands, rondom Lippelo, tussen Liezele en Oppuurs alsook ten noordwesten van Breendonk omvatten dit productief landschap met zowel akkers als graslanden, op lichte zandleembodems en/of zandige leembodems, allen gelegen op gevoelig hogere gebieden.



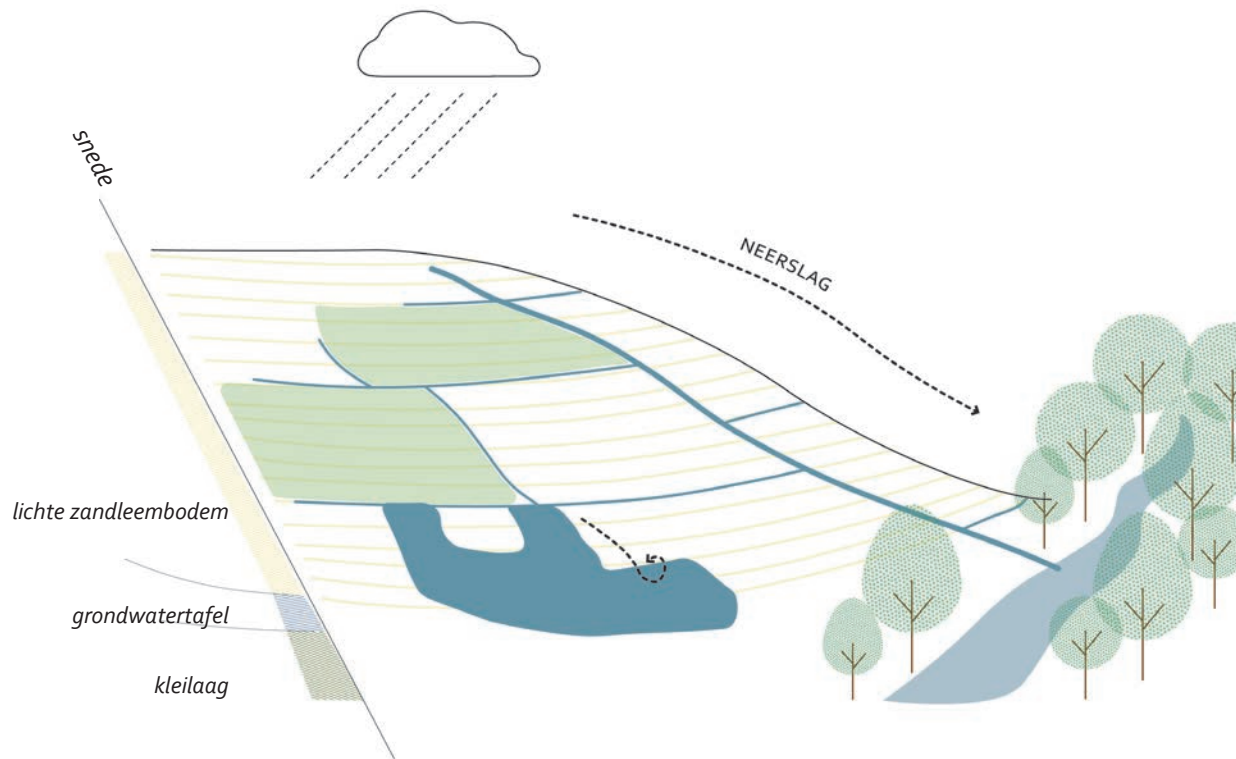
1- overmatige drainage

Vanuit een vroegere rationalisering werd een veelheid aan grachten en drainagebuizen in het landbouwgebied aangebracht. Deze elementen zorgen ervoor dat de neerslag die op de gronden terecht komt, zo snel mogelijk afvloeit naar omliggende beken en plassen.

Op vandaag wordt de aanwezigheid van deze elementen eerder beschouwd als een obstakel: zij laten immers niet (of te weinig) toe om het waterbeheer zelf in de hand te nemen. Het systeem van grachten en drainagebuizen omvat immers geen controle punten die het mogelijk maken om dit 'automatisch' afvloeien tijdelijk of permanent stop te zetten.

Hierdoor krijgt het hemelwater weinig kansen om in de bodem door te dringen, ondanks het een bodem betreft die goed infiltrerbaar is. De aanwezigheid van deze elementen verhindert daarmee ook het verder aanvullen van de grondwatertafel door het vertraagd laten infiltreren van het hemelwater in de bodem.

Willen we dus terug grip krijgen op het watersysteem, dienen we in de eerste plaats in te grijpen op deze overmatige drainage.



2- waterbuffers op laaggelegen gronden

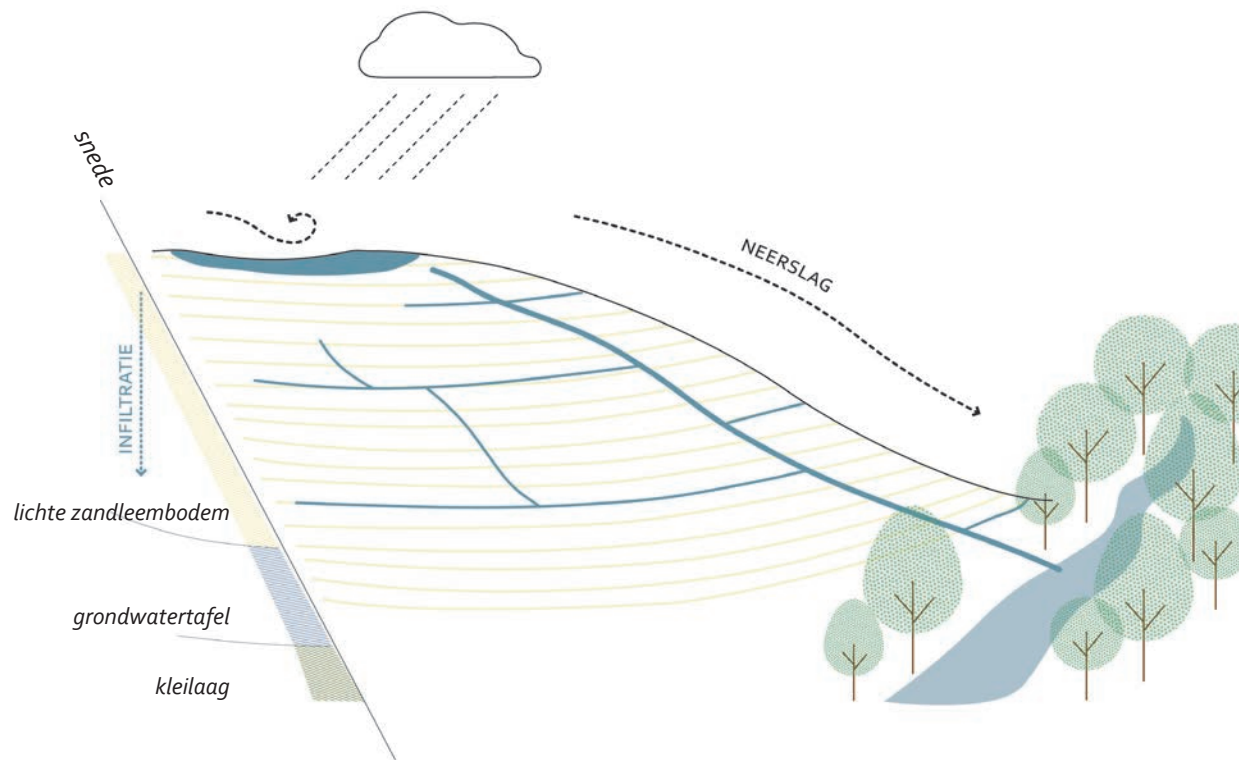
Wat vandaag veelvuldig voorkomt in het landbouwgebied van de gemeente zijn bufferbekkens. Deze vormen opvangbassins voor het afvloeiend hemelwater.

Wanneer deze buffers echter op de laaggelegen randen van het landbouwgebied voorkomen, hebben zij slechts een beperkte meerwaarde ten aanzien van de watertafel. Het hemelwater vloeit immer nog steeds versneld af, doorheen de grachten en drainages. Het verschil bestaat er in dat het wat hier opgehouden wordt in lokale reservoirs (de bekkens onderaan).

Ook hier krijgt het hemelwater dus weinig kansen om te infiltreren in de hoger gelegen bodems. Hiermee kunnen ook deze teeltgronden slechts beperkt 'meegenieten' van dit hemelwater.

Wat deze methode wel toelaat is het hergebruik van het opgevangen regenwater. De landbouwer beschikt nu over een tamelijk grote hoeveelheid hemelwater in de directe nabijheid van zijn gronden.

Het inrichten van laaggelegen buffers heeft dus directe voordelen voor de landbouwer, maar biedt op langere termijn weinig toegevoegde waarde voor de watertafels.



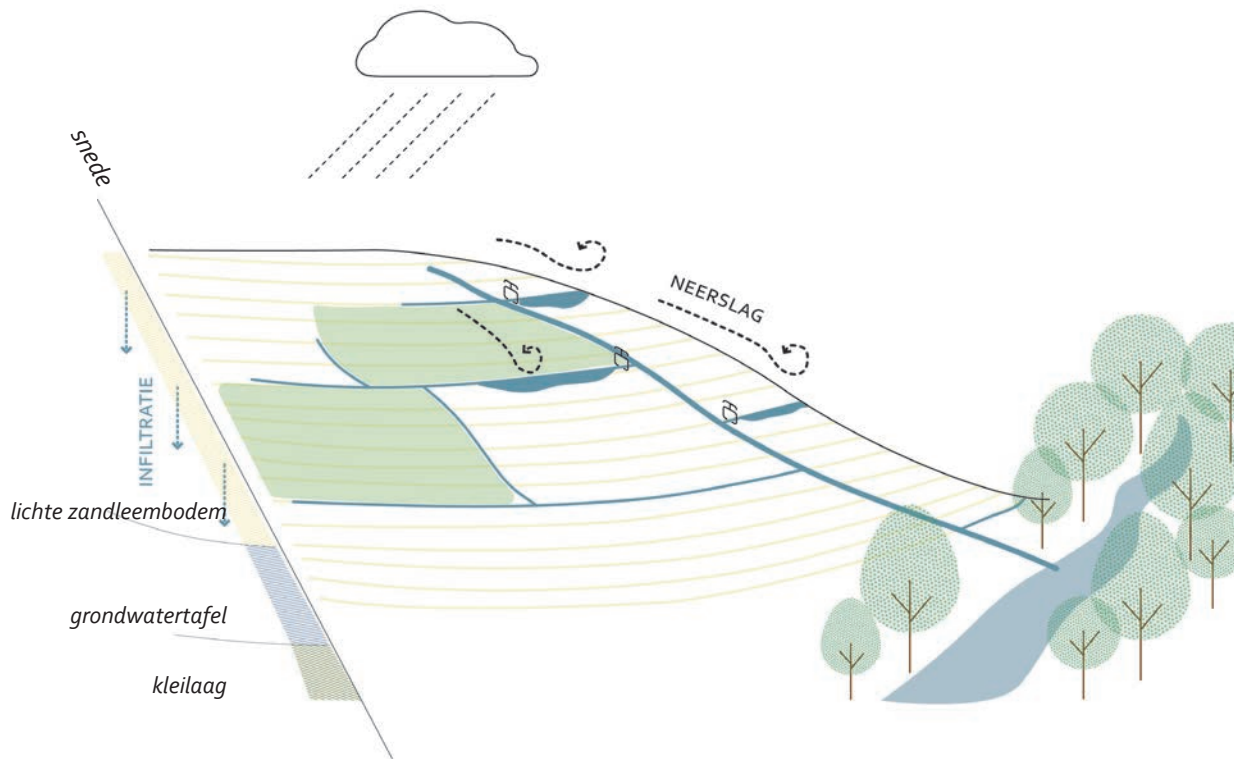
3- waterbuffers op hogergelegen gebieden

Een andere mogelijkheid is om deze bufferbekkens op de hoger gelegen gebieden in te richten. Ook dit komt in Puurs-Sint-Amands reeds veelvuldig voor, waar het landschap dit toelaat (waar er dus ietwat verzonken gebieden zijn in het voor de rest hogergelegen landschap).

Door deze buffers 'bovenaan' te voorzien, kan de landbouw bij het telen opnieuw gebruik maken van het hemelwater, dat verzameld wordt in nabijheid van de akkers.

Tegelijk kan het opgevangen hemelwater vertraagd infiltreren in de bodem: door het op hoger gelegen gebieden te verzamelen, sijpelt dit water als vanzelf tot in de grondwatertafel.

De inrichting van hogergelegen buffers is daarom zowel interessant om een strategische voorraad hemelwater te realiseren, alsook voor de grondwaterstand structureel aan te vullen.

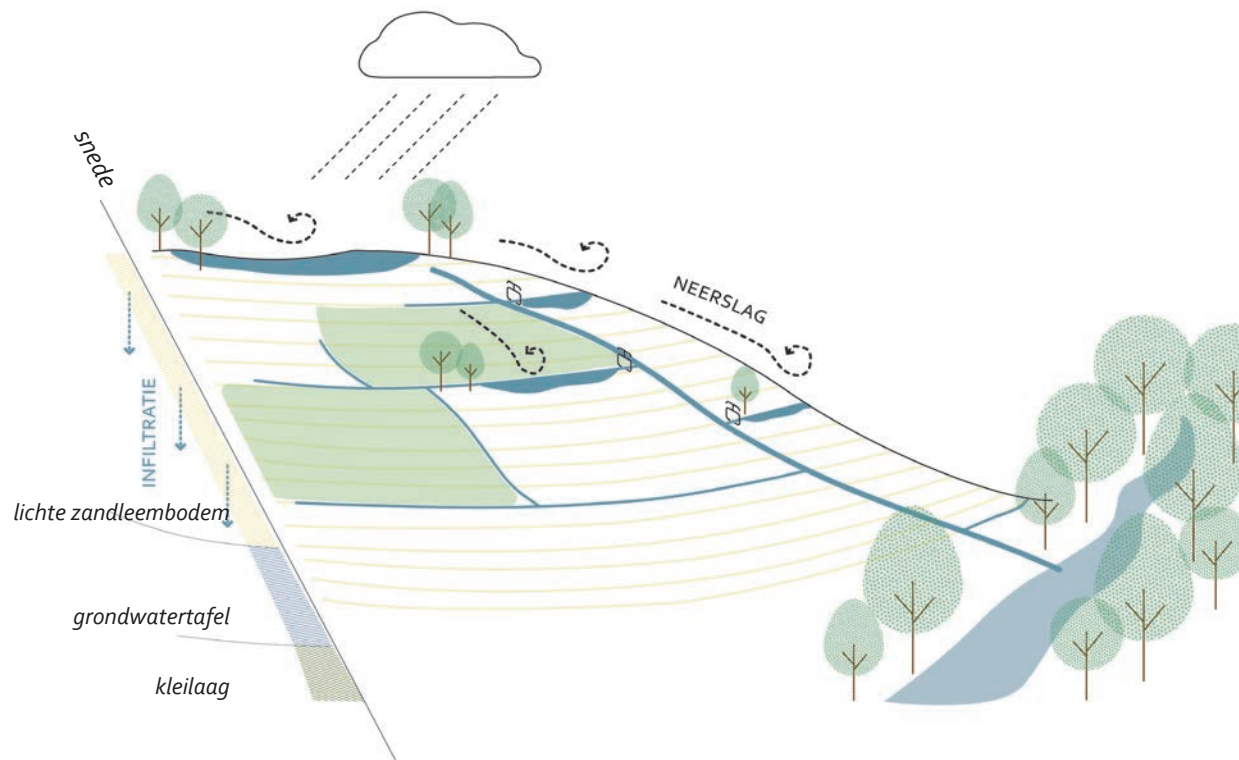


4- inrichten van een sluizensysteem

Verder bestaat ook de mogelijkheid om door middel van kleine en eenvoudig te bedienen sluisen opnieuw grip te krijgen op de afvoer van het hemelwater.

Op de bestaande grachten kunnen kleine sluisen worden geïnstalleerd, die voorbereidend op een drogere periode alvast kunnen worden gesloten, met als doel het opvangen en bijhouden van de neerslag die nog zal vallen. Hiermee wordt het water overal in de grachten bijgehouden en is het dus heel verspreid over de gronden steeds in nabijheid van de teeltgronden. Ook omgekeerd kunnen deze sluisen bij periodes van hevige regenval net opgezet worden, waardoor zij vermijden dat de teeltgronden overmatig bevoeid worden of onder komen te staan. Dit systeem geeft de landbouwers dus directe controle op hoe zij met het beschikbare water om zullen gaan.

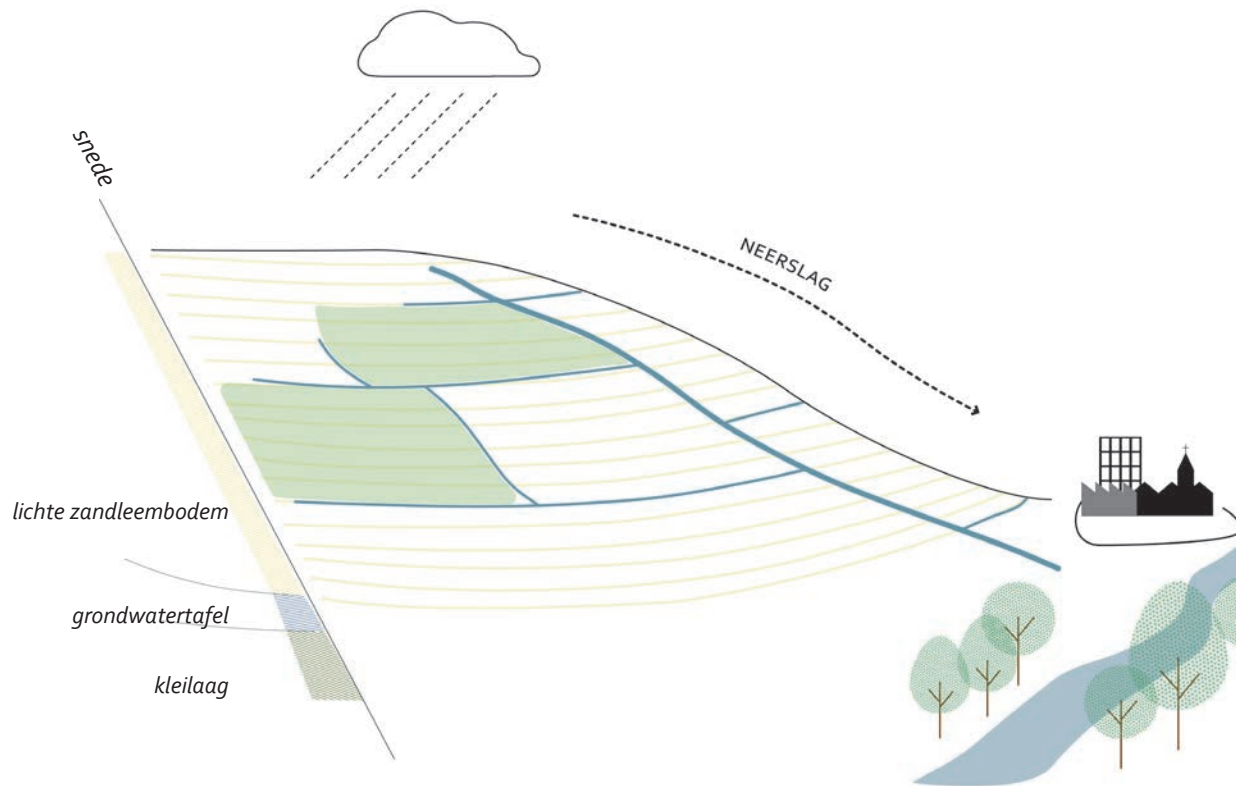
Tevens laat dit systeem toe dat het opgevangen water in de verschillende grachten kan infiltreren in de bodem en daardoor ook de watertafel aan kan vullen.



5- buffers en sluzen

Ook combinaties tussen bovenstaande ingrepen zijn mogelijk en leiden ertoe dat men zekerheid en controle heeft over het aanwezige (of te verwachten) water in het landbouwgebied. Combinaties van hogergelegen bufferbekkens met op de hellende gronden een aanvullend sluzensysteem, lijken hierbij erg kansrijk.

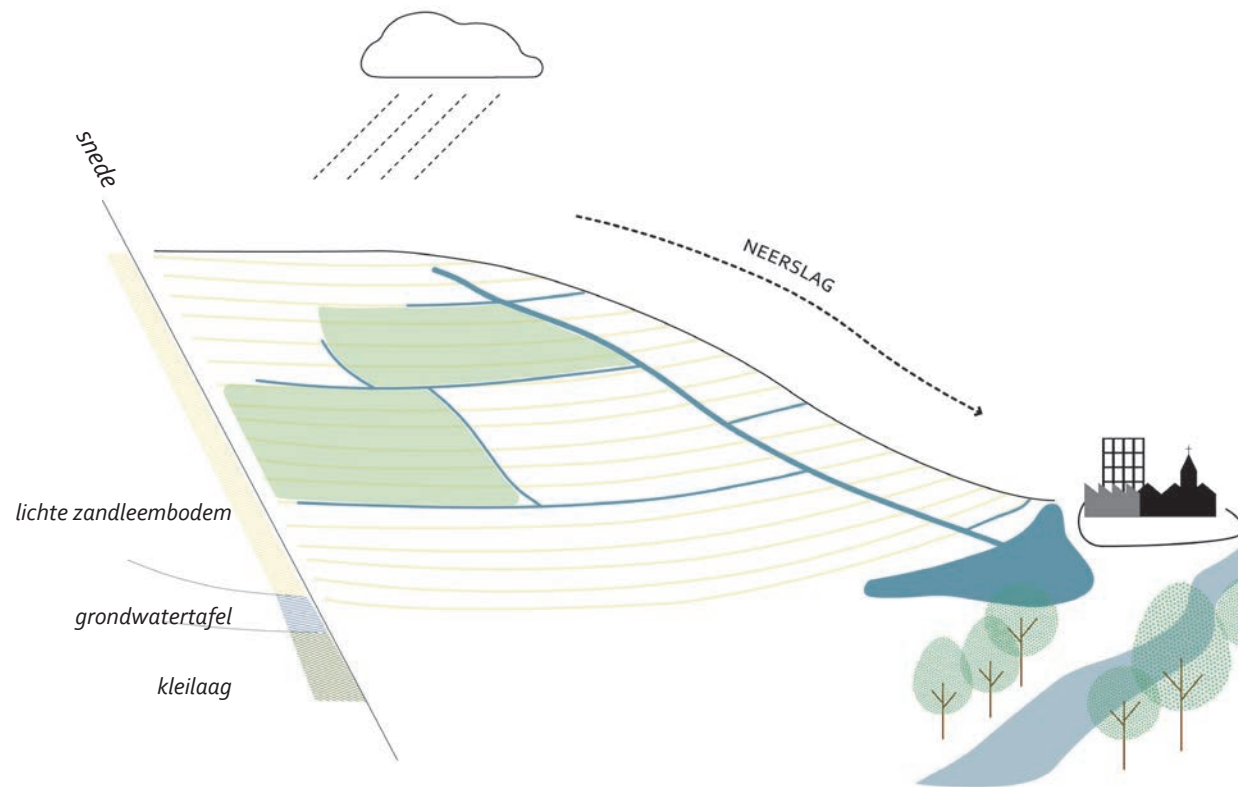
Tegelijk vormt de aanwezigheid van het water in het landbouwlandschap een kans om ook in te zetten op het verrijken van de biodiversiteit. Dit kan door hoogstammig groen langsheen de perceelsranden, grachten en buffers aan te planten. Waardoor bijvoorbeeld ook schaduw geboden wordt aan grazend vee. Dit kan echter evengoed door het aanleggen van meer natuurlijke poelen, aansluitend op de buffers of grachten. Poelen bieden immers ook een interessante biotoop voor verschillende plant- en diersoorten.



6- ecosystemdiensten van het landbouwlandschap

Doorheen het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit wordt aandacht besteed aan de ecosystemdiensten die de landbouw reeds vandaag biedt ten aanzien van de bebouwde ruimte.

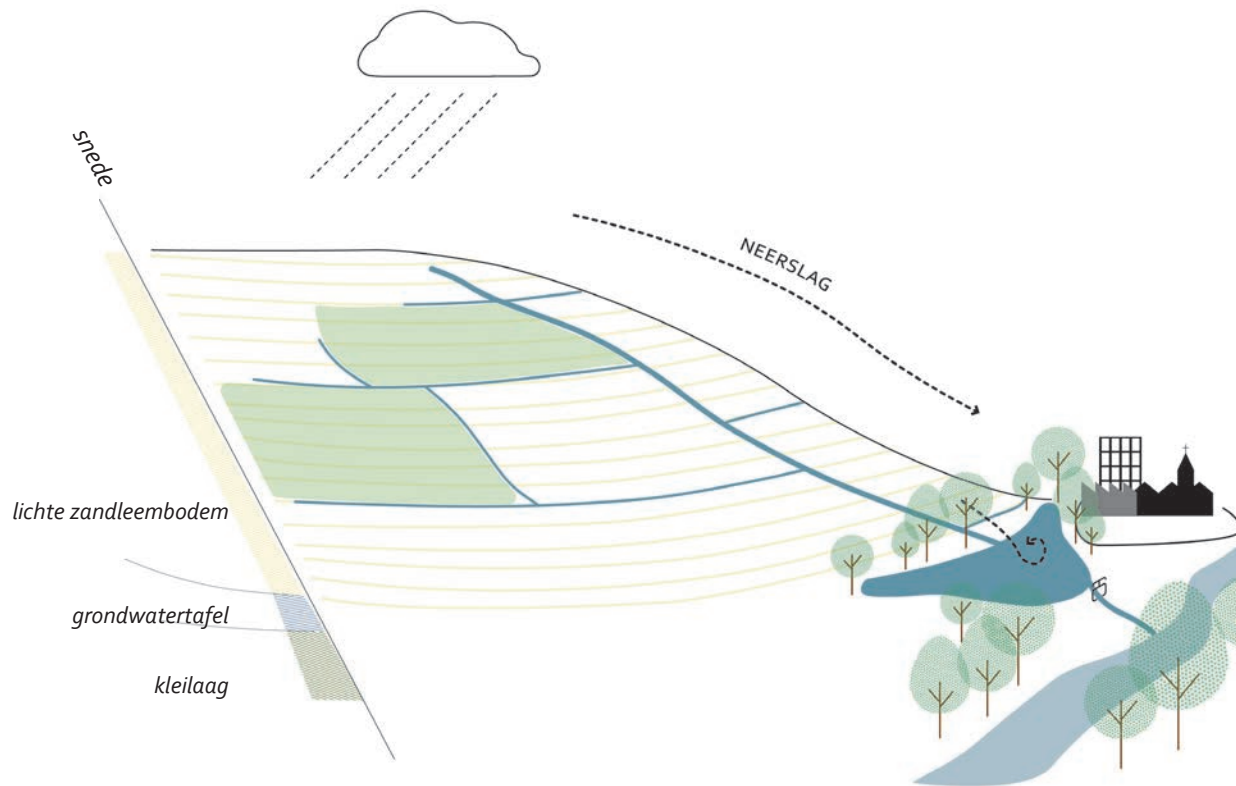
In het huidige, sterk gedraineerde landbouwgebied, worden deze ecosystemdiensten ook al geboden. Het landbouwlandschap vangt immers een grote hoeveelheid neerslag op en voert het -weliswaar versneld- gecontroleerd af naar de omliggende groenblauwe structuren. Hierdoor vormen de landbouwactiviteiten ook indirect een bescherming tegen de klimaatwijzigingen, ook voor de omliggende bebouwde ruimte.



7- buffers met twee functies

Ten aanzien van omliggend woonweefsel bieden laaggelegen waterbuffers een bijkomende bescherming in periodes van extreme neerslag. Deze buffers brengen weliswaar weinig meerwaarden ten aanzien van de grondwatertafels, maar zij zorgen wél voor bijkomend bufferend vermogen op net die locatie waar het water tot in de woonkern kan stromen.

Dergelijke buffers verzamelen dus niet alleen het hemelwater dat kan worden hergebruikt in de landbouwactiviteiten, maar zij hebben eveneens een belangrijke beschermende waarde voor de omliggende bebouwing. Deze laaggelegen buffers hebben in die zin een dubbele functie.

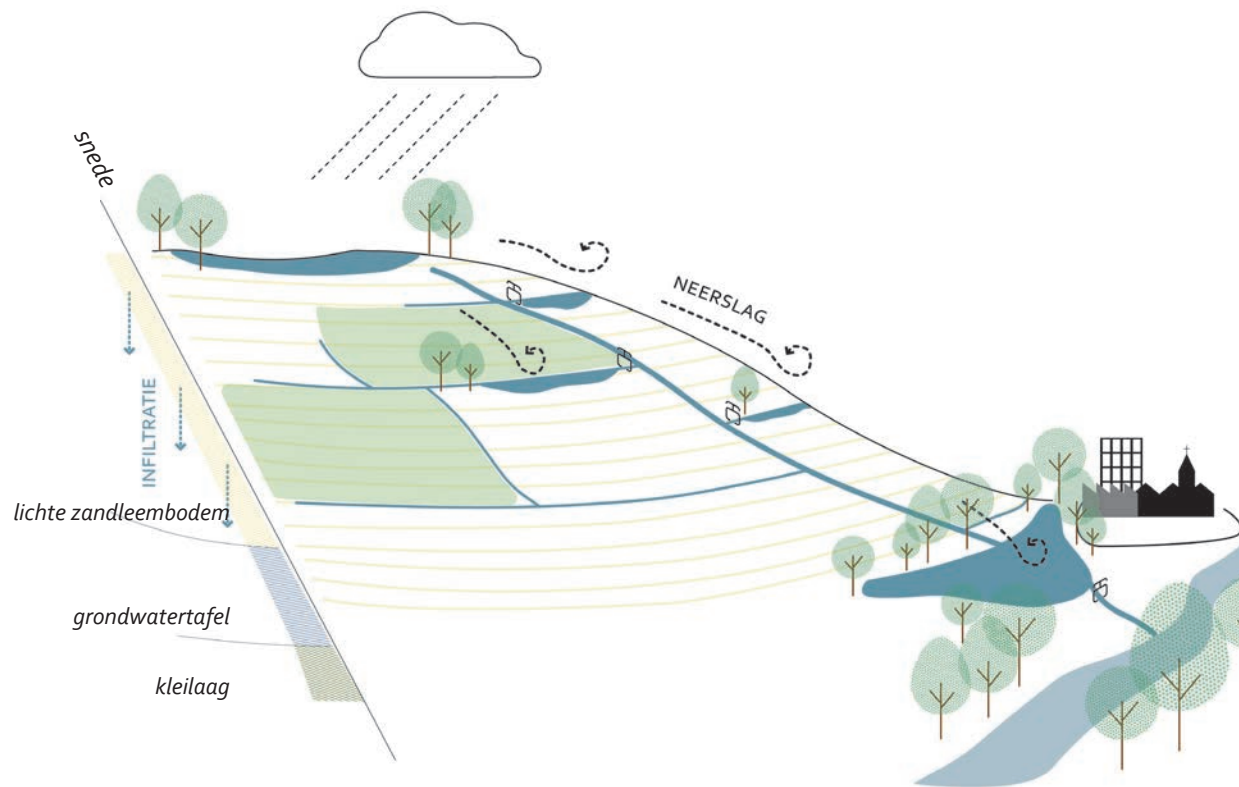


8- buffers aan dorpsranden versterken

De laaggelegen waterbuffers aan de randen van woonweefsel vormen, aanvullende op hun dubbele functie, ook een aanleiding om de groenblauwe structuur rondom de bebouwing te versterken. Wetende dat de negatieve effecten van hitteperiodes in de bebouwde omgevingen onmiddellijk voelbaar zijn, is het versterken van het groenblauw rondom (en in) dit bebouwd weefsel een belangrijke stap naar meer leefbare omgevingen.

Door deze waterbuffers in te richten met groen, of als poel, wordt bovendien ook bijgedragen aan de biodiversiteit. Opnieuw worden hierdoor biotopen en broed- of rustplaatsen gecreëerd waar flora en fauna zich kunnen vermeerderen.

Opnieuw speelt de landbouw hier een belangrijke rol ('als water- en landschapsbeheerder') ten aanzien van de andere ruimtegebruikers in Puurs-Sint-Amands. De bescherming van de bebouwde omgeving ten aanzien van klimaatuitdagingen maakt echter geen deel uit van het takenpakket van de landbouwer! Deze acties bundelen echter wel de winsten voor beiden, en dienen dus ook door alle partijen gerealiseerd en beheerd moeten worden.



9- complete combinatie

Uiteraard zijn combinaties van alle bovenstaande ingrepen mogelijk. Hiermee wordt een maximaal effect beoogd: zowel het aanvullen van de watertafel, het verrijken van de teeltgronden, het controleren en beheren van het water in de open ruimte, het creëren van nieuwe biotopen en het beschermen van omliggende woonomgevingen tegen negatieve klimaateffecten.

Dit lijkt op het eerste zicht het meest wenselijke scenario om overal toe te passen. Het zal echter noodzakelijk zijn om deze ingrepen stapgewijs te realiseren, met de nodige ondersteuning voor landbouwers, en om te beginnen op de meest prioritaire en strategische plaatsen hiervoor.

In het Beleidskader Open Ruimte zullen we deze en andere acties meer in detail en op locatie benoemen en in een tijdslijn plaatsen. Hierbij worden onmiddellijk ook (potentiële) partners gezocht om de realisatie verder mogelijk te maken.

WIN-WIN MET DE GROENBLAUWE STRUCTUREN

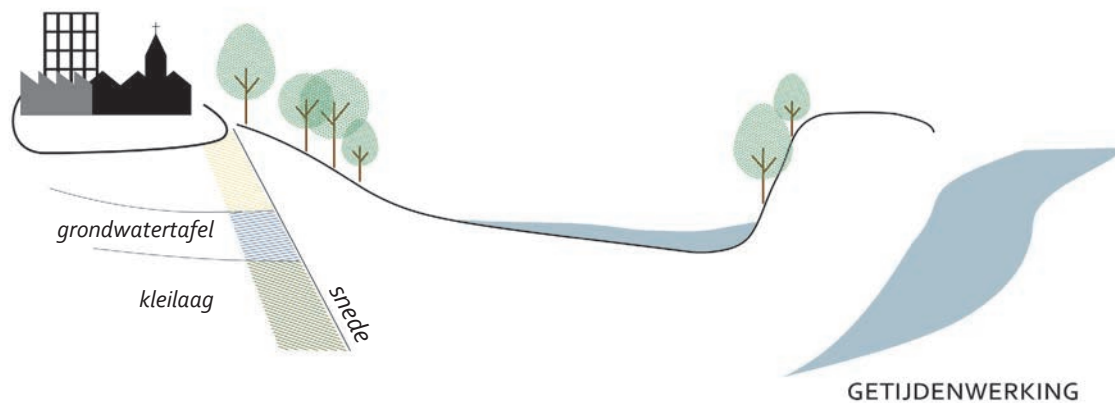
Net zoals mogelijk is bij de landbouw, is het ook mogelijk om win-wins te vinden tussen de groenblauwe structuren enerzijds en het aangaan van klimaatuitdagingen anderzijds. Hiervoor richten we ons in de eerste plaats op het versterken van de **biodiversiteit**: we beschermen bestaande habitats en creëren aanvullend ook nieuwe habitats, gebaseerd op wat het landschap toelaat. Hiermee creëren we **robuustere en veerkrachtigere structuren**. In de tweede plaats gaan we verder in op het milderen van de negatieve klimaateffecten: het is net hier dat deze groenblauwe systemen vaak een grote rol kunnen opnemen. Qua klimaatuitdagingen gaat het hier dan voornamelijk over het (lokaal) opvangen van overstromingen en het bieden van verkoeling aan de omliggende bebouwde omgeving.

Opnieuw is het **watersysteem** hier de drager. Door actief in te grijpen op dit watersysteem, werken we naar meer robuuste groenblauwe structuren, met een sterke biodiversiteit ('veel plant- en diersoorten die in grote aantallen aanwezig zijn'). Daarnaast werken we ook naar landschappen die we strategische kunnen inschakelen wanneer urgente klimaatuitdagingen dit afdwingen.

Voor deze acties vertrekken, net als bij de landbouw het geval was, vooral vanuit wat het landschap vandaag toelaat. Hierbij is het niet de bedoeling om terug te grijpen naar traditionele, historische landschappen, maar net expliciet te kiezen voor een '**nieuw' bewust landschap**. In een dergelijk bewust landschap worden macro-uitdagingen (zoals het wijzigende klimaat) op een slimme wijze vertaald naar landschappen die zowel een steeds rijker en robuuster ecosysteem herbergen, alsook voldoende veerkracht bezitten om extreme natuurverschijnselen op te vangen.

Ook hier zien we vooral veel **kleinschalige, schijnbaar eenvoudige ingrepen** als kansrijk, aangezien het deze zijn die toch een **groot effect** kunnen hebben op de bredere open ruimte en de groenblauwe structuren hierin. Omdat ze bovendien eenduidig te benoemen zijn, zijn ze erg haalbaar en kunnen ze op een rechtstreekse manier worden doorvertaald naar de transitie-agenda van het Beleidskader Open Ruimte. Daarin worden alle dergelijke acties op een tijdlijn ten opzichte van elkaar geplaatst en worden partners gezocht voor de uitvoering.

Als voorbeeld wordt hierna een korte schets gegeven van een kleinschalige actie met een groot effect (win-win tussen groenblauwe structuren en klimaat) in een laaggelegen binnendijks gebied nabij een woonkern. Een dergelijk landschap is bijvoorbeeld aanwezig in Ruisbroek.

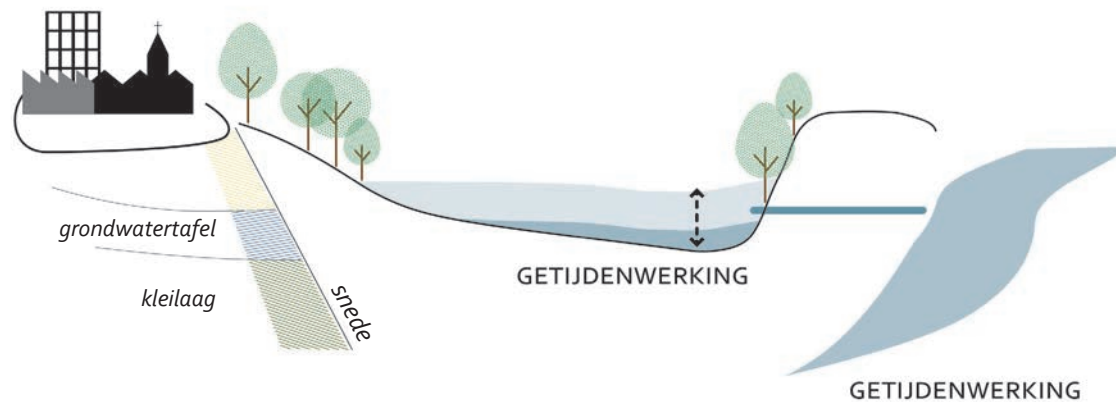


1- aanwezige lager gelegen landschap

Het landschap vormt een belangrijke drager van identiteit, zowel voor de gemeente als voor de bredere regio Klein-Brabant. Bovendien maakt het landschap ook de geschiedenis tot op een zeker niveau leesbaar, denk maak aan de 'wielen' die langsheen de dijken aanwezig zijn. We vertrekken vanuit het landschap en zoeken hier naar interessante locaties om win-wins te realiseren in functie van een sterker groenblauw netwerk en het opvangen van klimaatseffecten.

De lagergelegen gebieden, op alluviale gronden rondom kernen, maken vandaag reeds deel uit van een groter groenblauw netwerk. Deze gebieden zijn drassiger, vaak voorzien van een complex netwerk van aanvullende grachten, waarin reeds verschillende biotopen voorkomen. Hierop wensen we in te spelen met het oog op het robuuster maken van het volledige systeem.

De aanwezigheid van deze lagergelegen 'randen' vormt reeds op vandaag een belangrijke buffer voor de kernen. Bovendien hebben zij een enorm waterbergend vermogen dat ten aanzien van extreme neerslag garanties biedt: hierin kan overtollig water opgevangen worden waardoor de hogergelegen kern (tot op zekere hoogte) wordt gevrijwaard van overstromingen.

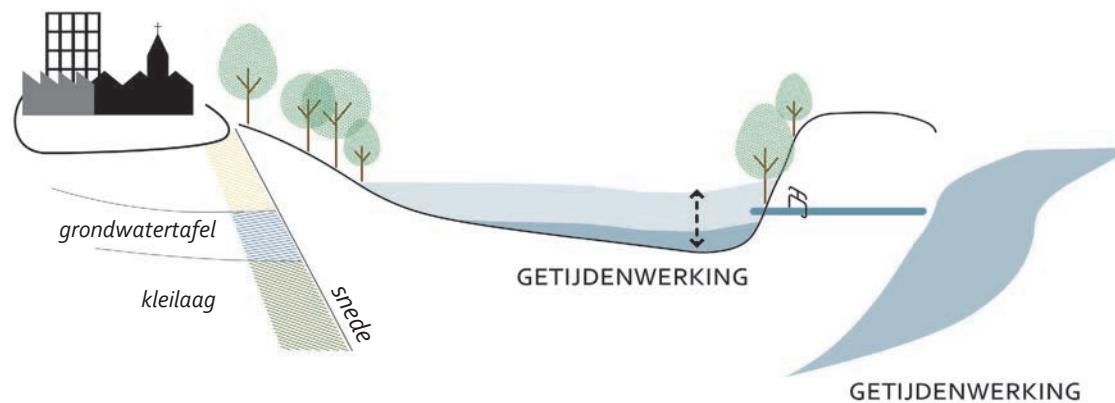


2- getijdenwerking herstellen

De aanwezigheid van een nabijgelegen getijdenrivier is een opportuniteit voor deze lagergelegen gebieden. Door deze gebieden rechtstreeks en ongecontroleerd aan te sluiten op de getijdenwerking, kan ook een binnendijkse getijdenwerking worden gerealiseerd in deze 'kommen'.

De binnendijkse getijdenwerking legt zo opnieuw (en letterlijk) de relatie tussen de rivier en het land. Deze getijdenwerking zal zich uiteraard niet alleen voordoen in de laaggelegen gebieden: ook in de valleigebieden en grachtensystemen die verbonden zijn met deze gebieden, zal deze getijdenwerking in meer of mindere mate zichtbaar zijn.

Hierdoor ontstaat een robuuster groenblauw systeem dat veel verder rijkt dan enkel de lage gebieden waarop de getijden zijn aangesloten. Bovendien wordt hiermee ook het waterbufferend vermogen nog verder vergroot, neemt de biodiversiteit toe (zie verder) en zal het totale watersysteem ook veerkrachtiger zijn ten aanzien van extreme verschijnselen.

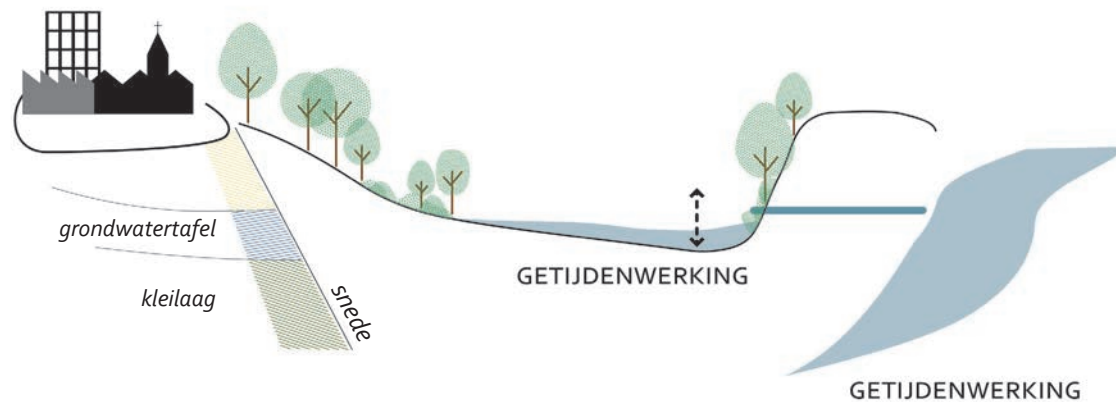


3- getijdenwerking nabootsen

Eenzelfde effect kan worden bewerkstelligd door deze getijdenwerking gecontroleerd 'na te bootsen'. Met sluizen en pompen, voorzien van een overloop, kan deze natuurlijke dijning in het waterlandschap worden gesimuleerd. Het verschil ligt in de mogelijkheid om (preventief) in te grijpen op deze werking.

Door het voorzien van sluizen en pompen blijft het mogelijk om, bijvoorbeeld voorbereidend op een periode van hevige regenval, een maximaal waterbergend vermogen te voorzien, of bij periodes van extreme droogte net te voorzien in een hoge waterstand. Ook zo kan slim ingespeeld worden op de klimaatseffecten en hierdoor kan het landschap strategisch ingezet worden om de negatieve effecten hiervan op de kernen in te perken.

Door te werken met een overloop wordt bovendien ook vermeden dat het rivierwater wordt teruggeduwd in de 'kommen'. Zo wordt ook de waterkwaliteit bewaakt.



4- biotopen uitbreiden

Door de lagergelegen gebieden als getijdenpoelen in te richten, kunnen we niet enkel inspelen op de klimaatseffecten, maar ontstaat spontaan ook een rijkere biodiversiteit. Door het ontstaan van een nieuwe 'getijdenzone' vinden andere plant- en diersoorten immers nieuwe biotopen: de biodiversiteit wordt verrijkt aangezien de getijdenwerking op de zone tussen hoog- en laag water aantrekkelijke habitats doet ontstaan. Soorten die voorheen niet voorkwamen in deze gebieden, vinden nu opnieuw een standplaats of rust- en broedplaats.

Door het waterbeheer slim te sturen, en op een bepaalde manier een soort 'meers' te creëren, worden kansen gecreëerd met het oog op een bredere, sterkere biodiversiteit.

Tegelijk wordt de bodem, door dit meer moerassig landschap, aangesterkt. Hier gaat het niet zozeer over de watertafel, maar meer over de koolstofopslag die wordt bewerkstelligd in de humuslaag in de bodem. Met deze ingreep wordt dus ook beter gebruik gemaakt van dit potentieel met gunstige klimaatseffecten tot gevolg.

UITDAGING: KWETSBARE GRENZEN

In het Beleidskader Open Ruimte zal specifiek moeten worden gewerkt op de randen van de open ruimte. Deze grenszones zijn kwetsbaar: de onmiddellijke nabijheid van andere ruimtegebruikers vormt een zekere bedreiging voor de open ruimte. Er dienen zeker -maar niet alleen- juridisch-planologische en beleidsmatige maatregelen getroffen te worden om deze randen op te waarderen. Vanuit het landschap zelf kunnen ingrepen ertoe bijdragen dat deze grenzen bestendig blijven.

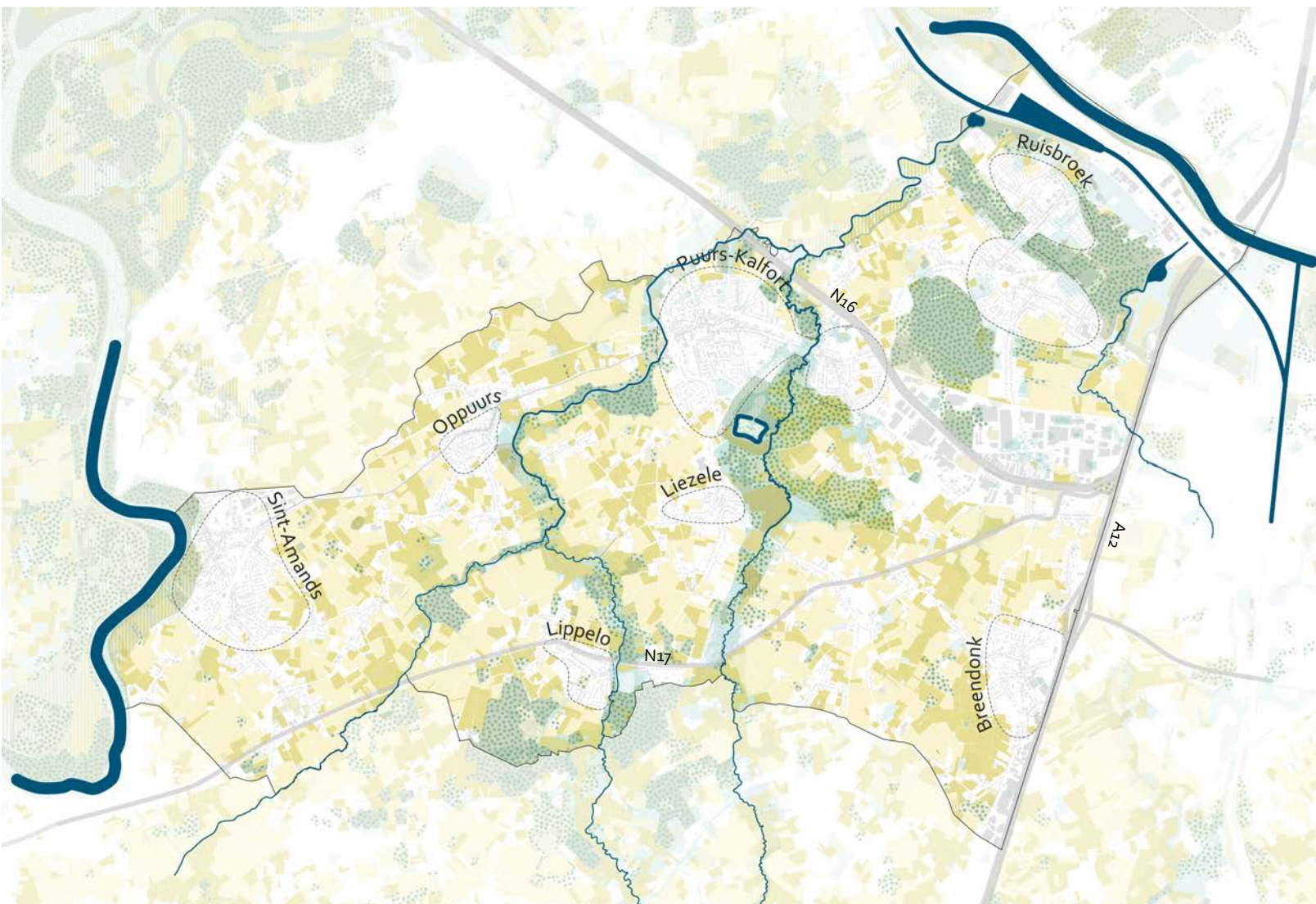
Uit de uitdagingen bij de strategische visie is het daarnaast duidelijk dat de open ruimte nabij de kernen een enorme bijdrage kan leveren om de **effecten van het wijzigende klimaat** op de kernen van Puurs-Sint-Amunds te milderen. Het behouden en verder versterken van de open ruimte rondom de kernen is daarom een belangrijke stap. Van aan de randen kan het landschap vervolgens tot verder in de kernen worden doorgetrokken.

OPLOSSINGSRICHTING 3: CONCEPTEN PER KERN

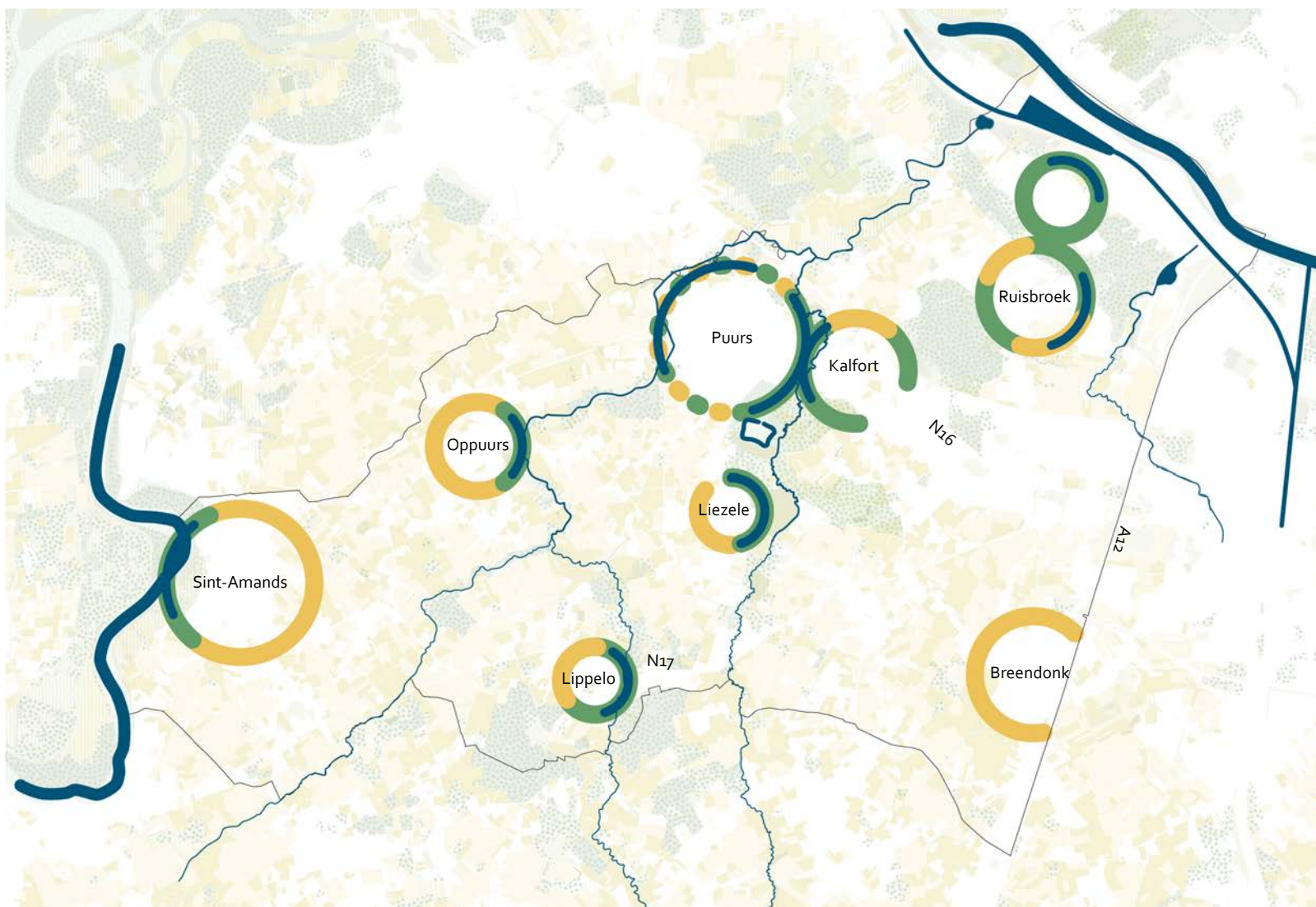
We willen het landschap **gericht versterken op de randen** met de kernen. Elke kern in Puurs-Sint-Amunds wordt immers omgeven door een heel eigen landschapsbeeld. Vanuit deze landschapsbeelden wensen we, in de latere concretisering van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit, acties en ingrepen voorstellen in de latere uitwerking van het Beleidskader Open Ruimte.

Om hiernaartoe te werken, vertrekken we vanuit een heel **geabstraheerd maar helder concept per kern**. Zo geven we weer hoe het landschap rondom de kernen er vandaag uitziet, en kunnen we gericht zoeken naar de verdere versterking van deze landschappen op de randen.

De concepten per kern vormen dus een **vertrekpunt**. Ze zijn een soort 'mental image' waardoor de landschapranden van elke kern snel en eenvoudig kunnen worden voorgesteld. We vertrekken vanuit deze eenvoudige voorstelling om in het vervolgetraject verdere concrete ingrepen te formuleren en te verankeren in de transitie-agenda van het Beleidskader Open Ruimte.



Open Ruimte in Puurs-Sint-Amands



Eerste aanzet: Concepten Randen van de kernen van Puurs-Sint-Amands

Met de concepten kunnen we de randen van de kernen op een eenvoudige manier visualiseren. Deze basisstructuren willen we in het Beleidskader Open Ruimte versterken door de beeldkwaliteit ervan te verhogen. Zo worden ook de landschappen rondom de kernen opgewaardeerd.

Om tot transformaties te komen in deze randen, dient eerst verder onderzoek te gebeuren op deze omliggende landschappen zelf. Wel is het reeds in deze vroege fase interessant om enkele **landschapsbeelden als referentie** naar voor te schuiven. Elk landschap is uiteraard anders, maar door met referenties te werken, kunnen we aangeven welk potentieel in een bepaald landschap kan schuilen en waar we naartoe kunnen streven voor de randafwerkingen in Puurs-Sint-Amands.



Een verruigd landschap op de dorpsrand



Een open akkerlandschap met afbakenende bomenrij



Dreef met hoogstammen bakent rand van bebouwing af



Een gesloten rand met recreatieve
infrastructuur



Een open productief landschap met gemengde
landbouw en bosfragmenten

bron: diverse bronnen o.a. Google Streetview, bouwmeesterscan Temse



BELEIDSKADER MOBILITEIT

KORTE INHOUDSTAFEL BIJ HET BELEIDSKADER:

UITDAGING: INDIVIDUEEL AUTOGEBRUIK VERMINDEREN

OPLOSSINGSRICHTING 1: EEN VEILIG EN COMFORTABEL FIETSROUTENETWERK

OPLOSSINGSRICHTING 2: RANDVOORWAARDEN BIJ NIEUWE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

UITDAGING: AUTOGEBRUIK VERMINDEREN IN DE KERNEN EN DE VERBLIJFSGEBIEDEN

OPLOSSINGSRICHTING 3: EEN WEGENCATEGORISERING MET STRATEGISCHE MAATREGELEN
OP GEMEENTELIJK NIVEAU

OPLOSSINGSRICHTING 4: VERBLIJFSGEBIEDEN VORMGEVEN VOLGENS DE PRINCIPES VAN DE
FIX-THE-MIX

OPLOSSINGSRICHTING 5: POORTEFFECTEN AAN DE RANDEN VAN DE VERBLIJFSGEBIEDEN

UITDAGING: VLOTTE OVERSTAPMOGELIJKHEDEN CREËREN

OPLOSSINGSRICHTING 6: UITBOUWEN HOPPIN-PUNTEN

OPLOSSINGSRICHTING 7: BASISKWALITEIT BIEDEN AAN ALLE HALTEN

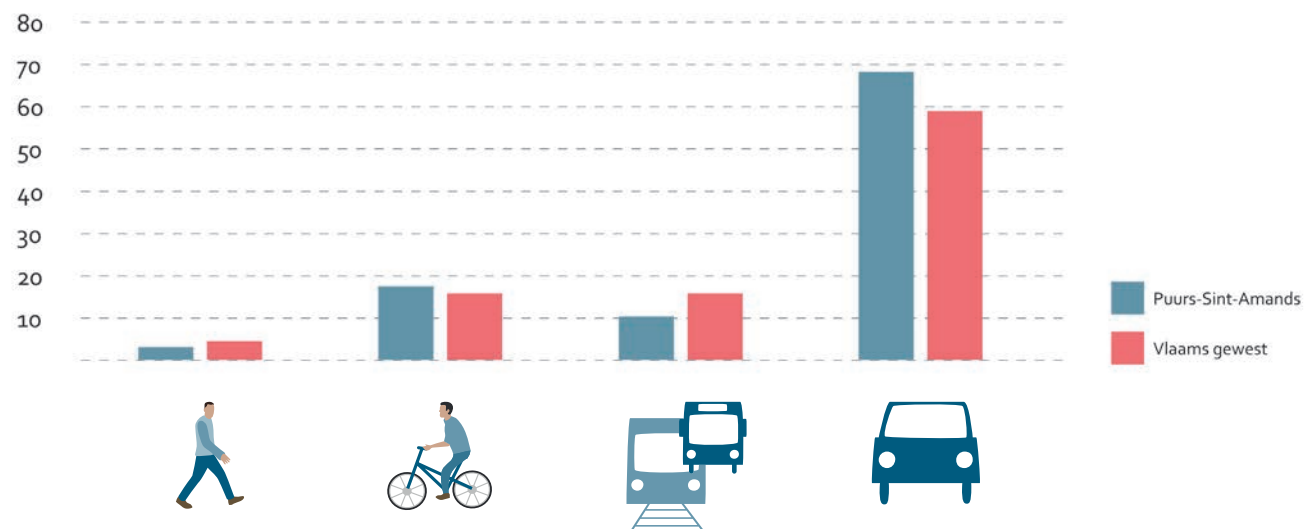
UITDAGING: INDIVIDUEEL AUTOGEBRUIK VERMINDEREN

De gemeente Puurs-Sint-Amands kent een hoog (individueel) autogebruik. Deze vervoerswijze heeft de grootste impact op heel wat vlakken zoals klimaat, luchtkwaliteit, geluid, ruimte-inname, verkeersveiligheid, congestie,....

De verkenningsfase bracht aan het licht dat het autogebruik bij woon-werk en woonschoolverplaatsingen hoger is dan gemeenten met een gelijkaardig inwonersaantal.

OPLOSSINGSRICHTING 1: EEN VEILIG EN COMFORTABEL FIETSROUTENETWERK

Er blijkt nog een grote groeipotentie voor fietsverplaatsingen voor korte- en middellange afstanden. De gemeente investeerde reeds in de (her-)aanleg van fietsinfrastructuren en deze ingeslagen weg moet verder worden gezet. Het bovenlokaal fietsroutenetwerk werd reeds vastgelegd en de Fietsbarometer van de provincie geeft aan waar er nog grote knelpunten liggen. Aanvullend wordt een lokaal fietsroutenetwerk bepaald en maatregelen om deze te verbeteren voorgesteld. Dit netwerk zorgt voor de ontsluiting van bezoekersintensieve functies, voor kortere doorsteken van het bovenlokaal fietsnetwerk en soms ook voor een rustiger alternatief voor een bovenlokale fietsroute. Maatregelen kunnen gaan van (her)aanleggen van fietsinfrastructuur, het verminderen van het gemotoriseerd verkeer, de ondergrond fietsvriendelijk maken, het invoeren van fietsstraten,...



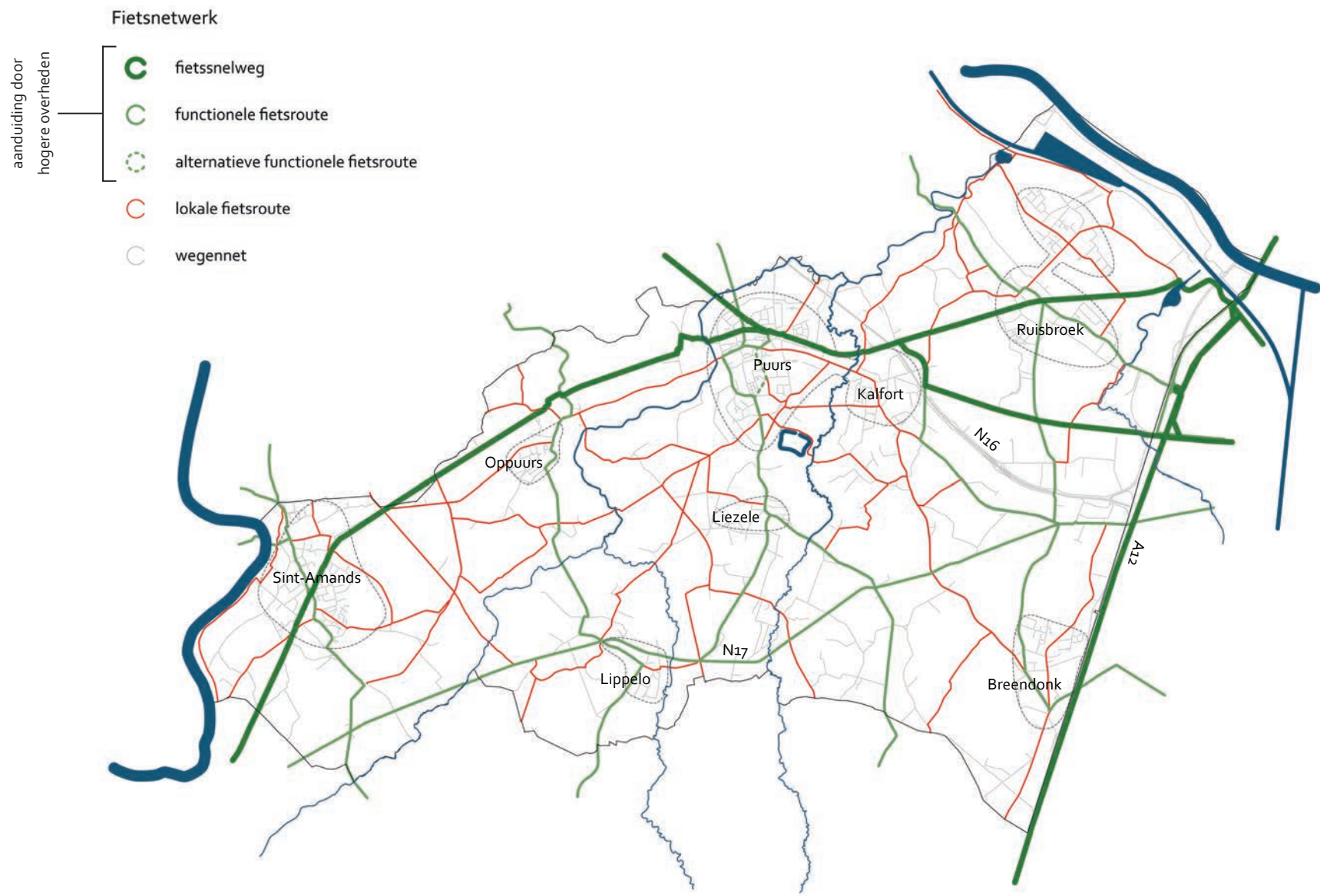
MODALE VERDELING NAAR DOMINANT VERVOERSMIDDEL

voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk
volgens aandeel van de inwoners (%)

bron: Vlaamse Overheid (2018) 'Gemeente-Stadsmonitor Puurs-Sint-Amands' uitgegeven door: Agentschap Binnenlands Bestuur i.s.m.
Statistiek Vlaanderen, Brussel

OPLOSSINGSRICHTING 2: RANDVOORWAARDEN BIJ NIEUWE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

Voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moet het meteen goed zijn. Dit wil zeggen dat men bij het ontwerpen van nieuwe ruimtelijke ontwikkeling er voor zorgt dat de meest duurzame vervoerswijze een voorsprong krijgen. Het STOP-principe toegepast bij stedenbouwkundige verordeningen met andere woorden. Dit kan gaan van een beoordelingskader voor omgevingsvergunningen, normen voor (fiets)parkeren rekening houdende met deelsystemen, realiseren van doorsteken voor voetgangers en fietsers, medegebruik stimuleren.



Voorstel fietsnetwerk Puurs-Sint-Amands

UITDAGING: AUTOGEBRUIK VERMINDEREN IN DE KERNEN EN DE VERBLIJFSGEBIEDEN

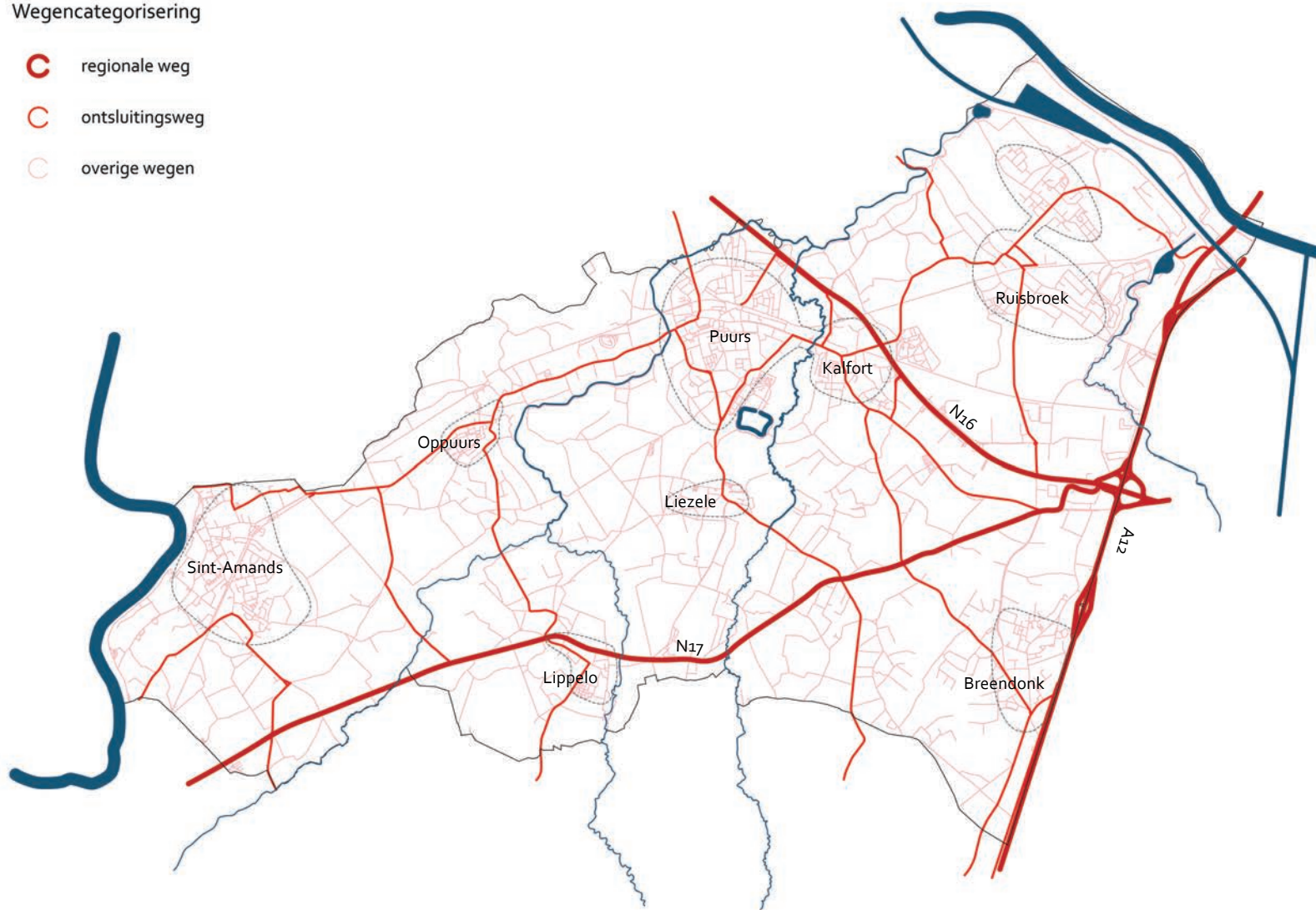
De dominantie van het gemotoriseerd verkeer in de kernen en de verblijfsgebieden tast de verblijfskwaliteit aan. Dit staat bovendien haaks op de ambities van kernversterking en kernverdichting en beperkt de kansen voor verplaatsingen te voet en met de fiets.

OPLOSSINGSRICHTING 3: EEN WEGENCATEGORISERING MET STRATEGISCHE MAATREGELEN OP GEMEENTELIJK NIVEAU

Een weldoordachte wegcategorisering waarbij het gemotoriseerd verkeer wordt gestuurd naar de wegen die ervoor geschikt zijn. De ruggengraat wordt gevormd door A12, N16 en N17. Op deze wegen dienen doorstromingsmaatregelen te komen zodat het regionaal verkeer hiervan gebruik maakt. Tegelijkertijd zijn strategische maatregelen nodig om het regionaal verkeer uit de kernen te houden. Dit kan door circulatiemaatregelen en modale filters. Uiteindelijk moeten de wegen ook een gepaste inrichting krijgen zodat ze hun functie waar kunnen maken en de weggebruikers deze functie kunnen 'lezen' aan de hand van de inrichting. (de Vlaamse overheid werkt momenteel richtlijnen uit voor de inrichting per wegcategorie).

Wegencategorisering

- regionale weg
- ontsluitingsweg
- overige wegen



Voorstel wegcategorisering Puurs-Sint-Amands

OPLOSSINGSRICHTING 4: VERBLIJFSGEBIEDEN VORMGEVEN VOLGENS DE PRINCIPES VAN DE FIX-THE-MIX

Verblijfsgebieden zijn gebieden waar een zekere dichtheid aan bebouwing en/of functies zijn en waar het verblijfskarakter primeert op de verkeersfunctie. In deze gebieden zijn de meeste voetgangers en fietsers te verwachten.

Om de verblijfsfunctie te versterken dienen in deze verblijfsgebieden maatregelen te komen om:

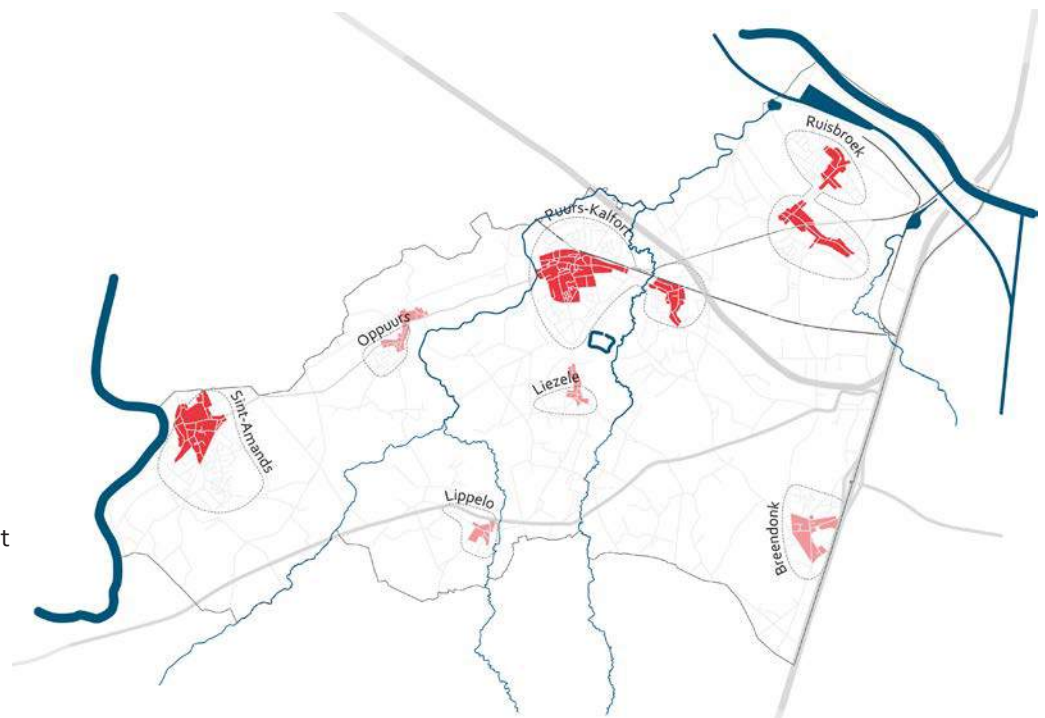
- 1) het verkeer te beheersen
- 2) de gereden snelheden te beperken
(op termijn 30 km/u op de erftoegangswegen)
- 3) de kwaliteit van de publieke ruimte te verbeteren
(met bijzondere aandacht voor de voetgangers)

De afbakening van de verblijfsgebieden wordt gebaseerd op de woonmilieus uit het beleidskader Verdichting.

Het meest geschikte planinstrument om de Mix-principes toe te passen is een wijkcirculatieplan. Deze worden per verblijfsgebied opgesteld in nauwe samenspraak met de bewoners en gebruikers van de wijk.

Woonmilieu

- Uitgeruste kern
- Landelijke kern



Voorstel aanzet woonmilieus als verblijfsgebieden Puurs-Sint-Amands

OPLOSSINGSRICHTING 5: POORTEFFECTEN AAN DE RANDEN VAN DE VERBLIJFSGEBIEDEN

Een weggebruiker moet attent worden gemaakt dat hij/zij een verblijfsgebied inrijdt. In de verblijfsgebieden wordt er immers een ander gedrag verwacht, namelijk dat hij/zij de snelheid verminderd en extra aandacht heeft voor voetgangers en fietsers. Op de plaatsen waar gemotoriseerd verkeer het verblijfsgebied binnen rijdt moeten zijn poorteffecten nuttig.



Voorbeeld van een poorteffect in Puurs-Sint-Amands: Kleine Amer (Google Streetview)

UITDAGING: VLOTTE OVERSTAPMOGELIJKHEDEN CREËREN

Het Vlaams beleid zet volop in op combi-mobiliteit waarbij voor één verplaatsing meerdere vervoerswijzen worden gecombineerd. Speerpunten binnen dit beleid zijn de Hoppin-punten.

OPLOSSINGSRICHTING 6: UITBOUWEN HOPPIN- PUNTEN

Om combi-mobiliteit aantrekkelijk te maken voor gebruikers is er een helder en samenhangend netwerk nodig dat bestaat uit leesbare en comfortabele knopen. Dat netwerk wordt samengesteld door de Hoppinpunten in te delen in verschillende categorieën. Aan die categorieën worden dan prestatie eisen gekoppeld om de kwaliteit van de verschillende Hoppinpunten te garanderen.

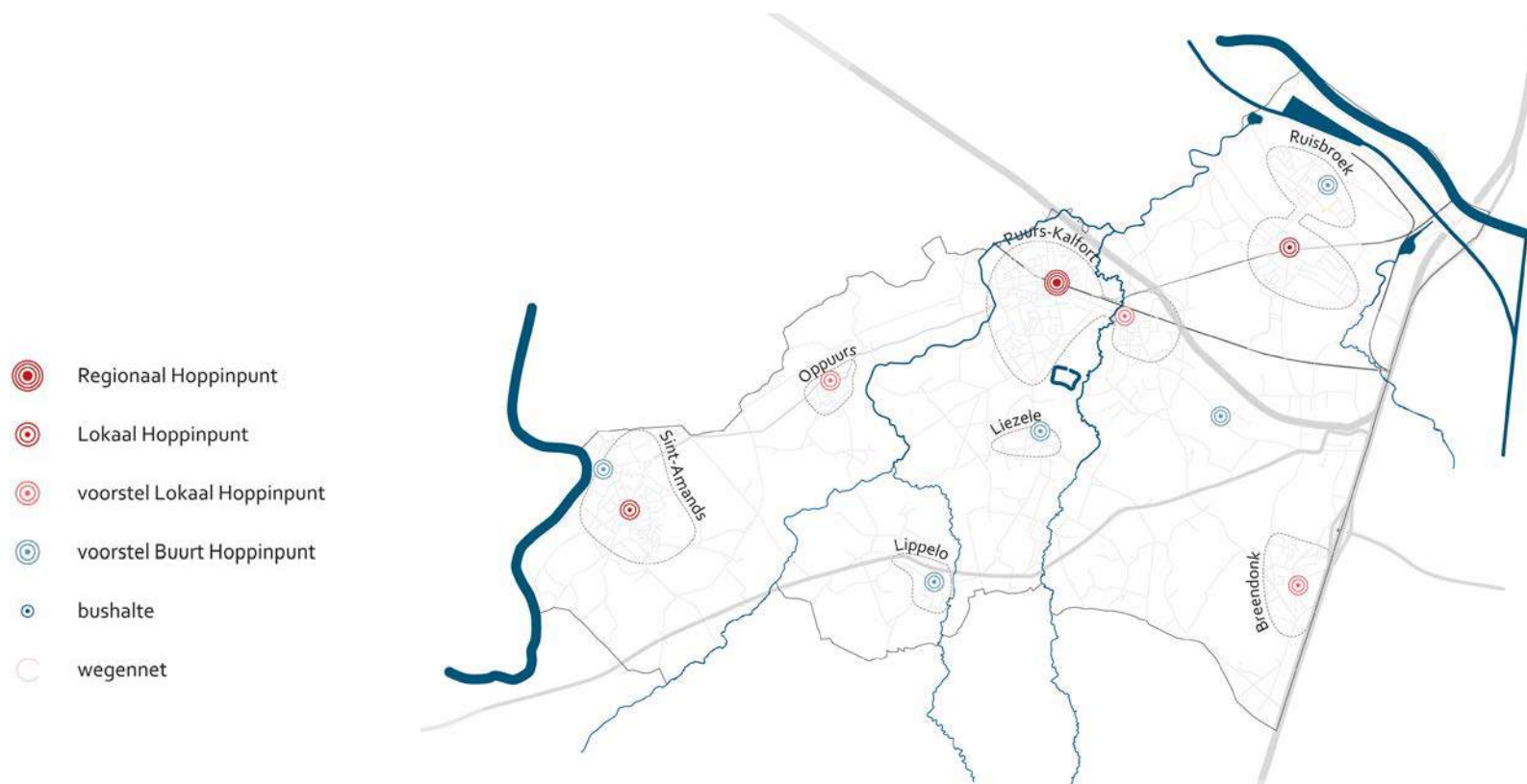
Regionale Hoppinpunten worden geselecteerd door de Vervoerregioraad. Lokale- en Buurt-Hoppinpunten worden door de gemeente aangewezen.

Lokale Hoppinpunten zijn gericht op gebruikers van wie de herkomst of bestemming dichtbij ligt. Die Hoppinpunten worden minstens bediend door een cadanslijn binnen het aanvullend net. Buurt-Hoppinpunten worden die alleen bediend door functionele lijnen van het aanvullend net of door het vervoer op maat (netwerklogica). Indien ze niet bediend worden door openbaar personenvervoer, vormen deelvoertuigen de basis van het vervoersaanbod. De wervingsradius van deze Hoppinpunten beperkt zich tot de onmiddellijke omgeving en tot reizigers die dichtbij wonen.

Vanuit het toekomstperspectief 'Kernversterking' is het wenselijk om minstens één Hoppinpunt te hebben per kern. Daarom werd voor die kernen waar er geen Regionaal of Lokaal Hoppinpunt voorzien zijn, een locatie geselecteerd. Concreet zijn dit de haltes die ruimtelijk centraal zijn gelegen in de kernen en waar een Buurt Hoppinpunt het meest kansrijk is.

OPLOSSINGSRICHTING 7: BASISKWALITEIT BIEDEN AAN ALLE HALTEN

Iedere halte is de facto een knoop waarbij men een overstap maakt tussen te voet/fiets en de bus. Deze dienen op zijn minst toegankelijk te zijn. Voor belangrijke opstaphaltes zijn schuilhuisjes dan weer aangewezen en fietsbeugels maken het mogelijk om de fiets veilig te parkeren.







LITERATUURLIJST

GERAADPLEEGBE LITERATUUR & BRONNEN

Puurs (2003) 'Ruimtelijk Structuurplan Puurs'

Sint-Amams (2005) 'Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Sint-Amams'

Provincie Antwerpen - Dienst Ruimtelijke Planning (2019) 'Conceptnota Beleidsplan Ruimte Provincie Antwerpen: Strategische Visie', uitgegeven door: Provincie Antwerpen, Antwerpen

Provincie Antwerpen - Dienst Ruimtelijke Planning (2019) 'Conceptnota Beleidsplan Ruimte Provincie Antwerpen: Beleidskaders', uitgegeven door: Provincie Antwerpen, Antwerpen

Vlaamse Regering (2018) 'Strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen', uitgegeven door: Department Omgeving, Brussel

Vlaamse Overheid (2020) 'Oriëntatienota Vervoerregio Mechelen', uitgegeven door: Department Mobiliteit en Openbare Werken, Brussel

Puurs-Sint-Amams i.s.m. Provincie Antwerpen en IGEMO (2021) 'Gemeentelijk energie- en klimaatactieplan van Puurs-Sint-Amams', uitgegeven door IGEMO, Mechelen

Puurs-Sint-Amams (2021) 'Visie Sociaal Wonen Puurs-Sint-Amams' verschenen en goedgekeurd op het college van burgemeester en schepenen van Puurs-Sint-Amams op 21/12/2021

Vlaamse Overheid (2018) 'Gemeente-Stadsmonitor Puurs-Sint-Amams', uitgegeven door: Agentschap Binnenlands Bestuur i.s.m. Statistiek Vlaanderen, Brussel

Mollen F.H. (2018) 'Betonrapport van de Vlaamse gemeenten en provincies' uitgegeven door: Natuurpunt, Mechelen

Brusselmans, L. Van Den Houte, K. & Vermeir D. (2018) 'Gemeenschappelijk wonen. Hoe ga je er als lokaal bestuur mee aan de slag?' i.s.m. & uitgegeven door: Provincie Vlaams-Brabant - Leuven

Stad Gent (2017) 'Eindrapport Co-creatietraject Bedrijventerrein van de Toekomst', uitgevoerd door Flanders Ghent Development Group vzw i.o.v. Dienst Economie - Stad Gent, uitgegeven door Stad Gent, Gent

Vlaamse Landmaatschappij (2016) 'Inspiratiegids ecologisch groen op bedrijventerreinen', uitgevoerd door Green4Grey i.o.v. en uitgegeven door Vlaamse Landmaatschappij, Leuven

Provinciebestuur West-Vlaanderen - Dienst Ruimtelijke Ordening (2020) 'Saving Space', samengesteld en uitgegeven door Deputatie van West-Vlaanderen, met steun van Departement Omgeving

Meesters, K. & Lorquet, A. (red.) (2017) 'Labo XX_Werk: Van stedelijk onderzoek naar opdracht voor de stad', i.s.m. en uitgegeven door Stad Antwerpen en Vlaams Architectuur Instituut, m.m.v. ontwerpteams BUUR - WES – Connect & Transform – Architecture oo, Maat ontwerpers – IDEA Consult – LDR, Plusoffice - ArcK

POM Antwerpen e.a. (2014) 'Slim omgaan met logistiek op bedrijventerreinen - Ideeënboek', uitgegeven door POM Antwerpen & Royal HaskoningDHV i.o.v. Provincie Antwerpen

Ronny Segers (1996) 'Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan', i.o.v. en uitgegeven door gemeentebestuur Puurs, Puurs, verschenen en goedgekeurd op de gemeenteraad van Puurs op 5/12/1996

Pussemier, L. & Goeyens, L. (2018) 'Landbouwsystemen & Maatschappelijke uitdagingen', uitgegeven door Les Presses Universitaires de Liège - Agronomie, Gembloux

Vlaams Bouwmeester (2018) 'Manifest voor een Productief Landschap - Pilotprojecten Productief Landschap', uitgegeven door Team Vlaams Bouwmeester i.s.m. ILVO, Departement Landbouw en Visserij & Departement Omgeving

Levuur (2019) 'Rapport Participatie-avonden Puurs-Sint-Amunds i.h.k.v. Samendenkers', i.o.v. en uitgegeven door gemeente Puurs-Sint-Amunds

Bataljon (2019) 'Analyse kwantitatieve input Jeugdmonitor - Rapoort Puurs-Sint-Amunds', i.o.v. gemeente Puurs-Sint-Amunds, uitgegeven door Bataljon, Antwerpen

Bataljon (2021) 'Mobiliteitsonderzoek Jeugdraad Puurs-Sint-Amunds', i.o.v. gemeente Puurs-Sint-Amunds, uitgegeven door Bataljon, Antwerpen

Seniorenadviesraad Puurs-Sint-Amunds (2019) 'Aandachtspunten voor de nieuwe bestuursploeg Puurs-Sint-Amunds', onuitgegeven advies aan gemeentelijke overheid

Tritel (2011) 'Intergemeentelijk Mobiliteitsplan Klein-Brabant', i.o.v. en uitgegeven door Gemeenten Bornem, Puurs en Sint-Amunds

DATA-BRONNEN

- Geopunt - Informatie Vlaanderen
- Provincies in cijfers
- Statistiek Vlaanderen
- Statbel
- Gewestplannen en plannen van aanleg (RUP's en BPA's) geldend op het grondgebied van Puurs-Sint-Amands, via DSI-portaal
- Ruimteboekhouding
- Klimaatportaal
- Ecoplan
- NARA
- DOV
- Dataloep
- OpenStreetMap



Endeavour



Dendermondsesteenweg 50
9000 Gent - België
+32 (0) 9 233 69 76
info@atelierromain.be
www.atelierromain.be