

Verlag Dialogmoment: 25 maart '21

Aangenaam wonen, werken en bewegen in Puurs-Sint-Amands vraagt om een doordachte visie op ruimte en mobiliteit. Daarom werken we aan een beleidsplan dat onze gemeente zal voorzien van een langetermijnvisie.

Een gevarieerd team van experts maakt het beleidsplan op. Daarbij is de inbreng van inwoners zoals jij van groot belang. We horen graag jouw ideeën en bezorgdheden en zullen je daarom in elke fase van de opmaak van het beleidsplan betrekken.

Jij tekende alvast present op de kick-off van het participatietraject. Je volgde de informatieve én de interactieve webinar. We willen je nogmaals bedanken voor je interesse en je suggesties. Alle input van de vraag- en antwoordronde staat hier voor jou verzameld in dit verslag.

Wat is een beleidsplan?

Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit Puurs-Sint-Amands

Het ruimtelijk beleidsplan vervangt de structuurplannen. Voor de voormalige gemeenten Puurs en Sint-Amands bestaan tot op heden nog twee afzonderlijke structuurplannen. Met de opmaak van dit beleidsplan Ruimte en Mobiliteit vervangen we deze door één geïntegreerd plan voor Puurs-Sint-Amands. Tegelijk legt de gemeente binnen dit plan de klimaat- en duurzaamheidsambities hoog en ziet deze als een rode draad doorheen het volledige beleidsplan.

Beleidsplanning heeft een andere insteek dan structuurplanning. Beleidsplannen zijn nog steeds strategisch van aard, maar hebben tegelijk een **sterk uitvoeringsgerichte insteek**. Ze maken hierbij een onderscheid tussen de ambities en strategieën op lange termijn (met horizon 2050) en de acties en projecten op kortere, meer uitvoeringsgerichte termijn (+/- 15 jaar).

- De doelstellingen **lange termijn** zullen in het beleidsplan vervat worden in de **strategische visie**. Hier worden de grote uitdagingen op vlak van ruimte, mobiliteit en klimaat opgevangen en kansen benut. Dit document vormt de bodem: de acties op kortere termijn vloeien hieruit voort en schikken zich binnen deze langetermijnambities.
- De acties en projecten op **korte termijn** worden in het beleidsplan ondergebracht in **beleidskaders**. Beleidskaders zijn, in tegenstelling tot de strategische visie, flexibeler van aard. Ze omvatten een uitgewerkte en duidelijke transitie-agenda waarmee de gemeente de komende jaren gericht aan de slag kan gaan, richting 2050. Beleidskaders zijn ook sneller vervangbaar door nieuwe beleidskaders, eens de acties erin bijvoorbeeld uitgevoerd zijn of wanneer deze niet langer aan de orde zijn. Ook kunnen aan beleidskaders nieuwe elementen worden toegevoegd of zaken worden vervangen, wanneer dit noodzakelijk en/of wenselijk is.

Voor de gemeente Puurs-Sint-Amands maakt het team Atelier Romain – Antea Group – Tridée – Endeavour sinds december 2020 het beleidsplan Ruimte en Mobiliteit op. Binnen deze opdracht zitten volgende planonderdelen vervat:

- Strategische visie: een beeld op het Puurs-Sint-Amands van 2050
- Beleidskader Verdichting
- Beleidskader Open Ruimte
- Beleidskader Mobiliteit

- Strategisch MER: milieu-effectenrapportage op een strategisch niveau

Een beleidsplan is dus een **meerlagig plan** dat vooral **kaderstellend zal zijn voor het toekomstig ruimtelijk beleid** van de gemeente. Het is op de eerste plaats een strategisch plan dat de gemeente van sterke ambities, duidelijke strategieën en werkbare stappenplannen voorziet. Op basis hiervan kan zij de komende jaren verder kunnen bouwen aan een toekomstbestendig Puurs-Sint-Amands.

Wat is een beleidsplan niet?

Tegelijk wil dit ook zeggen dat een beleidsplan dus **ook geen kant-en-klaar uitvoeringsplan of masterplan** is. Het omvat geen gedetailleerde ontwerpen die een finale eindtoestand weergeven. Een beleidsplan bevat **wél ontwerpend onderzoek**, zeker binnen de individuele beleidskaders, maar dit ontwerpend onderzoek is erop gericht om de beleidsaanbevelingen, instrumenten, strategische projecten en kortetermijnacties reeds op voorhand te **testen** en te **verfijnen**. De finaliteit van dit ontwerpend onderzoek ligt dus niet in het produceren van een finaal ontwerp, maar in het **formuleren van de juiste stappen** (en hun onderlinge volgorde) voor de gemeente.

Kick-Off in de verkenningsfase

Zowel de gemeente als het ontwerpteam hecht bijzonder belang aan de **input van de lokale inwoners** en wil deze input ook actief verwerken in het beleidsplan (en zeker in de meer uitvoeringsgerichte beleidskaders). Daarom wordt doorheen het hele onderzoekstraject **in elke fase** ingezet op brede participatie.

Binnen deze eerste verkenningsfase ging de participatie in de vorm van een **Kick-Off** door. Omwille van covid-19-maatregelen ging deze noodgedwongen **online** door. Hierbij werd geopteerd om het participatiemoment op te delen in een webinar enerzijds en een dialoogmoment anderzijds. De **webinar** vond plaats op 11 maart 2021 en had voornamelijk een informatieve functie. Deelnemers werden ingelicht over het traject en werden geïntroduceerd in de drie beleidskaders. Tijdens het **dialoogmoment** op 25 maart 2021 werkten (quasi) dezelfde deelnemers in kleinere groepen. Onderverdeeld in vijf 'digitale tafels', in de vorm van 5 MIRO-borden, werd binnen elke groep over 2 beleidskaders gediscussieerd. Deelnemers namen actief deel aan deze sessies door met post-its op de kaart bezorgdheden te signaleren en zelf ideeën te delen. Geregeld werd vanuit deze lokale input een quick-win of project aangeduid.

Waarom participatie?

Het organiseren van participatiemomenten is geen schoonheidsoefening! Participatiemomenten hebben **verschillende doelen**. Hieronder gaan we in op de meest relevante manieren hoe we binnen de opmaak van het beleidsplan omgaan met de input uit de brede participatiemoment.

Wat gebeurt er met de input?

Uiteraard zetten we de participatie actief in om **terreinkennis** en **inzicht in het gebruik van de ruimte** te verzamelen. Het is onmogelijk om als onderzoeksteam op een dergelijk korte tijd voldoende eigen kennis te verzamelen over het reilen en zeilen in de gemeente. Hiervoor berusten we op de inzichten en ervaringen van de bewoners. Hun kennis over de eigen gemeente, waarin ze vaak al decennialang woonachtig zijn, is onmisbaar.

Deze momenten zijn, zeker vroeg in het traject, ook uitstekende opportuniteiten om aan **draagvlakonderzoek** te doen. Door mensen (vanaf het begin en geregeld doorheen het volledige

traject) te informeren over de stand van zaken binnen het onderzoek en hun feedback hierop te verwerken in de documenten, zien mensen het plan inhoudelijke evolueren en groeien, mede dankzij hun input. Tegelijk worden de ideeën en inzichten uit het studiewerk besproken door het publiek en kunnen deze hen ook inspireren en engageren. Doorheen de participatiemomenten wordt dus continu gewerkt aan draagvlak voor de ambities, strategieën en acties uit het beleidsplan. We willen doorheen deze momenten naar **gedragen ruimtelijke transformatie** toe werken. Denkpijstes waarvoor (nog) geen breed draagvlak bestaat, worden daarom bijgestuurd of worden losgelaten. Om te weten **voor welke denkpijstes reeds veel of net geen lokaal draagvlak** bestaat, organiseren we participatiemomenten.

Tijdens deze eerste verkenningsfase werden nog geen verregaande projecten of ideeën voorgesteld maar lag de focus sterker op de eerste analyse. Echte draagvlakcreatie kwam hier dus nog niet aan bod. Wél zetten we deze sessie in om extra lokale informatie over de verschillende kernen te verzamelen. Zo ontvangen we onschatbare terreinkennis van de deelnemers én worden we ons tegelijk bewust van waar zij **klemtonen** leggen.

In de derde plaats, en hierop verder bouwend, dienen dergelijke participatieve sessies ook om de onderzoekers een beeld te geven van **waar de bevolking zelf de prioriteiten legt** wanneer zij over de toekomst van de gemeente nadenken. Om in te schatten welke zaken men belangrijkst vindt, voor welke zij zich zélf willen inspannen, welke zaken men beu gehoord is, welke men onnodig vindt, ... gaan we in gesprek met de lokale bevolking. Dit is voor het onderzoeksteam van groot belang: zo weten we waarin de gemeente reeds ver staat, welke zaken nog te weinig aan bod zijn gekomen, waar men naartoe wenst te evolueren, welke blijvende hindernissen er zijn, welke onbenutte kansen er bestaan, ... Hieruit kan het team dan ook opmaken binnen welke onderzoeksdomeinen enerzijds kan worden gebouwd aan reeds breed aanwezige kennis en anderzijds waarbinnen 'alle registers' nog kunnen worden opengetrokken.

Tegelijk dienen soms **moeilijke knopen** doorgemaakt te worden. In dat geval dienen we voldoende op de hoogte te zijn van de **verschillende zijden van een verhaal** of **standpunten in een discussie**. Ook hiervoor zetten we brede participatie in. We waken er dan ook specifiek over dat de verschillende personen aan tafel voldoende mogelijkheden hebben om deel te nemen aan het gesprek. Dit is niet alleen inhoudelijk van belang maar zeker ook wanneer we bepaalde onderwerpen ambtelijk en politiek bespreken. Het loont om te weten waar de bevolking achter staat, waar men zelf in verdeeld is, waar geen draagvlak voor bestaat, ...

Een laatste relevante finaliteit van participatie bestaat er in om actief op zoek te gaan naar **partners voor de realisatie** van het plan. Dit is breed te begrijpen. Bepaalde **kleinschalige acties** kunnen door de gemeente ter inspiratie aangeboden worden aan de bevolking, eventueel gecombineerd met een financiële ondersteuning. Binnen deze acties zijn de inwoners of lokale verenigingen zelf de eigenlijke initiatiefnemers. Dergelijke acties, hoe kleinschalig ook, dragen ook bij tot het realiseren van doelstellingen en kunnen dus meegenomen worden in de beleidskaders. Een voorbeeld hiervan is bijvoorbeeld het stimuleren van tegeltuintjes in het straatbeeld of het aanbieden van gevelbankjes. Dit zijn kleinschalige acties die slechts een **bepakt budget** vereisen maar tegelijk een **snelle en zichtbare impact** hebben. Burgers dragen hiermee ook bij aan het sociaal contact op straat, aan de esthetiek van een straatbeeld, aan het veiligheidsgevoel op straat, ... Andere partners die tijdens participatiemomenten kunnen worden ontdekt, zijn bijvoorbeeld burgerplatformen, (belangen-)verenigingen, professionelen, ... deze actoren betekenen ook een erg dankbare (en vooral kritische) voedingsbodem voor de opmaak van een beleidsplan.

Verder bouwen op bestaande input

Bij aanvang van deze opdracht vertrok het onderzoeksteam **niet van een blanco blad**. De gemeente voert een erg actief ruimtelijk beleid, gekenmerkt door een veelheid van lopende planningsprocessen en masterplantrajecten (i.s.m. Team Vlaams Bouwmeester). Daarnaast hadden de gemeente en haar inwoners ook **reeds veel ervaring** met participatietrajecten, overlegplatformen en adviesraden.

De rapporten en verslagen van deze **eerdere participatiemomenten** werden aan het onderzoeksteam bezorgd en werden dan ook benut tijdens de verkenningsfase. Zo bleek het rapport van de participatie-avonden in het kader van **#Samendenkers** een erg dankbare bron. Binnen het rapport staan al heel wat (maatschappelijke én ruimtelijke) ambities opgesomd voor het Puurs-Sint-Amunds van de komende jaren. Daarnaast omvat het rapport een heleboel projecten waarvoor de bevolking zich alvast wil inspannen. Ook het uitgebreide **jongerenonderzoek** en het advies van de **seniorenadviesraad** zijn zeer dankbare bronnen van informatie hieromtrent. Ook in deze documenten worden vaak - rechtstreeks of onrechtstreeks - ruimtelijke uitspraken gedaan: bijvoorbeeld wat kinderen en jongeren vinden van de parken, de winkelstraten, de netheid op straat, ... of wat senioren hinderlijk vinden of missen in de huidige aanleg van het openbaar domein. Een ander belangrijk eerder gelopen traject is dit in het kader van het **Energie- en Klimaatplan** (IGEMO). Niet alleen de inzichten en acties uit dit plan zijn een bijzonder bruikbare bron van informatie, ook de intensieve participatie die deel uitmaakte van dit traject levert handvaten voor de opmaak van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit. De input uit de voorgaande participatietrajecten wordt dus ook binnen dit traject opnieuw opgenomen! We bouwen hierop verder.

Eigen co-creatief traject

Naast al deze voorgaande trajecten, stippelden we uiteraard ook een **eigen participatief traject** uit binnen het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit.

Dit traject omvat niet alleen publieksmomenten maar ook **andere regelmatige overleg- en participatiemomenten** met de ambtelijke diensten, de gemeentelijke adviesraden, politieke organen (zowel het College als de Gemeenteraad),... In de volgende fases, wanneer de acties steeds concreter worden geformuleerd, zal dit bovendien nog worden uitgebreid met overlegmomenten met andere overheden. Onder andere de buurgemeenten, de regio, de provincie en het Gewest alsook de verschillende (Vlaamse en provinciale) adviesinstanties zullen hierbij betrokken worden.

In deze eerste fase van het onderzoekstraject vond de Kick-Off plaats, waarvan hieronder een uitgebreid verslag werd opgenomen. Verder zal ook elke volgende fase gepaard gaan met een specifiek co-creatiemoment. Op heden zien we dit voor de onderzoeksfase vormkrijgen als debattafels en voor de synthesefase als interactieve infomarkt. **Debattafels** zijn werksessies in kleine groepen waarbij intensief rond een wijk of een woonmilieu wordt gewerkt. In de context van een wijk (of woonmilieu) kan dan geïntegreerd over de verschillende beleidskaders heen gesproken worden. Hier zullen acties en strategische projecten in de diepte worden bekeken en zullen deelnemers gevraagd worden hier kritisch op te reflecteren. Ook kan het aanduiden van partners voor de acties reeds deel uitmaken van dit participatiemoment, waar dit relevant is. De **interactieve infomarkt** in de daaropvolgende synthesefase zal sterker naar buiten treden met het geheel aan geïntegreerde acties. De hiervoor aangeduide initiatiefnemers en partners zullen hier eveneens deel van uitmaken. Doorheen deze infomarkt zou vooral de onderlinge samenhang tussen de transitie-agenda's naar voor komen. Hier zullen we de participanten vragen om te reageren en eventueel verdere aanvullingen te doen. Doorheen de laatste fase volgen we tot slot

de procedure en organiseren we tijdens het openbaar onderzoek ook een **informatie- en inspraakvergadering**. Dit finale moment zien we als het sluitstuk van het co-creatietraject. Hier willen we vooral de laatste onduidelijkheden wegwerken, reacties opvangen en opmerkingen verwerken.

Reflectie op Kick-Off - Samenvatting

Verder in dit verslag vindt u een overzicht van de verschillende topics die doorheen de Kick-Off werden besproken aan de verschillende digitale tafels. Binnen deze reflectie wordt kort stilgestaan bij een paar opmerkelijkheden van deze co-creatieve sessies.

Procesmatige reflectie

Dat de inwoners van de gemeente **reeds vertrouwd** zijn met co-creatieve trajecten is duidelijk gebleken. Er nam een grote groep mensen reeds deel aan de Kick-Off, ondanks het vroege stadium waarin het onderzoek zich nog maar bevindt. Ook nam iedereen actief deel, wat de Kick-Off erg vlot deed verlopen. Zeker gezien de digitale vorm waarin deze sessies verliepen, is dat geen evidentie. We merken dat de kern van St.-Amunds ondervetegenwoordigd was, in de volgende fase moet er voldoende aandacht besteed worden aan een gelijke verdeling tussen kernen.

Daarnaast werd de terechte kritiek geleverd dat er ook **over de beleidskaders heen** gekeken moest worden en dat een beleidsplan per definitie een meer **geïntegreerde aanpak** vraagt. Tijdens de analysefase en de kick-off bleven we bewust binnen deze kaders om het werkbaar en communiceerbaar te houden. In de volgende fase moeten we oplossingsgericht gaan denken en nemen we deze opmerking dus zeker ter harte.

Daarnaast kwam de vraag naar boven om **meer feedback** te kunnen geven. Deelnemers engageren zich en verdienen dus ook dat er duidelijk wordt gemaakt wat er met hun input gebeurt en welke input wordt meegenomen. Dit uitgebreid verslag is een eerste poging om hierop te antwoorden. Daarnaast maken we ruimte om opmerkingen op dit verslag door te geven en is het belangrijk dat we op de volgende momenten steeds terug verder bouwen op wat er in de kick-off is aangewezen.

Daarnaast heeft de dienst planologie **op voorhand én achteraf nog heel wat input gekregen per mail**. Deze werd apart verwerkt en meegenomen in dit verslag.

Inhoudelijke reflectie

Een inhoudelijk aspect dat alvast opviel, was dat de deelnemers op sommige vlakken **ietwat atypische standpunten** aannamen. Hiermee wordt bedoeld dat waar deelnemers vaak vanuit hun eigen leefsituatie redeneren, dit tijdens de Kick-Off in Puurs-Sint-Amunds anders was. De deelnemers hier dachten erg snel op het strategische niveau mee. Hierbij werden het eigen belang en de eigen zorgen tamelijk snel achterwege gelaten. Mogelijk was dit in voorafgaande participatietrajecten reeds het geval, waardoor dit voor vele deelnemers opnieuw een vanzelfsprekendheid vormde. Dit kunnen we eerder atypisch noemen aangezien er geen of weinig NIMBY-effect ('not-in-my-backyard') gesuggereerd werd. Dit is in andere participatietrajecten (bij andere projecten) vaak wel het geval.

Zo werd doorheen de Kick-Off aan verschillende tafels gevraagd naar een **snelle en effectieve bouwshift** (vroegere 'betonstop'), naar een toename in het aantal **sociale woningen**, naar meer betrokkenheid van de kernen met het omliggende (landbouw-)landschap, naar meer **alternatieve en collectieve woonvormen**, naar daadkrachtige **klimaatmaatregelen**, ... Hieruit leren we dat er voor deze acties al een sterk draagvlak bestaat. Bij het formuleren van concrete acties kan het onderzoeksteam dus meer gedurfd uit de hoek komen met 'straffere' voorstellen. Tegelijk lijkt het er dan ook op dat er een grote overlap bestaat in de deelnemers uit de vorige trajecten en deze van de Kick-Off. Dit is uiteraard een positief iets, maar we moeten er over blijven waken dat ook nieuwe deelnemers aangesproken worden en betrokken blijven in dit traject.

Verder kwamen ook deze inhoudelijke aspecten sterk en/of meermaal naar voor:

- Bepaalde **basisdienstverlening** van de gemeente voor ouderen in de kleinere kernen. Ook basisvoorzieningen zoals supermarkt zo veel mogelijk op wandelafstand.
- Levenslang wonen, **intergenerationeler denken**, generaties samenbrengen en infrastructuur voorzien op openbare plekken die voor meer dan 1 generatie kan dienen.
- Nieuwe projecten beter inplanten, ook meer **betalbare woningen**, niet enkel voor de rijkere. Meer aansturen op **ontmoetingen**, mensen bij elkaar brengen.
- Pleinen zijn te verhard, te weinig **groen in de dorpskernen**. Er moet meer aanplanting komen, ook goed voor waterinfiltratie. Ook parkings moeten groener ontworpen worden.
- Intelligente manier van beplanten nodig, meer expertise nodig op vlak van ecologie en plantenaanleg.
- Barrières nodig, buffers, **overgangszones** tussen wonen en natuur, tussen industrie en wonen. Meer natuurlijke overgang. Landelijk karakter van de buitengebieden behouden.
- **Natuurzones** moeten **verbonden** worden, minder hekken, maar wildvriendelijkere manier van afbakenen: goten, ook goed voor waterhuishouding
- Braakliggende gronden **bebossen**, gebruiken als publieke ruimte. Ook mogelijks landbouwgrond aankopen vanuit de gemeente om te bebossen. Meer **nood aan publiek groen** zoals een park(je). Ook particulieren kunnen betrokken worden, bijvoorbeeld door ze aan te moedigen hun voortuinen te ontharden.
- **Geluidshinder aanpakken**: nood aan rust, zeker in Ruisbroek en Kalfort constant lawaai, mede door schietstand.
- **Verkeersveiligheid** moet omhoog in de dorpskernen, vooral voor **fietzers**. Kinderen kunnen nu niet veilig naar school. Er is veel **sluipverkeer** en de straten zijn niet aangepast aan de bussen en vrachtwagens. Er zijn te veel auto's in de kern omdat er geen alternatief vervoersmiddel is en ook geen alternatieve route. Doorgaand verkeer zou niet door de kern

moeten gaan. Het **autoluw** maken van de kern kan de sociale cohesie verhogen. Vertragen doet contact maken. Goed voor de lokale economie (?).

- Meer fietsenstallingen en meer letten op mindervaliden bij ontwerp publieke ruimte. Auto's zouden geweerd moeten worden uit de schoolomgevingen.

Verdichting

Algemeen

Algemeen: Heeft elke kern wel alles nodig? Elke kern kan een basisfunctionaliteit bevatten, maar kan verder ook een eigen "specialiteit" hebben, zoals shoppen, tanken of speciaalzaken. Een beetje een zonering à la Corbusier, maar dan per dorpskern.

Algemeen: Er moet dus wel een **minimumaanbod** zijn in elke kern. Lippelo en Oppuurs lopen leeg, is beetje eigen aan veranderende samenleving, maar bepaalde groepen vinden dat moeilijk. Ook nu bevolking vergrijst, moet de gemeente bereikbaar blijven voor alle leeftijden. Een deel van dat minimaanbod is de aanwezigheid van een dorps huis/ gemeenteloket in elke dorpskern, dat is dan bvb maar de helft van de week open, andere helft van de week andere functie, soort van polyvalente zaal.

Algemeen: Momenteel kan je niet in elke kern zelfstandig oud worden. **Basisbehoeften** moeten aanwezig zijn in elke kern, want niet iedereen kan zich met de fiets verplaatsen naar eender welke andere kern. Thuishulp, maaltijdbedeling, mobiele winkel kan oude mensen redelijk lang thuis laten wonen. **Buurtkar van de gemeente:** basiskruidentier + basisloket gemeente, kan **2 dagen per week ergens in de dorpskern staan en verhuist dan weer.**

Algemeen: In kleinere kernen zoals Liezele en Lippelo zijn er te weinig kleine woningen. Het is dus moeilijk oud worden in eigen kern. Senioren die hun eigen tuin niet meer kunnen verzorgen hebben geen appartementen ter beschikking en moeten ineens naar een woonzorgcentrum. Er zou een tussenstap moeten zijn, **appartementen zijn nodig onder elke kerktoren.**

Algemeen: Generaties moeten gemengd durven worden: **generatieoverschrijdend denken.** Verhuizen binnen dezelfde wooncoöperatie als men ouder wordt: **Levenslang wonen.** Liefst **meer ontmoetingen aansturen. Sociale cohesie.** Buren leren kennen. Verappartementisering en tijdelijkheid zorgt dat men mensen niet leert kennen: jonge koppels die binnen de paar jaar al terug weg zijn brengen niet veel bij aan het sociale leven en zijn niet betrokken bij de verenigingen. Nieuwe blokken komen onpersoonlijk over door slechte inplanting in de omgeving.

Algemeen: **Gebrek aan sociale woningen,** nieuwe woningen zijn te duur en elitair. Er is een **discrepancie in woningvraag en woningaanbod,** iets te klassiek, conservatieve woningmarkt en we stoten hier ook op **wetgeving,** door het moeilijk bij creëren van woonentiteiten(/adressen) op bestaand perceel.

Algemeen: Bij nieuwe projecten is er nood aan kleinschaligheid. De gemeente en zeker de tussengebieden moeten hun landelijk karakter behouden. Daarom is hoogbouw enkel wenselijk in

de twee grote kernen. Verdichten met respect voor een respectvolle overgang tussen dorpskern en landelijk binnengebied, overgang in woonvorm, dichtheid en bouwhoogte.

Algemeen: Actief investeren in **cohousing in oude hoeves**, want nu enkel gerenoveerd door de happy few. Door cohousing te promoten in deze **leegstand** kan verdichten zonder visueel nadeel. Op deze manier kan men verdichten met respect voor lokale tradities en het uitzicht.

Algemeen: Misschien bij het bijcreëren van wooneenheden toch meer focussen op **bereikbaarheid**, en dus aansluiten op bestaande kernen, niet op de slecht bereikbare oude hoeves.

Algemeen: **Begijnhof**-achtige steegjes in de dorpskern met gemeenschappelijke functies en kleine wooneenheden. **Alternatieve vormen van eigenaarschap** zoals medebeheer overwegen, focussen op engagement van de bewoners, dus niet gemeente die sleutel van de deur heeft.

Algemeen: Oppassen dat niet elke openbare plek in de dorpskern een functie heeft, een beetje ruimte open laten voor **eigen, spontane invulling**.

Algemeen: Verdichting betekent extra trafiek. Extra industrie zet druk op kernen. **Verdichting is nodig om open ruimte te vrijwaren maar de slinger mag niet doorslaan naar onleefbaarheid**. Die balans zal per dorpskern verschillen.

Algemeen: Schietstand kleiduiven kwam al vaak terug als storend element. **Lawaaimakende zaken groeperen?**

Kernen

Ruisbroek: Een grote troef zijn de vele schitterende **lagere scholen** in de leefkernen. De hoeveelheid **auto's in de schoolomgeving** is een groot probleem. Deze straten zouden autoluw moeten gemaakt worden.

Ruisbroek: Industrie en groothandel stimuleren en helpen om zich **in de juiste zone** te vestigen. Zo komt er ruimte vrij voor groen en ontspanning in de kern.

Ruisbroek: Er zijn ontspannings- en sportmogelijkheden zoals Flegado (maar de voetbal is weg), **dagelijkse voorzieningen**, zoals een school, een apotheker, proxy delhaize, horeca en station. Het gaat hier qua winkelen en horeca dan vooral over **kleinere zaken**, échte inkopen gebeuren in de andere kernen, ook een postpunt ontbreekt. Er zijn niet veel faciliteiten vanuit gemeente, er is slechts een **bepaalde dienstverlening**, enkel vuilzakken.

Ruisbroek: Meer focussen op **nabijheid voorzieningen bij seniorenprojecten**. Nieuwe residentie Hof ter Zielbeek zegt "superette op wandelafstand" maar 800m is te ver voor senioren.

Ruisbroek: is meer een slaapgemeente, door slecht ingeplante appartementenblokken. Heeft een onpersoonlijk karakter. Is er geen andere manier van bouwen? Zoeken naar een **generatieoverschrijdende** methode van ontwerpen. De jonge koppels brengen niet veel bij aan het sociale leven omdat ze niet lang blijven en niet echt betrokken zijn in het verenigingsleven.

Puurs: De aanwezigheid van collectieve voorzieningen en kleine supermarkten maakt van het kerngebied een **zeer bruisende omgeving**. De mensen zijn niet genoodzaakt zich te verplaatsen met de auto en komen daarom talrijk op de straat. De meeste **dorpsactiviteiten** spelen zich dan ook in deze kern af. Enkel voor dingen als speelgoed moet je de wagen nemen. Puurs heeft als enige kern een **breed aanbod aan diensten en voorzieningen**, sport, bib, muziekschool, in de kleinere kernen verdwijnt dit.

Puurs: In de kern is er te **weinig diversiteit qua woonvorm**. Er is een tekort aan sociale woningen en een overdaad aan winkelruimtes. Er zijn blijkbaar al wel plannen om aan de sporthallen een nieuwe infrastructuur te realiseren. Er zouden veel eengezinswoningen en sociale woningen bijkomen.

Puurs: Ondanks de grondinname in Puurs hoog is, moet er toch getracht worden om slim te verdichten. Zo moet er niet aan uitbreiding gedaan worden, maar aan inbreiding. Momenteel zijn er projecten lopende die aan uitbreiding willen doen, dit moet tegengegaan worden. **Verdichten is niet enkel densiteit**. Er moet ook aandacht zijn voor een bepaald niveau van **collectiviteit**, en **ontharding van de dorpskern**. Er zijn te weinig rustige bankjes. Alle pleinen zijn verhard en grijs.

Liezele: **Kern loopt leeg**, zowel qua voorzieningen als qua wonen. Weinig kleine woningen beschikbaar, dus moeilijk oud worden in eigen kern als men te oud wordt om de tuin te verzorgen. Er is **geen stap tussen** eigen woning met tuin en woonzorgcentrum.

St. Amands: Niets over gezegd, geen bewoners aanwezig in participatiemoment.

Lippelo: **Kern loopt leeg**, zowel qua voorzieningen als qua wonen. Weinig kleine woningen beschikbaar, dus moeilijk oud worden in eigen kern als men te oud wordt om de tuin te verzorgen. Er is **geen stap tussen** eigen woning met tuin en woonzorgcentrum.

Breendonk: **Dagelijkse voorzieningen** zijn aanwezig in de kern. Daarbovenop zijn er ook bovenlokale functies zoals de klimzaal. Toch moet men voor heel wat zaken naar andere kernen.

Breendonk: Het dorp is **sterk aan het groeien**. De manier waarop kan beter. Honderden woningen zullen bijgebouwd worden, waardoor open ruimte zal verloren gaan. Er moet sterk ingezet worden om deze te behouden. De gebouwen moeten ook op esthetisch en technisch vlak beter ontworpen worden.

Breendonk: Het centrum van Breendonk is absoluut niet fietsvriendelijk. Extra woningen zorgt nog voor **extra verkeersdruk** daar bovenop.

Breendonk: Delen van de **parking zouden kunnen omgezet worden naar groene zones**.

Reactielink:

Is dit verslag onvolledig? Heb je nog een reactie of aanvulling? [Laat gerust even weten.](#)

Open ruimte

Vraag 1: waar is er volgens u ruimte om extra groen in de bebouwde kernen van de gemeente te brengen.

Vraag 2: Wat vindt u de belangrijkste functie van de open ruimte en hoe kan die versterkt worden?

Algemeen

Algemeen: Groene verbindingen moeten gemaakt worden tussen de verschillende groene zones. De bestaande velden kunnen bijvoorbeeld deels omgevormd worden tot een groeneverbinding.

Algemeen: De kernen moeten **onthard** worden! Bomen en perken moeten in het straatbeeld komen. Dit is ook zeer belangrijk voor de waterinfiltratie.

Algemeen: Kunnen er meer straatbomen aangeplant worden?

Algemeen: Wachtgevels kunnen tijdelijk ingevuld worden met verticale tuinen. Zo kan een kleine ingreep op grote schaal worden toegepast.

Algemeen: Er is niet genoeg **langetermijndenken**, bedrijven denken niet duurzaam op lokaal niveau, er moet een toekomstvisie zijn en een integrale aanpak

Algemeen: Beken worden elk half jaar leeggemaakt. Dit is niet echt een ecologisch beheer aangezien de biodiversiteit dan ook geschaad wordt.

Algemeen: We moeten naast waterbeheer ook droogtebeheer hebben.

Algemeen: Ontmoetingsruimten moeten multifunctioneel ingericht worden zodat ze niet bij 1 generatie horen, zoals skatepark. We moeten streven naar een en-en infrastructuur. Kan dit meegenomen worden in de ontwerpen van nieuwe blokken? Mensen betrekken zodat ze er langer blijven wonen en dingen voor elkaar willen doen.

Algemeen: Is er verticaal groen mogelijk in de dorpskernen? Voortuinen en dorpskernen moeten onthard worden voor onder andere waterinsijpeling. Kan er een landschapspark komen aan de scheldekaaien voor meer (toegankelijke?) biodiversiteit?

Algemeen: Groen kan gebruikt worden als buffer tussen industrie en woonzone, als buffer rond drukke wegen, kan helpen bij goed waterbeleid, als akoestische bescherming. Het moet vooral rust brengen. We moeten het groen gewoon laten doen.

Algemeen: Alles wordt mooi aangelegd, maar er is steeds te weinig aandacht voor vergroening.

Algemeen: De gemeente heeft nog een te **hoog overstromingsrisico**, daarvoor is meer adaptatie nodig! Momenteel wordt het gevaar ontkend.

Algemeen: Open ruimte moet ingezet worden als plek om **tot rust te komen**. Waar men kan genieten van de biodiversiteit. Heel belangrijk is hier dat de vele **versnipperde groene ruimtes opnieuw verbonden worden!** Het kan ook dienen als een **buffer** voor water, koolstof en geluid. Een voorbeeld waar er een geluidsbuffer nodig is, is langs de rijksweg in Ruisbroek. Uiteraard geldt dit ook voor andere drukke verkeersaders.

Algemeen: De open ruimte mag ook meer ingevuld worden met **speeltuinen**.

Algemeen: Er moet plaats zijn voor ontmoeting. Er zijn daarom genoeg beschutte en niet beschutte zit mogelijkheden nodig!

Algemeen: Er moeten meer buffers voorzien worden om de biodiversiteit van het groen te beschermen en geluidsoverlast tegen te gaan. Dit laatste is vooral nodig bij de schietclub, industrie en verkeer.

Algemeen: Bufferzone nodig, **industrie** naast A12 **breidt uit en slokt landbouwzone op**, er is zekerheid nodig dat dit niet alles opslokt (Ooievaarsnest)

Algemeen: Duidelijk afbakenen waar buffer komt, en waar industrie komt, want nu is **KMO zone** ongelukkig gepland, **beter verhuizen naar Dendermondsesteenweg (N17)**, verplaatsen naar grotere verkeersassen zodat de **dorpskern ontlast** kan worden. De gemeente heeft al genoeg economische activiteit dicht bij de kern. Oppuurs, Liezele en Puurs zijn redelijk gespaard van kmo zones, voor Kalfort en Ruisbroek zijn buffers nodig

Algemeen: **Ontpitting:** hitte-eilandeffect tegengaan, binnenbrengen van groen in zeer versteende "pitten" -> verticale en kleinschalige natuur

Algemeen: **Ongerepte natuur** voor biodiversiteit, zoals hertjes aan fort Liezele: kijken naar wilde dieren in molenbeekvallei zonder in hun habitat te woelen. **Balans tussen toegankelijkheid en wildheid**. Niet overal paden door trekken, maar op de juiste moment stoppen om stukje aan de natuur te laten.

Algemeen: Praktijkvoorbeeld Coolhem: ijzeren hekken rond natuurgebied zijn nu weg, angst dat de mens verder intrudeert in een stukje ongerepte natuur, als wandelaars en mountainbikers eens een nieuw stuk willen ontdekken. **Goten en greppels:** visueel behouden, herten kunnen nog steeds weg, mensen zien barrière, **goede oplossing** dus.

Algemeen: Mensen naar natuur lokken op gecontroleerde manier. We zijn een groene gemeente, maar redelijk **eentonige biodiversiteit**. Durven meer natuur creëren. Vooral zoeken naar ander soort groen, **van landbouw naar natuur**. Bvb landschapspark aan Scheldeboorden, moet **niet per se helemaal toegankelijk** te zijn.

Algemeen: **Groene gebieden verbinden, nu nog veel wild aangereiden** (en dat is een indicator van slecht verbonden groene gebieden en te weinig mogelijkheden tot migratie van wild), soort pad maken voor **wild** zodat ze meer **kunnen en durven migreren**, maar dan mag die niet bewandeld worden door mensen. Maar brug over N17 is niet evident natuurlijk, maar miss onder Hof Ter Bolle,

want daar komt groen al tot beide zijden N17, maar dat heel geëerde grond, juist omdat het op de rand van de natuur is.

Algemeen: Kernen kunnen verbonden worden via beekvalleien. Dit kan eventueel overlappen met de fietsroutes.

Kernen

Ruisbroek: Ondanks het vele groen in de omgeving, is voor een groot deel de toegankelijkheid ervan beperkt. Bijvoorbeeld: Links van de Donkstraat & het bos tussen het Moer en het Coolhem.

Ruisbroek: Er zijn veel verkavelingen met weinig groen. De Zielbeek kan eventueel ingezet worden als overstromingsgebied?

Ruisbroek: De sterftheidsgraad van de straatbomen ligt te hoog.

Ruisbroek: Er is te weinig **expertise** bij onderzoeksbureaus op vlak van **aanplanting, groenkennis** met als gevolg dat de bomen planten onhandig wordt aangepakt. Niet ingezet op generatie bomen. Mensen nodig met kennis van zaken

Ruisbroek: Boszone gaat niet al het geluid tegenhouden, geluidswand of **zandwal zal nodig zijn** bij ooievaarsnest. KMO's zijn gaandeweg ontstaan rondom Ruisbroek (infrastructuren! PRUP ed) maar de woonkern voldoende duidelijk te scheiden: zowel visueel als akoestisch. Zonder buffer dreigt dit op termijn veel landbouw in te palmen! Door een **bosbuffer** kan hier een win-win gecreëerd worden. Bosuitbreidingen rondom de woonkern (en Pullaar!) (Zielbeek ed: groene cirkel rondom Ruisbroek)

Ruisbroek: De deelgemeente heeft veel natte natuur. Achterhoefweg kreeg nieuwe wijk naast een nat stuk bos. De huizen worden vlak naast de natuurzone geplaatst. Er is nood aan een bufferzone zodat de waarde van de bossen niet daalt.

Ruisbroek: De industrie aan het kanaal en de A12 brengen het milieu in gedrang. Hoogste fijnstofmetingen zijn hier van in ruisbroek. Ook is er veel lawaai en licht.

Ruisbroek: Hopelijk kan er ooit zelf gezwommen worden in openbaar water.

Ruisbroek: De Nieuwstraat en Moerplein zijn te verhard. Die zijn vooral parking nu. Op het plein Nieuwstraat willen ze nu zelfs huizen zetten. We moeten minder auto's hebben en ze minder parkeerplaats geven, in ruil voor meer ontmoetingsruimte.

Ruisbroek: Verdroging moet tegengaan worden! Overstromingsbestendigheid verhogen. Hiervoor kan gekeken worden naar de blauwe ader ten noorden van Ruisbroek. Als hier een aantal woningen verdwijnen, zijn er enkele nieuwe mogelijkheden. Er moet hier dus meer ingezet worden op de waterbeleving.

Ruisbroek: Schietstand krijgt misschien een uitbreiding en definitieve vergunning. Dit zorgt voor veel lawaai-overlast, past hier niet in dat park. Constant enorme luide ruis. Er is meer nood aan stilteplekken. Ook door de windmolens naast het bos is er geluidsoverlast.

Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit
Puurs-Sint-Amands

Puurs: De kern moet onthard worden. Er moet meer groen en water komen in het centrum. Deze kunnen dan ingericht worden als ontmoetingsplaatsen.

Puurs: Er zijn vele wandelmogelijkheden in de natuur nabij.

Puurs: De grote parkings van bedrijven moeten deels onthard worden. Deze blijven steeds uitbreiden met beton. Denk eens over verticaal groen in parkingtoren Pfizer!

Puurs: De stille gebieden zijn niet echt stil

Puurs: Moet meer de positie aannemen van voorbeeldfunctie. Dit is nog niet het geval. Bijvoorbeeld aan de bib staat al maanden bronbemaling water in de riool te pompen.

Puurs: Er zijn **opportunities om meer te vergroenen in de pleinen**. Dorpshart Puurs, Kerkplein, Hondsmarkt, Stationsplein,

Puurs: Opportunities in het **invullen van ongebruikte percelen**, Boudewijnhof bvb, leeg perceel op hoek kan wel als open ruimte ingericht worden.

Oppuurs: Geeft de indruk dat het gebouwd is voor de auto's en niet voor de mensen. Een **fietstraat** zou al een ander beeld kunnen geven. Deze kan bijvoorbeeld in de Meirstraat komen. De groene zones moeten ingezet worden als ontmoetingsplekken

Liezele: Geeft de indruk dat er weinig tot geen problemen zijn. Liezele is ook zeer mooi om te wandelen.

Liezele: Heeft een zeer stille en gewaardeerde omgeving.

Sint-amands: Parkeerplekken moeten voorzien worden langs de spoorweg. In het centrum mogen er meer bloemen en groen voorzien worden. Ondanks de aanwezigheid van groen is de bosnatuur een gemis.

Lippelo: **Bos heraanplanten op landbouwgrond of braakliggende grond.**

Lippelo: Opnieuw inzetten om groene verbindingen tussen de bestaande bossen te realiseren. Zo kan er gestreefd worden naar een groene ring rond Lippelo.

Breendonk: We vinden er weinig groen terug en de verbinding richting het groen is ook ondermaats. Er is veel landbouwgrond met veel lintbebouwing die het zicht beperkt. Breendonk ligt in een uithoek en voelt ook zo aan.

Breendonk: Niet alle plekje bebouwen bij het verdichten. In Breendonk is weinig groen. Wel bosje dat kan uitgebreid worden door landbouwgrond in bos te veranderen.

Kalfort: Het groen dat er is moet toegankelijk gemaakt worden voor de gewone burger.

Kalfort: We merken een tekort aan bufferzones tussen de woningen en de natuurzones.

Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit
Puurs-Sint-Amands

Reactielink:

Is dit verslag onvolledig? Heb je nog een reactie of aanvulling? [Laat gerust even weten.](#)

Mobiliteit

Vraag 1: Wat zijn voor jou de grootste uitdagingen op het vlak van mobiliteit in de gemeente?

Vraag 2: Wat moet er veranderen om u meer te voet, met de fiets of met het openbaarvervoer te doen verplaatsen?

Algemeen

Algemeen: Er is een algemene verkeersoverlast. De sluiproutes aanpakken zou al een hele verbetering met zich meebrengen. De auto wordt ook te veel gebruikt omdat er **geen goede alternatieven** worden aangeboden. Als gevolg hebben we op veel plaatsen **geluidsoverlast**. Dit komt onder anderen door de vele betonbanen en de onaangepaste snelheden. Ook in de dorpskernen ervaren we verkeersoverlast. Dit zorgt voor een onveilige omgeving voor de zwakke weggebruiker.

Algemeen: Er moet een aanbod komen van **alternatieven voor het autogebruik**. **Deelfietsen** aan het station en in de dorpskernen is hier een voorbeeld van. Ook het openbaar vervoer meer flexibel maken zal hierbij helpen. De omgeving van de zwakke weggebruiker moet veiliger worden en daarom op een beter manier ontworpen worden.

Algemeen: De fietspaden moeten bijvoorbeeld beter ingericht worden. Ze moeten geschikt zijn voor bakfietsen. Ook het **gevaar van snelfietsen** moet bekeken worden. Moeten zij een andere infrastructuur krijgen? Kunnen er laadpalen voorzien worden?

Algemeen: De verbindingswegen tussen de verschillende dorpskernen moeten gescheiden worden van de autowegen. Zo worden ze aangenamer en veiliger. Eenmaal in de **dorpskern** moet er alles aan gedaan worden om de **auto hier te bannen**. Dit kan bijvoorbeeld door fietsstraten te voorzien. Of parkeermogelijkheden aan de randen van het dorp.

Algemeen: Vanuit de scholen moet er een serieus verkeersplan komen. Breng de kinderen beter in aanraking met het verkeer! Hoe moeten ze bijvoorbeeld beter met de fiets omgaan?

Algemeen: In de volledige gemeente vinden we veel open ruimte terug. In combinatie met een sterk uitgebouwd traag wegennetwerk zijn er veel mogelijkheden om zich in het groen voor te bewegen. Vooral de weg naast de spoorlijn is zeer mooi!

Algemeen: Langs het trage wegennetwerk is er een **tekort aan vuilbakken en schuilplaatsen**.

Algemeen: De trage wegen moeten meer toegankelijk gemaakt worden voor ouderen. En **minder voor mountainbikers**. Deze hebben de trage wegen ontdekt en zorgen dikwijls voor overlast. Kan beter onderhoud een oplossing zijn?

Algemeen: **Aansluitingen naar buurgemeenten** zijn onaangenaam en gevaarlijk voor de zwakke weggebruiker. Bijvoorbeeld richting Boom langs de Rijksweg. Tussen de eigen kernen is de fietsinfrastructuur dan weer wel naar behoren.

Algemeen: De fietswegen richting het bovenlokaal netwerk moeten genoeg aandacht krijgen. M.a.w. De routes naar de belangrijkste haltes wordt de focus van het mobiliteitsplan. Momenteel is er al een goede fietsverbinding naar Boom en Antwerpen, maar de algemene kwaliteit fietspaden kan beter.

Algemeen: Openbaar vervoer moet meer flexibel zijn. Ook moet deze **meer afgestemd worden op de schooluren**.

Kernen

Ruisbroek: Snelle fietsers zijn een gevaar voor wandelaars. We merken dit vooral op de verbindingspaden tussen de woonkernen.

Ruisbroek: Meer eenrichtingsstraten waardoor de vrijgekomen ruimte gebruikt kan worden voor: groen, zitbankjes, ...

Ruisbroek: Veel steentjes op het fietspad nabij de fabrieken. Deze wegen moeten onder handen genomen worden. Fietsostrade tussen Kalfort en Ruisbroek is vrij smal.

Ruisbroek: De recent vernieuwde fietsinfrastructuur ziet er wel goed uit, maar is vaak te smal en nog steeds onveilig. Kinderen mogen hierdoor niet (alleen) met de fiets naar school. Dit onveiligheidsgevoel wordt versterkt door de grote hoeveelheid sluipverkeer.

Puurs: Omdat het openbaar vervoer niet flexibel genoeg is, moeten de mensen zich verplaatsen met de auto. De vele werknemers in de industriezone gebruiken de auto om naar hun werk te gaan. Dit belast het wegennetwerk en moet verminderen.

Puurs: Op de oude spoorlijn eventueel een trambedding maken voor een **verbinding tussen Puurs en Dendermonde?**

Puurs: Aan de watertoren kan er een mooie parking komen voor de hop on hop off bus. Deze kan ingezet worden voor scholieren of voor winkelende mensen. Zo kunnen er parkings komen buiten de kern en zal deze vrij blijven van auto's. Het autogebruik moet verminderen door alternatieven beter te faciliteren. **Het station Puurs zou kunnen ingericht worden als een grote vervoershubs**. Het openbaar vervoer kan efficiënter gebruikt worden. De sterke verbinding naar omliggende dorpen en bedrijven is hierbij zeer belangrijk. Naast het openbaar vervoer is het ook interessant om andere vervoersmiddelen te bekijken, zoals bijvoorbeeld deelfietsen of bedrijfsfietsen.

Puurs: Langs de wandel- en fietsroutes moeten er meer faciliteiten voorzien worden, zoals: bankjes, rustige plekjes, horeca, overdekte buitenruimtes...

Puurs: **Aparte fietspaden voorzien**. Fietsstraten toevoegen aan de dorpskernen, zodat de geparkeerde auto uit de kern verdwijnt. Momenteel in de Hoogstraat nemen zij nog te veel ruimte in. Er moet gestreefd worden naar een knip in de Hoogstraat. De kern moet verkeersvrij worden, er moet meer groen toegevoegd worden. De auto's moeten dan omgeleid worden. De auto's die van oppuurs komen, moeten de palingstraat in en de auto's die van de Stationstraat komen, moeten terug de Hoogstraat naar links afslaan.

Puurs: Straten zijn niet voorzien voor **bussen en vrachtwagens**. De zwakke weggebruiker wordt op de tweede plaats gezet.

Puurs: In het centrum is het zeer gevaarlijk voor de zwakke weggebruiker. Elke week vallen mensen met de fiets door de schuine borduren. De infrastructuur moet aangepast worden naar de noden van de fietser en voetganger. Vooral de Hoogstraat en Kalfoort zijn zeer fietsonvriendelijk. Het centrum is niet veilig voor fietsende kinderen en erg glad bij regen. Bij het passeren van auto's wordt al snel het voetpad gebruikt, wat niet veilig is voor de voetgangers. De winkelstraat is eerder een take-awaystraat en er is erg veel sluipverkeer. Het beleid valt ergens wel te begrijpen, ze wouden goed doen voor de handelaars, maar de fietssuggestiestroken worden niet gerespecteerd.

Puurs: Het dorpshart oversteken met de rolstoel moet te snel gebeuren, omdat hier **geen zebrapaden** zijn. Er moet **meer aandacht gaan naar de mindervaliden**.

Puurs: Er moeten meer fietsrekken voorzien worden in de kern. Bijvoorbeeld aan de bakker. Bij CC Binder moet er een overdekte fietsenstalling komen.

Oppuurs: Er moet betere en lagere verlichting komen in de pandgatheide.

Liezele: **Onveilige omgeving voor de zwakke weggebruiker**. Meer bepaald voor de kinderen die naar de school gaan. Het fietspad is hier gelegen op de weg en deze moet gescheiden worden.

Sint-Amands: De Kaai autovrij maken! Ook moeten er meer en **veilige fietspaden** komen!

Lippelo: Het dorpstraat gevoel moet terugkomen. Momenteel is het een industriezone straat. Er is veel en druk **vrachtwagenverkeer**. Dit brengt overlast met zich mee.

Lippelo: Kan er een fietspad komen in de Theo Andriesstraat?

Lippelo: De fietsverbinding richting Lippelo is in praktijk rood. Deze moet beter! **Lippelo en Breendonk zijn niet goed verbonden** in het bovenlokaal netwerk.

Breendonk: Het centrum van Breendonk is absoluut niet fietsvriendelijk. De Breendonkdorpsstraat is hiervan een voorbeeld. Deze straat is zeer gevaarlijk voor de zwakke weggebruiker. Extra woningen zorgt nog voor extra verkeersdruk daar bovenop. Het is een te smalle straat voor 2 kruisende auto's. Het voetpad wordt in deze situatie dan gebruikt door de auto.

Breendonk: Nieuwe tramlijn 'Willebroek-Brussel' moet goed bereikbaar zijn. Ook moet de kern veiliger gemaakt worden met aandacht voor de zwakke weggebruiker.

Breendonk: Het **autovrij** maken van de **kern** en meer bepaald rondom de scholen. Het aanpakken van de vele sluiproutes kan een begin zijn.

Breendonk: Veurtstraat moet een beter fietspad krijgen. Zo kunnen we de mensen stimuleren om met de fiets naar het bedrijf te gaan. De hoge dreef heeft geen fietspad en moet er zeker een krijgen. Om de veiligheid te garanderen, moet er verplicht zokm/u gereden worden in de woonwijken.

Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit
Puurs-Sint-Amands

Reactielink:

Is dit verslag onvolledig? Heb je nog een reactie of aanvulling? [Laat gerust even weten.](#)

Input per mail

Naast de deelname tijdens het dialoogmoment werden door sommigen ook reacties en opmerkingen per mail bezorgd aan de dienst planologie. Deze mails werden verzameld en in functie van dit verslag gebundeld. Deze suggesties worden, net zoals de andere input uit het dialoogmoment, opgenomen waar relevant in de komende onderzoeksfase. Tijdens de onderzoeksfase wordt de tijd genomen om gericht verder onderzoek uit te voeren waar dit nodig of aangewezen is ten opzichte van de gestelde ambities. Later in dit traject, namelijk in de synthesefase, worden vervolgens acties en projecten geconcretiseerd en worden partners voor de uitvoering ervan verzameld.

Deze mails zijn inhoudelijk tamelijk heterogeen.

Antwoorden op voorbereidende vragen

Er werden mails bezorgd waarin de antwoorden op de voorbereidende vragen voorafgaand aan het dialoogmoment werden bezorgd aan de gemeentelijke dienst. Deze antwoorden zijn relevant binnen dit onderzoek maar werden reeds verwerkt in de verslaggeving van het eigenlijke moment (zie hierboven).

Suggesties

Verder werden in de mails ook suggesties gedaan naar verdere onderzoeksstappen en/of mogelijke quickwins aangereikt. Zo werd aandacht gevraagd naar o.a. volgende zaken:

- het beheer van grachten langsheen landbouwpercelen
 - enerzijds worden bepaalde grachten te diep uitgegraven waardoor zij overmatige hoeveelheden water wegvoeren
 - anderzijds worden sommige grachten te vlot dichtgereden waardoor zij eveneens hun functie verliezen
- toekomstperspectieven voor drainagebuizen: hitte- en droogteperiodes tonen aan dat dit draineren van de bodems op heden geen wenselijk effect meer heeft.
- onthardings- en vergroeningsprojecten en uitbreidingen van groengebieden: zowel concrete suggesties (vb: "dat in die straat, op dat plein,...") als strategische doelen (vb: "vergroenen van parkings") worden aangereikt in de mails. Er bestaat draagvlak voor dergelijke projecten
- aanpak van vervuilde bodems en inzetten van duurzaam bodembeheer: voor zover nog niet in een (eigen) apart traject opgenomen, wordt bijzondere aandacht gevraagd voor de winsten die ontstaan vanuit een doordacht bodembeheer
- het eventuele herstel van winterdijken als actie t.a.v. overstromingsgevoeligheid
- herevaluatie van het treinaanbod: staat het aanbod nog in verhouding tot de vraag én het gewenste toekomstperspectief?

- betrekken van de bewoners in het onderhoud van openbaar groen & het faciliteren van buurtmoestuinen
- ...

De input vanuit de brede bevolking, zowel deze uit de mails als deze die tijdens het dialoogmoment werd verzameld, vormt hiervoor mee een voedingsbodem. Waar mogelijk zullen deze ideeën uitgewerkt worden als quickwins, getest worden doorheen het ontwerpend onderzoek om tot slot verfijnd en/of gecombineerd worden tot acties en/of strategische projecten.

Bezorgdheden

In verschillende mails werden bepaalde bezorgdheden aangestipt. In quasi alle ontvangen mails gaat het om omgevingsfactoren die een (negatieve) impact hebben op de leefkwaliteit in de verschillende kernen. De meerderheid van deze bezorgdheden staat in direct verband met het mobiliteitsprofiel van de gemeente.

Enkele voorbeelden van de aangereikte bezorgdheden:

- geluidshinder en bezorgdheden omtrent de luchtkwaliteit, gelinkt aan de aanwezigheid van de industrie in / nabij de woonkernen
- bezorgdheden omtrent de luchtkwaliteit en het fijn stof, veroorzaakt door de aanwezigheid van verkeersinfrastructuren nabij de woonkernen
- geluidsoverlast door het verkeer (zowel autoverkeer als spoorverkeer)
- verdwijnen / uitdunnen van het aanbod openbaar vervoer (met name in Ruisbroek)
- sluipverkeer door verschillende woonkernen, gelinkt aan de congestie op de grote verkeersinfrastructuren
- overmatig en aanhoudend zwaar verkeer doorheen de woonkernen (met name door Liezele)
- 'verappartementisering' van de kernen, hoewel tegelijk ook gevraagd wordt naar een snelle en transparante 'bouwshift'
- tekort aan sociale woningen: men vraagt meer aandacht voor de kwetsbare inwonersgroepen
- kwaliteitseisen voor architectuur
- verdwijnen van voorzieningen (vooral commerciële) in de kleinere kernen: levendig karakter boet in
- weinig toegankelijk / gebruiksvriendelijk groen, hoewel veel open ruimte rondom de kernen aanwezig is.

Manieren om deze bezorgdheden op te vangen, vereisen oplossingen van verschillende schaal, met een verschillende aanpak. Het ligt niet voor de hand om voor elke bezorgdheid een gepast antwoord te bieden. Wel vormen deze bestaande hinderaspecten en bezorgdheden bij de verdere opmaak van het beleidsplan belangrijke aandachtspunten. Het zoeken naar aanvaardbare en evenwichtige oplossingen die voor iedere bewoner positief worden ontvangen, is allerminst evident. Doorheen het volgende onderzoek zal alvast aan de slag gegaan worden met deze gesignaleerde bezorgdheden en zal bekeken worden binnen welke macro-strategieën eventuele antwoorden aanwezig (kunnen) zijn.

Wensen

Naast suggesties en bezorgdheden omvatten sommige mails ook duidelijke wensen ten aanzien van het beleidsplan zelf, of ten aanzien van het nog af te leggen traject ervan.

Als eerste aspect wordt hier de vraag naar transparantie vermeld. Ook bij de deelnemers van de Kick-Off-momenten kwam deze vraag naar boven. Enerzijds zit hierin de vraag om doorheen de volgende onderzoeksstappen regelmatig en duidelijk met het brede publiek terug te koppelen. In verdere fases zullen opnieuw verschillende participatieve en co-creatieve momenten georganiseerd worden, op maat van het onderzoek op dat moment. Ook door in te zetten op een zo volledig mogelijke verslaggeving, willen we deze vraag alvast deels beantwoorden. Anderzijds zit in deze vraag ook een vraag naar samenwerking vervat. De deelnemers uitten een bezorgdheid dat eerdere participatieve trajecten niet zouden worden opgenomen, of dat bepaalde andere organisaties of overheden niet zullen worden betrokken. Binnen het uitgestippelde traject werd echter reeds rekening gehouden met de nodige inspraakmomenten met deze partners, alsook werden workshops voorzien. Daarnaast is er voldoende flexibiliteit om nog bijkomende overlegmomenten in te plannen. Doorheen de verkenningsfase, welke slechts een beperkte duur had, werd ervoor geopteerd om vooral in te zetten op de beschikbare documenten (o.a. van buurgemeentes, provinciale en gewestelijke overheden, intercommunales, ...). Doorheen de komende fases zal sterk worden ingezet op de samenwerkingen met deze partners en zullen zij uiteraard ook betrokken worden in de verdere concretisering van de transitie-agenda's.

Als tweede wens wordt hier kort ingegaan op de eerder aangehaalde verrassende standpunten die in verschillende co-creatieve sessies aan bod kwamen. Er werden verschillende wensen geuit om een efficiënte en snelle bouwshift te realiseren met hoge klimaatsambities en om hierbij voldoende aandacht te besteden aan sociaal wonen. Verschillende participanten vroegen naar leefbare verdichting, vaak gecombineerd met een duidelijke modal shift naar het niet-gemotoriseerd verkeer. Het is belangrijk ons ervan bewust te zijn dat er in de gemeente dus reeds veel draagvlak aanwezig is om het ruimtelijk rendement te verhogen. We mogen echter niet uit het oog verliezen dat deze mening, hoewel meermaals ontvangen (zowel tijdens de Kick-Off als in de mails), niet de enige mening is in de gemeente. Het uitblijven van een uitgesproken terughoudendheid ten aanzien van verdichting faciliteert weliswaar het formuleren van hoge ambities, maar we mogen hierbij niet voorbijgaan aan een degelijke onderbouwing van onze strategieën. Het blijft een uitzonderlijk aandachtspunt om de brede bevolking mee te krijgen in dit verhaal, niet slechts enkelen.