

Verlag Debattafels: 8 juli '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 debattafels van het participatietraject. 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?

Het beleidsplan moet onze gemeente voorzien van een langetermijnvisie voor ons ruimtelijk beleid. Toekomstige plannen zullen vanuit deze **langetermijnvisie** worden opgemaakt. Zo bouwen we aan een toekomstgericht en duurzaam Puurs-Sint-Amands.

Voor het beleidsplan vertrekken we vanuit de **ruimtelijke troeven** van onze gemeente: die worden versterkt en uitgebreid. Aandacht voor klimaat en duurzaamheid vormen de rode draad doorheen heel het beleidsplan.

Een ruimtelijk beleidsplan bestaat uit:

- **Strategische visie**

De strategische visie heeft als horizon **het jaar 2050**. Zo'n lange termijn maakt het mogelijk om hoge ambities na te streven. Kwalitatief wonen, werken en bewegen in de gemeente staan hier centraal. Binnen de strategische visie worden heldere en haalbare ruimtelijke strategieën geformuleerd. Daarmee heeft onze gemeente de tools in handen om de komende decennia een sterk beleid te voeren.

- **Beleidskaders**

Beleidskaders hebben een kortere – meer actiegerichte – horizon van **vijf à vijftien jaar**. Onze gemeente voorziet drie vooruitstrevende beleidskaders:

- open ruimte
- verdichting
- mobiliteit

Iedereen heeft graag open ruimte met recreatie- en natuurgebieden. Die open ruimtes behoud je het best door de dorpskernen te verdichten (met andere woorden: door daar te bouwen). Belangrijk is om die kernen en open ruimtes goed met elkaar te verbinden voor een optimale mobiliteit.

Elk beleidskader onderzoeken we in de diepte. Concrete acties vertrekken vanuit wat vandaag al bestaat. Dat verbeteren we en werken we verder uit.

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. Denkpistes waarvoor (nog) geen breed draagvlak bestaat, worden daarom bijgestuurd of worden losgelaten. Om te weten **voor welke denkpistes reeds veel of net geen lokaal draagvlak** bestaat, organiseren we participatiemomenten.

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 belangrijkste 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** doorgehakt 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, ...

SAMENVATTING

Door deze keer tijdens de debattafels op te splitsen in woonmilieus in plaats van thema's, ontstonden duidelijk vier zeer verschillende gesprekken. In deze samenvatting geven we een kort overzicht van waarin de verschillende tafels elkaar toch vonden. De eerder unieke standpunten per tafel en de persoonlijke informatie uit de infobladen vindt u verder in dit verslag.



AMBITIE 1 – GROENBLAUWE STRUCTUREN ALS UITGANGSPUNT

- In verschillende tafels wordt de nood aan super lokale groenpockets naar voren geschoven. Kleinschalig groen, gekoppeld aan ontmoetingsplaatsen, vervullen een andere rol in het leven van mensen dan de open ruimtegebieden.

- Ontharding wordt ook in verschillende tafels onderschreven, in de kernen gaat dit vooral over het openhouden, vrijwaren en niet bebouwen van tussengebieden en pleinen, in het landelijk gebied ondermeer in het ontharden van grote bedrijfsoppervlaktes.
- Extra aandacht wordt gevraagd voor waterbuffering en/in valleigebieden.



AMBITIE 2 – LANDBOUW ALS PRODUCTIEVE BEHEERDER VAN DE OPEN RUIMTE

- Korte keten en lokale economie komt in verschillende ambities naar boven, belangrijk om dit voedselsysteem concurrentieel te maken door er de ruimte aan te geven en het gemakkelijker en toegankelijker aan te bieden.
- De randen van het landbouwgebied worden als enorm potentieel gezien voor verschillende doelstellingen: trage wegen, biodiversiteit, erosie, ... Landbouwers zijn hierin gelijkwaardige partners.



AMBITIE 3 – TRAGE WEGEN VERSTERKEN

- Fietsveiligheid in de kernen is het grootste aandachtspunt over de verschillende tafels heen. Fietsstraten worden hierbij naar voren geschoven (omdat het straatprofiel soms beperkt is). Maar om veiligheid te garanderen zal ook gedragsverandering nodig zijn.
- In meer landelijke gebieden vraagt men meer opdeling tussen functionele en recreatieve routes om o.a. snelheidsconflicten met nieuwe elektrische vervoersvormen te vermijden.



AMBITIE 4 – DUURZAAM VERBINDEN VOLGENS HET STOP-PRINCIPE

- Algemeen vinden de tafels PSA te veel gericht op de auto en dan vooral op het doorgaand verkeer. Van de circulatieaanpassingen wordt verwacht dat ze meer prioriteit geven aan kerngebruikers.
- Collectieve parkeervoorzieningen werden aan verschillende tafels besproken.



AMBITIE 5 – LEVENSLANG EN INTERGENERATIONEEL WONEN

- Uit verschillende tafels klinkt dat er te veel druk wordt gezet op de kernen. Verdichtingen moeten rekening houden met ademruimte, groen en dorpskwaliteit. Ook in het landelijke gebied wordt goede verdichting vooral beschreven als inbreiding (d.w.z. meer doen op eenzelfde ruimte, geen extra ruimte aansnijden).
- Deelnemers vragen een actievere rol van de gemeente i.v.m. nieuwe en betaalbare woonvormen (zorgwonen, kangoeroewonen, cohousing, ...). Het gaat daarbij niet alleen om het regulerend kader aan te passen, maar ook om opportuniteiten actief te ondersteunen.



AMBITIE 6 – VOORZIENINGEN ALS DRAGER

- Grootschalige winkelvoorzieningen, met dagelijkse leveringen, werden aan verschillende tafels besproken, hun locatie is enerzijds belangrijk voor de leefbaarheid van de kernen, anderzijds concurreren deze voorzieningen ook economisch met de kern. In open gebied zal op termijn enkel gespecialiseerde handel overleven.
- Zwaar verkeer (levertijden, venstertijden, vrachtroutes, ...) moeten bekeken worden.
- Uit verschillende tafels klinkt de ambities om meer voorzieningen te clusteren rond de stations (hop-in, korte keten, postpakketten, ...). Stations kunnen terug een nieuw verzamelpunt worden, en zo de vraag van verschillende kernen naar een centrum opvangen.



AMBITIE 7 – RUIMTELIJK RENDEMENT OP BEDRIJVENTERREINEN

- Algemeen niet besproken

WONEN IN DE KERN - JAKOB



AMBITIE 1 – GROENBLAUWE STRUCTUREN ALS UITGANGSPUNT

- De dorpskernen van Puurs-Sint-Amands vragen duidelijk meer buurtpockets en speelgroen. Bewoners zijn op zoek naar gebruiksgroen om te spelen en te verblijven op korte afstand van iedere woning. Hiervoor kunnen we ambitieuze streefcijfers opstellen zoals de 3'-bereikbaarheidsregel voor kinderen of een bosje om de 4 straten.
- Zijstraten, open kavels, tuinen van instellingen en binnengebieden bieden hiervoor het grootste potentieel. Helaas merken we dat dit soort plekjes aan een snel tempo verdicht wordt.
- Verdichting mag dus ook gezien worden in functie van de bestaande groencapaciteit. Kernbewoners vragen dus om groengebieden in de kernen te bevriezen, ze open te stellen en op lange termijn te vrijwaren.
- Omdat dit soort plekken ook een sociale meerwaarde heeft, kan ook vanuit deze beleidsdomeinen gekeken worden om extra middelen of projecten op te zetten.
- Andere vormen van groen worden gevraagd in functie van mobiliteitsingrepen of het bufferen van geluid door met verticaal groen geluid diffuus te verspreiden.



AMBITIE 2 – LANDBOUW ALS PRODUCTIEVE BEHEERDER VAN DE OPEN RUIMTE

- Restruimtes binnen of aansluitend op de kernen moeten worden ingezet voor stadslandbouw. Het voedselverhaal ontbreekt voorlopig in de studie. Koppel deze initiatieven aan markten in de dorpskern, dan is er ook weer een koppelkans met sociale ontmoeting



AMBITIE 3 – TRAGE WEGEN VERSTERKEN

- Als we kijken naar de dwarsdoorsnedes van straten in de kernen, dan merken we dat er vaak niet genoeg ruimte is voor een volwaardig fietspad. Fietsstraten en uitgebreide zone 30's lijken daarom een logische oplossing, maar staan niet garant voor een veiligere omgeving. Een serieuze gedragsverandering is nodig om ervoor te zorgen dat verkeersluwe maatregelen worden toegepast.



AMBITIE 4 – DUURZAAM VERBINDEN VOLGENS HET STOP-PRINCIPE

- De kernbewoners vragen met spoed aanpassingen aan de circulatie binnen de verschillende kernen. De tafel onderschrijft dat ieder winnaars en verliezers heeft, maar dat er prioriteiten moeten worden gekozen. Dorpsbewoners/mensen die uit het dorp rijden moeten voorrang krijgen, terwijl mensen die in het dorp rijden zouden moeten vertragen. Hier mag een onevenwicht in zitten.
- Gemotoriseerd verkeer werd in de werktafel ook gekoppeld aan geluidsoverlast. Verminderende en vertragende maatregelen, bijv. groenkronkels, zouden dus ook hun prioriteit moeten krijgen in functie van geluid en leefbaarheid van de buurt. De winkelstraten zijn een goed voorbeeld van een ruimte die een combinatie van verkeersluwe en geluidsmilderende maatregelen kan gebruiken.



AMBITIE 5 – LEVENSLANG EN INTERGENERATIONEEL WONEN

- De deelnemers vragen een duidelijker kader rond het opsplitsen van woningen en co-housing. Deze nieuwe vormen van wonen moeten door de gemeente niet enkel regelgevend makkelijker gemaakt worden, maar de gemeente zou ook een actievere rol kunnen opnemen, bijv. door interessante grote gebouwen en kavels zelf aan te dragen en te ondersteunen.
- Levenslang wonen hangt in grote mate vast aan kwaliteitsvolle verdichting. Dit vraagt dat er gekeken wordt naar de buurtcapaciteit. Welke buurt kan wat nog hebben, hoe staat het met voorzieningen & ademruimte (groen, geluid, rust, ...) in deze buurt. Op basis van die overwegingen kan pas een verder verdichtingsplan gemaakt worden.

- De deelnemers vragen om bij dit vraagstuk een aantal opportuniteiten specifiek mee te nemen: het herdenken van de vandaag minder kwalitatieve rijhuizen, met o.a. meer beeldkwaliteit, systemen van leefstraat en leegstands aanpak. Verdichting betekent niet per se leegstaande gronden dicht gaan bebouwen, maar ook optimaliseren wat vandaag nog niet optimaal is.



AMBITIE 6 – VOORZIENINGEN ALS DRAGER

- Gekoppeld aan het mobiliteits/geluids-verhaal, zwaar verkeer (bevoorrading voorzieningen/postbediening) moet in de toekomst zoveel mogelijk geweerd worden uit de kernen en/of venstertijden moeten worden ingevoerd. Op langere termijn kunnen straatprofielen hierop worden aangepast en moet de locatie van voorzieningen ook op basis van hun trafiek worden gekozen. Winkels met dagelijkse levering moeten op termijn meer naar de buitenkanten van de dorpskern, winkels met wekelijkse levering (en ook markten, geldautomaat, ...) kunnen meer in het centrum een plaats krijgen.



AMBITIE 7 – RUIMTELIJK RENDEMENT OP BEDRIJVENTERREINEN

- Niet besproken

WONEN IN DE KERN - LAURENS



AMBITIE 1 – GROENBLAUWE STRUCTUREN ALS UITGANGSPUNT

- Meer ontharden in de kern en het groen naar binnen trekken. In plaats van het verder betonneren van de publieke ruimte wordt er voorgesteld voor een meer zachte aanleg doormiddel van groenperken, bomen of bloembakken. Er dienen meer groene accenten te worden geleegd en dit kan gekoppeld worden aan publieke ontmoetingsruimte waar niet enkel verschillende generaties elkaar ontmoeten maar verschillende culturen. Er wordt voorgesteld om niet enkel op grootschalig groen in te zetten maar ook kleinschalig groen in de kern waar bewoners een medeverantwoordelijkheid kunnen dragen bij het onderhoud en de publieke ruimte kunnen toe-eigenen en betekenis geven.
- Er werd voorgesteld om ook blauwe structuren meer in het daglicht te zetten en deze waar verdoken terug open te leggen (naar het voorbeeld in Mechelen).
- Er werd ook voorgesteld om in te zetten op verticaal groen zoals extensieve groendaken, bomen op terrassen, ... Verouderd patrimonium ("krotten") kunnen vervangen worden door open ruimte.



AMBITIE 2 – LANDBOUW ALS PRODUCTIEVE BEHEERDER VAN DE OPEN RUIMTE



AMBITIE 3 – TRAGE WEGEN VERSTERKEN

- Trage wegen beter uitlichten en inzetbaar maken door een betere aanleg. Een scheiding zoeken voor recreatieve fietsers en functionele fietsers om onveilige situaties te voorkomen.
- Meer inzetten op fietsstraten



AMBITIE 4 – DUURZAAM VERBINDEN VOLGENS HET STOP-PRINCIPE

- Er dient en minder auto-gerichte kern nagestreefd te worden. Dit kan op verschillende manieren, zijnde:
 - o Parkeerplaatsen meer gaan concentreren op strategische plekken en parkeerplaatsen in de kern nabij commerciële ruimtes (zoals bv. De Hoogstraat) volledig weren met uitzondering op voorbehouden parkeerplaatsen voor andersvaliden. Collectieve parkings kunnen bijvoorbeeld worden geplaatst aan het station (ondergronds) of aan de watertoren (parkeertoren). Niet alleen in kern collectieve markering voorzien maar ook parkeerhavens aan de rand van de kernen.

- Enkel ondergronds parkeerplaatsen voorzien en bovengrondse parkeerplaatsen in de kern afschaffen zodanig de straten onthard kunnen worden en meer worden ingericht ten behoeve van de wandelaars en de fietsers.
- Er moet een mentale omslag komen tegen het overmatig gebruik van de auto. Dit kan mede mogelijk gemaakt worden door het voorzien van overstapplekken (Hoppin punt) waar men gebruik kan maken van deelauto's en deelfietsen. Deze kunnen naast het station ook plaatsvinden op de randen waar mensen kunnen overstappen op een ander vervoersmiddel (aan de randparkings).
- Er moeten meer faciliteiten worden ingericht voor duurzaam vervoer: laadpalen voor elektrische auto's en fietsers, overdekte fietsparking, toegankelijke bushaltes,...
- Een nieuw circulatieplan kan worden opgemaakt waarbij doorgaand verkeer wordt geweerd aan de hand van twee circulatielussen. Verder moet het zo oninteressant mogelijk zijn om auto's naar en door de kern te laten rijden.
- Over het algemeen wordt er een betere handhaving gevraagd op te snel rijden door de kern en parkeerovertradingen (met vier auto's op twee of drie parkeerplaatsen, andersvalide parkings die onrechtmatig worden gebruikt,...) die de leefbaarheid van de kern in het gedrang brengen.
- Over het algemeen: het autogebruik minder faciliteren en het beter faciliteren van alternatieve vervoersmodi
- Verder werd er ook ingegaan op openbaar vervoer, vooral op de (bel)bus
 - Meer toegankelijke en bereikbare bushaltes inrichten
 - Meer haltes voorzien zoals ook één aan de het nieuw sportplein



AMBITIE 5 – LEVENSLANG EN INTERGENERATIONEEL WONEN

- Bij nieuwe ontwikkelingen dient er meer ingezet te worden op zorgwoningen binnen een gedifferentieerd woonmilieu. Hierbij wordt een minimum aan 15% zorgwoningen voorgesteld. Naast zorgwoningen dient er een breed aanbod aan woningen te worden voorzien, zowel gestapeld, grondgebonden, groot en klein zodanig mensen kunnen veranderen van woonvorm binnen het eigen woonmilieu naargelang de wensen en noden die spelen per levensfase.
- Sociale woningen dienen meer gemixt te worden gewone koopwoningen. Daar waar er nu heel duidelijke monotone woonwijken zijn die enkel zijn bestemd voor sociale woonhuur, dienen ze in de toekomst meer verweven te worden tussen andere woningtypes. Op die manier brengt men mensen van verschillende achtergronden meer in contact met elkaar. Er dienen dus naast enkel intergenerationale ook multiculturele woonomgevingen nagestreefd te worden.
- Typologisch gezien, dient er wel te allen tijde rekening gehouden met het "dorpsbeeld" en het "DNA" van het dorp. Hierbij dienen te grote en te omslachtige woonprojecten te worden voorkomen. Voorstellen om dit te waarborgen waren onder andere:
 - Een goede kwaliteitstoetsing bij nieuw projecten. Er zijn een paar hele mooie gebouwen in de kernen en het beeld gaat in de ogen van de deelnemers vaak verloren omdat nieuwe projecten deze unieke gebouwen overschaduwden of visueel belemmeren. ("Blikvangers worden vaak gewoon ingeblikt door nieuwe projecten"). Nieuwe gebouwen moeten vooral in teken staan van al bestaande mooie blikvangers.
 - Er mag niet te hoog gebouwd worden: maximaal 4 bouwlagen waar de bovenste bouwlaag terugspringt
 - Nieuwe projecten mogen niet te lange aansluitende gevels hebben. Deze moeten onderbroken worden door doorsteken voor wandelaars.
- Er werden voorstellen gedaan bij nieuwe woonprojecten de private tuinen in grootte te beperken en meer in te zetten op gemeenschappelijke tuinen waar bewoners samen zorgen voor het onderhoud.
- Er was ook een bezorgdheid dat men te veel wil ontwikkelen in de kern waardoor het kleinschalig karakter op termijn verloren zou gaan. Er werd ook direct een link gelegd tussen ontwikkelen en meer verharding/beonning. Het kernwoord doorheen heel de discussie over nieuwe woningen was "groen". Indien er nieuwe gebouwen worden ontwikkeld worden, dient er een groen karakter aan gekoppeld te worden.



AMBITIE 6 – VOORZIENINGEN ALS DRAGER

- Dienstverleningen dienen meer in de woonkernen te worden geplaatst
- Het verenigingsleven dient zich ook meer te consenteren in de kern en moet eenvoudig bereikbaar zijn voor iedereen.

- Er zijn zorgen over te grote commerciële spelers net buiten de kern en kleinschalige dorpswinkels in de kern hebben hieronder te lijden. Hier moet meer op ingezet worden. Hier werd ook de link gelegd met de autogerichtheid van de publieke ruimte. Om de kleine winkels meer interessant te maken moeten deze worden gekoppeld met kwaliteitsvolle (autovrije) publieke ruimte.
- Er moet ook meer op toegankelijkheid ingezet worden voor onder andere rolstoelgebruikers.
- Ook kwam het idee om in te zetten op korte keten waar lokale boeren hun goederen rechtstreeks worden verkocht en lokale producten in eerste instantie worden gepromoot.



AMBITIE 7 – RUIMTELIJK RENDEMENT OP BEDRIJVENTERREINEN

- Niet besproken

RANDEN EN VERKAVELINGEN - JANNE



AMBITIE 1 – GROENBLAUWE STRUCTUREN ALS UITGANGSPUNT

- Waterhuishouding is een gevoelig topic: overstromingsgevoelige gebieden moeten absoluut gevrijwaard worden van verder aansnijden
- Ingekokerde en/of gedempte grachten moeten opnieuw geopend worden: wateropvang in deze gebieden (vooral binnengebieden) opnieuw herstellen / optimaliseren
- Heel wat kritiek op lopende projecten, verkavelingen, RUP's, ... zeker voor wat betreft hun omgang met groenblauw & water
- Onthardingsopgave van bestaande pleinen & bij nieuwe projecten beperking van verharding sterker naar voor brengen als prioriteit



AMBITIE 2 – LANDBOUW ALS PRODUCTIEVE BEHEERDER VAN DE OPEN RUIMTE

- Tamelijk enthousiast onthaalde ambitie: deze sterkt zowel de landbouwer als zorgt voor een beheer van de open ruimte
 - 'Het landbouwlandschap als een groene ruimte, maar met een uitgesproken productief karakter'
 - 'Landbouw beheert deze ruimte ook (en deze ruimtes kwamen ook tot stand door de landbouw) zoals het behoud van de glooiing in het landschap, de grachten langsheen perceelsgrenzen van akkers en weiden, de teeltrottering en de diversiteit aan teelten geeft een divers landschap, ... Deze aspecten resulteren in een waardevolle en esthetische open ruimte'
- Landbouwinvulling wordt dus ook gezien als een 'groene' invulling met eigen esthetiek & eigen bijdragen aan de biodiversiteit en het klimaat.
- Waardevol karakter van de landbouw moet versterkt worden zodanig dat haar waarde breder wordt gedragen door de inwoners: hiertoe dienen zowel landbouwers als niet-landbouwers inspanningen te doen
 - Hiertoe kunnen mogelijk ook acties worden uitgezet die vooral van toepassing zijn in de niet-strategische (gefragmenteerde, kleinschalige, ...) landbouwpercelen: deze zijn niet / weinig interessant voor professionele landbouwers, maar zijn als open landschap wel te versterken
 - In de niet-strategische landbouwgebieden kan men ook een andere groene functie inbrengen. Dit kan breed gaan van bos en natuurgebied tot samentuin-gebieden, pluktuinen, ...
- De randen van het landbouwgebied spelen een belangrijke rol! Hier kunnen extra inspanningen geleverd worden naar biodiversiteit (zoals ook op de referentiebeelden zichtbaar) en waterhuishouding (grachten, poelen, ...).
 - Tegelijk zijn dit ideale locaties om verder in te zetten op een aangenaam lokaal fietsroutenetwerk. Fietsroutes vormen een opportuniteit om de waardering van het landbouwlandschap ook te versterken. Idealiter worden deze aan de randen (nabij perceelsrandversterkingen) voorzien, zo zijn zij geen/weinig hinderlijk t.a.v. de landbouwactiviteit. Door middel van tractorsluizen kunnen ook bestaande wegen in het landbouwgebied autovrij worden gemaakt, en zo in gebruik komen als landbouw- en fietsroutes.

- Hierin zit een aanpassing van de ambitie omtrent trage wegen: niet enkel groenblauw maar ook het landbouwlandschap!
- Quickwin: tractorsluizen op fietsroutes die bij zware verkeershinder dreigen te worden gebruikt als sluiproute



AMBITIE 3 – TRAGE WEGEN VERSTERKEN

- Fietsstraten in de kernen: de auto's en toeleveranciers die er moeten zijn, kunnen er geraken maar dienen hun voorrang af te staan aan de fietsers.
 - Hoogstraat heeft hiervoor een hoge opportuniteitswaarde, mogelijk ook gewoon als autovrije straat, maar dat wordt door minder deelnemers gedragen
 - Vooral in schoolomgevingen lijkt dit zeer interessant: jongeren worden nu vlak aan de schoolpoort afgezet met de wagen, terwijl dit ook een eindje verder zou kunnen worden georganiseerd indien het openbaar domein voetgangers- en fietsvriendelijker is aangelegd. Breed draagvlak hiervoor.
- Dubbelbrede fietspaden versus kwalitatieve enkele fietspaden aan weerszijden van de autoweg: geen consensus over wat de veiligste optie is. Veiligheid vormt m.a.w. de belangrijkste randvoorwaarde wanneer het over trage wegen gaat.
- Aanleg van fietspaden, zeker door de open ruimte (groen & landbouw), in aangepaste materialen. Afweging tussen functionele verharding (fietscomfort) versus waterdoorlatende materialen (hemelwaterinfiltratie & hittebestrijding)
- Zie zeker ook opmerkingen bij Ambitie 2 – Landbouw: de randen van landbouwgebieden kunnen op een danige wijze ingevuld en ingericht worden zodat hier winsten op verschillende domeinen kunnen worden geboekt (fiets, klimaat en biodiversiteit, verkeersveiligheid, gedeeld ruimtegebruik landbouw & traag verkeer).
- Het verbinden van bos- en natuurgebieden kan op verschillende manieren: ofwel door uitbreidingen van de bestaande natuur (opnieuw bos of natuur) maar ook door hoogwaardige landbouwgebieden (met dus bijvoorbeeld biodiverse randen) of in de kernen door een groenvulling die meer ten dienste van de mens kan staan (in de balans met een verdichte kern, zoals bijvoorbeeld samentuinen, speelgroen, hobbylandbouw, pluktuin, ...).
 - Een voorbeeld hierbij was de verbinding tussen Coolhembossen en Hof ter Zielbeek: door de kern van Ruisbroek, maar misschien kan dit als groene ruimte worden ingericht die ten dienste kan staan van de inwoners van deze kern (waar ook een tamelijk sterke verdichtingsopgave is en reeds aan de gang is). Dit zorgt ook voor meer collectiviteit, naast het station (voorzieningen als drager!), in het gebruik van de ruimte.
- Locatie van fietsroutes: liever niet dwars doorheen de groene ruimtes, maar net langsheen de randen, of via bestaande verharde wegen (en dus wegblijven uit het groen)
 - Geen echte consensus, maar wel duidelijk dat biodiversiteit en het beschermen van ecosystemen de randvoorwaarde vormen voor de locatie van fietswegen
 - Mogelijk alternatief was het aanpassen van autocirculatie met het oog op het realiseren van autoluwe/autovrije fietsroutes (kernen) of het hergebruik van bestaande verhardingen in het buitengebied (zonevreemde woningen vaak nog voorzien van openbare ontsluitingsweg) als autovrije fietsroutes.



AMBITIE 4 – DUURZAAM VERBINDEN VOLGENS HET STOP-PRINCIPE

- Heractiveren van de spoorwegverbinding met Sint-Amands: volgens de deelnemers is hiervoor draagvlak, maar dit wordt betwist vanuit de rendabiliteitsstudies. Verder onderzoek noodzakelijk
- Belangrijk vooral om hier ook in te zetten op de verbinding met Dendermonde: de provinciegrenzen zijn niet van tel in de verplaatsingsbewegingen van de inwoners
 - Dit hoeft ook niet per definitie een spoorweg te zijn, dit kan op een andere manier ingevuld worden (tram & monorail werden vermeld, minder enthousiasme voor hoogwaardige fietsverbinding)

- Hoogwaardige fietsas: blijvende toename van elektrisch fietsen wordt erkend in haar succes, hoewel opnieuw veiligheid als randvoorwaarde hier wordt geopperd
 - Speed-pedelecs ed. worden aanzien als overaanwezig op de fietsroutes: een scheiding tussen echt traag en 'snel-traag' vervoer lijkt noodzakelijk
 - Leesbaarheid van de inrichting / aanleg van deze verbindingen hierin ook sturend
- Zie ook Ambitie 3 – Trage wegen versterken: fietsomgevingen
- In verband met fietspaden werd ook gemeld dat deze vaak nog worden onderbroken door opritten van private percelen, wat ook weer de veiligheid van de fietser in het gedrang kan brengen
 - Automobilisten hebben (zeker op die banen waar weinig fietsverkeer is) ook te weinig oog voor fietsers
 - Collectieve parkeervoorzieningen met dus ook een gebundelde uitgang zijn alvast een stap in de goede richting, maar de inrichting van een stratenprofiel dient hier toch veel meer aandacht aan te besteden
 - In deze context werd ook vermeld dat de fietsas langsheen de voormalige spoorweg vandaag voorrang dient te verlenen aan de auto's, terwijl de deelnemers van mening zijn dat dit de omgekeerde wereld is.



AMBITIE 5 – LEVENSLANG EN INTERGENERATIONEEL WONEN

- Verkavelingswijken op goed gelegen locaties hebben een enorm verdichtingspotentieel: wordt erkend door de hele groep
 - Verkavelingsvoorschriften verhinderen soms ingrepen / plannen die hier het rendement op korte termijn kunnen verhogen, zoals het opsplitsen van woningen en loten
 - Op lange termijn gaven deelnemers aan dat deze volledige wijken opnieuw zouden moeten kunnen worden herbekeken: een totaalplan dat meer inzet op appartementsgebouwen (gezien bijvoorbeeld nabijheid station / hoppinpunt)
 - Appartementsgebouwen wél beperkt tot 3 à 4 bouwlagen
 - En daarnaast ook kleinschalige grondgebonden woningen: rijwoningen en schakelwoningen
 - Referentie aan bouwwijzen waarop de leefruimtes zich op de verdiepingen bevinden (referentie: bel-etage en panderijtje)
- Onthardingspotentieel in de verkavelingswijken nog groot
 - Vaak oudere verkavelingen gesitueerd rondom een verhard plein, of voorzien van zeer brede wegenis
 - Herinrichting van dergelijke pleinen en ruimtes zeker een kans
 - Wel bedenking dat veel van de brede straten aan weerszijden reeds voorzien zijn van veel groenstroken en voetpaden, dus eerst en vooral zit er potentieel in het intelligent ontwerpen van nieuwe verkavelingen
- Centraliteit in de verkavelingswijken: ontmoetingsplaatsen worden gevraagd
 - Hoeven zeker niet in het centrum van een verkaveling te liggen, kan ook aan de rand bijvoorbeeld wanneer hier een trage as loopt, een school aanwezig is, reca is, ...
 - Nood aan dergelijke ruimtes: ontmoeten en experimenter-plekken
 - In deze context werd ook verwezen naar Ruisbroek (lobben hebben verschillende centrum-loze verkavelingen)
 - Ontmoetingsplekken in de verkaveling concurreren niet met de kern zelf, maar ze geven wel een eigen identiteit terug aan de wijk en verhelpen sociaal isolement
 - Ook hier opnieuw concrete ideeën: speelruimtes, sportruimtes, samentuinen, ...



AMBITIE 6 – VOORZIENINGEN ALS DRAGER

- Stationsomgevingen en hoppin-punten werden erkend in hun waarde voor verdichting
- Verdichting en zelfs ietwat bijkomende aansnijding op goed gelegen locaties werd aanvaard maar slechts onder de strikte voorwaarde dat hier ook garanties op kwamen dat er in dat geval ook open ruimte elders werd gevrijwaard in woongebied of gecreëerd!
 - 'Voor wat hoort wat' maar met zekerheid dat het elders dan ook echt gevrijwaard blijft

- In de kernen zelf sterker inzetten op de kleine groene ruimtes, ook voor samentuinen bijvoorbeeld: duidelijk dat men zelf ook betrokken wil worden bij de uitvoering van bepaalde doelstellingen
- Centraliteit in verkaveling (zie ook ambitie 5 – Levenslang wonen) ook combineren met functies en voorzieningen, maar niet in concurrentie met de kern gaan: in de wijken overheerst het buurtgevoel, dus ook voorziening op die schaal
 - Het succes van ondernemingen is vaak echter wel moeilijk te plannen
 - Meer richting collectieve inrichtingen ?



AMBITIE 7 – RUIMTELIJK RENDEMENT OP BEDRIJVENTERREINEN

- Niet besproken

LINTEN EN VRIJE BEBOUWING - ARNOUT



AMBITIE 1 – GROENBLAUWE STRUCTUREN ALS UITGANGSPUNT

- Het afwisselend (landbouw-)landschap is de sterkte van PSA, het mag niet allemaal bos worden
- Het komt erop aan om naast de natuur ook de landbouw in de valleigebieden te beschermen.
- Valleigebieden kunnen ook gebruikt worden voor het bufferen van water, dit biedt ook een meerwaarde voor de landbouw (watervoorraden om droge periodes te overbruggen) voor zover deze ook toegankelijk zijn voor landbouwers
- Valleigebieden mogen prioriteit krijgen voor ontharding
- Ook de overheid (gemeente) zelf kan meer werk maken van ontharding!!



AMBITIE 2 – LANDBOUW ALS PRODUCTIEVE BEHEERDER VAN DE OPEN RUIMTE

- In PSA zijn er nog verschillende waardevolle landbouwgebieden. In het bijzonder in het gebied ten oosten van Sint-Amands. De omgeving van Kalfort is historisch gezien een tuinbouw gebied (ondertussen teloor gegaan).
- In PSA werden een aantal gebieden opgenomen in een ruilverkaveling. Deze werden optimaliseerd in functie van de landbouw. Hier en ook in de grote open ruimte gebieden moet landbouw blijvend kans krijgen. Nu wordt er langs alle kanten ruimte voor landbouw afgenomen. Het sportpark 'De Schans' werd aangelegd op uitstekende landbouwgronden...
- Kansrijke landbouwbedrijven in PSA met toekomstwaarde: familiebedrijven (met kwaliteitsvolle producten) en een aantal korte keten bedrijven. De mogelijke hoeveelheid korte keten bedrijven is ook beperkt. Je hebt er niet meer dan 10 nodig in je gemeente. Een deel van het inwoners koopt toch nooit korte keten. Colruyt is gemakkelijk.
- Niet kansrijk in PSA: bedrijven met megastallen (te dicht bebouwd en te waardevolle natuur dichtbij) en maneges (omdat zij verpaarding initiëren van de open ruimte).
- Gedesaffekteerde landbouwbedrijven zijn het meest kansrijk voor onthardingswinst. Dit kan via premies (als deze hoog genoeg zijn) of gekoppeld aan vergunningsaanvraag voor zonevreemde functiewijziging.



AMBITIE 3 – TRAGE WEGEN VERSTERKEN

- Vooral uitgaan van de (juridisch) bestaande, geen nood om elk gebied (bos of vallei) toegankelijk te maken voor wandelaars en fietsers
- Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen de functionele trage wegen (deze moeten efficiënt en veilig ingericht worden) en de recreatieve trage wegen (deze moeten zo veel mogelijk onthard blijven)
- Trage wegen moeten vooral relevant zijn (doorsteek moet een meerwaarde bieden) en herkenbaar.
- Trage wegen geven steeds meer conflicten met andere open ruimte gebruikers: jagers, mountainbikers, landbouwers en bewoners.



AMBITIE 4 – DUURZAAM VERBINDEN VOLGENS HET STOP-PRINCIPE

- Om het buitengebied te verbinden met de omliggende kernen zijn vooral elektrische fietsen kansrijk naar de toekomst toe. Dit laat toe dat mensen (jong en oud) zich vanuit het buitengebied verplaatsen naar de kernen. Dit hoeft geen tijdverlies te betekenen ten opzichte van de auto.
- De stationslocaties moeten uitgebouwd worden als distributiepunten. Zo kunnen pendelaar onmiddellijk met hun boodschappen naar huis fietsen en beginnen koken.
- In het verleden zijn verschillende methoden van openbaar vervoer geprobeerd in het buitengebied dit blijkt allemaal niet haalbaar praktisch gezien.
- Ook deelmobiliteit werkt niet goed in een dergelijk weinig dens bewoond gebied (is alleen voor de kernen)
- Investeren op het verbeteren van fietsinfrastructuur: langs bepaalde bredere wegen moet gewerkt worden aan afgescheiden fietspaden (zoals in Nederland) om het comfort en de veiligheid van de fietsers te verhogen
- Ook tractorsluizen zijn niet de oplossing om meer veiligheid te bieden aan de fietser



AMBITIE 5 – LEVENSLANG EN INTERGENERATIONEEL WONEN

- De mensen uit het buitengebied zijn verknocht aan hun woonomgeving. Niet van plan om hier snel uit te vertrekken, ook niet als ze ouder worden. Geen interesse om te verhuizen naar het centrum van Puurs op hun oude dag. Dit is een totaal ander woonproduct. Eventueel wel naar de kleinere kernen in het buitengebied mocht daar iets aantrekkelijk komen.
- Om te kunnen blijven wonen waar ze wonen, stellen zij voor om hun woningen alvast aan te passen ofwel om te bouwen tot een kangoeroewoning of wel een zorgunit in de tuin te plaatsen (en kind komt wonen in de hoofd woning). Belangrijk daarbij is dat er steeds oplossingen worden gezocht binnen de footprint/volume van wat er staat, het is niet de bedoeling om het buitengebied bijkomend te gaan bebouwen.
- Zij zullen (als ze het zelf niet meer kunnen) beroep doen op hun kinderen of andere mobiele diensten voor hun voorzieningen.
- De woningen in het buitengebied zijn (zeker sinds corona) zeer gegeerd product door jonge gezinnen. Het is dus zeker niet het geval dat het volledige buitengebied verouderd. Er kunnen samenwerkingsverbanden ontstaan tussen de jonge gezinnen en de oudere bevolking voor toelevering en voorzieningen.



AMBITIE 6 – VOORZIENINGEN ALS DRAGER

- Men beseft dat er weinig voorzieningen aanwezig zijn in het buitengebied en dat dit betekent dat er hier weinig ontwikkelingspotentieel zit. Geen appartementen in het buitengebied. Als er iets bijkomend komt (kangoeroewoningen) -> oplossen binnen de bestaande footprint.
- Uit de praktijk blijkt dat buurtwinkels kunnen overleven in de kleinere kernen als ze met goede producten komen en als ze speciale openingsuren hebben.



AMBITIE 7 – RUIMTELIJK RENDEMENT OP BEDRIJVENTERREINEN

- Niet besproken