



Puurs-Sint-Amands, zitting van 25.03.2024

Aanwezig: Els Goedgezelschap, Voorzitter gemeenteraad
Koen Van den Heuvel, Burgemeester
Yvo Van Damme, Hilde Van der Poorten, Els De Smedt, Ann-Marie Morel, Ronny Tourné, Willem Geeroms, Anne De Ron, Sophie Van Praet, Schepenen
Raf De Blaiser, Eddy Ceurstemont, Bart De Schutter, Peter Lemmens, Inge Faes, Jan Van Camp, Patrick Pauwels, Lavinia De Maeyer, Heiko Van Muylder, Luk Ceurvelt, Els Knoops, Peggy Seeuws, Antoaneta Ciuca, Linda Caluwaerts, Hilde Waumans, Liliane Mariën, Raadsleden
Raoul Paridaens, Algemeen directeur

Verontschuldigd: Guido Cools, Nilüfer Yürük, Robbe Cooremans, Raadsleden

Afwezig: /

BELEIDSPLAN RUIMTE EN MOBILITEIT - DEFINITIEVE VASTSTELLING

De gemeenteraad

Aanleiding

Op 16/12/2019 besliste de gemeenteraad om de procedure op te starten voor de aanstelling van een studie bureau voor de opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan inclusief plan-MER en gemeentelijk mobiliteitsplan. Er werd gekozen voor een 2-stapsprocedure waarbij in deze gemeenteraad de selectie leidraad werd goedgekeurd. Aan de hand van deze selectie leidraad konden ontwerp bureaus zich kandidaat stellen voor deze opdracht.

Het college van burgermeester en schepenen selecteerde op 21/4/2020 drie ontwerp bureaus die in aanmerking kwamen voor deze opdracht. De gemeenteraad keurde op 8/6/2020 het bestek goed en vervolgens werden de 3 ontwerp bureaus uitgenodigd om een offerte in te dienen.

Op 17/11/2020 werd deze opdracht gegund aan Atelier Romain in samenwerking met Antea (plan-MER, klimaat), TRIDÉE (mobiliteit) en Endeavour (communicatie/participatie).

Juridische grond

Volgende bevoegdheidsgrond en regelgeving is van toepassing:

Bevoegdheidsgrond

- Het Decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017, artikelen 40 en 41;

Uittreksel uit de notulen van de gemeenteraad

Toepasselijke regelgeving

- Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, Titel II Planning, Hoofdstuk 1 Ruimtelijke beleidsplannen, Afdeling 4 Het gemeentelijk beleidsplan ruimte;
- Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid van 5 april 1995 (DABM);
- Besluit van de Vlaamse Regering (30/3/2018) tot bepaling van nadere regels voor de opmaak, de vaststelling en de herziening van ruimtelijke beleidsplannen en tot wijziging van diverse besluiten van de Vlaamse Regering in het kader van de regeling van de ruimtelijke beleidsplanning, Hoofdstuk 4 Opmaak en herziening van een gemeentelijk beleidsplan ruimte;
- Besluit van de Vlaamse Regering (12/10/2007) betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's.

Feiten, context en argumentatie

Het gemeentebestuur greep de fusie aan om de kansen en mogelijkheden op vlak van ruimte en mobiliteit voor de nieuwe gemeente te verkennen en een geïntegreerd ruimtelijk en mobiliteitsbeleid tot stand te brengen. Het beleidsplan is het middel bij uitstek om vraagstukken als kwalitatieve verdichting, verdere ontwikkeling van bedrijvigheid, het klimaatbestendig maken van de gemeente, het afbakenen van de open ruimte, de uitbouw van blauwgroene netwerken, het uitwerken van een mobiliteitsvisie, binnen een nieuw kader een plaats te geven.

Het beleidsplan Ruimte en Mobiliteit zal de ruimtelijke structuurplannen van de voormalige gemeenten Puurs en Sint-Amands vervangen. Deze ruimtelijke structuurplannen, daterend uit 2003 en 2005, met een partiële herziening in 2012, omschrijven het ruimtelijk beleid dat tot vandaag is gevoerd. Een groot deel van de acties die in deze structuurplannen worden vermeld, zijn ondertussen uitgevoerd of zijn niet langer wenselijk omwille van voortschrijdend inzicht. Ook dienen zich nieuwe ruimtelijke opportuniteiten en kansen aan waar de gemeente graag op in zet.

Een ruimtelijk beleidsplan bestaat uit:

- een strategische visie
- drie thematische beleidskaders

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

1. open ruimte
2. verdichting
3. mobiliteit

Uittreksel uit de notulen van de gemeenteraad

Procesverloop

Volgende fasen zijn voorzien bij de opmaak van het beleidsplan:

- verkenningsfase
- verdiepingsfase resulterend in conceptnota
- synthesefase
- voorlopige vaststelling ontwerp beleidsplan door gemeenteraad
- definitieve vaststelling beleidsplan door gemeenteraad

In de conceptnota worden de ambities en ruimtelijke strategieën verder in detail besproken en wordt een doorkijk gegeven naar de verdere uitwerking van de beleidskaders. Deze uitwerking gebeurt in de volgende fase van het voorontwerp Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit.

Bij de opmaak van deze conceptnota werd sterk ingezet op participatie, volgende participatiemomenten gingen door:

- introductiedag met brede groep ambtelijke actoren (22/1/2021)
- doelgroepenbevraging met vastgoedspecialisten (1/2/2021)
- doelgroepenbevraging met ambtelijke stakeholders in functie van wonen (5/2/2021)
- gemeenteraadscommissie (1/3/2021) - kennisname van de intentie tot opmaak van het beleidsplan, het plan van aanpak en het procesverloop + eerste aandachtspunten worden gevraagd aan de commissieleden
- Gecoro (8/3/2021) - kennisname van de intentie tot opmaak van het beleidsplan, het plan van aanpak en het procesverloop + eerste aandachtspunten worden gevraagd aan de Gecoro-leden
- Kick-off Webinar samen met de inwoners (11/3/2021)
- Kick-off Vragenronde samen met de inwoners (25/3/2021)
- Debattafels samen met de inwoners (8/7/2021)
- Interviews met selectie bedrijven (periode oktober-december 2021)
- Interne workshop met brede groep ambtelijke actoren (9/3/2022)

De publieke raadpleging over de conceptnota ging door van 1/6/2022 tot en met 30/7/2022 met een infomarkt op 2/6/2022.

De conceptnota werd voor advies voorgelegd aan de deputatie van de provincie Antwerpen, het departement Omgeving, de buurgemeenten en de GECORO.

Het studiebureau maakte vervolgens een voorontwerp beleidsplan Ruimte en Mobiliteit op en hield hierbij rekening met de ontvangen adviezen op de conceptnota.

Het college van burgemeester en schepenen keurde dit voorontwerp goed op 14/3/2023.

In een navolgende adviesronde die liep van 17/3/2023 tot en met 16/5/2023, werd opnieuw advies gevraagd over dit voorontwerp aan de deputatie van de provincie Antwerpen, het departement Omgeving, de buurgemeenten en de GECORO.

Uittreksel uit de notulen van de gemeenteraad

Op 17/4 werd dit voorontwerp toegelicht aan de gemeenteraadscommissie en op 18/4/2023 aan de Gecoro.

Volgende adviezen werden ontvangen:

- Gecoro - 18/4/2023
- provincie - 4/5/2023
- departement - 16/5/2023

Onmiddellijk na het einde van adviesperiode is het studiebureau in nauw overleg met het gemeentebestuur van start gegaan met de verwerking van de ontvangen adviezen in een ontwerp Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit.

De gemeenteraad stelde op 26/6/2023 het ontwerp beleidsplan Ruimte en Mobiliteit voorlopig vast. Ter verduidelijking van dit ontwerp beleidsplan werden 2 bijlagen toegevoegd ic. 'Onderzoeksrapport Verdichting' en 'Onderzoek Smart doelstellingen en nulmeting'.

Het openbaar onderzoek werd georganiseerd van 2/8/2023 tot en met 30/10/2023. Een participatiemoment ging door op 7/9/2023. Tijdens deze periode werden 4 adviezen en 5 bezwaren ingediend. Een overzicht van de ontvangen adviezen en bezwaren is opgenomen in het verslag van de Gecoro-zitting dd. 22/1/2024.

Op 22/1/2024 bracht de Gecoro een standpunt uit over het ontwerp Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit en het gevolg dat het best gegeven kan worden aan de reacties uit het openbaar onderzoek. De behandeling van de Gecoro over de ontvangen adviezen en bezwaren en het voorstel van wijzigingen aan het ontwerp beleidsplan Ruimte en Mobiliteit zijn te vinden in het advies van de Gecoro dat als bijlage bij dit gemeenteraadsbesluit wordt gevoegd.

De gemeenteraad sluit zich aan bij dit advies van de Gecoro dd. 22/1/2024 en maakt zich de motivering van de Gecoro eigen.

Het ontwerp-beleidsplan werd aangepast volgens het advies van de Gecoro dd. 22/1/2024. Dit aangepaste beleidsplan wordt nu voorgelegd aan de gemeenteraad ter definitieve vaststelling. Ter verduidelijking van het beleidsplan werden 2 bijlagen toegevoegd ic. bijlage 1 Onderzoeksrapport Verdichting en bijlage 2 Onderzoek Smart doelstellingen en nulmeting.

Als bijlage 3 wordt de procesnota toegevoegd.

Plan-MER

Het beleidsplan Ruimte is plan-m.e.r.-plichtig volgens het DABM. Parallel aan de opmaak van het gemeentelijk beleidsplan Ruimte en Mobiliteit werd een procedure voor een plan-milieueffectrapportage opgestart waarbij de mogelijke effecten van het beleidsplan op mens en milieu in kaart gebracht werden. Het plan-MER werd opgesteld conform het generieke spoor uit het DABM.

De kennisgeving voor dit plan-MER is volledig verklaard op 13/5/2022. De kennisgevingsnota werd ter inzage gelegd van 1/6/2022 tot en met 30/7/2022.

Het Team Omgevingseffecten stelde op 8/12/2022 een richtlijnnnota op om de methodologie die in het MER moet gevolgd worden, vast te leggen.

Uittreksel uit de notulen van de gemeenteraad

Het ontwerp plan-MER werd onderworpen aan een openbaar onderzoek dat liep van 2/8/2023 tot en met 30/10/2023, gelijklopend met het openbaar onderzoek van het ontwerp beleidsplan ruimte en mobiliteit. De adviesinstanties werden opnieuw bevestigd.

Het DABM stelt dat het plan-MER definitief moet goedgekeurd worden door de Vlaamse administratie uiterlijk voor de definitieve vaststelling van het beleidsplan ruimte en mobiliteit (art. 4.2.11§4 DABM).

Op 6/3/2024 werden de ontvangen opmerkingen en adviezen, samen met het definitieve plan-MER bezorgd aan het Team Omgevingseffecten. Op 8/3/2024 werd de beslissing ontvangen dat het plan-MER werd goedgekeurd, zie bijlage 4. Het plan-MER en de niet-technische samenvatting worden als bijlage 5 en 6 toegevoegd aan dit gemeenteraadsbesluit.

Ingevolge art. 4.1.7 DABM werd rekening gehouden met het MER-rapport. Het plan-MER bevat een synthese en een overzicht van de voornaamste aanbevelingen.

Het DABM (art. 4.2.11 §7) voorziet dat bij vaststelling van het beleidsplan een milieuverklaring wordt opgesteld die samenvat:

- hoe de milieuoverwegingen in het plan of programma zijn geïntegreerd;
- hoe rekening gehouden is met het goedgekeurde plan-MER en de gegeven opmerkingen, adviezen en het resultaat van de grens- of gewestoverschrijdende raadpleging;
- de redenen waarom is gekozen voor het plan zoals het is aangenomen, in het licht van de andere redelijke alternatieven die zijn behandeld.

Deze milieuverklaring wordt als bijlage 7 bij dit gemeenteraadsbesluit toegevoegd.

Amendement

Amendement 1 ingediend door KR8!

Beleidskader verdichting – V.8 We maken een algemene stedenbouwkundige verordening ('Bouwcode') op in functie van de toekomstbestendige, klimaatrobuuste en kwalitatieve inrichting van de ruimte

In lijn met de ambities en strategieën uit het Beleidsplan wensen we volgende zaken al zeker op te nemen in de stedenbouwkundige verordening:

- *Woonkwaliteit*
- *Levensloopbestendig wonen*
- *Onbebouwde ruimte en groen*
- *Kwalitatief parkeren van auto's en fietsen met een geobjectiveerde parkeernorm op maat van de kernen en het bereikbaarheidsprofiel van de gebouwen en omgeving*
- *Inrichting en beheer in de open ruimte*
- *Klimaatrobuust en energiebewust wonen en ondernemen*

Rekening houdend met de acties uit de andere beleidskaders passen we bij de opmaak van de verordening ook steeds een reflex toe omtrent open ruimte alsook mobiliteit. Zo worden hierin onmiddellijk ook voorschriften opgenomen die

Uittreksel uit de notulen van de gemeenteraad

een gunstig effect hebben op de (klimaatrobuuste aanleg van de) open ruimte en de biodiversiteit en de kwalitatieve aanleg van parkeer- en stalplaatsen (eventueel met minimale normen en aantallen).

Idealiter zijn voorschriften die worden opgenomen in de algemene stedenbouwkundige verordening complementair aan eventuele voorschriften in RUP's.

Verantwoording:

Het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit blijft op vlak van klimaat en mobiliteit een pak minder ambitieus dan de ambities op vlak van 'open ruimte' en 'verdichting'.

Zo legt het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit de principes van de nieuwe stedenbouwkundige verordening ('Bouwcode') vast. In de huidige tekst van actie V.8 in het beleidsplan ontbreekt de ambitie die ook in het energie- en klimaatactieplan (goedgekeurd door de gemeenteraad op 29/3/2021) werd vooropgesteld.

Uit het Energie en Klimaatactieplan:

- *OD 3.1. We verhogen de energetische renovatiesnelheid van residentiële gebouwen richting 3,5% per jaar.*

In 2050 moeten alle huizen en appartementen gelijkwaardige of betere energieprestaties hebben dan een energetisch performante nieuwbouwwoning van vandaag (energielabel A). Om dat lange termijn doel te halen moeten er tegen 2030 veel meer daken, muren, ramen, deuren en vloeren geïsoleerd worden (gemiddeld zo'n 3-3,5% van het woningbestand per jaar).

- *Onderstaande zaken worden onderzocht in het nieuwe mobiliteitsplan:*

parkeerbeleid dat de 'modal shift' faciliteert: uit te werken in de parkeerleidraad

- *De flexibele gemeentelijke stedenbouwkundige leidraad zal richtlijnen bevatten over het parkeerbeleid met oog voor duurzame mobiliteit (compenseren van het aantal parkeerplaatsen per woning door opleggen deelauto's, aantal fietsstalplaatsen, ...).*
- *Bij de opmaak van een stedenbouwkundige verordening legt de gemeente voor de woonkernen, in het bijzonder voor Puurs-Kalfort, normen vast i.f.v. parkeren auto's, fietsenstallingen, oplaadpunten voor elektrische wagens en fietsen en deelauto's.*

In het ontwerp Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit staat op pag 69:

CONCLUSIE TOETSING AAN HET ENERGIE- EN KLIMAATACTIEPLAN Het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit omvat geen inhoudelijke strijdigheden ten aanzien van het gemeentelijk Energie- en klimaatactieplan. Op veel vlakken zorgt het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit ook voor een verdere rechtsgrond voor de opmaak van instrumenten en voor de uitvoering van acties, zoals gewenst in het Energie- en klimaatactieplan.

Om de ambities en acties van het goedgekeurde Energie- en Klimaatactieplan te verankeren in de nog op te maken stedenbouwkundige verordening ('Bouwcode') en voldoende rechtsgrond te voorzien, wordt actie - V.8 *We maken een algemene stedenbouwkundige verordening ('Bouwcode') op in functie van de toekomstbestendige, kwalitatieve inrichting van de ruimte -* aangepast.

Uittreksel uit de notulen van de gemeenteraad

Stemming van amendement 1

Met 5 stemmen voor (Bart De Schutter, Inge Faes, Heiko Van Muylder, Els Knoops, Antoaneta Ciuca), 15 stemmen tegen (Els Goedgezelschap, Koen Van den Heuvel, Yvo Van Damme, Hilde Van der Poorten, Els De Smedt, Ann-Marie Morel, Ronny Tourné, Willem Geeroms, Anne De Ron, Sophie Van Praet, Raf De Blaiser, Eddy Ceurstemont, Patrick Pauwels, Luk Ceurvelt, Hilde Waumans) en 6 onthoudingen (Peter Lemmens, Jan Van Camp, Lavinia De Maeyer, Peggy Seeuws, Linda Caluwaerts, Liliane Mariën)

Het amendement wordt **niet goedgekeurd**.

Amendement 2 ingediend door KR8!

Beleidskader Verdichting – betaalbaar en sociaal wonen (p90)

*Met deze principes zet het woonbeleid, voor wat betreft sociaal wonen, verder in op dezelfde uitdagingen als het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit. **De gemeente Puurs-Sint-Amands zet versterkt in op betaalbaar en sociaal wonen in elke woonkern. Samen met Woonveer voor wat betreft sociale huisvesting en met private investeerders wat betreft geconventioneerd huren, streeft de gemeente Puurs-Sint-Amands naar een aanbod betaalbaar en sociaal wonen van 20%.***

In het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit en specifiek het beleidskader Verdichting worden uitspraken omtrent de verdichtingsmogelijkheden per kern en per woonmilieu geformuleerd. Vanuit het oogpunt van ruimtelijk rendement en verdichting wordt geen onderscheid gemaakt tussen private en sociale woonontwikkelingen. Dit wil zeggen dat sociale woonprojecten zich, net als woonprojecten binnen de reguliere markt, aan dezelfde ruimtelijke uitgangspunten en randvoorwaarden dienen te houden. Voor sociale woonprojecten wordt dus geen uitzondering gemaakt op de 'spelregels' die we in het beleidskader Verdichting formuleren. Het aantal huishoudens in functie van projecten voor sociaal wonen dient echter wel bekeken te worden en afgewogen te worden volgens de behoefte en de ruimtelijke context.

Verantwoording:

De gemeente Puurs-Sint-Amands behaalt vandaag niet het beoogde sociaal objectief aan sociale huurwoningen. In het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit wordt een algemene ambitie geformuleerd zonder streefcijfer in tegenstelling tot de ambitie rond levenslang en intergenerationeel wonen (tegen 2050 is 25% van de woningen levensloopbestendig).

Ook in onze gemeente staat de woonmarkt onder druk. In een Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit met de blik op 2050 mag de ambitie rond betaalbaar en sociaal wonen een concreet en ambitieuzer streefcijfer bevatten.

Stemming van amendement 2

Met 5 stemmen voor (Bart De Schutter, Inge Faes, Heiko Van Muylder, Els Knoops, Antoaneta Ciuca), 19 stemmen tegen (Els Goedgezelschap, Koen Van den Heuvel, Yvo Van Damme, Hilde Van der Poorten, Els De Smedt, Ann-Marie Morel, Ronny Tourné, Willem Geeroms, Anne De Ron, Sophie Van Praet, Raf De Blaiser, Eddy Ceurstemont, Jan Van Camp, Patrick Pauwels, Lavinia De Maeyer, Luk Ceurvelt, Peggy Seeuws, Linda Caluwaerts, Hilde Waumans) en 2 onthoudingen (Peter Lemmens, Liliane Mariën)

Uittreksel uit de notulen van de gemeenteraad

Het amendement wordt **niet goedgekeurd**.

Besluit

Met 15 stemmen voor (Els Goedgezelschap, Koen Van den Heuvel, Yvo Van Damme, Hilde Van der Poorten, Els De Smedt, Ann-Marie Morel, Ronny Tourné, Willem Geeroms, Anne De Ron, Sophie Van Praet, Raf De Blaiser, Eddy Ceurstemont, Patrick Pauwels, Luk Ceurvelt, Hilde Waumans), 11 stemmen tegen (Bart De Schutter, Peter Lemmens, Inge Faes, Jan Van Camp, Lavinia De Maeyer, Heiko Van Muylder, Els Knoops, Peggy Seeuws, Antoaneta Ciuca, Linda Caluwaerts, Liliane Mariën)

Artikel 1: De gemeenteraad stelt het beleidsplan ruimte en mobiliteit bestaande uit een strategische visie en 3 beleidskaders 'Open ruimte', 'Verdichting' en 'Mobiliteit', definitief vast.

Artikel 2: Het beleidsplan Ruimte en Mobiliteit zal na definitieve vaststelling het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Sint-Amands (2005) en het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Puurs (2003) met een partiële herziening in 2012, vervangen.

Artikel 3: Het definitief vastgestelde beleidsplan ruimte en mobiliteit wordt per beveiligde zending bezorgd aan het provinciebestuur en de Vlaamse Regering.

Vastgesteld te Puurs-Sint-Amands in zitting als vermeld.

(get.) Raoul Paridaens
Algemeen directeur,

(get.) Els Goedgezelschap
Voorzitter gemeenteraad,

Voor éénsluidend afschrift,
Puurs-Sint-Amands, 25.03.2024



Raoul Paridaens,
Algemeen directeur



Els Goedgezelschap,
Voorzitter gemeenteraad

Puurs-Sint-Amants, 22/01/2024

VERSLAG: GECORO PUURS-SINT-AMANDS

Aanwezig

Effectieve leden: Marc De Borgher, Raf De Saeger, Bruno Callaert, Griet Boodts, Stijn De Keersmaecker, Erika Van Den Bergh, Ignace Van Goethem, Jan De Wit, Johan Stassen

Plaatsvervangers: Luc Huculak, Raymond Van Gucht, Jan Amandt, Jos Lamberts

Politieke fracties: Bart De Schutter (KR8), Koen Van den Heuvel (TeamKoen)

Secretaris: Martine Dhollander, Inge Ceurvelts

Andere aanwezigen: Janne (studiebureau Atelier Romain), Mattijs Verhelst (gemeentelijke mobiliteitsambtenaar)

Verontschuldigd

Effectieve leden: Dominique Van Gucht, Anke Verhaegen

Plaatsvervangers: Sara Lambrecht, Rita Heyvaert, Nancy Van Maele, Stijn Segers, Luc Augustinus, Diane Vanderlinden

Agendapunt 1: standpunt van de gecoro over het ontwerp Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit, met bespreking van de resultaten van het openbaar onderzoek

Zowel de bezwaren als een voorstel van antwoord op de bezwaren en ontvangen adviezen werden op 13/01/2024 bezorgd via mail aan alle gecoro-leden. Deze documenten liggen voor ter bespreking.

Janne (Atelier Romain) vat de adviezen en bezwaren en het antwoord erop nog eens samen, met accent op de belangrijkste advies- en bezwaarpunten. Deze powerpoint wordt in bijlage toegevoegd aan het verslag.

Volgende items worden toegelicht uit de adviezen:

- 1) Kwantitatieve analyse
- 2) Woonuitbreidingsgebied 'te behouden als open ruimte'
- 3) Verweving en toekomstperspectieven inzake bedrijventerreinen
- 4) Overhevelingsterrein
- 5) Compensatie Hof-ten-Berglaan

De kwantitatieve analyse werd besproken met en aanvaard door het departement Omgeving en de provincie. Deze onderbouwt het voorgestelde beleidsplan. De gecoro geeft aan dat dit een missing link was die ontbrak.

Hierna werden de belangrijkste items betreffende de bezwaren toegelicht door Janne.

Bespreking in de gecoro

- Werd er in de kwantitatieve analyse rekening gehouden met een frictieleegestand van pakweg 3%?
Antwoord: hiermee werd geen rekening gehouden, de bestaande kaart van leegstaande woningen werd gebruikt om de analyse te maken.
- Pagina 34 rond de groenblauwe structuren: deze zijn uitgebreid met onder andere VEN-gebieden, zo lijkt het, op plaatsen waar geen VEN-gebieden zijn. Dit geeft beperkingen naar landbouw toe.
Antwoord: deze kaart betreft macrostructuren. Dit is een visiekaart, een syntheseskaart met veel lagen op elkaar. De legende klopt vermoedelijk niet betreffende VEN. Mogelijks betreft het een extra laag die niet in de legende staat. Dit wordt nagekeken en indien foutief, wordt deze fout gecorrigeerd. Er mag immers niet verstrengd worden tussen voorontwerp en ontwerp beleidsplan.
- Pagina 40 betreffende de ruilverkaveling: er lijkt geen ruilverkaveling aangeduid op het plan.
Antwoord: deze kaart bevat de macrostructuren van landbouwgebied. De ruilverkaveling staat erop maar is weinig leesbaar, dit wordt aangepast. Deze kaart geeft enkel macrostructuren weer.
- Pagina 40: de ruilverkaveling was niet enkel voor landbouw, het ging ook over trage wegen en kleine landschapselementen. In landbouwkwaliteitskamers moet landbouw zijn huidige functie volledig kunnen behouden. Landbouw moet nu immers ook duurzame technieken toepassen, voor het wettelijk verplicht is. Er wordt ook geknibbeld aan landbouwgrond. Er is immers veel verkoop aan instanties zoals Natuurpunt, ANB, Zeekanaal, via voorverkoop en zonder dat we het weten.
Antwoord: de ruilverkaveling dateert van begin jaren 80. Sindsdien is de professionele landbouw sterk veranderd. Landbouw is naar nieuwe inzichten meegenomen in deze kaarten. Landbouw wordt nu verweven met andere zaken, bijvoorbeeld omgeven door wonen. Het beleidsplan gaat immers ook over trends (hobbylandbouw, verpaarding): dit zijn dingen die we liever in de versnipperde delen willen zodat aaneengesloten gebieden bewaard kunnen worden voor beroepslandbouw. Het beleidsplan sluit beroepslandbouw zeker niet uit. Het is ook niet de bedoeling dat er via de landschapskamers aan landbouw geknibbeld wordt. Daarom wordt ook een contactpersoon voor landbouw voorzien.
Antwoord gecoro: de contactpersoon is een zeer positief element. Er is ook al een landbouwraad, om mee te praten.
- In het voorgestelde antwoord over WUG Heiken-Papaert staat er: *'We verwijderen de opname van de gronden binnen WUG Heiken Papaert uit de lijst van beperkt nog aan te snijden woonuitbreidingsgebieden.'* Betreft dit de gronden van het gehele WUG of enkel de zone van de recent goedgekeurde verkaveling? Als het enkel de beperkte zone betreft, wordt dit best verduidelijkt.
Antwoord: enkel de zone van de recent vergunde verkaveling wordt verwijderd. Het overige gedeelte komt niet meer in aanmerking voor aansnijding. Dit zal verduidelijkt worden.
- De densiteit in de groeikern wordt opgetrokken van 15 woningen/ha naar 25/ha. Dit kan gaan van 10 woningen/ha in buitengebied tot 35-40 woningen/ha in kernen. Is dit geen te grote verdichting, moet men niet opletten voor versmaching? De prognose van een op te vangen woningbehoefte van 1191 woningen is hoger dan wat Vlaanderen voorspelt. Niemand dwingt ons om dat cijfer te halen.
Antwoord: de huishoudprognose van Statistiek Vlaanderen werd gebruikt. De andere cijfers gingen over inwoners, niet over aantal huishoudens. Voor een gewoon onbebouwd perceel weet je wat er kan, dit weet

de ontwerper van het beleidsplan niet exact per perceel. Daarom worden deze percelen niet uit de telling gehaald. Enkel degenen waar voorschriften op gekend zijn, zijn meegenomen, zowel in vraag- als aanbodzijde. Een heel groot deel van de groei moet tevens binnen bestaand ruimtebeslag opgenomen worden, in de kernen, en niet op nieuw aan te snijden terreinen. Dit is een belangrijk aspect, de groei zal op de nog niet aangesneden terreinen dus niet zo extreem zijn.

- De omzetting van recreatiegebied Kerkhofstraat betreft 3,3 ha. Zijn dit enkel de tennisterreinen of ook kerkhof en voetbalterreinen?

Antwoord: het betreft het volledige recreatiegebied. In het participatietraject werd door de inwoners vaak gesproken van de tennisterreinen, daarom werd dit vaak zo vermeld.

- Compensatie voor bedrijventerrein aan Hof-ten-Berglaan: waar kan dit gecompenseerd worden?

Antwoord: enkel het stuk waar de school op zit wordt gecompenseerd, ook op vraag van de provincie. Dit wordt bekeken bij de keuze voor het overhevelingsterrein.

- Betreffende de huishoudens: in welke mate heb je zicht op de grootte van deze huishoudens?

Antwoord: dit werd opgenomen in onderzoeksrapport. Er komt sowieso gezinsverdunding, onder andere door vergrijzing en verzilvering van de babyboomgeneratie. De huishoudens worden kleiner. Daar werd rekening mee gehouden in de statistiek van Vlaanderen. Vandaar ook het voorzien in kleinere entiteiten en een hogere verdichtingsgraad (25 woningen/ha). Intergenerationeel en levenslang wonen werd ook mee opgenomen in beleidsplan en sluit hierbij aan.

- De bijkomende woningen in dorpspark Kalfort werden voordien in vraag gesteld door provincie. Dit wordt nu meegerekend bij nieuwe projecten. In hoeverre is het realistisch dat dit op korte termijn kan, gelet op de eigendomsstructuren en dergelijke?

Antwoord: de provincie was vroeger inderdaad eerder negatief, maar door dit te kaderen is dit weerlegd geweest en vormt dit geen probleem meer voor provincie en departement. Wanneer er wat ontwikkeld kan worden valt inderdaad te bekijken, onder meer in functie van de eigenaars. Misschien zijn er ontwikkelingen die we nu meerekenen, die uiteindelijk niet gerealiseerd zullen worden.

- Werd de mogelijke bebouwing gecheckt met pluviale en fluviale overstromingskaarten? Een deel van het bestaand weefsel ligt in pluviaal/fluviaal overstromingsgevoelig gebied. Er valt mogelijks nog wat weg.

Antwoord: de sectorale wetgeving en de watertoetskaarten werden in de plan-MER mee bekeken voor gebieden waar kan uitgebreid worden. Bij de recente masterplannen werd ook hiermee rekening gehouden.

Antwoord gecoro: dan moet er misschien gesteld worden: van dit ROP valt x percent weg door overstromingskaarten.

- Voor kern Puurs/Kalfort voorzien men 862 woningen extra. Moet men geen bepaald percentage in de kern ook toewijzen aan extra diensten: scholen, handelaars, diensten om deze groei op te vangen? Niet 100% van dit gebied kan aan wonen gelinkt worden.

Antwoord: er is in het beleidsplan ook aandacht voor ontmoeting, handel etc. De kwantitatieve analyse dient om aan te tonen dat de beslissingen gegrond zijn. Dit geeft niet aan dat dit het enige is wat er kan in de kern. Een woning kan ook bovenop een handelszaak liggen, het hoeft elkaar niet uit te sluiten.

- Men moet dus allicht kleiner gaan wonen, 60% van deze groei situeert zich in de kern Puurs-Kalfort. Men moet erover waken dat grotere gezinnen niet naar de dorpen worden gestuurd doordat er in de kern Puurs-Kalfort enkel kleinere wooneenheden gebouwd worden.

Antwoord: dit wordt niet in detail besproken in het beleidsplan maar de bemerking is terecht: de densiteit moet inderdaad bewaakt worden. Nu bevinden zich in deze kern voornamelijk grotere eengezinswoningen, pas recent worden er meer appartementen en kleinere woningen gebouwd.

- Als de gewenste verdichting bereikt is: betekent dit dan een bouwstop? Voorbeeld: in de St.-Katharinastraat bevinden zich al 87 nieuw te realiseren wooneenheden op 300 meter afstand.

Antwoord: dit is een beleidsplan, dus richtinggevend en niet verordenend. Dit leidt niet tot een bouwstop. Het beleidsplan voorziet in een motivatie per kern, om de voorziene groei te verdelen over de verschillende kernen. De cijfers zijn geen concrete doelstelling. Deze betreffen enkel verduidelijking van het onderzoek, dat kwantitatief moest gestaafd worden. Het betreft ook enkel een prognose, die tegen 2040 mogelijk gewijzigd wordt. Deze motivatie werd ook aanvaard door de hogere overheden.

- In linten wordt gekozen voor afweging op perceelsniveau. Wat houdt dit concreet in? Wat met zonevrije woningen?

Antwoord: deze linten worden beperkt tot de planologisch bestemde woongebieden. Er komen geen extra bouw mogelijkheden in deze linten, tenzij voor percelen gelegen in woongebied. Het is inderdaad duidelijker als de gele linten effectief enkel de woongebieden (al dan niet met landelijk karakter) bevatten. Er mogen geen zonevrije woningen in opgenomen worden. In de linten wil men enkel niet de van hogerop verwachte verdichting toepassen. De densiteit mag niet toenemen in deze linten. Als de densiteit bijvoorbeeld 5 woningen/ha is, en de bestaande densiteit zit er al over, dan kan er niet verdicht worden. De goede ruimtelijke ordening zal beoordeeld worden bij een aanvraag.

- Wat is de update naar aanleiding van de zaken die besproken zijn met provincie?

Antwoord: PBRA is goedgekeurd tijdens het openbaar onderzoek van dit beleidsplan. In dit PBRA worden bijvoorbeeld 'kleine kernen' geschrapt: deze categorie is vervallen, dit worden nu 'dorpskernen' (bij ons bijvoorbeeld Lippelo),. Er zijn geen grote wijzigingen geweest. Dit werd nog eens gedubbelcheckt.

- Als dit geen BGO is, wat is dit juridisch technisch dan?

Antwoord: dit beleidsplan vervangt het structuurplan. Dit is de rechtsgrond om RUP's en masterplannen en andere plannen op te maken. Dit betreft een strategische visie op lange termijn, met daarin beleidskaders op kortere termijnen. Een beleidskader kan afgewerkt worden, vervangen worden, er kunnen nieuwe gemaakt worden, maar de strategische visie blijft bestaan. BGO bestaan enkel via een artikel in de VCRO. Enkele gemeenten hebben dit op papier gezet, waarna omzendbrieven zijn rondgestuurd, onder meer door de provincie Antwerpen, om dit te kaderen. Een BGO moet in provincie Antwerpen bijvoorbeeld binnen 2 jaar omgezet worden in een RUP of verordening. Dit plan is dus geen BGO maar een strategische visie, die meer allesomvattend is.

- Bij een bezwaar werd gevraagd om de klimaatdoelstellingen op te nemen in beleidsplan. Voorstel van reactie: 'geen verdere verwerking noodzakelijk' geeft weinig vertrouwen. In de vorige vergadering werd al aangehaald dat het klimaatplan moest gecrosscheckt worden met beleidsplan. In het energie- en klimaatplan staat een paar keer: 'dit wordt opgenomen in ruimtelijk beleidsplan'. Dit moet dus ook terugkomen in het beleidsplan

Antwoord: de beide plannen worden beter uit elkaar gehouden. De crosscheck moet inderdaad gebeuren en desgewenst beter geaccentueerd worden. Er is geen beleidskader energie opgenomen geweest in het

beleidsplan. Het beleidsplan laat wel toe dat erop verder gebouwd wordt: een beleidskader energie zou bijvoorbeeld later uitgewerkt kunnen worden.

De niet-stemgerechtigden verlaten de vergadering.

Besluit

De gecoro kan unaniem akkoord gaan met de voorgestelde verwerking van de adviezen en de bezwaren zoals op de navolgende pagina's wordt beschreven, met volgende aanvullende bemerkingen:

- De kaarten rond blauwgroene structuren en landbouw op pagina 34 en 40 moeten bekeken en gecorrigeerd/verduidelijkt worden indien nodig.
- Inzake landbouw dient benadrukt te worden dat landbouwers steeds geconsulteerd moeten worden.
- Betreffende WUG Heiken/Papaert moet verduidelijkt worden dat enkel de recent vergunde verkaveling wordt geschrapt uit het beleidsplan.
- Men moet er rekening mee houden dat het potentieel voorzien in de kwantitatieve analyse allicht niet helemaal uitgevoerd zal kunnen worden: er moet rekening gehouden worden met bijvoorbeeld frictielegeestand en overstromingskaarten binnen het bestaand weefsel. Er is ook plaats nodig voor bijkomende handel, recreatie, diensten, scholen,... in geval van verdichting.
- De densiteit en diversiteit van de wooneenheden moet bewaakt worden in groeikern Puurs-Kalfort.
- de crosscheck van het beleidsplan met het energie- en klimaatplan moet beter gemotiveerd worden in het antwoord, ook met voorbeelden in het beleidsplan zelf. Een beleidsplan is een dynamisch document dat kan aangepast worden (nieuwe beleidskaders,...), dit moet zeker blijken uit het antwoord.

De navolgende bladzijden *Verwerking ontvangen adviezen tijdens het openbaar onderzoek* (25 bladzijden) en *Verwerking bezwaarschriften van het openbaar onderzoek* (38 bladzijden) maken integraal deel uit van voorliggende Gecoro-verslag.

Marc De Borgher
Voorzitter



Martine Dhollander
Secretaris



Verwerking ontvangen adviezen tijdens het openbaar onderzoek (2 augustus t.e.m. 30 oktober 2023)

Advies Vlaamse overheid dd. 27/10/2023

Opmerkingen over kwantitatieve motivering: vraag en aanbod

Advies:

"In het onderzoeksrapport verdichting en in het beleidsplan zelf werd er **geen afweging gemaakt tussen vraag en aanbod**. Er lijkt niet te zijn onderzocht welke ruimte er binnen het huidige ruimtebeslag nog beschikbaar is of hoeveel ruimte er bijkomt door transformaties binnen de hoofdkernen. Indien een ruimtevraag wordt vastgesteld, dient hiervoor eerst binnen het huidige ruimtebeslag te worden gekeken.

Het is ook **niet altijd duidelijk in hoeverre bepaalde ruimtelijke beleidskeuzes omtrent het al dan niet aansnijden van woonuitbreidingsgebieden, het voorzien van bijkomende ruimte voor wonen en het omzetten van recreatiegebied in functie van wonen onderbouwd zijn** vanuit een ruimtelijke visie of noodzaak. De afweging om bepaalde gebieden wel of niet te ontwikkelen lijkt onvoldoende opgenomen in het document."

Antwoord:

1- Bepaling van de vraag

Voor de bepaling wat de vraag naar woningen in de toekomst zal inhouden, wordt gekeken naar de **demografische prognoses** voor de gemeente Puurs-Sint-Amands, en meer bepaald deze voor de **huishoudens** aangezien dit inzake ruimtelijke ordening een relevantere prognose is dan deze voor inwoners.

We maken hiervoor gebruik van de gegevens beschikbaar gemaakt op provincies.incijfers.be. Specifiek kijken we naar de huishoudensprognoses (o.b.v. Vlaamse gemeentelijke demografische huishoudensvooruitzichten (2021-2040) - Statistiek Vlaanderen) en naar de wijze waarop deze zich verhouden tot de huidige (2022) huishoudens aantallen in de gemeente (o.b.v. Structuur van de bevolking – Statbel).

Uit de gehanteerde gegevens weten we dat de **prognoses een huishoudens aantal van 12.701 voorspellen voor Puurs-Sint-Amands in 2040**. Ten aanzien van het huishoudens aantal van 10.959 (2022) betekent dit een groei van 1.742 huishoudens. Ten aanzien van het huishoudens aantal van 11.109 (2023) betekent dit een **groei van 1.592 huishoudens**.

Er wordt met andere woorden een **flinke groei voorspeld voor de gemeente**. De inwonersgroei ligt omwille van de gezinsverdunding evenwel een pak lager.

	officiële statistiek van het aantal huishoudens	huishoudens [projecties]
2022	10.959	11.101
2023	11.109	11.205
2040	-	12.701

Kijken we verder ook naar hoe deze toekomstige gezinnen zullen zijn samengesteld (o.b.v. Vlaamse gemeentelijke demografische huishoudensvooruitzichten (2021-2040) - Statistiek Vlaanderen, & o.b.v. o.b.v. Vlaamse gemeentelijke demografische huishoudensvooruitzichten (2021-2040) - Statistiek Vlaanderen) dan weten we dat de grootste uitdagingen zullen voortvloeien uit de **vergrijzing en verzilvering**, en de daarmee verbonden **gezinsverdunding**. Naast het berekenen van de vraag weten we hiermee dus ook dat toekomstbestendige

woningen in Puurs-Sint-Amands hiermee rekening zullen moeten houden, en dus ook compact en op maat dienen te zijn van de woonknoten van ouderen. Hieruit werd dan ook beslist om ook ambities omtrent levensloopbestendig en intergenerationeel wonen op te nemen als ambitie voor het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit.

We vertrekken dus van de Vlaamse prognoses (o.b.v. de vele gegevens beschikbaar op provincies.incijfers.be) die we hanteren als de op te vangen groei voor de bepaling van de vraag. Omwille van de centrale ligging in Vlaanderen, de goede ontsluiting (o.a. met het openbaar vervoer) en de economische ontwikkelingen veronderstellen we echter wel dat deze vraag in realiteit ook hoger kan komen te liggen. Tevens weten we, uit de gevoerde interviews met bedrijven gevestigd in de gemeente, dat Puurs-Sint-Amands ook in de toekomst een geëerde vestigingsplaats zal blijven, en dat aanwezige bedrijvigheid hier ook nog vragende partij is voor verdere groeimogelijkheden en dus voor het creëren van werkgelegenheid. Met deze groei (die niet in te schatten valt) houden we geen rekening voor de bepaling van de vraag.

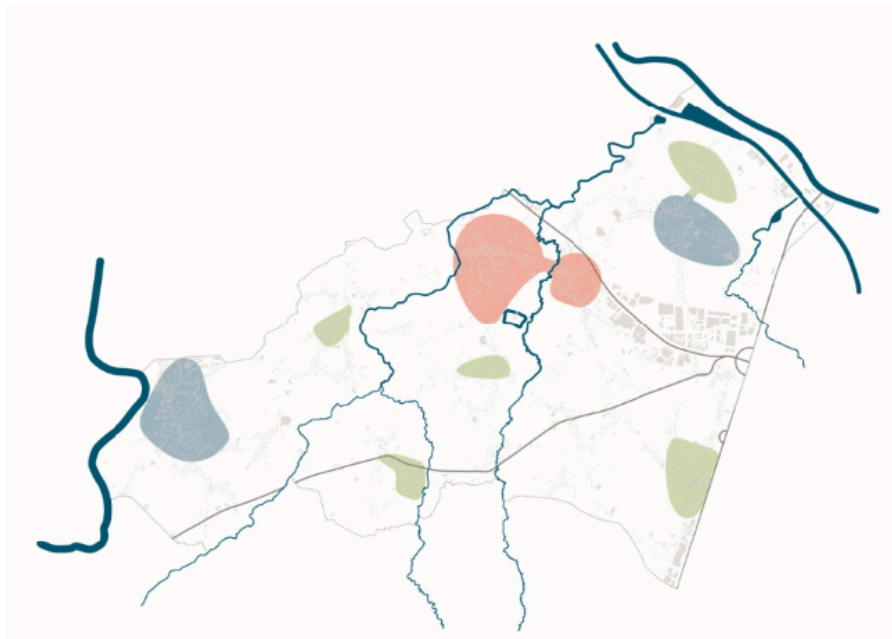
2- Verdeling van de vraag over de verschillende kernen in Puurs-Sint-Amands

We verdeelden deze voorspelde groei over de verschillende kernen in de gemeente. Hiervoor stelden we 3 brede toekomstperspectieven voor: **groiekern, kernontwikkeling, en kernversterking**.

Deze drie toekomstperspectieven werden opgesteld met het oog op een verantwoord en duurzaam ruimtegebruik, én met aandacht voor de aanwezige knoop- en plaatswaarden van de verschillende kernen. De draagkracht van elke kern voor verdere groei is immers niet gelijk. Hierbij hebben we bijzondere aandacht besteed aan de aanwezige voorzieningen, gezien de uitdagingen inzake vergrijzing.

In het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit wordt er duidelijk gekozen voor een **kerngericht opvangen van de voorspelde groei**.

- We stellen voor om **minimaal 60% van deze groei** op te vangen op de plaats waar het meest uitgebreide aanbod aan voorzieningen en vervoersmogelijkheden aanwezig is: de **groiekern** Puurs-Kalfort.
- Verder werd voorgesteld om **maximaal 25% van deze groei** te verdelen over de twee aanwezige sterke en middelgrote kernen in de gemeente: Sint-Amands en Ruisbroek-Sauvegarde. Voor deze twee kernen stellen we het perspectief van **kernontwikkeling** voorop. Deze kernen worden gekenmerkt door een tamelijk uitgebreid en divers aanbod aan voorzieningen en vervoersmogelijkheden. Hierin hebben zij beiden wel een ander karakter: waar Sint-Amands als voormalige hoofdkern van de gemeente Sint-Amands vooral een goed uitgebreid aanbod aan voorzieningen heeft, is Ruisbroek-Sauvegarde vooral interessant omwille van haar uitgebreid aanbod aan vervoersmogelijkheden.
- Tot slot resteert nog **maximaal 15% van de groei**, welke verdeeld kan worden over de kleinere kernen: Ruisbroek-Dorp, Breendonk, Oppuurs, Liezele en Lippelo. Voor deze kernen stellen we **kernversterking** voor als toekomstperspectief. Hier zien we een basisaanbod aan voorzieningen en vervoersmogelijkheden, maar vooral een noodzaak om het dorpsweefsel te versterken. Het creëren van een toekomstgericht (levensloopbestendig en gediversifieerd) aanbod aan woningen zou ook in deze kleinere kernen kunnen leiden tot een gewenste woningrotatie. Kernafwerking en kernversterking zijn daarom mogelijkheden die we hier willen behouden vanuit het perspectief van levenslang wonen in de eigen kern (ook gesteund door de inzichten verkregen in het dialoogtraject met de vastgoedsector en de professionele woonactoren in de gemeente). Hier mikken we dus hoofdzakelijk op de toekomstige vraag van de reeds aanwezige bevolking binnen deze kernen.



Groeikern
 min. 60% van de verwachte groei
 in eerste plaats op te vangen op
 bestaand ruimtebeslag

Kernontwikkeling
 gezamenlijk max. 25% van de
 verwachte groei
 op te vangen op bestaand
 ruimtebeslag

Kernversterking
 gezamenlijk max. 15% van de
 verwachte groei
 op te vangen op bestaand
 ruimtebeslag

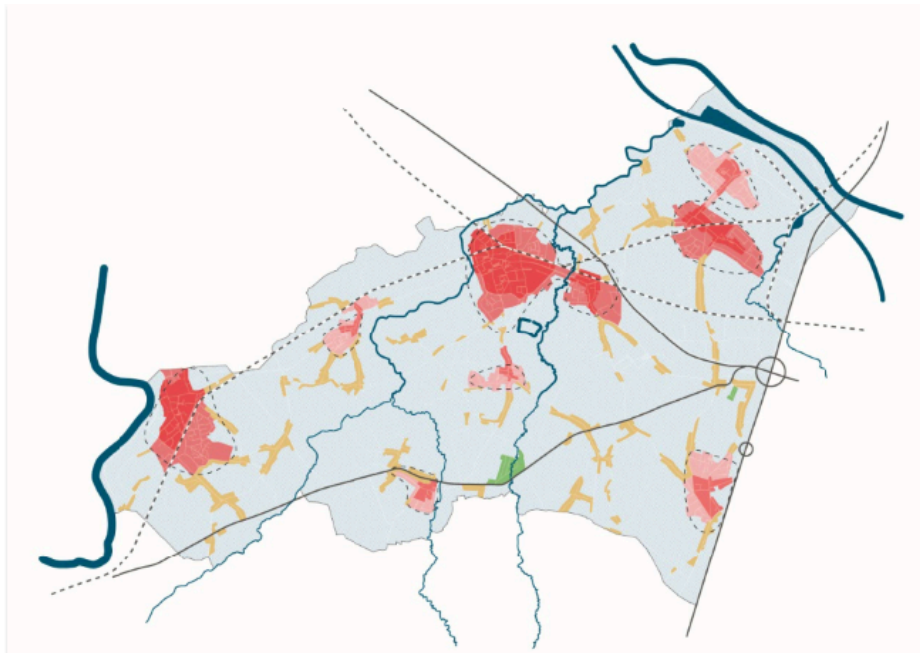
Met de **verdeling van de vraag over de verschillende kernen** in de gemeente, die volledig binnen de bevoegdheid van de gemeente valt, wenst de gemeente dus in de eerste plaats een **bijsturing te doen naar de groeikern Puurs-Kalfort**. Als lokale overheid zien we echter ook de noodzaak (en horen we de vraag) om **ook in de kleinere kernen kansen te creëren en ook hier aan een diversifiëring van het woonaanbod te werken**. Hier willen we een beperkte groei overwegen, om kwaliteitsvolle projecten (die evenwel een beperkte stijging in het aantal huishoudens inhouden) niet te hypothekeren.

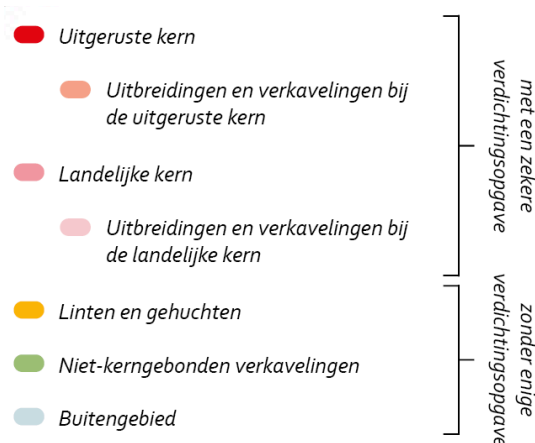
We zijn er ons van bewust dat deze toekomstperspectieven niet volledig (maar wel in hoofdzaak!) aansluiten bij de groeiprognozes die de provincie Antwerpen voorstelde in de bijlagen van het Beleidskader 'Levendige kernen' van het PBRA. Hier vertrekt men vanuit de regionale benadering o.b.v. de woonregio's, en een overdracht van toekomstige groei naar de stedelijke gebieden. Evenwel erkent de provincie hierbij wel dat ook de strategische dorpskernen mee in zullen staan voor de lokale opvang van groei, en hierbij duidt zij Puurs aan als een dergelijke strategische dorpskern. De gemeente Puurs-Sint-Amands ziet kansen in deze regionale benadering. Deze benadering is vernieuwend en toekomstgericht, maar toch zien we in de groeiprognozes ook de noodzaak om zelf voldoende strategische keuzes te maken op het eigen grondgebied. We staan open voor een regionale benadering

binnen Klein-Brabant, maar kiezen ervoor om ons **huidig ruimtelijk beleid niet te laten afhangen van de snelheid waarmee intergemeentelijke afspraken tot stand kunnen komen.**

De gemeente ziet de noodzaak om voor urgente woonvraagstukken en -uitdagingen voldoende strategische grondpositie te behouden en dus ook voldoende zekerheden te bewaren voor het potentieel ontwikkelen ervan. Met de opmaak van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit geeft de gemeente aan welke (zeer beperkte) hoeveelheid zij hiervoor nog voorbehoudt. Hierbij benadrukken we dat de opname van deze gebieden in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit niet gelijk staat aan een vrijgavebesluit door de Gemeenteraad, maar een dergelijk besluit in de toekomst niet uitsluit. Dit, terwijl een **uitzonderlijk grote hoeveelheid niet gevrijwaard** wordt van ontwikkeling. Een vrijgavebesluit voor deze gronden is dan ook uitgesloten (m.u.v. die restpercelen in reeds geordende gebieden die potentieel hebben voor de strategische diversifiëring van het woonaanbod). Dit gebeurt ook net met het oog op een verdere transformatie van het bestaand ruimtebeslag.

In functie van een strategische ontwikkeling binnen het bestaand ruimtebeslag, geven we in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit proactief een **duidelijk overzicht van woonmilieus**. Er worden woonmilieus aangeduid waar verdichting (en dus verdere opvang van groei) te overwegen valt. Er worden tegelijk dus ook woonmilieus aangeduid waar dergelijke verdichting niet te overwegen valt, en waar de huidige dichtheid aangehouden dient te worden en dit slecht voor zover er juridisch-planologisch mogelijkheden toe bestaan om überhaupt nog verdere ontwikkeling toe te laten. Een dergelijk onderscheid lijkt ons, binnen de toekomstgerichte visie, net een essentieel onderdeel van een ruimtelijk beleidsplan. Per woonmilieu voorziet het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit verder ook in ontwerp-tools die aantonen hoe de gemeente de transformatie van het bestaand ruimtebeslag ziet. Met deze ontwerp-tools wordt aan private initiatiefnemers aangetoond welke ontwikkelingen de gemeente als wenselijk acht.





3- Bepaling van het aanbod

Uit bovenstaande weten we dat de voorspelde demografische groei aanzienlijk is (min. 1.592 huishoudens tegen 2040), en dat de gemeente een duidelijk kader schept over hoe deze groei over de verschillende woonkernen dient verdeeld te worden.

3.1 - Bepaling van het aanbod binnen bestaand ruimtebeslag

We gaan in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit niet voorbij aan de **mogelijkheden binnen huidig ruimtebeslag**, maar erkennen wel dat we hiervoor doorgaans geen regisseursrol kunnen opnemen indien wij geen grondeigenaar zijn. Het bepalen wat het latent potentieel binnen bestaand ruimtebeslag is, is in die zin dan ook onmogelijk. Het is niet mogelijk om aan te geven wie waar een gewenste verdichting zou voorstellen, laat staan om aan te geven wanneer die zal plaatsvinden of hoeveel deze verdichting dan concreet zou inhouden. We gaan ervan uit dat de adviserende overheden deze redenering ook volgen en erkennen.

Dit wil niet zeggen dat we de **huidige dichtheden** in de gemeente niet onderzochten. Deze **analyse** werd reeds vroeg in het traject uitgevoerd en vormde mee de basis tot het formuleren van de brede toekomstperspectieven per kern en de afbakening van de verschillende woonmilieus. Bijhorende informatie over deze analyses is terug te vinden in het onderzoeksrapport Verdichting, bijgevoegd aan het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit.

Eveneens werd, op basis van enkele casegebieden, **ontwerpend onderzoek** gevoerd naar de transformatiemogelijkheden in bestaand ruimtebeslag. Dit ontwerpend onderzoek blijft intern en zal, omwille van het gevoelig karakter ervan, ook intern worden gehouden. Het zal niet worden opgenomen in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit, noch zal het worden opgenomen in het onderzoeksrapport Verdichting. Wel werden de inzichten en resultaten hiervan doorvertaald naar de **ontwerptools per woonmilieu**, die weldegelijk zijn opgenomen in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit. Dit is een logische keuze: de casegebieden zijn gekozen o.b.v. hun latent potentieel, waarbij niet werd gekeken naar de eigendomsstructuur. Indien de resultaten van dit intern onderzoek publiek gepubliceerd zouden worden, bestaat de mogelijkheid dat deze onderzoeken verkeerd geïnterpreteerd worden door eigenaars. Dit staat ook geheel haaks op de zorg die de gemeente Puurs-Sint-Amands steekt in de **participatieve trajecten bij gebiedsgerichte visies en plannen** (o.a. masterplannen en inrichtingsvisies). De **vertrouwensband en open inspraak** waaraan de gemeente reeds jaren heeft gewerkt en op vandaag nog steeds consequent verder werkt, zou hieronder schade lopen. Dit is bovendien ook niet de finaliteit van een Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit: het uitzetten van een strategisch ruimtelijk beleid behelst niet de opmaak van allerhande masterplannen. Dit zijn aparte en eigen trajecten met elk een eigen finaliteit. We zijn ervan overtuigd dat de aanpak die de gemeente hier volgt (m.n. het intern onderzoek en het opschalen en communiceren van de ontwerpingrepen waarvoor draagvlak bestaat) correct is en in lijn ligt met wat verwacht kan worden van een ruimtelijk beleidsplan.

3.2 - Bepaling van het aanbod in juridische voorraad: ROP en leegstaande woningen

We gaan voor een **aanbodbeleid op de juiste plek**. De gemeente heeft hierop ook haar visie opgebouwd: we vertrekken vanuit het idee van kerngerichte ontwikkeling (groeiern, kernontwikkeling en kernversterking) en zuinig ruimtegebruik.

Het zou hierbij dan ook **fout zijn om het slecht gelegen aanbod in te zetten voor de opvang van toekomstige groei**. Door het creëren van een aanbod op de juiste plek kunnen we de ontwikkelingskansen voor bebouwbare zones op slecht gelegen plaatsen laten afnemen (alsook de aantrekkelijkheid ervan). De gemeente is bereid om op maat en waar mogelijk dit **slecht gelegen aanbod te minimaliseren of te neutraliseren**. Ze heeft dit in het verleden reeds gedaan op strategische locaties en past dit principe vandaag nog steeds toe. Dit is door de recente wijzigingen in de regelgeving op hoger niveau weliswaar minder evident geworden dan voorheen. Desalniettemin blijft het nog steeds de ambitie van de gemeente om waar mogelijk op strategische locaties slecht gelegen aanbod te neutraliseren. Het basisprincipe en belangrijkste vertrekpunt binnen zo'n benadering is uiteraard dat dit slecht gelegen aanbod niet wordt ingezet om de toekomstige behoefte op te vangen. Hiervoor nam de gemeente ook verschillende acties op in het beleidskader Verdichting van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit (o.a. de opmaak van een woningtypetoets).

Evenwel wordt, vanuit het ontvangen advies, gevraagd naar een **meer uitgebreide analyse van dit juridisch aanbod**. Deze analyse zal dan ook worden toegevoegd aan het onderzoeksrapport Verdichting, en de essentiële inzichten en resultaten hiervan zullen een doorvertaling krijgen in de actie-agenda van het beleidskader Verdichting in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit.

Voor de opmaak van deze kwantitatieve analyse vertrekken we eerst vanuit het **register onbebouwde percelen (ROP)** van de gemeente, opgemaakt in de zomer van 2023. Dit register omvat de percelen (o.b.v. de administratieve percelen (Adp) uit het Grootchalig Referentiebestand Vlaanderen (GRB, 2022)) die gelegen zijn in een planologische bestemming die ressorteert onder de categorie 'wonen' én welke bij de laatste controle nog onbebouwd waren. Ten tweede maken we binnen deze analyse ook gebruik van het **leegstandsregister woningen** van de gemeente, opgemaakt in de zomer van 2023. Dit register omvat de woningen welke leegstaan en waarvoor een leegstandsheffing dient betaald te worden. Leegstaande woningen die zich kunnen beroepen op een rechtsgeldige vrijstelling zijn hier niet ingerekend.

- stap 1: Opdelen van het ROP gelegen binnen en buiten de woonmilieus met verdichtingspotentieel
 - We maken een opdeling van de percelen gelegen binnen de woonmilieus met enig verdichtingspotentieel enerzijds, en deze die daarbuiten gelegen zijn en dus ook als niet-strategisch of niet-toekomstbestendig worden beschouwd.
 - Deze opdeling wordt als eerste gemaakt, maar er worden nog geen percelen uit het totale ROP verwijderd. Deze opdeling wordt gedurende de volledige analyse aangehouden om zo steeds zicht te hebben op de ligging en strategische waarde van het ROP.
 - Waar percelen werden doorsneden door de grens van de woonmilieus (en dus een deel wel strategisch, en een deel niet strategisch is), werden deze percelen opgesplitst op de grens van het woonmilieu. Beide delen blijven opgenomen, maar worden toegewezen conform hun ligging binnen of buiten de woonmilieus. Zo krijgen we een correctere inschatting van de juridische voorraad.

○ Totale oppervlakte ROP (ruwe data):	145,36 ha
■ binnen woonmilieus met verdichtingspotentieel:	59,69 ha
■ buiten woonmilieus met verdichtingspotentieel	85,67 ha

- stap 2: Confronteren van het ROP met de eigenlijke inrichting ter plaatse. Binnen het ROP werden heel wat percelen oneigenlijk opgenomen. Deze percelen werden uit het ROP verwijderd. Het gaat om:
 - percelen die werden recent werden bebouwd maar waarbij de intekening van de constructie nog niet werd opgenomen in het gehanteerde GRB van 2022 (maar nu wel zichtbaar zijn met het vernieuwde GRB 2023).
 - percelen waarvoor in de periode januari 2020 tot oktober 2023 een omgevingsvergunning werd goedgekeurd maar waar men niet overging tot de realisatie of waar de realisatie lopend is.
 - percelen die deel uitmaken van het openbaar domein, of hier toe kunnen worden gerekend op basis van hun huidige inrichting: speelplaatsen en -pleinen (in openbaar domein of bij schoolgebouwen), openbare parkeerruimtes, groenruimtes binnen ontwikkelingen en verkavelingen (incl. groene bermen en snippers).
 - percelen die een gebruik kennen in functie van bedrijvigheid, veelal parkeerinrichtingen en opslag in open lucht
 - percelen die op heden reeds dienen als enige ontsluitingsweg en door hun afmetingen en omgeving ook uitsluitend als ontsluitingsweg kunnen dienen

- percelen in eigendom van NMBS gelegen naast de spoorweginfrastructuur en door hun nabijheid hiertoe ook onbebouwbaar zijn

○ Totale oppervlakte ROP (opgekuiste data):	126,61 ha
■ binnen woonmilieus met verdichtingspotentieel:	45,71 ha
■ buiten woonmilieus met verdichtingspotentieel	80,90 ha

- stap 3: Onderzoek van ROP gelegen in gebieden waarvoor reeds een plan werd opgemaakt dat de inrichting bepaalt. Voor deze percelen is het mogelijk om het aantal toekomstige woningen goed in te schatten (o.b.v. stedenbouwkundige voorschriften). Met uitzondering van de woonreservegebieden die in deze plannen zijn opgenomen, wordt de berekende woonvoorraad in ROP en berekend a.d.h.v. geldende plannen afgetrokken van de voorspelde groei.

- Er is ROP gelegen in volgende RUP's:

- RUP Ruisbroek-Dorp
 - min. 12 woningen & max. 18 woningen
- RUP Sint-Katharinastraat
 - Woonreservegebied
- RUP Haverblok
 - 119 woningen
- RUP Groot-Schaddekensdries en omgeving
 - 12 woningen
- RUP Hemelrijken
 - 16 woningen
- RUP Dorpskom Sint-Amunds
 - 28 woningen
- RUP Schaafstraat
 - 22 woningen
- RUP Veurt Steenbossen
 - 6 woningen
 - + woonreservegebied

- Er is ROP gelegen in volgende BPA's:

- BPA Gedeeltelijke herziening BPA Ruisbroek-Noord
 - 6 woningen
- BPA Gedeeltelijke herziening BPA Ruisbroek-Zuid (1982 en 1993)
 - 2 woningen
- BPA Keulendam
 - 5 woningen
- BPA Dorpskom Lippelo
 - 14 woningen

- Het ROP dat in deze plannen (zowel RUP als BPA) werd geordend is, opgeteld maar zonder de aangeduide woonreservegebieden mee te rekenen (want hierover zal het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit uitspraak doen), goed voor

- **minimaal 242 woningen**
- **maximaal 248 woningen**

- We hanteren voor deze waarden het **gemiddelde** van dit minimum en maximum: **245 woningen**. Dit aanbod is vandaag dus reeds voorzien maar nog niet ingevuld cfr. geldende plannen.

- **De berekende 245 woningen zijn het juridisch aanbod in ROP op vandaag.**

- stap 4: We maken onmiddellijk de **koppeling naar de te verwachten groei (vraag) en de toekomstperspectieven**.

Het voorzien aantal woningen, mogelijk in ROP en berekend in stap 3, wordt immers van de te verwachten groei (vraag) afgetrokken.

Hiervoor moeten we echter eerst ook nog de **geregistreerde leegstaande woningen** in rekening brengen. De heractivering van deze leegstaande woningen behoort ook tot het zuinig ruimtegebruik. Deze woningen kunnen daarom niet meegenomen worden in de nog op te vangen verwachte groei.

- Naast het ROP brengen we dus ook de **huidige leegstand van woningen** in beeld. Ook deze leegstand wensen we te verrekenen in het totaal juridisch aanbod in Puurs-Sint-Amunds.

- **Het leegstandsregister omvat 156 woningen in de gehele gemeente. Deze woningen zijn het juridisch aanbod in leegstand op vandaag.**
 - Dit aantal wordt afgetrokken van de verwachte groei in huishoudens t.a.v. 2040, d.w.z.
 - 1592 te verwachten huishoudens
 - 156 woningen in geregistreerde leegstand
 - **Verschil = nog op te vangen groei van 1436 huishoudens**

Vervolgens houden we, aan de hand van deze gecorrigeerde groei, rekening met de **verdeling van de groei over de verschillende kernen**, volgens de vooropgestelde toekomstperspectieven (groeiern, kernontwikkeling en kernversterking). Dit vormt het basisscenario op basis waarvan we daarna het ROP in rekening zullen brengen.

- Het basisscenario (o.b.v. de algemene groei van 1436 huishoudens) resulteert in:
 - Groeikern: 60% van 1436 = 862 woningen
 - verdeeld naar Puurs-Kalfort
 - **groei Puurs-Kalfort = 862 woningen**
 - Kernontwikkeling 25% van 1436 = 359
 - verdeeld over Sint-Amands en Ruisbroek-Sauvegarde
 - **groei Sint-Amands = 180 woningen**
 - **groei Ruisb-Sauvegarde = 180 woningen**
 - Kernversterking 15% van 1436 = 215
 - verdeeld over Ruisbroek-Dorp, Breendonk, Oppuurs, Liezele en Lippelo
 - **groei Ruisb-Dorp = 43 woningen**
 - **groei Breendonk = 43 woningen**
 - **groei Oppuurs = 43 woningen**
 - **groei Liezele = 43 woningen**
 - **groei Lippelo = 43 woningen**
- Van dit basisscenario trekken we nu het aantal woningen af dat reeds in het juridisch aanbod aanwezig is. Dit juridisch aanbod wordt toegekend aan de toekomstperspectieven voor de kernen volgens de ligging uit de geldende plannen.
 - Groeikern: 124 woningen reeds voorzien in ROP
 - RUP Haverblok & BPA Keulendam
 - Kernontwikkeling: 46 woningen reeds voorzien in ROP
 - RUP Hemelrijken, RUP Dorpskom Sint-Amands & BPA's Ruisbroek-Zuid (beide relevant i.k.v. ROP)
 - Kernversterking: 75 woningen reeds voorzien in ROP
 - RUP Ruisbroek-Dorp, RUP Groot Schaddekensdries en omgeving, RUP Schaafstraat, RUP Veurt Steenbossen, BPA Ruisbroek-Noord & BPA Dorpskom Lippelo
- Deze aantallen trekken we vervolgens af van de berekende groei per toekomstscenario uit het basisscenario. Immers: voor de huishoudens die in het basisscenario werden berekend, is op vandaag reeds juridisch aanbod in ROP. Dit resulteert in volgende ambitieuze verdeling van de groei over de verschillende kernen:
 - Groeikern: 862 - 124 = 738 woningen nog niet voorzien in ROP
 - verdeeld naar Puurs-Kalfort
 - **groei (nog niet aanwezig in ROP) Puurs-Kalfort = 738 woningen**
 - Kernontwikkeling: 359 - 46 = 313 woningen nog niet voorzien in ROP
 - verdeeld over Sint-Amands en Ruisbroek-Sauvegarde
 - **groei (nog niet aanwezig in ROP) Sint-Amands = 157 woningen**
 - **groei (nog niet aanwezig in ROP) Ruisb-Sauveg. = 157 woningen**
 - Kernversterking: 215 - 75 = 140 woningen nog niet voorzien in ROP
 - verdeeld over Ruisbroek-Dorp, Breendonk, Oppuurs, Liezele en Lippelo
 - **groei (nog niet aanwezig in ROP) Ruisb-Dorp = 28 woningen**
 - **groei (nog niet aanwezig in ROP) Breendonk = 28 woningen**
 - **groei (nog niet aanwezig in ROP) Oppuurs = 28 woningen**
 - **groei (nog niet aanwezig in ROP) Liezele = 28 woningen**
 - **groei (nog niet aanwezig in ROP) Lippelo = 28 woningen**

- Het totaal aantal reeds aanwezig juridisch aanbod (245 woningen) én de geregistreerde leegstaande woningen (156 woningen) worden afgetrokken van de totaal voorspelde groei (1592 huishoudens), wat resulteert in een **totaal nog te realiseren groei van 1191 woningen**. De verdeling over de verschillende kernen heen (volgens hun draagkracht) werd hierboven opgegeven.
- Opm: om tot bovenstaande verdeling te komen werd ook een toetsing gedaan aan een andere berekeningsmethode. Deze methode bleek een minder ambitieuze en kerngerichte verdeling tot resultaat te hebben. Hiervoor werd dus niet geopteerd. We geven deze kort en ter info wel mee.
 - Te verwachten groei verminderd met voorziene woningen in ROP & de geregistreerde leegstaande woningen:
 - $1592 - (156 \text{ woningen} + 245 \text{ woningen}) = 1191 \text{ woningen}$
 - Aan de hand van de groeiperspectieven (groei-kern, kernontwikkeling en kernversterking) wordt deze vraag verdeeld over de kernen. We gaan (theoretisch) uit van een gelijke verdeling over de kernen. Dit zal in de praktijk uiteraard niet strikt zo lopen, maar dit geeft wel een goed beeld van hoe we de groei op een ambitieuze en verantwoorde manier over de verschillende kernen wensen te verdelen.
 - Groei-kern - 60% van 1191
 - Puurs-Kalfort: 715 woningen
 - Kernontwikkeling - 25% van 1191 (verdeeld)
 - Sint-Amands: 149 woningen
 - Ruisbroek-Sauvegarde: 149 woningen
 - Kernversterking - 15% van 1191 (verdeeld)
 - Ruisbroek-Dorp: 36 woningen
 - Breendonk: 36 woningen
 - Oppuurs: 36 woningen
 - Liezele: 36 woningen
 - Lippelo: 36 woningen

We bepaalden een **totale juridische voorraad in ROP en leegstand van 401 woningen**. Dit juridisch aanbod wil de gemeente maximaal inzetten om haar toekomstige groei op te vangen. Zij worden daarom afgetrokken van de 'basis' verwachte groei aan huishoudens t.a.v. 2040.

Dit resulteert in een nog op te vangen woningbehoefte van 1191 woningen. Deze wil de gemeente realiseren op strategisch gelegen locaties, binnen de woonmilieus met een verdichtingspotentieel (kerngebonden en verdeeld volgens de draagkracht van elke kern).

4 - Confrontatie van de (gecorrigeerde) te verwachten groei met het aanbod in juridische voorraad

Het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit stelt voor om deze **nog op te vangen groei** (hierboven berekend: 1191 woningen) **in de eerste plaats op te vangen binnen bestaand ruimtebeslag op strategische locaties**. Evenwel moeten we hierbij **realistische en haalbare perspectieven** uitzetten. Ook houden we hierbij rekening met o.m. de huidige densiteit in het weefsel en het huidige ruimtebeslag, de beperkte draagkracht bij bewoners voor sterke verdichting in het woonweefsel, en de beschreven noodzaak om als lokaal bestuur en regisseur van het woonbeleid te kunnen inspelen op urgente uitdagingen.

Een confrontatie tussen deze nog op te vangen groei en het berekende juridische aanbod in ROP is hierbij de eerste stap. We kijken hiervoor naar het berekende juridische aanbod in strategisch gelegen ROP, nog niet opgenomen in plannen (RUP's en BPA's).

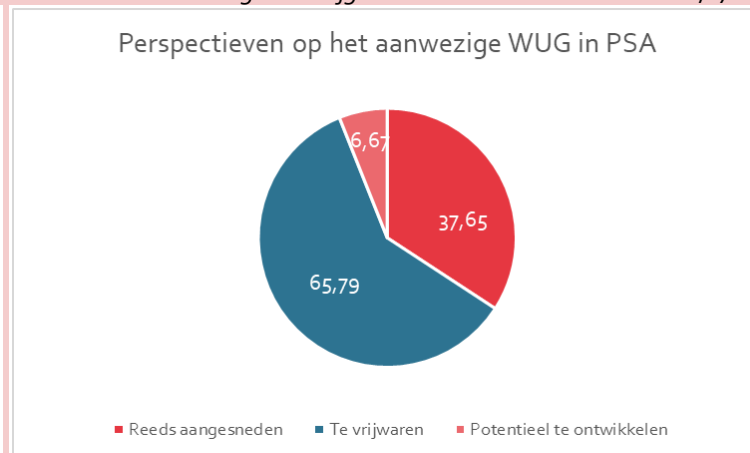
- Uit bovenstaande (punt 3.2.) weten we dat het volledige ('opgekuiste') ROP volgende oppervlakte had:
 - **Totale oppervlakte ROP (opgekuiste data): 126,61 ha**
 - binnen woonmilieus met verdichtingspotentieel: 45,71 ha
 - buiten woonmilieus met verdichtingspotentieel 80,90 ha
- Hierbij werden de oppervlaktes van het ROP gelegen in RUP's en BPA's nog niet afgetrokken. Dit is de evident volgende stap. Hun berekende woningpotentieel werd immers afgetrokken van de nog op te vangen groei, dan is het logisch dat ook hun oppervlakte afgetrokken wordt van het ROP.

- Belangrijk hierbij is wel dat die percelen in ROP die in een RUP als woonreservegebied werden aangeduid, hierin niet worden verrekend. Over deze gronden dient het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit immers nog uitspraak te doen en ook hun woningpotentieel werd nog niet verrekend.
- Dit resulteert in:

○ Totale oppervlakte ROP (opgekuiste data & niet gelegen in RUP / BPA):	114,01 ha
■ binnen woonmilieus met verdichtingspotentieel:	34,98 ha
■ buiten woonmilieus met verdichtingspotentieel	79,03 ha

- De percelen in ROP gelegen buiten woonmilieus met verdichtingspotentieel wensen we niet aan te snijden om de toekomstige groei op te vangen.
- De nog op te vangen groei dient met andere woorden gerealiseerd te worden binnen de woonmilieus met verdichtingspotentieel.
 - In het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit worden hiertoe acties opgenomen. Onderstaande illustreert hoe we de noodzaak voor die acties motiveren.
- Realisatie van **100% groei (= 1191 huishoudens) binnen het ROP met verdichtingspotentieel** (34,77 ha, opgekuiste data & niet gelegen in RUP (muv woonreservegebieden) of BPA): **1191 huishoudens binnen 34,98 ha ROP = 34,05 huishoudens per hectare**
 - Gezien het hier om (veelal versnipperd) ROP gaat, leidt dit vaak niet tot wenselijke resultaten.
 - Deze densiteit is vreemd aan ontwikkelingen in Puurs-Sint-Amands (bestaande dichtheid gemeentebreed eerder tussen de 6 à 18 woningen per hectare)
- Om op bovenstaande een oplossing te formuleren werd vervolgens gekeken naar een **zéér beperkte aansnijding van nog aanwezig woonuitbreidingsgebied en woonreservegebieden** (in totaal 6,67 ha).
 - Vanuit de ruimtelijke beoordeling selecteerden we slechts die percelen die aansluiten op kernen met voldoende draagkracht (t.a.v. de schaal van de beoogde aan te snijden gebieden en hun potentiële ontwikkeling).
 - We keken verder ook naar knoop- en plaatswaarde, potentiële ontsluiting, de aanwezige groen-blauwe structuren, eventuele (lokale) watergevoeligheid, de waarde van deze percelen i.f.v. hun huidig ruimtegebruik (veelal landbouw),...

○ Totale oppervlakte WUG in Puurs-Sint-Amands	101,11 ha
■ waarvan reeds geordend & aangesneden:	37,65 ha
■ waarvan nog ongeordend & onaangesneden:	72,46 ha
● waarvan niet in aanmerking voor vrijgavebesluit:	65,79 ha
● waarvan in aanmerking voor vrijgavebesluit:	6,67 ha



- We onderzochten deze gebieden op hun potentieel en komen uit op **een zeer beperkte voorgestelde aansnijding hiervan, namelijk 6,67 hectaren**.
 - Alle percelen in woonuitbreidingsgebieden en woonreservegebieden zijn **gelegen binnen de woonmilieus met verdichtingsmogelijkheden**. De overgrote meerderheid van deze percelen maakt deel uit van het ROP (5,94 ha van de in totaal 6,67 ha).
- Dit wil zeggen dat er dus **tegelijkertijd 65,79 hectaren potentieel woonuitbreidingsgebied (of woonreservegebied) niet in aanmerking komen voor toekomstige aansnijding** binnen dit ruimtelijk beleidsplan. Zij worden gevrijwaard en hun huidig ruimtegebruik (veelal agrarisch) krijgt hierdoor ook zekerheid.

- Hiervan is eveneens een **aanzienlijk deel op vandaag opgenomen in het register onbebouwde percelen (ROP)**, namelijk minstens (!) **55,56 hectaren**. Dit is een minimum, aangezien voor deze som enkel rekening werd gehouden met die percelen die gelegen zijn in woonuitbreidingsgebieden (of woonreservegebieden) die aaneengesloten en onaangesneden zijn. Het betreft hier m.a.w. geen restpercelen.
- **Het voorstel**, zoals ook beschreven in het beleidskader **Verdichting van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit**, omvat een **zeer beperkte potentiële aansnijding van volgende gebieden**:
 - 3,45 ha Station Sauvegarde
 - aangeduid als woonreservegebied RUP Sint-Katharinastraat & waarvan 2,91 ha reeds in ROP
 - 0,75 ha Steenbossen
 - aangeduid als woonreservegebied RUP Veurt-Steenbossen & waarvan 0,56 ha reeds in ROP
 - NB: Dit is slechts een zeer beperkt aandeel van de 5,6 ha aan woonreservegebied aangeduid in dit RUP.
 - 0,95 ha Breendonk Lelielaan
 - bestemd als WUG volgens het gewestplan & volledig in ROP
 - NB: Dit is slechts een zeer beperkt aandeel van het grootschalige WUG ten noorden van Breendonk. De voorgestelde percelen (indicatief aangeduid in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit) sluiten aan op de dorpskern en het bestaande bebouwde weefsel.
 - Met deze aansnijding worden ook mogelijkheden gecreëerd voor Woonveer, welke hier een project i.f.v. sociaal wonen kan voorzien.
 - 1,4 ha Liezele-Dorp
 - bestemd als WUG volgens het gewestplan & volledig in ROP
 - NB: Dit is slechts een zeer beperkt aandeel van het WUG ten westen van Liezele. De voorgestelde percelen (indicatief aangeduid in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit) sluiten aan op de dorpskern en het bestaande bebouwde weefsel.
 - 0,12 ha Oppuurs-Dorp
 - bestemd als WUG volgens het gewestplan & volledig in ROP
 - NB: Dit betreft in feite een restperceel in het dorp Oppuurs, dat grotendeels bestaat uit geordend WUG. De ontwikkeling op dit perceel werd overwogen en met ontwerpend onderzoek bestudeerd bij de opmaak van het masterplan voor deze kern. De invulling van het restperceel laat bovendien de verdere herinrichting van de dorpskern toe.
- **In totaal komt dit neer op 6,67 ha WUG waarvan 5,94 hectaren reeds opgenomen in ROP.**
 - Enkele strategische percelen, momenteel niet gelegen in ROP, die noodzakelijk zijn voor de ontwikkelbaarheid van deze gebieden werden eveneens opgenomen in het voorstel uit het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit. Dit brengt het totaal op 6,67 hectaren, wat 6,06% uitmaakt van het totale aandeel woonuitbreidingsgebied (of woonreservegebied) in de gemeente.
- Door dit voorstel wordt de oppervlakte waarop we de **totale nog op te vangen groei (= 1191 huishoudens)** kunnen realiseren gevoelig vergroot tot 41,65 ha (= 34,98 ha ROP + 6,67 ha beperkte aansnijding strategisch WUG). Dit haalt de densiteit ietwat naar beneden en resulteert in volgende dichtheid:
 - **1191 huishoudens binnen 41,65 ha = 28,60 huishoudens per hectare**
 - Deze densiteit is tamelijk hoog, maar kan overwogen worden gezien door de toegevoegde strategische gebieden (veelal aangesloten) plaatselijk hogere dichtheden kunnen gerealiseerd worden. Dit brengt het totaal alvast iets meer in balans maar volstaat nog niet.
 - Er zijn geen strategische onaangesneden woonuitbreidings- of woonreservegebieden gelegen in of aan de groeikern Puurs-Kalfort. We kunnen de gewenste verdeling van de groei (groeikern, kernontwikkeling en kernversterking) dus onvoldoende bereiken met enkel de toegevoegde percelen in woonuitbreidingsgebied of woonreservegebied.
- Om de vooropgestelde toekomstperspectieven te behalen, is er noodzaak om **ook voldoende strategische grondvoorraad te voorzien in en nabij de groeikern Puurs-Kalfort**. Hieruit komen de **bestemde recreatiegebieden** als meest kansrijk naar voren.
 - Deze gebieden maken, cfr. de definitie van het BRV, ook deel uit van het ruimtebeslag, waardoor een herbestemming naar wonen kan overwogen worden.

- Het betreft volgende gebieden, met een opgetelde oppervlakte van 5,1 ha (wat nog geen 5% van de totale bestemde recreatiegebieden inhoudt):
 - **Kerkhofstraat Puurs 3,3 ha**
 - Reconversie van voormalige tennisterrein in het centrum van Puurs. Het herbestemmen van deze terreinen laat een grotere strategische woonontwikkeling toe, waardoor op deze gebieden ingezet kan worden op het creëren van een urgent en toekomstbestendig woonaanbod.
 - **Dorpspark Kalfort 1,8 ha**
 - Zeer beperkte herbestemming van het aanwezige recreatiegebied: slechts een strook net ten noorden van de spoorinfrastructuur. Deze beperkte ontwikkeling maakt de realisatie van het ruimere masterplan i.f.v. de kwalitatieve groene en recreatieve inrichting mee mogelijk.
 - De ruimtelijke kwalitatieve afweging hiervan maakt deel uit van het beleidskader Verdichting in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit.
- Dit sluit volledig aan bij de vooropgestelde toekomstperspectieven voor Puurs-Sint-Amands waarbij we inzetten op een **strategische en toekomstbestendige verdeling van de groei naar de kern met de hoogste draagkracht**.
 - We willen hierbij ook benadrukken dat het geenszins het opzet is om de volledige groei, vooropgesteld en berekend voor de groeikern, zonder meer op te vangen in deze gebieden. Dat zou ook verre van realistisch zijn.
 - **1191 huishoudens binnen 46,75 ha = 25,48 huishoudens per hectare**
 - Deze densiteit is nog steeds tamelijk hoog voor de gemeente Puurs-Sint-Amands, maar kan overwogen worden gezien door de toegevoegde strategische gebieden (veelal aangesloten) hogere dichtheden kunnen gerealiseerd worden. Dit brengt het totaal meer in balans.
 - Het zal echter geenszins volstaan om de volledige berekende groei op te vangen in die gebieden waarvoor in het beleidskader Verdichting nog een potentiële aansnijding / herbestemming wordt ingeschreven.
 - Hetgeen we dus wel beogen is het **opvangen van deze groei middels transformatie van het bestaand ruimtebeslag, voornamelijk in de groeikern**. Hiertoe zijn ook verschillende acties ingeschreven in het beleidskader Verdichting.
 - De twee beperkte herbestemmingen van recreatiegebied naar woongebied betreffen dus strategische ingrepen, op aangesloten gebieden waar een ietwat hogere densiteit mogelijk is. Hiermee wil de gemeente, zoals duidelijk uit deze motivering, ook **inspelen op kansen en uitdagingen binnen haar ruimtelijk woonbeleid**.
- Bij bovenstaande merken we graag ook nog op:
 - De gemeente zal met bovenstaande densiteit van 25,48 huishoudens per hectare een ambitieus maar haalbaar ruimtelijk beleid voeren. De huidige densiteit ligt immers heel wat lager (15 woningen/ha volgens structuurplanning), waardoor we hier zeker mikken op een **zuinig ruimtegebruik**.
 - De opmaak van **masterplannen en inrichtingsvisies** werd hiervoor reeds afgerond of aangevat. Telkens werd of wordt hierbij een participatief traject met de omwonenden voorzien.
 - Als gevolg van de centralisatie van recreatie-activiteiten, zoals ook was opgenomen in de structuurplannen, kunnen we vandaag de herbestemming van recreatiegebied naar woongebied overwegen. Het **grote aanbod aan recreatiegebieden** in de gemeente (102,41 ha in totaal) maakt ook dat deze keuze kan overwogen worden zonder dat toekomstige mogelijkheden i.f.v. recreatie in het gedrang komen.
 - Het omzetten van deze recreatiegebieden naar woongebied maakt het mogelijk **strategische grondvoorraad** te hebben **in de groeikern**, waarvoor bovendien reeds kwalitatief ontwerpend onderzoek aanwezig is, of voorzien is.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ We voegen bovenstaande uitgebreide kwantitatieve analyse van het juridisch aanbod en de bestaande vraag toe aan het onderzoeksrapport Verdichting. De resultaten hiervan worden doorvertaald naar de actie-agenda van het beleidskader Verdichting van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit. Dit zou

o.i., naast de reeds opgenomen uitgebreide motivatie in het onderzoeksrapport, moeten volstaan om antwoord te bieden op het advies van Departement Omgeving.

→ Voor wat betreft de kwantitatieve analyse die zal worden toegevoegd aan het onderzoeksrapport Verdichting, en voor zover het de gegevens betreft in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit (Beleidskader Verdichting, onder titel 'Brede toekomstperspectieven: Rol van de kernen') zullen we de gegevens updaten aan de laatste gegevens, namelijk deze voor 2023 (i.p.v. 2022).

Advies:

"Specifiek ten aanzien van de woonuitbreidingsgebieden wordt op de kaart (blz. 192-193) aangegeven welke woonuitbreidingsgebieden worden behouden als openruimtegebied. Het is **onduidelijk of deze gebieden zullen herbestemd worden naar openruimte of louter 'bevroren' worden**. Het beleidsplan dient ten aanzien van deze gebieden een duidelijk standpunt in te nemen zodat de voorgestelde doelstelling helder toepasbaar is in de praktijk.

In hetzelfde opzicht is het aangewezen om de **bepalingen ten aanzien van woonuitbreidingsgebieden op blz. 248-249 te verduidelijken**. Hier wordt immers aangegeven dat deze gebieden wel in aanmerking komen voor ontwikkeling, doch is het niet duidelijk dat hiermee ook bedoeld wordt dat de andere woonuitbreidingsgebieden niet ontwikkeling zullen worden.

Verder is **onvoldoende duidelijk in hoeverre de te ontwikkelen woonuitbreidingsgebieden volledig of gedeeltelijk kunnen ontwikkeld worden en welke ruimtelijke kwaliteitsprincipes zullen gehanteerd worden**. Het is aangewezen dit eenduidig en helder te formuleren in de beleidskaders.

Het is eveneens **onvoldoende duidelijk in welke mate de selectie van nieuw te ontwikkelen gebieden rekening heeft gehouden met de vooropgestelde principes van kernversterking en zorgvuldig ruimtegebruik**. Bepaalde gebieden lijken niet aan te sluiten bij een kern of gelegen in watergevoelig gebied."

Antwoord:

De woonuitbreidingsgebieden waarvoor een aansnijding niet opgenomen is in het beleidskader Verdichting, komen niet in aanmerking voor een vrijgavebesluit (m.u.v. eventuele restpercelen). Zij worden 'bevroren'. Het huidige ruimtegebruik blijft behouden zonder deze woonuitbreidingsgebieden of woonreservegebieden te activeren in functie van wonen.

*De bepalingen onder in het beleidskader Verdichting actie V.10 (p. 248-249) zullen verder **beschreven worden in sub-acties** (vb: V.10A, V.10B,...). Elke sub-actie **behandelt één potentieel nog aan te snijden gebied**. Dit werd, in overleg met het Departement Omgeving, ook aanzien als voldoende verdere motivering.*

*We kunnen niet begrijpen hoe het advies het onduidelijk acht welke gebieden geheel dan wel gedeeltelijk in aanmerking komen voor een potentiële activering i.f.v. wonen. Er werden in de beleidskaders steeds **duidelijke tabellen** voorzien, waarop duidelijk af te lezen is over welke maximale oppervlakte het gaat. Ook kan men een **kwantitatieve motivering terugvinden** op blz. 196 t.e.m. 209. Elk van deze gebieden sluit aan op de dorpskernen en op het bebouwd weefsel. We hadden bijzondere aandacht voor watergevoeligheid: het is uiteraard niet de bedoeling om hier verdere ontwikkeling toe te staan welke risicovol is. Tegelijkertijd is het mogelijk dat de indicatieve aanduiding enige verwarring doet ontstaan. Als **verdere verwerking** zullen aan deze ruimtelijke karakteristieken nog verdere **brede kwaliteitseisen** toegevoegd worden. De bedoeling is om hiermee aan te geven welke ruimtelijke randvoorwaarden minstens in acht moeten worden genomen bij eventuele toekomstige aansnijding. Een voorbeeld hiervan is het voorzien van gebruiksgroen in die gebieden waar sprake zou zijn van watergevoeligheid.*

Voor wat betreft de motivering van de selectie van nieuw te ontwikkelen gebieden, volgens de principes van kernversterking en zorgvuldig ruimtegebruik, verwijzen we naar de kwantitatieve analyse van vraag en aanbod die hierboven uitgebreid is meegegeven.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ We herwerken de bepalingen uit actie V.10 zodanig dat voor elk gebied een sub-actie wordt voorzien met meer informatie en eventuele ruimtelijke randvoorwaarden.

→ We verduidelijken wat bedoeld wordt met 'verdichtingsopgave'. Dit zal o.a. deel uitmaken van de uitgebreide motivatie in het onderzoeksrapport Verdichting. In het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit zelf zal hieromtrent **duidelijk worden toegevoegd dat de bestaande densiteit van de niet te verdichten weefsels kaderstellend en begrenzend is voor nieuwe ontwikkelingen** in deze woonmilieus, en dit slechts in zoverre dat er überhaupt juridisch-planologische ontwikkelingsmogelijkheden bestaan.

Zowel op vraag van burgers als op basis van een ontvangen advies zal verduidelijkt worden wat de verdichtingsopgave, en dan in feite vooral het 'niet-verdichten', inhoudt. Dit zal deel uitmaken van de kwantitatieve motivering die zal worden toegevoegd (zie bovenstaand punt).

→ We formuleren, aanvullend op de kwalitatieve motivering, ook enkele brede kwaliteitseisen i.f.v. toekomstige ontwikkelingen op de gebieden die hiervoor in aanmerking komen volgens het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit.

→ We voegen per gebied ook een recente luchtfoto toe.

Opmerkingen over toekomstperspectieven voor bedrijventerreinen

Advies:

"Wat betreft **bedrijventerreinen** stelt zich de vraag in hoeverre het aangewezen is om binnen bepaalde gebieden een **doorgedreven verweving** voorop te stellen. Het is sowieso **niet aangewezen om woonfuncties te voorzien binnen bedrijventerreinen**, behoudens de bedrijfswoningen zelf. Ook het voorzien van **zogenaamde 'atelierwoningen'** binnen of aan de rand van bedrijventerreinen kan leiden tot problemen. Bovendien kunnen 'atelierwoningen' over het algemeen beschouwd worden als perfect inpasbaar binnen woongebied. De inrichting van (atelier)woningen binnen industriegebied is niet wenselijk, aangezien de vergunbaarheid van de activiteiten van de eigenlijke bedrijven mogelijk geïmpacteerd wordt. Daarnaast gaat er ruimte verloren voor niet-verweefbare activiteiten.

Voor de uitbouw van **overhevelingsterreinen** in functie van de bestaande **pharmaccluster** aan de N16 -hoofdzakelijk de site van Pfizer- zullen **bijkomende gronden worden herbestemd tot industrie**. De **vertaling naar een uitvoeringsgerichte actie, ruimtelijke afweging en randvoorwaarden ontbreekt** binnen het beleidsplan ruimte. Dit **verhindert de vertaling naar een verordenend instrument**."

Antwoord:

Men verwijst naar het toekomstbeeld met de **verwevingsbenadering** voor bedrijventerreinen, beschreven op blz. 224-225 van het ontwerp Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit. Hier worden ontwerptools aangegeven die een geoptimaliseerde verweving bewerkstelligen. Dit toekomstbeeld is belangrijk binnen de benadering die de gemeente vooropstelt. Tegelijkertijd geeft de gemeente niet limitatief aan waar welke benadering geldt. Er zal, bij concrete projecten, telkens **op maat worden beoordeeld** wat de meest gepaste benadering is. Verder werd hierin ook verwezen naar **atelierwoningen**. Voor de verdere verduidelijking wordt hieraan toegevoegd dat deze **in woongebied gelegen** moeten zijn. Dit maakt als verwerking duidelijk dat het niet de bedoeling is om met dergelijke atelierwoningen ruimte voor niet-verweefbare activiteiten in te nemen. Wat betreft de **overhevelingsterreinen** i.f.v. de pharmaccluster, wordt voorgesteld om dit specifiek voorbehoud voor pharma-industrie te laten vervallen. Dit werd bovendien ook gesuggereerd in het advies van Provincie Antwerpen. We volgen dit advies. Wat betreft het ontbreken van een uitvoeringsgerichte actie, ruimtelijke afweging en randvoorwaarden, zal hiervoor een actie opgenomen worden in het beleidskader Verdichting. De ruimtelijke afweging vond, middels ontwerpend onderzoek, plaats binnen de opmaak van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit. Deze werd uitgevoerd zonder hierbij de huidige eigendomsstructuur in rekening te brengen: het is een ruimtelijke benadering. Hierdoor kan dit ontwerpend onderzoek ook niet toegevoegd worden aan het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit (zie ook opmerkingen hierboven). Met de resultaten van dit ontwerpend onderzoek werkt de **gemeente op heden verder en zal een inrichtingsplan worden opgemaakt**. Wat betreft ruimtelijke randvoorwaarden, zullen deze in groter detail worden opgenomen in de inrichtingsvisie en -plan. In het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit, en de hierboven beschreven bijkomende actie, zullen brede ruimtelijke randvoorwaarden worden opgesomd.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ We passen bij het toekomstbeeld met de verwevingsbenadering voor bedrijventerreinen 'atelierwoningen' aan naar 'atelierwoningen in woongebied'.

→ We laten het voorbehoud 'i.f.v. pharmacluster' (op blz. 212-213) vervallen.
→ We voegen een bijkomende actie toe aan het beleidskader Verdichting waarbij de (verdere) opmaak van de inrichtingsvisie en -plan voor overhevelingsterreinen wordt opgenomen, alsook de doorvertaling hiervan naar een verordenend instrument in functie hiervan. We formuleren hierbij ruimtelijke kwaliteitseisen en randvoorwaarden.

Advies Provincie Antwerpen dd. 26/10/2023

Opmerkingen over kwantitatieve motivering: vraag en aanbod

Advies:

"Het is goed dat de gemeente al een afweging heeft gemaakt en een duidelijk overzicht geeft over welke WUGs en gebieden nog wel aangesneden kunnen worden voor woningen en welke niet. Maar de provincie mist in de motivatie waarom de WUGs aangesneden dienen te worden en dat de twee recreatiegebieden (deels) omgezet moeten worden naar woongebied.

Gelet op het feit dat de beschikbare ruimte schaars is, dient er voorzichtig met de bestaande ruimte omgegaan te worden en dienen we bijkomend ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken. De provincie wil daarom ook **benadrukken dat aansnijding van WUG voor wonen niet op vraag van de provincie is, zoals wordt aangegeven bij actie V.10**. De provincie zet met haar PBRA juist in op het **niet onnodig aansnijden van ruimte voor woningen en bijkomend ruimtebeslag**.

Bijkomende woningen dienen daarom in eerste instantie binnen bestaand woongebied en ruimtebeslag voorzien te worden. Er dient aangetoond te worden in hoeverre de **woonbehoefte** opgevangen kan worden binnen bestaand woongebied en ruimtebeslag, alvorens bijkomend ruimtebeslag wordt gecreëerd. Hierbij dient ook al rekening gehouden te worden met de **leegstand** binnen de gemeente dat nu al hoger is dan de frictieleegstand.

De uitspraak op pagina 190 dat de gemeente **noodzaak ziet om beperkte oppervlaktes op strategische locaties aan te snijden** met het oog op het creëren van een diverser woonaanbod om een **woningrotatie** mogelijk te maken, ziet de provincie niet onderbouwd worden in het beleidsplan. Er wordt bij actie V.10 wel aangegeven dat bij de uitwerking van een project (in WUG) de bevoegde instantie een **kwantitatieve en kwalitatieve afweging** moet maken, maar het is juist het beleidsplan dat daar een geschikt instrument voor is om te doen. Des te meer aangezien in andere acties al wordt gewezen naar de opmaak/afmaken van RUPs.

Er wordt bijvoorbeeld doorheen het beleidsplan gesproken over het **RUP Kalfort Dorp**. Dit RUP voorziet bijkomend ruimtebeslag voor woningen. De opmaak van een RUP dient gebaseerd te worden op het beleidsplan. Aangezien er in het beleidsplan niet is gemotiveerd dat er behoefte is om het gebied van Kalfort Dorp aan te snijden, zijn de uitspraken die binnen het beleidsplan worden gedaan (oa. OR.6, V.6, V.7) en de kaart op pagina 168 'Toekomstkaart verdichting' te voorbarig. Dit geldt ook voor de aansnijding van de WUG."

Antwoord:

Voor wat betreft de **kwantitatieve analyse van vraag en aanbod en het RUP Kalfort Dorp verwijzen we naar de motivering en verwerking die wordt voorgesteld n.a.v. het advies van Departement Omgeving**. Deze motivering en de voorgestelde verwerking ervoor zijn hierboven uitvoerig opgenomen.

Omtrent **woningrotatie** zullen we bijkomende passages opnemen in het onderzoeksrapport Verdichting. Dit principe ligt mee aan de basis van de acties die genomen worden in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit. Het is opmerkelijk dat de provincie het belang van deze woningrotatie niet erkent. Daarom wordt verdere motivatie en beschrijving toegevoegd.

De opmerking omtrent het al dan niet aansnijden van WUG voor wonen op vraag van de provincie komt vermoedelijk voort uit een **misverstand**. In actie V.10 werd volgende zinsnede opgenomen: 'De gemeente Puurs-Sint-Amands benadrukt dat deze opgave m.b.t. de niet-aangesneden woonuitbreidingsgebieden een beleidsvraag vanuit hogere overheden is. Zowel op provinciaal als gewestelijk niveau zijn hieromtrent ambities en

acties opgenomen in de ruimtelijke beleidsplannen van die overheden. De gemeente Puurs-Sint- Amands wenst hier aan bij te dragen volgens wat mogelijk is op haar grondgebied.'

Deze zinsnede werd bedoeld om aan te geven dat het niet-aansnijden op vraag was van de hogere overheden, niet het beperkte wel-aansnijden. De gebruikte **formulering maakt dit onvoldoende duidelijk. We passen deze zin aan.**

Tevens zal de actie V.10 herwerkt worden (zie ook verwerking advies Departement Omgeving) zodat een duidelijker en vollediger beeld gegeven wordt met sub-acties per gebied.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ We herwerken de bepalingen uit actie V.10 zodanig dat voor elk gebied een sub-actie wordt voorzien met meer informatie en eventuele ruimtelijke randvoorwaarden.

→ We herschrijven of verwijderen de verwarrende zinsnede omtrent de vraag van hogere overheden binnen de beschrijving van actie V.10.

→ We nemen omtrent woningrotatie bijkomende passages op in het onderzoeksrapport Verdichting.

Opmerkingen over WUG Heiken Papaert

Advies:

"Voor de aansnijding van het **WUG Heiken Papaert** geeft de gemeente aan dat de aansnijding van het gebied haar oorsprong vindt in een **principeel akkoord**. Dit principeel akkoord stamt af van 2015. Al is dit principeel akkoord niet vervallen, een principeel akkoord is **geen verworven recht om te ontwikkelen**, het is een beleidsuitspraak. Er dient in het beleidsplan opnieuw een afweging te worden gemaakt of het gebied aangesneden moet worden, waarbij rekening wordt gehouden met het doel dat bijkomend ruimtebeslag beperkt dient te worden."

Antwoord:

De omgevingsvergunning voor het verkavelen van de gronden binnen WUG Heiken Papaert werd definitief afgeleverd in december 2023. Deze gronden worden daarom niet langer opgenomen binnen de woonuitbreidingsgebieden waarover het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit nog uitspraak moet doen. We rekenen deze gronden daarom onder het 'reeds aangesneden / vergund' woonuitbreidingsgebied. Dit heeft betrekking op blz. 192-193, blz. 194, blz. 200-201 en onder actie V.10 op blz. 248-249.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ We verwijderen de opname van de gronden binnen WUG Heiken Papaert uit de lijst van beperkt nog aan te snijden woonuitbreidingsgebieden. Deze gronden worden, omwille van hun recente vergunningshistoriek, gerekend onder het reeds aangesneden / vergund woonuitbreidingsgebied. Dit heeft betrekking op blz. 192-193, blz. 194, blz. 200-201 en onder actie V.10 op blz. 248-249.

Advies:

"We duiden alvast zo concreet mogelijk de **passages (onderstreept)** aan die niet in lijn liggen met het ontwerp-PBRA, met de vraag deze stellingen goed te motiveren of desnoods aan te passen, zodat deze acties bijdragen aan de doelstelling om bijkomend ruimtebeslag te beperken:

- P. 168-169 – figuur 33

- Inkleuring van Dorpspark Kalfort

- Inkleuring WUG Heiken Papaert

- P. 192 – 193 Woonuitbreidingsgebieden

- Recreatiegebied te herbestemmen als woongebied

P. 206:

De gemeente wenst met het goedgekeurde masterplan (Gemeenteraad 8 mei 2023) in te zetten op de creatie van kwalitatieve publieke ruimte en een groenblauwe as, met ruimte voor ontmoeting. Hierop aansluitend voorziet men een klein woonproject als afwerking van deze publieke ruimte.

p. 242:

Het Masterplan voor het **Dorpspark Kalfort** vereist de opmaak van een RUP: de huidige bestemming dient te worden gewijzigd om tot de gewenste inrichting zoals voorgesteld in het masterplan te komen. In de eerste

plaats zal dit noodzakelijk zijn om het beperkte woonprogramma uit het masterplan te kunnen realiseren en zo een nieuwe inrichting, nieuw en optimaler gebruik en een verbeterde aanleg van het gebied te bekomen. Met deze actie uit het Beleidskader Verdichting wordt de opmaak van het RUP i.f.v. dit masterplan gefaciliteerd: de realisatie van dit plan ligt in lijn met de toekomstperspectieven voor de groeikern Puurs-Kalfort én is ook als transformatie in de kern (in het woonmilieu) wenselijk..”

Antwoord:

Op de figuur op blz. 168-169 zal het **WUG Heiken Papaert**, gezien bovenstaande, nog steeds opgenomen zijn aangezien de **vergunning voor het verkavelen van deze gronden definitief werd afgeleverd**.

Het Dorpspark Kalfort, en de noodzaak hiertoe, zal hier eveneens nog op aanwezig zijn. De motivatie hiervoor maakt deel uit van de kwantitatieve motivatie (zie hierboven).

Omtrent blz. 192-193 zullen de **recreatiegebieden** welke de gemeente wenst om te zetten naar woongebied eveneens nog opgenomen worden. De motivatie hiervoor maakt deel uit van de **kwantitatieve motivatie** (zie hierboven).

Op blz. 206 wordt verwezen naar het **restperceel in Oppuurs** (beperkt woonproject met slechts enkele woonunits) waarvoor, binnen het masterplan voor deze dorpskern, een beperkt woonproject wordt voorzien. Dit kleinschalige project wordt in feite voorzien op een restperceel binnen een verder quasi volledig geordend woonuitbreidingsgebied. Dit zijn **net het type percelen, midden in de dorpskern, waar een activering en verdichting net aangewezen is**. Het maakt hier bovendien deel uit van de kwalitatieve inrichtingsvisie op de dorpskern (voorzien in het masterplan), die ook werd besproken in een participatietraject met de buurtbewoners.

Op blz. 242 zal de **formulering aangepast** worden. De opmaak van het **RUP Dorpspark Kalfort** is immers niet 'in eerste plaats' noodzakelijk omwille van het woonprogramma. De opmaak van het RUP volgt de visie en het plan uit het masterplan dat net de optimalisering van het volledige gebied (hoofdzakelijk open ruimte en recreatie) beoogt. Het is uiteraard in de eerste plaats hiervoor dat het RUP zal worden opgemaakt. Het woonproject faciliteert deze kwalitatieve herinrichting én zorgt bovendien voor een strategisch aanbod in de groeikern (zoals gemotiveerd in de kwantitatieve motivering hierboven).

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ We herformuleren de zinsnede omtrent RUP Dorpspark Kalfort op blz. 242. Dit RUP is uiteraard in de eerste plaats noodzakelijk om de gehele herinrichting van het gebied met open ruimte en recreatiegebied te bewerkstelligen.

Opmerkingen over toekomstperspectieven voor bedrijventerreinen

Advies:

“Het is goed dat binnen het beleidsplan aandacht wordt gegeven aan bedrijvigheid en ruimtelijk rendement. Ook kan de **provincie het verweven van bedrijven in de kernen alleen maar aanmoedigen**.

In het beleidsplan wordt ook gesproken over verweving op bedrijventerreinen. Dit principe moet echter wel met de **nodige voorzichtigheid** gehanteerd worden. **Bedrijventerreinen moeten maximaal ruimte kunnen bieden voor (toekomstige) bedrijvigheid**. De extra ruimte die bekomen wordt door middel van ruimtelijk rendement moet dan ook maximaal ten goede komen van de bedrijvigheid die omwille van aard, schaal of activiteit niet verenigbaar is met het wonen. **Het kan niet de bedoeling zijn om extra ruimte te creëren voor andere functies** die in andere gebieden ondergebracht kunnen worden en bovendien anders ontwikkelingskansen van (toekomstige) bedrijven zouden kunnen hypothekeren. Er **dient dus in de tekst verduidelijkt te worden dat er geen ruimte verloren mag gaan voor de hoofdactiviteit 'bedrijvigheid'.**”

Antwoord:

Men verwijst naar het toekomstbeeld met de **verwevingsbenadering** voor bedrijventerreinen, beschreven op blz. 212-226 van het ontwerp Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit. Hier zal de in het advies voorgestelde zinsnede opgenomen worden.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ We voegen de voorgestelde zinsnede 'op bedrijventerreinen mag er geen ruimte verloren gaan voor de hoofdactiviteit 'bedrijvigheid' toe aan blz. 212-213 van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit. Hierbij benadrukken we dat er geen ruimte, bestemd in functie van bedrijvigheid, verloren mag gaan voor deze functie.

Advies:

"In het beleidsplan wordt gewezen op **commerciële activiteiten op het bedrijventerrein**. Kan de gemeente verduidelijken wat ze hiermee bedoelen?"

Antwoord:

Op blz. 215 wordt volgende gesteld: 'Dezelfde redenering geldt echter ook in de omgekeerde richting: sommige bedrijven en industriële, ambachtelijke of **commerciële activiteiten** vinden vandaag plaats in een bedrijvencluster. Hieronder bevinden zich mogelijk ook bedrijven die in feite niet hoeven afgezonderd te worden van het bebouwd weefsel in de dorpskernen. **Voor zover functieverweving in de kern mogelijk én wenselijk is, is dit eveneens een valabele piste.** Hierdoor komt vervolgens ook plaats vrij binnen de bedrijvencluster zelf, waar niet-verweefbare activiteiten zich zouden kunnen vestigen. Het is bij bovenstaande echter wel essentieel dat dit maatwerk is. Verweving, zowel binnen bedrijvencluster als in kernen, is **altijd een afweging op maat**, geen immer-geldende norm.'

Het is duidelijk dat we met deze benadering op dezelfde gewenste verweving van activiteiten binnen de kernen beogen als de provincie Antwerpen. Evenwel wensen we met deze alinea extra te benadrukken dat dit steeds op maat dient te gebeuren.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking nodig.

Advies:

"Met betrekking tot de **zonevrije bedrijven** moet ook goed gekeken worden naar de ligging. Het is **niet de bedoeling dat slecht gelegen bedrijven worden versterkt en kunnen uitbreiden**. Hierbij dient er ingezet te worden op afbouw en verplaatsing naar goed gelegen gebieden. Dit vraagt inderdaad maatwerk, zoals ook aangegeven in het beleidsplan. En daarbij dient er ook rekening gehouden te worden met het provinciale principe 'behoud van ruimte, niet van plek'. Indien slecht gelegen bedrijventerreinen verdwijnen, dienen deze zoveel mogelijk op betere locaties gecompenseerd te worden. Dit **geldt ook voor het terrein aan de Hof-ten-Berglaan dat in het beleidsplan wordt aangegeven als niet te ontwikkelen bedrijventerrein** (p. 228).

De gemeente stelt voor dat een deel van het bedrijventerrein bestemd zal worden voor bos en voor de school.

De provincie **mist hierbij nog de verduidelijking dat er voor het deel van het bedrijventerrein dat niet verder ontwikkeld wordt er gezocht wordt naar compensatie**. Als er ruimte voor bedrijvigheid verdwijnt zonder grondige motivatie vanuit ruimtelijk en economisch standpunt en zonder compensatie, past het niet binnen het principe van 'behoud van ruimte en niet van plek'. Dit kan in de volgende fase leiden tot een voorbehoud."

Antwoord:

Omtrent het bedrijventerrein aan de Hof-ten-Berglaan zal worden opgenomen dat, voor het niet verder te ontwikkelen gedeelte, een compensatie zal worden gezocht. Dit zal worden opgenomen op blz. 228.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ We nemen op blz. 228 bij de bespreking van het terrein aan de Hof-ten-Berglaan op dat een compensatie zal worden gezocht voor het gedeelte van dit terrein dat niet langer kan worden ontwikkeld i.f.v. bedrijvigheid.

Advies:

"In het beleidsplan worden ook een aantal **ontwerptools** meegegeven, zoals parkeertorens aan de randen van de bedrijvenclusters. Dit kan op zich, maar er dient altijd in zijn algemeenheid bekeken te worden op basis van ruimtelijk rendement. Soms is bijvoorbeeld ondergronds of op daken parkeren beter voor het ruimtelijk rendement dan een parkeertoren.

Met betrekking tot de **atelierwoningen** is het goed als zij aan de randen van bedrijventerreinen in woongebied worden voorzien, maar het kan niet de bedoeling zijn dat zij 'paarse' ruimte innemen. Dit zijn namelijk doorgaans verweefbare bedrijven. Maar het is wel goed als ze aan de randen van bedrijventerreinen worden voorzien in woongebied, zo kunnen ze zorgen voor een betere overgang van bedrijvigheid naar wonen."

Antwoord:

Verder werd hierin ook verwezen naar **atelierwoningen**. Voor de verdere verduidelijking wordt hieraan toegevoegd dat deze **in woongebied gelegen** moeten zijn (zie ook de verwerking van het advies van Departement Omgeving). Dit maakt als verwerking duidelijk dat het niet de bedoeling is om met dergelijke atelierwoningen ruimte voor niet-verweefbare activiteiten in te nemen.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ We passen bij het toekomstbeeld met de verwevingsbenadering voor bedrijventerreinen 'atelierwoningen' aan naar 'atelierwoningen in woongebied'.

Advies:

"Verder wordt er binnen het beleidsplan ingezet op **overhevelingsterreinen**. Binnen het beleidsplan wordt hierbij ingezet op ondersteunende en/of facilitaire gebouwen zodat op de industriegronden ruimte vrij komt om eigenlijke productie uit te breiden. De **provincie wenst er wel op te wijzen dat er in de eerste plaats binnen het bestaand ruimtebeslag gezocht moet worden naar optimalisatie van het terrein, alvorens open ruimte wordt aangesneden**. Gelet op ruimtelijk rendement kunnen dit soort functies bijvoorbeeld wellicht bovenop de productieruimtes voorzien worden. Maar dit is natuurlijk **maatwerk**.

In het provinciaal beleidsplan zijn de **mogelijkheden om open ruimte aan te snijden voor bedrijvigheid beperkt**. Dit kan enkel wanneer:

- Dit een wezenlijke bijdrage levert tot de herstructurering van het bestaande bedrijventerrein of
- Een nieuwe locatie een slecht gelegen ruimtebeslag compenseert, om zo de doelstelling te halen om bijkomend ruimtebeslag in te perken of
- Bijkomende ruimte op bestaande bedrijventerreinen nodig is om zich conform te stellen naar de energie- en milieuwetgeving.

Verder valt het op dat enkel uitbreiding van bedrijventerrein wordt voorzien voor de **farmaceutische** bedrijven. Op het grondgebied van de gemeente zijn ook andere (grote) bedrijven gelegen. Er moet worden **opgepast dat andere mogelijke uitbreidingen niet gehypothekeerd worden door een te enge omschrijving in het beleidsplan, ook gelet op discriminatie.**"

Antwoord:

Omtrent de overhevelingsterreinen laten we de beperking omtrent pharma-industrie vervallen (zie hierover ook de verwerking van het advies van Departement Omgeving).

Omtrent de mogelijkheid tot het aansnijden van open ruimte i.f.v. bedrijvigheid nemen we de drie mogelijkheden, zoals opgenomen in het PBRA, ook op in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit. Deze vermelden we op blz. 212-213, en bij de op te nemen actie omtrent overhevelingsterreinen (zie verwerking advies Departement Omgeving).

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ We laten het voorbehoud 'i.f.v. pharmacluster' (op blz. 212-213) vervallen.

→ We voegen een bijkomende actie toe aan het beleidskader Verdichting waarbij de (verder) opmaak van de inrichtingsvisie en -plan voor overhevelingsterreinen wordt opgenomen, alsook de doorvertaling hiervan naar een verordenend instrument in functie hiervan. We formuleren hierbij ruimtelijke kwaliteitseisen en randvoorwaarden.

→ We nemen de drie mogelijkheden omtrent het aansnijden van open ruimte i.f.v. bedrijvigheid, zoals opgenomen in het PBRA, over op blz. 212-213 en bij de bijkomende actie in het beleidskader Verdichting (zie hierboven)

'Dit kan enkel wanneer:

- Dit een wezenlijke bijdrage levert tot de herstructurering van het bestaande bedrijventerrein of
- Een nieuwe locatie een slecht gelegen ruimtebeslag compenseert, om zo de doelstelling te halen om bijkomend ruimtebeslag in te perken of
- Bijkomende ruimte op bestaande bedrijventerreinen nodig is om zich conform te stellen naar de energie- en milieuwetgeving.'

Advies:

"**Figuur 21 'ruimtelijk rendement op bedrijventerreinen' geeft een onvolledig beeld.** De kleinere en vaak solitaire bedrijventerreinen ontbreken op de kaart. Figuur 43 'Overzichtskaart bedrijvenclusters' op pagina 219 geeft een vollediger beeld.

Aangezien niet alle bedrijventerreinen op figuur 21 zijn aangegeven is het niet duidelijk of de gemeente alleen op de terreinen die op deze kaart zijn aangegeven wil inzetten op ruimtelijk rendement. Naast dat figuur 21 onvolledig is, is het ook niet helemaal correct. Zo is ten hoogte van het PRUP Ooievaarsnest ook een schietclub en karting mee ingekleurd als bedrijventerrein. Deze zijn bestemd als recreatiegebied, waardoor de aanduiding als bedrijventerrein op deze kaart niet klopt. **De kaart wordt dus best herbekeken en aangevuld."**

Antwoord:

De figuren worden gecorrigeerd. Figuur 21 is een gedateerd visiebeeld waarvoor de vermelde correctie inderdaad aan de orde is.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ We passen figuur 21, met de macro-structuren bij de ambitie 'Ruimtelijk rendement op bedrijventerreinen', aan.

Opmerkingen omtrent mobiliteit

Advies:

"Het beleidsplan is rond mobiliteit op zich goed uitgewerkt. Toch wenst de provincie nog een **aantal aandachtspunten en opmerkingen** mee te geven die nog verder in het beleidsplan verwerkt kunnen worden.

Het is wenselijk om ook het realiseren van een **overwegvrij spoornet** op te nemen in het mobiliteitsplan, gelet op de Europese en Federale doelstelling om een overwegvrij spoornet te realiseren. Een overwegvrij spoornet heeft volgende voordelen:

- Verkeersveiligheid: geen ongevallen meer ten hoogte van spooroverwegen, geen sluipverkeer meer op de erftoegangswegen;
- Stiptheid treinverkeer: ongevallen aan spooroverwegen en defecte seinen veroorzaken vertragingen bij het treinverkeer, bij een overwegvrij spoornet zijn er geen overwegen en seinen meer waardoor deze geen vertragingen meer kunnen veroorzaken;
- Vlottere doorstroming en capaciteitsverhoging: treinen kunnen korter op elkaar rijden waardoor er meer treinen ingezet kunnen, ook het wegverkeer staat niet meer stil voor gesloten overwegen.
- Modal shift: door in te grijpen op de verkeerscirculatie worden verkeersstromen gescheiden. Doorgaand verkeer kruist de overweg via de gewenste wegcategorie, sluipverkeer wordt uit de kernen geweerd. Zo wordt een veilige kern gecreëerd waar wandelen en fietsen evident wordt. Ook de capaciteit van het spoor kan verdubbeld worden doordat treinen korter op elkaar kunnen rijden.

Er zijn hier **linken te leggen met zowel masterplannen** waarin een visie op de kernen langsheen de spoorlijn wordt uitgewerkt als voor verkeerscirculatieplannen en verkeersveiligheid.

Op de volgende punten kan verwezen worden naar een overwegvrij spoornet worden gemaakt:

- Pagina 28-30: Regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Mechelen
- Pagina 284-285: Bij acties M6 a en 7."

Antwoord:

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ We voegen volgende zin toe bij de beschrijving van actie M.7: 'Tegelijkertijd wordt gekeken of en zo ja, op welke wijze overwogen kunnen worden weggewerkt ((fiets)tunnel/brug, omleiding, afschaffing').

Advies:

"In het beleidsplan wordt ingezet op **verkeersveiligheid**. Het is wat dat betreft positief dat er een fietsactieplan wordt opgemaakt en dat men de fietsbarometer als instrument gebruikt om prioriteiten te bepalen. Het is ook positief dat er wordt ingezet op het STOP-principe en verwezen wordt naar het traject verkeersveilige gemeente.

Maar het valt de provincie hierin wel op dat de **verkeersveiligheidsmaatregelen zich vooral focust op de fiets, terwijl verkeersveiligheid een aandachtspunt is voor alle verkeersdeelnemers.**"

Antwoord:

Verkeersveiligheid komt op meerdere plaatsen voor in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit, o.a. bij M.7 'Integreren mobiliteit en circulatie in ruimtelijke (master)plannen' en bij M.11 'Handhavingstrategie snelheid'.

We zien geen noodzaak om hiertoe aanpassingen te doen aan het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit. Het gaat hier veeleer over een onderwerp binnen het Traject Verkeersveilige gemeente. We willen het risico op overmatige herhalingen vermijden.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking nodig.

Advies:

"Gelet op de fiets merken we op dat op pagina 48 de Molenstraat staat ingetekend als **BFF**, maar deze is niet opgenomen in het BFF. Dit dient in de kaart aangepast te worden naar een lokale fietsroute'. Voor figuur 48 dient naar de officiële bron verwezen te worden (BFF – geoloket: Geocortex Viewer for HTML5 (provincieantwerpen.be))"

Antwoord:

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ We voegen de bron 'geoloket: Geocortex Viewer for HTML5 (provincieantwerpen.be)' toe bij figuur 48. We voegen hier ook volgende opmerking aan toe 'Hierdoor kunnen er verschillen zijn met het huidige BFF netwerk'. Dit is een wensbeeld, gebaseerd op het BFF.

Advies:

"Als laatste is het aangewezen om een **snelheidsbeleid te koppelen aan de wegencategorisering**. We bevelen hierin het volgende aan:

- 70 km/u op RW, ILW en LO BUBEKO met vrij liggende fietspaden
- 50 km/u op erftoegangswegen BUBEKO, gemengd verkeer, weren van doorgaand verkeer
- 50 km/u op RW, ILW en LO BIBEKO, fietspaden. In een doortocht kan in de kern een zone 30 gemengd verkeer of fietsstraat ingericht worden indien er gebrek aan ruimte is voor fietspaden.
- 20 of 30 km/u op erftoegangswegen BIBEKO, gemengd verkeer, weren van doorgaand verkeer."

Antwoord:

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ We voegen volgende toe bij beschrijving van actie M.11:

'De mogelijkheid om het totaal snelheidsbeleid te koppelen aan de wegcategorisering kan hierbij ook onderzocht worden. De provincie adviseert volgende koppeling:

- 70 km/u op Regionale Wegen, Interlokale Wegen en Lokale ontsluitingswegen buiten bebouwde kom met vrijliggende fietspaden

- 50 km/u op erftoegangswegen ontsluitingswegen buiten bebouwde kom, gemengd verkeer, weren van doorgaand verkeer

- 50 km/u op Regionale Wegen, Interlokale Wegen en Lokale Ontsluitingswegen binnen bebouwde kom, fietspaden. In een doortocht kan in de kern een zone 30 gemengd verkeer of fietsstraat ingericht worden indien er gebrek aan ruimte is voor fietspaden.

- 20 of 30 km/u op erftoegangswegen binnen bebouwde kom, gemengd verkeer, weren van doorgaand verkeer'

Advies:

"Ook is het aangewezen om de **principes van wegcategorisering** toe te passen door **verkeerscirculatieplannen** uit te werken. Hierdoor kan er ook ingezet worden op gemengd verkeer en moet er enkel ingezet worden op fietspaden waar nodig. Een overwegvrij spoornet kan dan helpen om doorgaand verkeer te sturen langs de gewenste wegcategorie."

Antwoord:

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking nodig aangezien dit reeds staat beschreven bij actie M.7.

Opmerkingen omtrent landbouw

Advies:

"De provincie vindt het positief dat het beleidsplan zich ook sterk inzet op vlak van landbouw. Acties OR. 7 en OR. 8 gaan in op een verstrengd beleid van zonevreemde functie en zonevreemd ruimtegebruik. De provincie kan dit alleen maar toejuichen. We **raden hierbij aan om in de (grote) agrarische gebieden de bestaande landbouwsites te inventariseren en op deze sites in te zetten op agrarische herontwikkeling.**"

Antwoord:

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking nodig aangezien dit reeds werd opgenomen in actie OR.13, of deel kan uitmaken van actie OR.9.

Opmerkingen omtrent overstromingsgevoelige gebieden

Advies:

"Op pagina 100 stelt het beleidsplan met betrekking tot **signaalgebieden** dat de gemeente uitzonderlijk voorzichtig wenst om te springen met elke vorm van ontwikkeling op deze gebieden. De provincie wenst te benadrukken dat er **niet enkel voorzichtig met signaalgebieden** moet worden omgegaan, maar **ook met de pluviale en fluviale overstromingsgevoelige gebieden.**"

Antwoord:

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ We verwijzen op blz. 100 naast het belang van signaalgebieden ook naar het belang van de fluviale en pluviale overstromingsgevoelige gebieden.

Advies gemeente Bornem dd. 25/10/2023

Opmerkingen over intergemeentelijk samenwerking omtrent mobiliteit

Advies:

"Gemeente Bornem heeft met veel interesse het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit van de gemeente Puurs-Sint-Amands doorgenomen. Zowel de strategische visie als de verscheidene beleidskaders zijn op een duidelijke analytische en beleidsmatige manier onderbouwd. We ondervinden dat het Beleidsplan **gelijkaardige ambities omvat voor problemen die zich in de ruimere regio Klein-Brabant stellen**. Op vlak van **Mobiliteit** worden voornamelijk de actiepunten aangehaald die werden opgenomen in het Regionaal Mobiliteitsplan zoals opgesteld door de Vervoerregio Mechelen. Deze actiepunten zijn **grotendeels gelijklopend voor de gemeente Bornem**. Het zou **goed zijn om deze actiepunten uit het Beleidsplan op een geïntegreerde wijze aan te pakken over de gemeentegrenzen heen**. (vb. vrachtwagenparkeren, speedpedelecplan, laadinfrastructuur op openbaar domein, doorstroming van de regionale assen, het zwaar vervoersplan etc.).

Meer algemeen is **onze gemeente voorstander om lopende of toekomstige initiatieven in de grensgebieden van Puurs-Sint-Amands en Bornem actief op elkaar af te stemmen**. Zeker wanneer hiervoor financiële lijnen worden aangesneden bij hogere overheden. vb. Masterplan Echo's van de Schelde (Sint-Amands) en het Landinrichtingsplan Sint-Jansveldbeek met erfgoedroute (Mariekerke). De beleidsdoelstellingen daarbij op één lijn plaatsen kan alleen maar leiden tot een sterker Klein-Brabantse regio."

Antwoord:

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *We nemen gemeente Bornem als geprefereerde partner op bij acties M.2 omtrent speedpedelecs en M.12 omtrent vrachtwagenparkeren.*

Advies Elia dd. 19/07/2023

Opmerkingen over hoogspanningslijnen, -kabels en -stations

Advies:

"Elia vraagt dat in het projectdossier rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van hogervermelde hoogspanningslijnen, hoogspanningskabels en hoogspanningsstation welke zich in het gebied situeren."

Antwoord:

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verwerking nodig aangezien dit voornamelijk betrekking heeft op de uitvoering van concrete werken.*

Samenvatting verwerking van opmerkingen n.a.v. adviezen

- We voegen bovenstaande **uitgebreide kwantitatieve analyse van het juridisch aanbod en de bestaande vraag toe aan het onderzoeksrapport Verdichting**. De resultaten hiervan worden **doorvertaald naar de actie-agenda** van het beleidskader Verdichting van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit. Dit zou o.i., naast de reeds opgenomen uitgebreide motivatie in het onderzoeksrapport, moeten volstaan om antwoord te bieden op het advies van Departement Omgeving.
- We nemen omtrent **woningrotatie** bijkomende passages op in het onderzoeksrapport Verdichting.
- Voor wat betreft de kwantitatieve analyse die zal worden toegevoegd aan het onderzoeksrapport Verdichting, en voor zover het de gegevens betreft in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit (Beleidskader Verdichting, onder titel 'Brede toekomstperspectieven: Rol van de kernen') zullen we de **gegevens updaten aan de laatste gegevens**, namelijk deze voor 2023 (i.p.v. 2022)
- We **herwerken de bepalingen uit actie V.10** zodanig dat **voor elk gebied een sub-actie** wordt voorzien met **meer informatie en eventuele ruimtelijke randvoorwaarden**.
- We herschrijven of verwijderen de **verwarrende zinsnede** omtrent de vraag van hogere overheden binnen de beschrijving van actie V.10.
- We verduidelijken wat bedoeld wordt met 'verdichtingsopgave'. Dit zal o.a. deel uitmaken van de uitgebreide motivatie in het onderzoeksrapport Verdichting. In het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit zelf zal hieromtrent **duidelijk worden toegevoegd dat de bestaande densiteit van de niet te verdichten weefsels kaderstellend en begrenzend is voor nieuwe ontwikkelingen** in deze woonmilieus, en dit slechts in zoverre dat er überhaupt juridisch-planologische ontwikkelingsmogelijkheden bestaan.
- We formuleren, aanvullend op de kwalitatieve motivering, ook enkele **brede kwaliteitseisen** i.f.v. toekomstige ontwikkelingen op de gebieden die hiervoor in aanmerking komen volgens het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit.
- We voegen per strategisch gebied in woonuitbreidingsgebied ook een recente **luchtfoto** toe.
- We passen bij het toekomstbeeld met de verwevingsbenadering voor bedrijventerreinen 'atelierwoningen' aan naar '**atelierwoningen in woongebied**'.
- We laten het **voorbehoud 'i.f.v. pharmacluster' (op blz. 212-213) vervallen**.
- We voegen een bijkomende actie toe aan het beleidskader Verdichting waarbij de **(verdere) opmaak van de inrichtingsvisie en -plan voor overhevelingsterreinen** wordt opgenomen, alsook de **doorvertaling hiervan naar een verordenend instrument** in functie hiervan. We formuleren hierbij ruimtelijke kwaliteitseisen en randvoorwaarden.
- We **verwijderen de opname van de gronden binnen WUG Heiken Papaert uit de lijst van beperkt nog aan te snijden woonuitbreidingsgebieden**. Deze gronden worden, omwille van hun recente vergunningshistoriek, gerekend onder het reeds aangesneden / vergund woonuitbreidingsgebied. Dit heeft betrekking op blz. 192-193, blz. 194, blz. 200-201 en onder actie V.10 op blz. 248-249.
- We herformuleren de zinsnede omtrent **RUP Dorpspark Kalfort** op blz. 242. Dit RUP is uiteraard in de eerste plaats noodzakelijk om de gehele herinrichting van het gebied met open ruimte en recreatiegebied te bewerkstelligen.
- We voegen de voorgestelde zinsnede 'op bedrijventerreinen mag er **geen ruimte verloren gaan voor de hoofdactiviteit 'bedrijvigheid'**' toe aan blz. 212-213 van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit. Hierbij

benadrukken we dat er geen ruimte, bestemd in functie van bedrijvigheid, verloren mag gaan voor deze functie.

→ We nemen op blz. 228 bij de bespreking van het terrein aan de **Hof-ten-Berglaan** op dat een **compensatie** zal worden gezocht voor het gedeelte van dit terrein dat niet langer kan worden ontwikkeld i.f.v. bedrijvigheid.

→ We nemen de **drie mogelijkheden omtrent het aansnijden van open ruimte i.f.v. bedrijvigheid**, zoals opgenomen in het PBRA, over op blz. 212-213 en bij de bijkomende actie in het beleidskader Verdichting. 'Deze drie mogelijkheden zijn:

- Dit een wezenlijke bijdrage levert tot de herstructurering van het bestaande bedrijventerrein of
- Een nieuwe locatie een slecht gelegen ruimtebeslag compenseert, om zo de doelstelling te halen om bijkomend ruimtebeslag in te perken of
- Bijkomende ruimte op bestaande bedrijventerreinen nodig is om zich conform te stellen naar de energie- en milieuwetgeving.'

→ We passen **figuur 21**, met de macro-structuren bij de ambitie 'Ruimtelijk rendement op bedrijventerreinen', aan.

→ We voegen volgende zin toe bij de beschrijving van **actie M.7**: 'Tegelijkertijd wordt gekeken of en zo ja, op welke wijze overwegen kunnen worden weggewerkt ((fiets)tunnel/brug, omleiding, afschaffing').

→ We voegen de **bron** 'geoloket: Geocortex Viewer for HTML5 (provincieantwerpen.be)' toe bij **figuur 48**. We voegen hier ook volgende opmerking aan toe 'Hierdoor kunnen er verschillen zijn met het huidige BFF netwerk'. Dit is een wensbeeld, gebaseerd op het BFF.

→ We voegen volgende toe bij beschrijving van **actie M.11**:

'De mogelijkheid om het totaal snelheidsbeleid te koppelen aan de wegencategorisering kan hierbij ook onderzocht worden. De provincie adviseert volgende koppeling:

- 70 km/u op Regionale Wegen, Interlokale Wegen en Lokale ontsluitingswegen buiten bebouwde kom met vrijliggende fietspaden
- 50 km/u op erftoegangswegen ontsluitingswegen buiten bebouwde kom, gemengd verkeer, weren van doorgaand verkeer
- 50 km/u op Regionale Wegen, Interlokale Wegen en Lokale Ontsluitingswegen binnen bebouwde kom, fietspaden. In een doortocht kan in de kern een zone 30 gemengd verkeer of fietsstraat ingericht worden indien er gebrek aan ruimte is voor fietspaden.
- 20 of 30 km/u op erftoegangswegen binnen bebouwde kom, gemengd verkeer, weren van doorgaand verkeer'

→ We verwijzen op blz. 100 naast het belang van **signaalgebieden** ook naar het belang van de **fluviale en pluviale overstromingsgevoelige gebieden**.

→ We nemen **gemeente Bornem** als geprefereerde partner op bij acties M.2 omtrent speedpedelecs en M.12 omtrent vrachtwagenparkeren.

Verwerking bezwaarschriften van het openbaar onderzoek (2 augustus t.e.m. 30 oktober 2023)

Algemene opmerkingen

Opmerkingen over hogere niveaus

Opmerking bezwaar:

“Ook het **hoger beleidskader** moet mee uitgedrukt worden in de nota.”

Antwoord:

Het hoger beleidskader werd beknopt beschreven in het hoofdstuk 'Een blik op het breder kader'. Op Vlaams niveau zijn gedurende het openbaar onderzoek geen aanzienlijke wijzigingen of toevoegingen gedaan, noch werden er concrete nieuwe beslissingen gemaakt of zaken goedgekeurd. Anders is het voor het provinciale niveau. Gedurende het openbaar onderzoek (en de voorbereidingsfase hiervan) werd het PBRA definitief goedgekeurd. Een uitgebreidere toetsing aan dit plan zal deel uitmaken van de verwerking van het openbaar onderzoek. We nemen er akte van dat de auteur van de opmerking hierover meer informatie wenst in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ We breiden het hoofdstuk 'Een blik op het breder kader' uit aan de hand van de meest recente ruimtelijke beleidsplannen op Vlaams en provinciaal niveau.

Opmerkingen over inhoudelijke opbouw

Opmerking bezwaar:

“Belangrijk bij het ontwerpen van het beleidsplan Ruimte en Mobiliteit is te vertrekken van de huidige toestand. Een **nulmeting** is het uitgangspunt voor de opvolging van doelstellingen welke het plan beoogt.”

Antwoord:

Het strategisch MER dat wordt opgemaakt bij het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit omvat een uitgebreide beschrijving van de referentiesituatie. Dit is een nulmeting. Het strategisch MER werd tijdens het openbaar onderzoek, net als de onderzoeksrapporten, beschikbaar gesteld. In het onderzoeksrapport omtrent de SMART-doelstellingen en de monitoring kon men meer informatie vinden over hoe de gemeente haar doelstellingen kan opvolgen.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking noodzakelijk.

Opmerkingen over de klimaatcrisis

Opmerking bezwaar:

“De **klimaatdoelstellingen van PSA dienen opgenomen worden** in de nota. In welke mate wil PSA de CO₂ uitstoot reduceren. Motivatie: In de nota wordt terecht vele malen verwezen naar het klimaat en de verantwoordelijkheid op het niveau van PSA. Het is gepast om dit in perspectief te plaatsen tgo de klimaatdoelstellingen.”

Antwoord:

Het is niet wenselijk om doelstelling uit het ene plan rechtstreeks en letterlijk op te nemen in het andere plan. Dit belemmert de toekomstige aanpasbaarheid van de documenten. Indien men na verloop van tijd en met voortschrijdend inzicht bijvoorbeeld aanpassing wenst te doen in het Energie- en Klimaatactieplan, of hiervan een nieuwe versie op te maken, zal men ook het gemeentelijk Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit moeten herzien. Dit

zijn zware en onnodige procedures. Het bevordert de flexibiliteit van het gemeentelijk instrumentarium om te verwijzen naar flankerende plannen op gemeentelijk niveau (zoals het Energie- en Klimaatactieplan), zonder dat er hierbij ingeboet wordt aan rechtszekerheid. Het is aan te raden om niet letterlijk over te nemen, maar wel om te verwijzen naar andere geldende (beleids-)plannen en -visies. Dit, gecombineerd met actie-agenda's die niet strijdig aan elkaar zijn maar elkaar net versterken, zoals het geval is voor het gemeentelijk Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit en het gemeentelijk Energie- en Klimaatactieplan.

Verder verwijzen we in deze context ook naar het strategisch MER waarin, op basis van een nulmeting, de effecten van ambities, doelstellingen en acties werden getoetst aan verschillende megatrends, waaronder verschillende klimaattrends. De resultaten uit deze toetsing tonen aan dat de voorgestelde maatregelen uit het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit en de drie beleidskaders een positief effect zullen hebben.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verdere verwerking noodzakelijk.*

Opmerking bezwaar:

"De klimaatcrisis die nu reeds vele slachtoffers maakt, vooral onder de zwaksten hier en in andere delen van de wereld, neemt nog in kracht toe. 2023 was de warmste zomer ooit. Op 20 september waarschuwde de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties nog dat de huidige klimaatmaatregelen "in het niet vallen bij de omvang van de uitdaging", met de mensheid op weg naar een temperatuurstijging van 2,8°C. Men schat de kost van klimaatrampen op meerdere honderden miljarden euro per jaar.

Op elk niveau zullen overheden hun beste beentje moeten voorzetten om hun burgers voor het ergste te behoeden. Elkeen moet zijn verantwoordelijkheid opnemen.

Onze gemeente is daarenboven erg kwetsbaar omwille van onder meer de overstromingsgevoelige gebieden en de boven-normale verharding van de kernen.

*Daarom vinden we dat het gemeentebestuur werk moet maken van onder meer volgende maatregelen: De verantwoordelijkheid voor het terugdringen van de klimaatcrisis ligt ook bij Puurs-Sint-Amands. Dit moet duidelijk aangegeven worden; daarom de **klimaatdoelstellingen van Puurs- Sint-Amands opnemen in het beleidsplan.**"*

Antwoord:

De VN werkt uiteraard niet op een rechtstreekse wijze door op het gemeentelijk niveau. Via Europese, Gewestelijke, Provinciale en uiteindelijk lokale bestuursniveau worden inzicht en onderzoek uit verschillende disciplines (waaronder klimaat, maar niet uitsluitend) tot uitvoering gebracht. Hierbij zijn de bevoegdheden, en dus de mogelijkheden per beleidsniveau, verdeeld. De gemeente Puurs-Sint-Amands heeft een gemeentelijke Energie- en Klimaatactieplan. Hierin beschrijft zij welke acties zij zal ondernemen op dit vlak.

In dit Energie- en Klimaatactieplan staan verschillende maatregelen en acties die een doorvertaling nodig hebben binnen de discipline Ruimtelijke Planning. Deze zaken werden, voor zover dit ook op vlak van ruimtelijke ordening wenselijk is, doorvertaald in de Beleidskaders Verdichting, Open Ruimte en Mobiliteit.

In het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit van de gemeente Puurs-Sint-Amands beperken we ons tot een beknopte beschrijving van flankerende (beleids-)plannen en -visies. Het is niet zinvol, noch wenselijk, om in het gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan uitvoerig in te gaan op globale urgenties en onderzoeken indien deze geen directe doorvertaling krijgen naar wat dat betekent voor Puurs-Sint-Amands.

Daarnaast is het ook niet wenselijk om doelstelling uit het ene plan rechtstreeks en letterlijk op te nemen in het andere plan. Dit belemmert de toekomstige aanpasbaarheid van de documenten. Indien men na verloop van tijd en met voortschrijdend inzicht bijvoorbeeld aanpassing wenst te doen in het Energie- en Klimaatactieplan, of hiervan een nieuwe versie op te maken, zal men ook het gemeentelijk Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit moeten herzien. Dit zijn zware en onnodige procedures. Het bevordert de flexibiliteit van het gemeentelijk instrumentarium om te verwijzen naar flankerende plannen op gemeentelijk niveau (zoals het Energie- en Klimaatactieplan), zonder dat er hierbij ingeboet wordt aan rechtszekerheid. Het is aan te raden om niet letterlijk over te nemen, maar wel om te verwijzen naar andere geldende (beleids-)plannen en -visies. Dit, gecombineerd met actie-agenda's die niet strijdig aan elkaar zijn, zoals het geval is voor het gemeentelijk Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit en het gemeentelijk Energie- en Klimaatactieplan.

Voor wat betreft de doelstellingen en acties die de gemeente omtrent energie en klimaatactie wel al heeft verankerd, verwijzen we graag door naar het Energie- en Klimaatactieplan van Puurs-Sint-Amands, een plan dat het in opmaak zijnde Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit mee ondersteunt vanuit de eigen disciplines. Illustratief verwijzen we in deze context graag naar enkele speerpunten die in het Energie- en Klimaatactieplan werden opgenomen en (quasi letterlijk) werden doorvertaald in de acties van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit:

- Groenblauwe netwerken van open ruimte tot kern
- Klimaatneutrale en -bestendige wijken
- Klimaatvriendelijke mobiliteit

Het omgaan met de menselijke groei en de planetaire grenzen, waaronder de klimaatuitdagingen, is één van de belangrijkste aanleidingen tot de opmaak van een nieuw Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit. Het volledige Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit gaat o.i. in op deze uitdagingen en de ruimtelijke transitie. Het is de bedoeling om, voor wat betreft het ruimtelijk beleid, met dit plan een kader te voorzien voor ruimtelijke transformaties. Hierbij wordt rekening gehouden met klimaatuitdagingen, en wat deze concreet (kunnen/zullen) betekenen voor het grondgebied van de gemeente Puurs-Sint-Amands, of de regio Klein-Brabant.

De opdracht voor het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit behelst vandaag drie beleidskaders, waarbij geen (bijkomend) beleidskader Energie werd vereist. Dit is ook logisch, aangezien de gemeente op vandaag beschikt over een sterk Energie- en klimaatactieplan en hierop het gewenste beleid kan voeren en beleidsbeslissingen aftoetsen. Dit lijkt ons ook de juiste manier van werken: recente toegespitste documenten laten we met het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit in hun eigen recht. Wél trachten we deze vanuit het in opmaak zijnde plan verder te ondersteunen vanuit het ruimtelijk beleid.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking noodzakelijk.

Ambities en strategieën

Groenblauwe structuren als uitgangspunt

Opmerking bezwaar:

“Binnen dit onderdeel stelt men een aantal ambities voor: groenblauwe structuren vrijwaren van versnippering, groenblauwe structuren uitbreiden, biotopen in aantal en oppervlakte verhogen, ... Wetende dat de waterlopen (blauwe structuren) vaak lopen door gebieden in landbouwgebruik, zijn deze doestellen voor ons zorgwekkend. We vragen dan ook om in **uitwerking van deze doelstellingen in overleg te gaan met de land- en tuinbouwers en het belang van de economische waarden van deze gronden**, waar mogelijks de uitbreiding, versterking, ... zal plaatsvinden, voor elk van de betrokken land- en tuinbouwers, in te zien. En ook landbouw nog plaats en ruimte te geven in deze groenblauwe aders. Zeker waar er bestemming landbouw is moeten alle mogelijkheden van landbouw om te ondernemen mogelijk zijn en blijven, en is het niet wenselijk niet vanuit het beleid bedrijfsmodellen en teeltbeperkingen te insinueren.”

Antwoord:

De acties opgenomen in het Beleidskader Open Ruimte omvatten ook dialoogtrajecten en de opmaak van een afsprakenkader met de openruimte-actoren, waaronder de landbouwers. Hiermee komt het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit tegemoet aan de vraag om rekening te houden met de belangen van de landbouw, en om de expertise van de landbouwers mee te nemen bij realisaties in de open ruimte.

Het is niet de intentie van het voorgesteld Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit om de landbouw te beperken, wel om een evenwichtige en toekomstbestendige open ruimte te creëren. Hierbij moeten we durven verder te kijken dan de planologische bestemming alleen. Met de acties opgenomen in het Beleidskader Open Ruimte wenst de gemeente op een geïntegreerde manier te werken.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking noodzakelijk.

Landbouw en landschap

Opmerking bezwaar:

“We vragen vooral om samen met de land- en tuinbouwers uit te zoeken wat duurzame en economisch leefbare bedrijven zijn in de toekomst. De huidige land- en tuinbouwers hebben namelijk zeer veel kennis en er zijn al verschillende innovatieve technieken om bedrijven klimaat robuust, duurzaam, ... te maken. Onze Vlaamse land- en tuinbouwers behoren, bewijzen verschillende onderzoeken, reeds tot de meest duurzame van de wereld. Gebruik deze kennis en **ga in overleg met de land- en tuinbouwers.**”

Antwoord:

De acties opgenomen in het Beleidskader Open Ruimte omvatten ook dialoog-trajecten en de opmaak van een afsprakenkader met de open ruimte-actoren, waaronder de landbouwers. Hiermee komt het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit tegemoet aan de vraag om rekening te houden met de belangen van de landbouw, en om de expertise van de landbouwers mee te nemen bij realisaties in de open ruimte.

Het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit legt geen bedrijfsmodellen op aan individuele landbouwbedrijfszetels. Het is ook niet wenselijk om dergelijke uitspraken te doen in een ruimtelijk beleidsplan. Wat we met het plan wel voor ogen hebben is het stimuleren van een meer aangepaste bedrijfsvoering die ook meerwaarden biedt buiten de landbouwsector alleen. Dit zou alle open ruimte-actoren ten goede komen, inclusief de professionele landbouwers.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verdere verwerking noodzakelijk.*

Opmerking bezwaar:

*“Verder kunnen we ons wel scharen achter de doelstelling die stel ‘versnippering van het landbouwgebied te vermijden’. Maar eerder lezen we dat er zal ingezet worden op het behouden van strategisch aaneengesloten productieve gronden. Dit is voor ons een mes dat aan twee kanten snijdt. Een landbouwlandschap waarin zekerheid wordt geboden nu en in de toekomst voor landbouw is een zeer mooie visie. Echter **enkel inzetten op de aaneengesloten gebieden duidt erop dat de “versnipperde” of zo lijkt het volgens het kaartje niet in Herbevestigd Agrarisch Gebied gelegen gronden van mindere waarden zijn voor de land- en tuinbouwers.** Niets is minder waar, deze gronden zijn van even groot belang en nu voor de bedrijven dan gronden binnen HAG. En het is niet wenselijk deze zomaar een andere bestemming te geven.”*

Antwoord:

Dit is een zeer specifieke lezing van hetgeen in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit is opgenomen. Het is niet de bedoeling van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit om een waardeoordeel te vellen over landbouwgebieden. Wel volgen we de kaders die hiervoor ook worden aangeboden in de ruimtelijke beleidsplannen van de hogere overheden.

Het vermijden van versnippering in het landbouwgebied duidt op het vermijden van ruimtelijke transformaties die de productieve agrarische ruimte verder doorsnijden (en dus versnipperen door delen van elkaar te gaan scheiden), of een negatieve impact hebben op de landbouwactiviteiten. Er worden bovendien ook toekomstperspectieven naar voor geschoven voor de reeds versnipperde agrarische percelen, waarbij de landbouwfunctie als hoofdfunctie voorop staat.

In het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit wordt nergens gesteld dat gebieden gelegen buiten HAG ‘zomaar een andere bestemming’ kunnen krijgen. Wel wegen we de ruimtenoden van verschillende ruimtegebruikers af ten opzichte van elkaar. Het versterken van de landbouwstructuur is hierbij een belangrijk aandachtspunt, maar is daarom niet minder belangrijk dan de belangen van andere ruimtegebruikers.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verdere verwerking noodzakelijk.*

Trage wegen koppelen aan het groenblauwe netwerk

Opmerking bezwaar:

*“Hier lezen we de strategie: Het landbouwlandschap betrekken in het wandelnetwerk. We vragen om dit uit te breiden naar: Het **landbouwlandschap en de betrokken land- en tuinbouwers te betrekken in het wandelnetwerk.** In het kader van een gedragen visie is het belangrijk om de land- of tuinbouwer, die immers deze percelen en wegen vaak betreedt met grote machines, mee te nemen in de uitwerking van dit netwerk.*

Dit naar veiligheid toe van de trage weggebruiker, maar ook naar praktische overwegingen van de land- en tuinbouwers.”

Antwoord:

De acties opgenomen in het Beleidskader Open Ruimte omvatten ook dialoogtrajecten en de opmaak van een afsprakenkader met de openruimte-actoren, waaronder de landbouwers. Hiermee komt het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit tegemoet aan de vraag om rekening te houden met de belangen van de landbouw, en om de expertise van de landbouwers mee te nemen bij realisaties in de open ruimte.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking noodzakelijk.

Beleidskader Verdichting

Opmerkingen over verdichting en woonmilieus

Opmerking bezwaar:

"De huidige **leefdichtheid** moet aangegeven worden. Wat is naar de toekomst toe de doelstelling om de leefdichtheid te verdichten."

Antwoord:

De term 'leefdichtheid' is geen courante of heldere term. In het vooronderzoek, waarop het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit is gebaseerd, werden de huidige dichtheden meegenomen. Op basis hiervan konden strategische in te breiden woonweefsel aangeduid worden.

Zonder meer een doelstelling zetten op de gewenste verdichting is niet aangewezen. Dit zou een verkeerd beeld kunnen geven. Het vermelden van 'streefcijfers' voor wat betreft verdichting zou ertoe kunnen leiden dat men dit als een verworven recht beschouwt bij elke ontwikkeling, ongeacht de draagkracht van de omgeving of het perceel in kwestie. Ongewenste effecten, zoals het beschouwen van een dichtheid als een verworven recht, hebben in Vlaanderen ten gevolge van bepaalde aspecten uit de structuurplanning geleid tot eerder laagkwalitatieve ontwikkelingen die los lijken te staan van hun omgeving.

Dergelijke gevolgen willen we natuurlijk vermijden. Verdichting is immers niet zo zeer een streven naar een cijfer, maar streven naar kwaliteit afgestemd op de omgeving. Bij concrete projecten dient, door de bevoegde ambtelijke diensten en door de vergunningverlenende overheid, steeds op maat onderzocht te worden of het voorgestelde project in overeenstemming is met de planologische context enerzijds, maar ook met de draagkracht van de omgeving en de site zelf (volgens de goede ruimtelijke ordening). Beleidslijnen, zoals bijvoorbeeld de gewenste transformaties per woonmilieu, zijn hierbij handvaten. Ook worden er SMART-doelstellingen opgenomen waarin duidelijke en meetbare doelen naar voor geschoven. Dergelijke beleidsdoelen kunnen, voor zover relevant, doorvertaald worden in uitvoeringsgerichte instrumenten met een directe doorwerking in het vergunningenbeleid. Dergelijke instrumenten zijn op hun beurt opgenomen in de actie-agenda's van de beleidskaders.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking noodzakelijk.

Opmerking bezwaar:

"Verdichting is een belangrijk item en is bepalend voor het gebruik van de ruimte. Het is aangewezen om **concrete doelstellingen rond verdichting** te formuleren."

Antwoord:

Zonder meer een doelstelling zetten op de gewenste verdichting is niet aangewezen. Dit zou een verkeerd beeld kunnen geven. Het vermelden van 'streefcijfers' voor wat betreft verdichting zou ertoe kunnen leiden dat men dit als een verworven recht beschouwt bij elke ontwikkeling, ongeacht de draagkracht van de omgeving of het perceel in kwestie. Dat willen we uiteraard vermijden. (Zie ook hierboven)

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking noodzakelijk.

Opmerking bezwaar:

"Opnemen van het **Vlaamse beleid** inzake bouwshift. Motivatie : gezien er zoveel gebouwd wordt en er woonuitbreidingsgebieden en recreatiegebieden mogelijk aangesneden worden voor het bouwen van woningen is het nodig om hieromtrent tot een performante afstemming te komen."

Antwoord:

Het hoger beleidskader werd beknopt beschreven in het hoofdstuk 'Een blik op het breder kader'. Op Vlaams niveau zijn gedurende het openbaar onderzoek geen aanzienlijke wijzigingen of toevoegingen gebeurd, noch werden er concrete nieuwe beslissingen gemaakt of zaken goedgekeurd. Anders is het voor het provinciale niveau. Gedurende het openbaar onderzoek (en de voorbereidingsfase hiervan) werd het PBRA definitief goedgekeurd. Een uitgebreidere toetsing aan dit plan zal deel uitmaken van de verwerking van het openbaar onderzoek. De zogenoemde bouwshift is ambitie en doelstelling uit het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Dit Vlaams beleidsplan werd in het gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan beknopt besproken. We nemen er akte van dat de auteur van de opmerking over de beleidskaders op hogere bestuursniveaus meer informatie wenst in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit Puurs-Sint-Amunds. Verder sluit deze opmerking ook aan bij de ontvangen adviezen, waarin een verdere (kwantitatieve) motivatie werd gevraagd. Deze verdere motivatie zal worden toegevoegd aan de reeds aanwezige motivatie in het onderzoeksrapport Verdichting.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

- We breiden het hoofdstuk 'Een blik op het breder kader' uit aan de hand van de meest recente ruimtelijke beleidsplannen op Vlaams en provinciaal niveau.
- We breiden de bestaande motivatie in het onderzoeksrapport Verdichting verder uit, o.m. met verdere kwantitatieve gegevens.

Opmerking bezwaar:

"Hoe verhoudt de **optie in de wug's zich tegenover het Vlaamse beleid**. In de opsomming van de wug's wordt er vanuit gegaan dat men in sommige gebieden al aan het bouwen is. Dat is niet zo. De **werkelijke toestand van de Wug's** dient aan gegeven te worden."

Antwoord:

Het hoger beleidskader werd beknopt beschreven in het hoofdstuk 'Een blik op het breder kader'. (Zie ook hierboven)
Het is onduidelijk wat de auteur concreet bedoelt met de opmerking dat er 'wordt uitgegaan dat men in sommige gebieden al aan het bouwen is'. De teksten en afbeeldingen zullen hierop gescreend worden en waar nodig aangepast. Er zal per gebied een recente luchtfoto worden toegevoegd.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

- We breiden het hoofdstuk 'Een blik op het breder kader' uit aan de hand van de meest recente ruimtelijke beleidsplannen op Vlaams en provinciaal niveau.
- We screenen de teksten en afbeeldingen omtrent de strategische gebieden in woongebied, en passen deze waar nodig aan. We voegen per gebied ook een recente luchtfoto toe.

Opmerkingen over ruimtebeslag en ontharding

Opmerking bezwaar:

"Een **kadaster** van de recent gebouwde (2018-2023) woningen en de woningen die nu in de realisatie fase zitten moet worden toegevoegd. Motivatie : Er wordt enorm veel gebouwd in PSA. Om de behoefte in de toekomst te kunnen inschatten is nodig om een te vertrekken van de huidige realiteit. Wat is het vertrekpunt. Hoeveel woningen zijn nu al in planning los van de voorstellen die o.m. in de Wug-gebieden aan gekondigd worden."

"Er wordt enorm veel gebouwd in Puurs-Sint-Amunds. Burgers moeten zicht krijgen op de verstedelijking van de gemeente; daarom publiek maken van een **kadaster** van de bestaande woningen en de woningen in realisatiefase. Zie ook p 104 van bijlage-2_onderzoek_smart- doelstellingen-en-nulmeting.pdf: "Bij elke vergunning waar een nieuwe wooneenheid wordt gecreëerd (en dus geen verbouwing of vervangbouw van een bestaande), kan de gemeente deze aanduiden in GIS of in een register met vermelding van het adres".

Antwoord:

Het kadaster is een juridisch en financieel instrument, bijgehouden en beheerd door de FOD Financiën. We veronderstellen dat de auteur van deze opmerking een type lijst of geoloket bedoelt.

Het Grootchalig Referentiebestand (GRB) is publiek toegankelijke data waarin onder meer de bestaande gebouwen zijn opgenomen (en jaarlijks worden geüpdatet). Het onderzoek in het kader van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit voor Puurs-Sint-Amunds maakte gebruik van deze data. Het staat de auteur van deze opmerking vrij om deze gegeorefereerde informatie zelf te downloaden, of te raadplegen op de daartoe beschikbare geoloketten.

Puurs-Sint-Amunds behandelt, net als alle ontvoogde gemeenten, de omgevingsvergunningsaanvragen die in eerste aanleg bij de gemeente ingediend moeten worden. Voor andere dossiers heeft de gemeente een adviserende rol. De beslissing over het al dan niet vergunnen van een aanvraag is op gemeentelijk niveau de bevoegdheid van het College van Burgemeester en Schepenen. Beslissingen van dit bestuursorgaan zijn publiek raadpleegbaar.

Wat betreft de aanvragen zelf, moeten we rekening houden met de privacy-wetgeving én met de auteursrechten van de ontwerpers. Evenwel zijn veel dossiers gebonden aan een verplicht openbaar onderzoek. Via het omgevingsloket kan de auteur van deze opmerking steeds lopende aanvragen inkijken, en indien gewenst kan men hier ook op reageren. Dit alles verloopt in Puurs-Sint-Amunds op exact dezelfde manier als elders in Vlaanderen, conform de geldende wetgeving.

In het onderzoeksrapport omtrent de monitoring van de smart-doelstellingen, waarnaar wordt verwezen, is er inderdaad sprake van het bijhouden van een intern register of intern GIS-bestand met op stapel staande of recent vergunde projecten. Dit is niet bedoeld om publiek toegankelijk te maken (gezien bovenstaande redenen). Dit is bedoeld om op een beleidsmatig en ambtelijk niveau te kunnen monitoren in hoeverre de gemeente in concrete dossiers uitvoering geeft aan haar vooropgestelde beleidsdoelen. Het publiek maken van dit overzicht werd in het onderzoeksrapport niet gesuggereerd.

Daarnaast willen we ook opmerken dat een omgevingsvergunning (dus een vergunde aanvraag) niet móét uitgevoerd worden. Het is dus geen zekerheid dat wanneer iets werd vergund, dit ook sowieso zal worden uitgevoerd.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking noodzakelijk.

Opmerking bezwaar:

"Er is een Vlaams beleid om het ruimtebeslag te reduceren. Daarom in het beleidsplan opnemen hoe Puurs-Sint-Amunds hieraan wil beantwoorden. Wat is de **huidige bebouwde oppervlakte** in Puurs-Sint-Amunds? Wat is de doelstelling om te ontharden? Hoe verhoudt de ontwikkeling van de beschreven woonuitbreidingsgebieden tot het Vlaams beleid?"

Antwoord:

Het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit van Puurs-Sint-Amunds is de lokale vertaling van de doelstellingen die in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen worden voorgesteld. Het hele gemeentelijke beleidsplan is dus het antwoord voor Puurs-Sint-Amunds. In het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit worden de doelstellingen op Vlaams niveau geschetst. Voor meer informatie wijzen we de auteur van de opmerking graag door naar het brondocument, met name de beschikbare documenten in het kader van het (in opmaak zijnde) Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV). Deze documenten kan u inkijken via de website van Departement Omgeving.

Op te merken is wel dat de doelstellingen uit het BRV veel breder zijn dan uitsluitend deze omtrent de bouwshift. Bovendien dienen we te corrigeren: de Vlaamse doelstelling is het reduceren van het dagelijks bijkomend ruimtebeslag. Het gaat dus om het limiteren van bijkomend ruimtebeslag, of om het compenseren hiervan door het verwijderen van elders (/slecht) gelegen ruimtebeslag. Dit wordt ook geduid in de tekst van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit Puurs-Sint-Amunds. De doelstelling op Vlaams niveau is dus niet het ruimtebeslag terug te dringen, maar om meer te doen in en met het huidige ruimtebeslag, zodanig dat er geen bijkomend ruimtebeslag hoeft te worden gerealiseerd.

Ontharding is een complexer thema dan lijkt te worden gesuggereerd in de opmerking. Op vandaag is het op Vlaams niveau bijvoorbeeld mogelijk om zonder enige vergunning 80m² te verharderen rondom een vergunde woning, én daar nog bovenop ook 40m² aan losstaande bijgebouwen te plaatsen. Dit is Vlaamse wetgeving die, los van de bestaande beleidsvisie op dat bestuursniveau, in de komende jaren ook niet lijkt te worden aangepast. Op gemeentelijk niveau kan de gemeente hier zelf beperkingen aan opleggen, namelijk door de opmaak van stedenbouwkundige voorschriften die hier een verstrenging op betekenen. Voor dergelijke voorschriften op te nemen wordt in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit bijvoorbeeld een actie opgenomen (in alle drie de

beleidskaders) voor de opmaak van een algemene stedenbouwkundige verordening. Met een dergelijk juridisch bindend instrument kan de gemeente dus weldegelijk beperkingen opnemen, en de opname van dit instrument in de beleidskaders van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit zorgt ervoor dat de gemeente ook juridische grond heeft om dit instrument op te maken. Verder kan ook vrijwillige ontharding worden gestimuleerd. Zeker wanneer er verharding in de open ruimte aanwezig is en deze haar functie verloren heeft, of wanneer haar huidige functie de overmatige hoeveelheid aan verharding niet langer kan verantwoorden, kan de gemeente hier voor een zachtere aanpak kiezen. Ook hiertoe zijn acties opgenomen in het Beleidskader Open Ruimte (omtrent zonevreemdheid). Ook het verstrengd handhaven van verharding is hierbij een belangrijk aspect. De gemeente neemt omtrent handhaving ook acties op in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit.

Als derde punt wijzen we op de juridische voorraad aan woongebieden en woonreserve- of uitbreidingsgebieden. De gemeente neemt in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit een duidelijk standpunt in over welke uitbreidingen zij limitatief wenst te overwegen. Voor de in theorie bebouwbare, maar op heden nog onbebouwde, gronden, geeft de gemeente in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit zeer duidelijk aan welke wel en welke niet in aanmerking kunnen komen, steeds voor een gedeeltelijke ontwikkeling. Het is bij geen van de gebieden waar ontwikkeling mogelijk is, de bedoeling om het volledige gebied zonder meer te bebouwen. Steeds dient hierbij aandacht te zijn voor de andere kwaliteiten en doelstellingen uit het ruimtelijk beleidsplan (alook uit andere beleidsplannen van flankerende domeinen). Tevens wordt een aanzienlijke hoeveelheid van deze gronden aangeduid als niet te ontwikkelen gebieden. Voor deze gebieden wordt dan ook duidelijk geen rechtsgrond gegeven voor de opmaak van RUP's en andere plannen of vergunningen, voor zover deze de activering van de gebieden als woongebieden betreft uiteraard. Voor de opmaak van plannen die tot doel hebben om deze gronden in hun huidig gebruik (niet hun huidige bestemming) te bestendigen, zijn er wel nog mogelijkheden indien dit in lijn ligt met de visie en acties uit de beleidskaders.

Het aanduiden van woonuitbreidingsgebieden waar nog gedeeltelijke ontwikkeling kan worden overwogen, werd getoetst aan de kansen die deze gebieden hebben, hun knoop- en plaatswaarde. Deze potentiële ontwikkelingen zijn allen voldoende geschikt gelegen, nabij woonkernen met voorzieningen en op plaatsen waar een gediversifieerd mobiliteitsaanbod aanwezig is (of wordt voorzien in de toekomst, zoals bijvoorbeeld het geval is in Breendonk in het kader van de geplande tramlijn).

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ We breiden het hoofdstuk 'Een blik op het breder kader' uit aan de hand van de meest recente ruimtelijke beleidsplannen op Vlaams en provinciaal niveau.

→ We breiden de bestaande motivatie in het onderzoeksrapport Verdichting verder uit, o.m. met verdere kwantitatieve gegevens.

Opmerkingen over betaalbaarheid

Opmerking bezwaar:

"In het energie- en klimaatactieplan staat "Binnen het beleidsplan ruimte van de gemeente zal een doelgroepenonderzoek of woonbehoeftestudie uitgevoerd worden. De gemeente heeft de ambitie om i.s.m. Woonveer een regisseursrol op te nemen in verdichtingsprojecten, zodat alle doelgroepen een **betaalbare woontype** kunnen vinden binnen de gemeente. " We vinden deze ambitie niet terug in het beleidsplan. Evenmin staat er hoe deze regisseursrol wordt opgenomen."

Antwoord:

Het vooronderzoek voor het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit omvatte een onderzoek (semi-gestructureerde bevraging en interview) met zowel vastgoedactoren als ambtelijke woonactoren, beide groepen actief in en rond de gemeente Puurs-Sint-Amands. Uit dit onderzoek kwamen verschillende inzichten over de woningmarkt en woontrends naar boven. Ook Woonveer werd in dit onderzoek betrokken. Daarnaast werden verschillende nog onbebouwde sites in eigendom van sociale woonactoren tijdens het onderzoek gescreend. Hierbij werd specifiek gekeken naar het potentieel van deze sites om een toekomst te krijgen die aansluit bij de ambities en strategieën uit het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit. Uit deze gesprekken werd geconcludeerd dat de sociale woningbouw aan dezelfde ruimtelijke kwaliteiten als andere woningbouw kan voldoen, en daarom ook geen uitzonderingen noodzakelijk zijn. Voor de sociale huisvestingsmaatschappij of voor sociale woningbouw wordt daarom ook geen andere visie ingeschreven in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit, of worden ook geen uitzonderingen ingeschreven die ertoe zouden leiden dat de sociale woningbouw niet zou moeten bijdragen aan dezelfde ambities die we voor de ruimte hebben.

Gelijktijdig met de opmaak van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit werd, als uitvoering van het woonbeleid van de gemeente, wel de Visie Sociaal Wonen Puurs-Sint-Amands (2021) goedgekeurd. In deze visie wordt in grote mate rekening gehouden met de inzichten en ambities uit het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit. Deze twee visies / plannen vullen elkaar aan. In deze visie is het duidelijk op welke manier de gemeente de verdere ontwikkelingen op vlak van sociaal wonen ziet. Dit werd ook afgestemd met de sociale huisvestingsmaatschappij. Het is duidelijk dat de gemeente samen met de sociale huisvestingsmaatschappij in dit kader een regisseursrol opneemt inzake sociaal wonen.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verdere verwerking noodzakelijk.*

Opmerkingen over voorzieningen en detailhandel

Opmerking bezwaar:

“Rol van de kernen: Er worden drie grote toekomststrategieën naar voor geschoven: groeikern, kernontwikkeling en kernversterking (p 162). Bij het perspectief op de rol van de kernen inzake mobiliteit is het oogpunt van “verbinding” (trage wegen, duurzaam verbinden volgens stop-principe) beperkend.

Kernversterking heeft een cruciale rol om onnodige mobiliteit te beperken. Dat betekent dat noodzakelijke diensten in alle kernen moeten aanwezig of beschikbaar zijn. In het beleidsplan zouden deze **essentiële diensten** moeten opgesomd worden, zoals basisschool, eerste lijn geneeskunde, bakker, voedingswinkel, bancontact, loketdienst gemeente, beschikbaarheid openbaar vervoer, veilige fietsinfrastructuur, ... De aanwezigheid van deze diensten is ook een garantie dat **vervoersarmoede** beperkt wordt. We spreken over vervoersarmoede wanneer mensen door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet meer op een volwaardige manier aan het maatschappelijk leven kunnen deelnemen. Vervoersarmoede zorgt ook voor vereenzaming.”

Antwoord:

Kernversterking heeft idealiter tot gevolg dat onnodige (gemotoriseerde) mobiliteit wordt beperkt, aangezien de essentiële (dagelijkse) voorzieningen aanwezig zijn op wandel- of fietsafstand. Het onderzoek dat heeft geleid tot de aanduiding van de kernen hield rekening met de aanwezige voorzieningen, hun concentratie en aantal. Hieruit resulteert de voorgestelde indeling van de kernen. Dit kan ook nagelezen worden in het toegevoegde onderzoeksrapport.

Kernversterking houdt echter ook in dat de kernen goed met elkaar verbonden zijn, en dat een centralisatie van bepaalde voorzieningen niet tot gevolg heeft dat deze niet langer bereikbaar zijn voor bepaalde kernen. We delen met andere woorden niet de mening dat de aandacht die wordt geschonken aan ‘verbinding’ beperkend is, om strijdig zou zijn met de doelstelling omtrent kernversterking.

Kernversterking betekent immers niet dat de gemeente de eindverantwoordelijkheid draagt voor het voorzien van alle functies in alle kernen. Het is evenzeer een verantwoorde keuze om bepaalde voorzieningen te centraliseren, maar met garanties dat deze vlot bereikbaar blijven voor alle kernen. Voor zover de gemeente de beheerder of organisator is van bepaalde diensten of voorzieningen, kan zij ervoor kiezen deze in alle woonkernen te situeren, maar een even gerechtvaardigde keuze is om deze diensten mobiel en tijdsgebonden te voorzien. Nog een andere, evenzeer verantwoorde keuze, is het om bepaalde diensten in de hoofdkern(en) te centraliseren om goed bereikbare en toegankelijke locaties voor alle inwoners. Kernversterking sluit dit niet uit.

Voor wat betreft private ondernemingen of diensten (enkele voorbeelden hiervan, zoals opgegeven in de opmerking, zijn: bancontact, zorgverlening en geneeskunde, bakkers en andere voedingswinkels,...) kan de gemeente stimulerend werken. De gemeente kan ervoor zorgen dat ook de kleinere dorpskernen nog steeds voldoende kritische massa hebben en zo nog steeds een aantrekkelijk vestigingsmilieu zijn voor deze particuliere initiatieven. De gemeente heeft echter niet de verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat in elke kern bijvoorbeeld een bakker aanwezig is.

Vervoersarmoede is zeker een aandachtspunt binnen het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit. Dat was het bovendien ook bij de opmaak van het Regionaal Mobiliteitsplan dat door de Vervoerregio werd opgemaakt. Met de voorliggende beleidskader Mobiliteit zorgt de gemeente voor een verfijning van de beslissingen (en bevoegdheden) van de Vervoerregio voor wat betreft het grondgebied Puurs-Sint-Amands.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verdere verwerking noodzakelijk.*

Opmerking bezwaar:

""Leegstand zorgt voor onderbenutting van bebouwde ruimte en heeft tal van andere nadelige gevolgen voor de gemeente. De gemeente voert daarom i.s.m. IGEMO een **actief leegstandsbeleid** (registratie, begeleiding, belasting, handhaving, ...), met als doel de kwaliteit van de woningen in orde te houden en eigenaars ertoe aan te zetten de woning of gebouw te verkopen, te slopen, te renoveren en/of te verhuren." (energie- en klimaatactieplan p50.) Ook dit is een lacune in het beleidsplan."

Antwoord:

De activering van leegstand is een complexe opgave. Op vandaag bestaat reeds een belastingreglement op leegstaande woningen en gebouwen (goedgekeurd in Gemeenteraad van 30 maart 2020). Het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit doet hier verder geen uitspraken over aangezien het een recent reglement betreft (namelijk in 2020) en er geen koppeling noodzakelijk / mogelijk is met het ruimtelijk beleid. Voor het huidige reglement toe te passen en eventueel zelfs toekomstige herzieningen ervan goed te keuren, is geen rechtsgrond noodzakelijk in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit. De gemeente past het huidige reglement toe. Activering van leegstaande panden wordt dus reeds aantrekkelijk gemaakt, vanuit de financiële belasting op leegstand.

Door de toekomstige groei in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit te sturen naar de kernen, wordt gewerkt aan het bundelen van kritische massa in kernen en kerngebonden woonweefsels.

Voor wat betreft de leegstand in handelspanden, bedrijfsgebouwen,... werken we door middel van de brede toekomstperspectieven en de woonmilieus naar aantrekkelijke vestigingsmilieus voor handelszaken en andere woonondersteunende activiteiten. De gemeente kan vanuit haar ruimtelijk beleid niet garanderen dat ondernemers zich ergens vestigen op een gewenste locatie. De gemeente kan, naast het financieel instrumentarium, vanuit haar ruimtelijk beleid echter wel werken aan aantrekkelijke dorpskernen, met voldoende inwoners (kritische massa, en dus potentieel cliënteel), een multimodale bereikbaarheid, een aangenaam openbaar domein,... In het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit zijn verschillende acties opgenomen die ervoor zorgen dat de gemeente hierop kan en zal werken.

De brede toekomstperspectieven en de woonmilieus zetten duidelijk uit waar de gemeente wenst te verdichten (en hoe) en waar niet. Dit snijdt dus aan twee kanten voor wat betreft de leegstand van woongebouwen.

Leegstaande woongebouwen in de kernen en op potentieel te verdichten locaties, worden aantrekkelijke locaties om te activeren wanneer de vraag naar woningen in deze kernen toeneemt. Tegelijk is het mogelijk dat dit ook gaat om potentiële verdichtingsprojecten op micro-niveau: bijvoorbeeld bij goed gelegen grote woonpanden waar een kleinschalige meergezinswoning kansrijk is, of bijvoorbeeld bij ruime percelen waar één groot gebouw kan worden gesloopt in functie van een compacter woonproject met verschillende woningen. Op deze manier wordt het voor leegstaande panden in kernen en kerngebonden woonweefsels ook aantrekkelijker gemaakt om panden te (her)activeren. In woonmilieus waar verdichting niet gewenst is, en dus in niet-kerngebonden weefsels, linten, snippers en in het buitengebied, geldt deze aantrekkingskracht niet. Hier is het immers niet wenselijk om aan een hogere woondichtheid te bouwen dan de reeds bestaande (op het perceel of in de onmiddellijke omgeving). Het is niet evident om een activering te stimuleren die in lijn ligt met het toekomstgericht ruimtelijk beleid. In eerste instantie geldt ook hier natuurlijk het ontradende belastingreglement op leegstand. In tweede instantie zijn (her)activeringen zeker mogelijk, maar dan zonder de mogelijkheid om te verdichten (want dit zijn geen strategische locaties om het woonaanbod op uit te breiden). Dit wil zeggen dat het maximaliseren van het potentieel te bouwen programma hier niet gewenst is.

De keuze om een leegstaand pand te heractiveren ligt niet bij de gemeente, maar bij de eigenaar van het pand. De gemeente geeft in haar ruimtelijk beleid duidelijk aan wat de mogelijkheden zijn (en voert daarnaast een beleid met financiële instrumenten die leegstand ontraden). Dit kan tot gevolg hebben dat een eigenaar beslist om het pand te verkopen (met het oog op, of na afloop van de verbouwing / herbouw ervan, zonder aanzienlijke verdichting van deze woonmilieus). Anderzijds kan dit ook tot gevolg hebben dat de eigenaar beslist om het pand niet te activeren en verder laat leeg staan. Hier zal de belasting op leegstand steeds toenemen tot een maximale belasting van €6000 per belastbare periode (zie Belasting op leegstaande woningen en gebouwen, zoals goedgekeurd in de Gemeenteraad van 30 maart 2020).

Voor wat betreft handhaving zijn in de beleidskaders van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit weldegelijk acties opgenomen (met IGEMO als partner).

Tot slot wordt opgemerkt dat het opnemen van dergelijke bepaling in een Energie- en klimaatactieplan niet helemaal op z'n plaats is. Het is niet aan een sectoraal plan om beperkingen of eisen te stellen aan andere sectorale plannen.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *We nemen cijfers omtrent leegstand mee bij de uitbreiding van de bestaande motivatie in het onderzoeksrapport Verdichting met verdere kwantitatieve gegevens.*

Opmerkingen over hernieuwbare energie en energiebesparing

Opmerking bezwaar:

"Uit het Vlaams energie- en klimaatplan: "Op 1/1/2022 voldoen 6,8% van de meer dan 3 miljoen woningen voor klimaatbestendigheid. "Dit betekent dat nog 2,9 miljoen woningen moeten evolueren naar de doelstelling 2050. Dat betekent dat - als de inspanningen uniform worden gespreid - de komende 27 jaar per jaar gemiddeld ruim 3% van het woningenbestand of ruim 100.000 wooneenheden moeten evolueren naar de lange termijn doelstelling 2050". Voor Puurs-Sint-Amands betekent dit dat 11184 woningen moeten gerenoveerd worden of 400/jaar. Deze **doelstelling**, samen met actieplannen om dit te verwezenlijken, moeten **opgenomen worden in het beleidsplan.**"

Antwoord:

Voor de uitvoering van deze beleidsdoelstelling worden op Vlaams niveau beleidsacties ondernomen (verplichtingen, premies of subsidies, ...). Bovendien lijkt het aannemelijker dat deze instrumenten zich richten op woningen die op heden een lage EPB-score hebben, meer dan dat het streefcijfer gelijk zou verdeeld worden over gemeenten.

In het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit zijn op heden drie beleidskaders voorzien: open ruimte, verdichting en mobiliteit. Er is geen beleidskader rond energie opgenomen. Indien de gemeente dit wenst, kan zij hiervoor in de toekomst een vierde beleidskader opmaken. Op vandaag lijken de doelstellingen omtrent energie, zoals opgenomen in het Energie- en Klimaatactieplan, voldoende om het gemeentelijk beleid op vlak van energie rond te voeren. Voor zover dit noodzakelijk én relevant is in de drie op te maken beleidskader worden de zaken uit dit sectoraal plan doorvertaald. Bovendien wordt in het Beleidskader Verdichting gewerkt naar een grotere maar kwalitatieve concentratie van woningen, met name door middel van de brede toekomstperspectieven en de woonmilieus. Een grotere concentratie van woningen (potentiële afnemers) maakt een gebied aantrekkelijker voor de eventuele toekomstige aanleg van warmtenetten. Het verdichten van strategisch gelegen woonweefsel werkt de realisatie van dergelijke grootschalige energienetwerken indirect dus aantrekkelijker. Dit is duidelijk wel opgenomen in het huidige Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit, en is een doorvertaling van het ruimtelijk beleid op Vlaams niveau en op provinciaal niveau. Het is niet noodzakelijk om elke geldende beleidsdoelstelling op een hoger bestuursniveau over te nemen in het gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verdere verwerking noodzakelijk.*

Opmerking bezwaar:

"Volgens het beleidsplan van de provincie Antwerpen "moet het ruimtelijk beleid een fundamentele bijdrage leveren aan de energietransitie. Naast het inspelen op de ruimtelijke impact van hernieuwbare energie heeft (het) ruimtelijk beleid ook een impact in het voorkomen van energiegebruik". Verwarming van woningen is een belangrijke bron van uitstoot van broeikasgassen. Het beleidsplan van de gemeente dient **actieplannen op te nemen voor de energietransitie** waarbij collectieve verwarming zonder het gebruik van fossiele brandstoffen een belangrijk deel kan vormen. Warmtenetten met restwarmte van (grote) bedrijven worden hierin meegenomen.

In het Energie- en klimaatactieplan van Puurs-Sint-Amands p69 staat "In het nieuwe beleidsplan ruimte zal het **ruimtelijk faciliteren van de transitie naar duurzame energievoorziening** op het grondgebied van onze gemeente één van de vier doelstellingen vormen. " Dit ontbreekt in het beleidsplan en moet dus nog opgenomen worden."

Antwoord:

In het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit zijn op heden drie beleidskaders voorzien: open ruimte, verdichting en mobiliteit. Er is geen beleidskader rond energie opgenomen. Indien de gemeente dit wenst, kan zij hiervoor in de toekomst een vierde beleidskader opmaken. Op vandaag lijken de doelstellingen omtrent energie, zoals opgenomen in het Energie- en Klimaatactieplan, voldoende om het gemeentelijk beleid op vlak van energie rond

te voeren. Voor zover dit noodzakelijk én relevant is in de drie op te maken beleidskaders worden de zaken uit dit sectoraal plan doorvertaald.

In de drie beleidskaders die op heden zijn opgemaakt, wordt de opmaak van een algemene stedenbouwkundige verordening opgenomen. In dit document kunnen ook maatregelen en kwaliteitseisen worden opgenomen omtrent warmtenetten en duurzame energie, bijvoorbeeld om te waarborgen dat nieuwe constructies voldoende kwaliteiten waarborgen (voor zover stedenbouwkundig van aard) of door te verzekeren dat grotere woonprojecten onmiddellijk voorzien zijn op een potentiële aansluiting op een warmtenet, of door in nieuwe verkavelingen de aanleg van niet-duurzame energienetten niet langer toe te staan.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking noodzakelijk.

Beleidskader open ruimte

Opmerkingen over landbouw

Opmerking bezwaar:

- Eén dag vlees en zuivel vervangen bespaart ruim 40% uitstoot van broeikasgassen en 27 liter water (Universiteit Wageningen).
- Het Intergovernmental Panel on Climate Change: het aandeel van de globale veeteelt in de totale uitstoot van broeikasgassen bedraagt minstens 14,5%.
 - Hoogleraar Voedsel economie Martin Qaim: "We moeten onze vleesconsumptie aanzienlijk verminderen, idealiter tot 20 kilogram of minder per jaar."
 - Van de totale oppervlakte in Puurs-Sint-Amunds voor landbouw gaat 80% naar veevoederproductie.

In het beleidsplan moeten hogere **ambities opgenomen worden om onze voedsel-productie en -consumptie** in lijn te brengen met de klimaatdoelstellingen."

Antwoord:

De aspecten omtrent voedselconsumptie, aangehaald in bovenstaande opmerking, zijn niet stedenbouwkundig van aard. Het consumptiegedrag van individuen maakt geen deel uit van het ruimtelijk beleid.

Het Beleidskader Open Ruimte, zoals opgenomen in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit, omvat acties om tot een duurzamer ruimtegebruik inzake landbouw te transformeren, met het oog op een robuuste en veerkrachtige (landbouw)ruimte. Wat een landbouwer produceert, is niet stedenbouwkundig van aard. Een ruimtelijk beleidsplan doet beter geen uitspraken over wat er wel of niet geteeld mag worden. Voor zover het gaat over de ruimtelijke indeling van het landbouwgebied, worden er acties opgenomen in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking noodzakelijk.

Opmerking bezwaar:

"Met actie V3 (verdichting) wordt een lans gebroken voor **zelfvoogstboerderijen** (CSA: community supported agriculture) in Eeklo. Er bestaat nochtans in Puurs-Sint-Amunds ook een CSA- boerderij (tLekkerland) met 80 aangesloten gezinnen en een wachtrij van nog eens 80 gezinnen. Als Puurs-Sint-Amunds van plan is deze vorm van landbouw te steunen, neemt ze dit best op in het beleidsplan."

Antwoord:

We nemen akte van de suggestie om de referentie over Eeklo te vervangen door de CSA-boerderij in Puurs-Sint-Amunds zelf.

Het Beleidskader Open Ruimte, zoals opgenomen in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit, omvat acties om tot een duurzamer ruimtegebruik inzake landbouw te transformeren, met het oog op een robuuste en veerkrachtige (landbouw)ruimte. Bovendien werd in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit ook een ruimtelijk concept naar voor geschoven omtrent kleinschalige versnipperde landbouwpercelen nabij woonkernen, of ingesloten door woonweefsel: Productieve Landschapskamers. Binnen dit ruimtelijk concept is het duidelijk dat de gemeente deze

vorm van landbouw kan stimuleren, indien gelegen op daarvoor geschikte locaties die de andere landbouwactiviteiten niet hypothekeren of hinderen. In het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit wordt met andere woorden wel duidelijk opgenomen hoe de gemeente naar dergelijke recente en alternatieve landbouwactiviteiten kijkt.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *We vervangen de (illustratieve) referentie inzake CSA-boerderijen door de opgenomen referentie in Puurs-Sint-Amands.*

Opmerking bezwaar:

*“Wij vragen bij de uitwerking van dergelijk beleid steeds in de eerste plaats naar de andere landbouwer te kijken in de omgeving. De druk op grond is enorm groot, het is voor de jonge land- en tuinbouwers dan ook van enorm belang om de mogelijkheid te krijgen **vrijgekomen gronden in landbouwgebruik te behouden.**”*

Antwoord:

Dit aspect werd opgenomen in de reeds voorziene acties in het Beleidskader Open Ruimte. We nemen akte van de vraag om agrarisch hergebruik als meest wenselijke toekomstperspectief vooruit te schuiven in agrarische gebieden. Dit sluit aan bij de visie en de opgenomen acties uit het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit. Tegelijk is het noodzakelijk dat we in een Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit de verschillende ruimtevragen beschouwen en evalueren. Het is niet de intentie van het voorgesteld Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit om de landbouw te beperken, wel om een evenwichtige en toekomstbestendige open ruimte te creëren. Hierbij moeten we durven verder te kijken dan de planologische bestemming alleen. Met de acties opgenomen in het Beleidskader Open Ruimte wenst de gemeente op een geïntegreerde manier te werken.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verdere verwerking noodzakelijk.*

Opmerking bezwaar:

*“In dit onderdeel lezen we dat landbouw echt wordt (h)erkend als openruimtegebruiker en beheerder. Dat kunnen we alleen maar toejuichen. Echter willen we hierin wel benadrukken dat gronden in HAG en AG tot op heden als bestemming landbouw hebben en dat ook de percelen in **AG van economisch belang** zijn voor de betrokken landbouwbedrijven en hier qua wetgeving alle landbouwdoeleinden mogelijk moeten zijn. Er wel de ‘wens’ gesuggereerd om mogelijks percelen niet in HAG om te zetten naar een andere bestemming: bos, natuur of gemengd open ruimte gebied. In dit laatste zijn landbouw, natuur, ... nevensgeschikte functies maar valt de bestemming wel onder ‘overig groen’. Wat dus een groene kleur geeft als grondbestemming en ons in het kader van aankomende wetgevingen wel de bezorgdheid geeft dat er in de toekomst beperkingen worden opgelegd en daarbij de toekomst zekerheid voor landbouw in deze gebieden in het gedrang komt.”*

Antwoord:

Het is niet de intentie van het voorgesteld Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit om de landbouw te beperken, wel om een evenwichtige en toekomstbestendige open ruimte te creëren. Hierbij moeten we durven verder te kijken dan de planologische bestemming alleen. Met de acties opgenomen in het Beleidskader Open Ruimte wenst de gemeente op een geïntegreerde manier te werken.

We wegen de ruimtenoden van verschillende ruimtegebruikers af ten opzichte van elkaar. Het versterken van de landbouwstructuur is hierbij een belangrijk aandachtspunt, maar is daarom niet minder belangrijk dan de belangen van andere ruimtegebruikers. We bekijken hiervoor ook de beschikbare ruimtelijke beleidsplannen en -kaders op hogere bestuursniveaus.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verdere verwerking noodzakelijk.*

Opmerking bezwaar:

"We lezen ook dat de gemeente wil inzetten op de **klimaatuitdagingen** in de open ruimte. We vragen hier om de **kennis die de land- en tuinbouwers bezitten vanuit hun sector**, mee te nemen om de gedragenheid rond oplossingen te vergroten."

Antwoord:

De acties opgenomen in het Beleidskader Open Ruimte omvatten ook dialoogtrajecten en de opmaak van een afsprakenkader met de openruimte-actoren, waaronder de landbouwers. Hiermee komt het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit tegemoet aan de vraag om rekening te houden met de belangen van de landbouw, en om de expertise van de landbouwers mee te nemen bij realisaties in de open ruimte.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verdere verwerking noodzakelijk.*

Opmerking bezwaar:

"OR 9: We zorgen voor een **vast aanspreekpunt voor landbouw** binnen de gemeentelijke administratie
Hier kunnen we als landbouwsector alleen maar achter staan. Toch leert ons de ervaring dat een administratieve medewerker vaak te weinig feeling heeft met de effectieve bedrijfspraktijk. We willen hierbij dan ook een eerste keer gebruik maken om deze medewerker uit te nodigen op een land- of tuinbouwbedrijf, zich in te schrijven voor de jaarlijkse provinciale ambtenaren dag van Boerenbond Antwerpen of zich te engageren om een stage dag te volgen op een land- of tuinbouwbedrijf waarbij aangetoond wordt hoe het beleid effect heeft op de praktijk in een bedrijf."

Antwoord:

Waarvan akte.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verdere verwerking noodzakelijk.*

Opmerkingen over (stedelijke) groenblauwe netwerken

Opmerking bezwaar:

"Opnemen in de nota van de huidige bebouwde oppervlakte in PSA. Welke doelstelling wordt hier over geformuleerd. Hoeveel hectaren wil men nog innemen. Wat is de doelstelling om te ontharden. Motivatie: het begrippenkader ruimtebeslag en bebouwde oppervlakte dienen uit elkaar gehouden worden. In het kader van ruimte is nodig om goed te weten **wat de bebouwde oppervlakte is.**"

Antwoord:

Het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit Puurs-Sint-Amands verduidelijkt en concretiseert het ruimtelijk beleid voor de gemeente. Het is geen nota, het is een beleidsdocument op basis waarvan de gemeente haar toekomstige ruimtelijke transformaties en plannen zal motiveren. Het omvat acties welke de gemeente voorstelt met de bedoeling om de ambities en doelstellingen uit de strategische visie door te vertalen naar de werkelijkheid. In het ruimtelijk beleidsplan zijn de doelstellingen duidelijk beschreven. De onderzoeksrapporten geven verder duiding bij de genomen beleidsbeslissingen en de verdere monitoring ervan.

De vraag om het aantal hectaren dat men 'nog wil innemen' is niet eenduidig te beantwoorden. Hiervoor kijken we, in lijn met het Vlaams beleid, naar het ruimtebeslag dat op heden bestaat en de mogelijkheden dat dit ruimtebeslag ons biedt ten aanzien van de doelstellingen. Elke ruimtegebruiker en diens ruimtenoden worden ten opzichte van elkaar afgewogen en er wordt gewerkt naar een evenwichtige verdeling van de ruimte, en naar een gedeeld gebruik van ruimte om ervoor te zorgen dat de ruimte die we tot onze beschikking hebben ook optimaal gebruikt wordt. Hoe we dit wensen te doen, is beschreven in de beleidsacties die in de beleidskaders zijn opgenomen.

Het opdelen van ruimtebeslag en bebouwde oppervlakte vormt geen meerwaarde in het kader van het ruimtelijk beleidsplan. Ruimtebeslag omvat de bebouwde ruimte, het is dus ruimer. Voor meer informatie omtrent de verhouding tussen ruimtebeslag en bebouwde ruimte verwijzen we de auteur graag naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

Slechts kijken naar de bebouwde ruimte zou betekenen dat we abstractie maken van alle oppervlakte die onbebouwd is, maar evenzeer deel uitmaakt van de ruimte ingenomen door (hoogdynamische) menselijke activiteiten. Enkel kijken naar bebouwde ruimte zou betekenen dat wij de ruimte ingenomen door tuinen, recreatie, parken, ... niet in rekening brengen. Dat zou niet in lijn liggen met het beleid op Vlaams niveau. Eén van de Vlaamse doelstellingen uit het BRV is het reduceren van het dagelijks bijkomend ruimtebeslag. Het gaat dus om het limiteren van bijkomend ruimtebeslag, of om het compenseren hiervan door het verwijderen van elders gelegen ruimtebeslag. Dit wordt ook geduid in de tekst van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit Puurs-Sint-Amands. De doelstelling op Vlaams niveau is dus niet het ruimtebeslag terug te dringen, maar om meer te doen in en met het huidige ruimtebeslag, zodanig dat er geen bijkomend ruimtebeslag hoeft te worden gerealiseerd.

Ontharding is een complexer thema dan lijkt te worden gesuggereerd in de opmerking. Op vandaag is het op Vlaams niveau bijvoorbeeld mogelijk om zonder enige vergunning 80m² te verharderen rondom een vergunde woning, én daar nog bovenop ook 40m² aan losstaande bijgebouwen te plaatsen. Dit is Vlaamse wetgeving die, los van de bestaande beleidsvisie op dat bestuursniveau, in de komende jaren ook niet lijkt te worden aangepast. Op gemeentelijk niveau kan de gemeente hier zelf beperkingen aan opleggen, namelijk door de opmaak van stedenbouwkundige voorschriften die hier een verstrenging op betekenen. Voor dergelijke voorschriften op te nemen wordt in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit bijvoorbeeld een actie opgenomen (in alle drie de beleidskaders) voor de opmaak van een algemene stedenbouwkundige verordening. Met een dergelijk juridisch bindend instrument kan de gemeente dus weldegelijk beperkingen opnemen, en de opname van dit instrument in de beleidskaders van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit zorgt ervoor dat de gemeente ook juridische grond heeft om dit instrument op te maken.

Verder kan ook vrijwillige ontharding worden gestimuleerd. Zeker wanneer er verharding in de open ruimte aanwezig is en deze haar functie verloren heeft, of wanneer haar huidige functie de overmatige hoeveelheid aan verharding niet langer kan verantwoorden, kan de gemeente hier voor een zachtere aanpak kiezen. Ook hiertoe zijn acties opgenomen in het Beleidskader Open Ruimte (omtrent zonevreemdheid). Ook het verstrengd handhaven van verharding is hierbij een belangrijk aspect. De gemeente neemt omtrent handhaving ook acties op in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit.

Als derde punt wijzen we op de juridische voorraad aan woongebieden en woonreserve- of uitbreidingsgebieden. De gemeente neemt in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit een duidelijk standpunt in over welke uitbreidingen zij limitatief wenst te overwegen. Voor de in theorie bebouwbare, maar op heden nog onbebouwde, gronden, geeft de gemeente in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit zeer duidelijk aan welke wel en welke niet in aanmerking kunnen komen, steeds voor een gedeeltelijke ontwikkeling. Het is bij geen van de gebieden waar ontwikkeling mogelijk is, de bedoeling om het volledige gebied zonder meer te bebouwen. Steeds dient hierbij aandacht te zijn voor de andere kwaliteiten en doelstellingen uit het ruimtelijk beleidsplan (alook uit andere beleidsplannen van flankerende domeinen). Tevens wordt een aanzienlijke hoeveelheid van deze gronden aangeduid als niet te ontwikkelen gebieden. Voor deze gebieden wordt dan ook duidelijk geen rechtsgrond gegeven voor de opmaak van RUP's en andere plannen of vergunningen, voor zover deze de activering van de gebieden als woongebieden betreft uiteraard. Voor de opmaak van plannen die tot doel hebben om deze gronden in hun huidig gebruik (niet hun huidige bestemming) te bestendigen, zijn er wel nog mogelijkheden indien dit in lijn ligt met de visie en acties uit de beleidskaders.

Het aanduiden van woonuitbreidingsgebieden waar nog gedeeltelijke ontwikkeling kan worden overwogen, werd getoetst aan de kansen die deze gebieden hebben, hun knoop- en plaatswaarde. Deze potentiële ontwikkelingen zijn allen voldoende geschikt gelegen, nabij woonkernen met voorzieningen en op plaatsen waar een gediversifieerd mobiliteitsaanbod aanwezig is (of wordt voorzien in de toekomst, zoals bijvoorbeeld het geval is in Breendonk in het kader van de geplande tramlijn).

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

- We breiden het hoofdstuk 'Een blik op het breder kader' uit aan de hand van de meest recente ruimtelijke beleidsplannen op Vlaams en provinciaal niveau.
- We breiden de bestaande motivatie in het onderzoeksrapport Verdichting verder uit, o.m. met verdere kwantitatieve gegevens.

Opmerking bezwaar:

"Verdichting zonder vergroening leidt tot verhitting: daarom in het beleidsplan opnemen welke **verhouding** in de kernen nagestreefd wordt."

Antwoord:

Het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit stelt helemaal niet voor om te verdichten zonder te vergroenen. Er worden verschillende acties opgenomen die een optimalere inrichting van het woonweefsel beogen. Ook bij de toekomstbeelden voor de woonmilieus is duidelijk dat er steeds aandacht is voor het evenwicht tussen zuinig ruimtegebruik en onbebouwde groene ruimte, zichtbaar in de ontwerptools per woonmilieu. Een vaste verhouding is geen aangeraden instrument, die houdt immers geen rekening met de fysische kenmerken van een plek, met de omgeving, met de noden van de buurt,... Op maat werken is hier aangeraden.

Bij de opmaak van de algemene stedenbouwkundige verordening (opgenomen als actie in de beleidskaders) kan de gemeente ook voorschriften opnemen over maximaal te verhard oppervlaktes bij nieuwe bouwprojecten. Dit gebeurt het best in dergelijke uitvoeringsgerichte instrumenten. Dit is echter niet aan te raden in een beleidsdocument zoals een ruimtelijk beleidsplan.

Er worden, met de SMART-doelstellingen, in het ruimtelijk beleidsplan duidelijke en meetbare doelen naar voor geschoven. Hierin zijn ook doelstellingen opgenomen omtrent bijvoorbeeld minimale oppervlaktes aan wijkgroen. Dergelijke beleidsdoelen kunnen, voor zover relevant, doorvertaald worden in uitvoeringsgerichte instrumenten met een directe doorwerking in het vergunningenbeleid.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking noodzakelijk.

Opmerking bezwaar:

"Op de officiële website van Vlaanderen vinden we: "Ontharden zorgt voor meer ruimte voor natuur en voedselproductie, minder wateroverlast, koelere steden, grotere biodiversiteit, betere bodemkwaliteit, gezondere lucht en een betere, aangename leefomgeving. Zo zetten we in op klimaatadaptatie en klimaatmitigatie, en zetten we een stap naar een klimaatrobuuster en leefbaarder Vlaanderen. "

- Pag 57 van het MER-document staat: "De huidige veerkracht van de bebouwde omgevingen in Puurs-Sint-Amands tegen de gevolgen van de klimaatverandering anno 2050 is beperkt. " ... "De kernen van Puurs en Sint-Amands zijn grotere verharde omgevingen en daardoor meer kwetsbaar. "
- Van de totale oppervlakte van gemeente Puurs-Sint-Amands is 19,6% verhard (of ongeveer 9,6 miljoen m²) in 2018. Dit ligt hoger dan het gemiddelde in Antwerpen (Prov.) (17,2% verharding).
- De verhardingsgraad binnen het ruimtebeslag, is 49,4%. Dit ligt hoger dan het gemiddelde in Antwerpen (Prov.) (42,6%).
- "Alleenwonende ouderen, zeker sociaal geïsoleerden, zijn extra kwetsbaar omdat ze door hun omgeving of via andere kanalen niet of onvoldoende gewezen worden op de gevaren van (aanhoudende) warmte en problemen bij uitdroging. Ze zoeken of vinden pas hulp als de eerste gezondheidseffecten al opgetreden zijn." (https://provincies.incijfers.be/databank/report/?id=rapport_adaptatiemaatregelen&input_geo=gemeente_41002),
- "Het aantal hittegolfdagen zal toenemen van gemiddeld 4,6 hittegolfdagen in het huidige klimaat tot 20,2 in 2050 en 53,0 in 2100. Hittestress (uitgedrukt in hittegolfgraaddagen) brengt de duur en de intensiteit van hitte mee in rekening. Belangrijke hittestress treedt op vanaf 60 hittegolfgraaddagen of meer. In gemeente Puurs-Sint-Amands bedraagt het aantal hittegolfgraaddagen 15,6 in het huidige klimaat, 100,5 in 2050 en 351,5 in 2100"

Toch vinden we in het beleidsplan geen acties om te ontharden. In het beleidsplan dienen hiervoor ambitieuze **streefcijfers** te worden opgenomen."

Antwoord:

In bovenstaande opmerking wordt verwezen naar een zinsnede uit het strategisch MER. Hier verwijst men naar een zin die is opgenomen bij de beschrijving van de referentiesituatie. Dit is het hoofdstuk uit het strategisch MER waarin de bestaande situatie wordt beschreven (i.f.v. de latere toetsing van de effecten van de beleidsdoelen en acties uit het ruimtelijk beleidsplan). De referentiesituatie behelst dus een nulmeting op de huidige toestand. Men lijkt in bovenstaande opmerking te zijn vergeten om de eigenlijke toetsing van de milieueffecten te bekijken. In het strategisch MER bij dit Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit Puurs-Sint-Amands worden de beleidsdoelen en acties net gunstig beoordeeld. Dit wil zeggen dat met de uitvoering van de opgenomen acties net een positief effect zou ontstaan ten aanzien van de huidige situatie.

In het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit worden tal van acties en instrumenten voorgesteld die een klimaatrobuustere aanleg van openbaar domein en van de ruimte in het algemeen tot gevolg hebben. Dit gaat verder dan alleen ontharding, maar omvat zeker ook ontharding. Ook de opname van het ruimtelijk concept Groene Dorpsassen werkt de realisatie van klimaatrobuuste woonkernen in de hand. Hiermee wordt ook de verkoeling van de woonkernen beoogd.

Tot slot is het vergelijken van een lokale situatie ten aanzien van een bovenlokale situatie binnen het ruimtelijk beleid geen sinecure. Men lijkt in bovenstaande opmerking te suggereren dat de gemeente Puurs-Sint-Amands steeds onder de provinciale gemiddelden zou moeten 'scoren'. Dergelijke redenering staat los van enige ruimtelijke context en is niet linea recta door te vertalen naar ruimtelijk beleid (op eender welke schaal).

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking noodzakelijk.

Opmerkingen over water (overstromingen en droogte)

Opmerking bezwaar:

"Opnemen van **studies en kaarten over de toekomstige mogelijke overstromingen** in PSA. Deze kaarten afzetten tegenover de woonuitbreidingsgebieden en woongebieden en ander gebruik van de ruimte. Gebruik de wetenschappelijke gegevens van prof. P. Willems KUL. Motivatie: De wetenschappelijke studies voor de toekomst zijn bepalend op welke plaats welke activiteiten kunnen doorgaan."

Antwoord:

Het analytisch kaartmateriaal en de gebruikte documenten uit het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit zijn het resultaat van voorgaand wetenschappelijk onderzoek. Voor wat betreft het kaartmateriaal omtrent overstromingsrisico wordt gebruik gemaakt van de kaarten van de signaalgebieden en de Watertoets (2023). De Watertoets-kaarten werden recent gepubliceerd door de Vlaamse overheid en hebben ook effectief doorwerking bij de behandeling van concrete bouwvoorvragen.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking noodzakelijk.

Opmerking bezwaar:

"De kaarten met mogelijke **overstromingsgebieden** in het beleidsplan (pg8) vertrekken van optimistische aannames. Deze kaarten tonen signaalgebieden en fluviaal overstromingsgevoelige gebieden (vanuit de waterlopen, stroomopwaarts). De kaarten tonen NIET de gebieden die middelgrote of grote kans maken op overstroming onder klimaatverandering. Men doet alsof enkel signaalgebieden (gebieden met een hoge kans op overstroming) waarschijnlijk problemen zullen krijgen. Daarom ook kaarten opnemen die overstromingsrisico's weergeven bij verdere opwarming van de aarde. Deze kaarten afzetten tegenover de woon-uitbreidingsgebieden en woongebieden."

Antwoord:

Voor de opmaak van de kaart, waarnaar wordt verwezen in bovenstaande opmerking, werd gebruik gemaakt van de geldende Watertoetskaarten (in werking getreden in oktober 2023), zoals ter beschikking gesteld door de Vlaamse overheid en zoals gebruikt worden in de vergunningspraktijk. Er werd zowel gebruik gemaakt van de fluviale als de pluviale overstromingsrisicokaarten. Het is niet correct dat enkel de fluviale kaarten werden opgenomen, ook deze die het risico bij hevige neerslag weergeven werden hier verwerkt. De aanduiding van de signaalgebieden op deze kaarten is het gevolg van adviezen van hogere overheden. Signaalgebieden en de aanduiding ervan zijn resultaten van het beleid op Vlaams niveau en deze aanduiding houdt meer dan slechts het visualiseren van gebieden die een groter risico hebben op overstroming. We verwijzen naar de omschrijving van de signaalgebieden op de website van de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid (onderdeel van de Vlaamse overheid):

"Signaalgebieden zijn nog niet ontwikkelde gebieden met een harde ruimtelijke bestemming (vb. woonuitbreidingsgebied, industriegebied...) die ook een functie kunnen vervullen in de aanpak van wateroverlast, omdat ze kunnen overstroomd of omdat ze omwille van specifieke bodemeigenschappen als een natuurlijke spons fungeren.

Het gaat om gebieden met een mogelijke tegenstrijdigheid tussen de huidige bestemmingsvoorschriften en de belangen van het watersysteem. Als na grondige analyse van een signaalgebied blijkt dat het risico op wateroverlast bij ontwikkelen van het gebied volgens de bestemming toeneemt, dan beslist de Vlaamse Regering tot een vervolgtraject voor dat gebied."

bron: <https://www.integraalwaterbeleid.be/nl/beleidsinstrumenten/signaalgebieden>, laatst geraadpleegd op 22 november 2023

Per signaalgebied werd een uitspraak gedaan. Deze kan worden geraadpleegd via het Geoloket Signaalgebieden, beschikbaar gesteld door de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid. De gemeente Puurs-Sint-Amands was als lokaal bestuur (of in sommige gevallen: de gemeenten Puurs en Sint-Amands waren als lokale besturen) betrokken bij de opmaak van deze beslissingen. De gemeente respecteert deze beslissingen.

Het is geenszins de intentie om met de kaart te suggereren dat het voor andere gebieden uitgesloten is dat zij ooit geconfronteerd kunnen / zullen worden met waterproblematieken. Dit zijn allen kaarten waaraan op heden juridisch en/of beleidsmatig gevolg wordt gegeven.

In het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit wordt niet 'gedaan alsof'. Deze suggestie is misleidend en incorrect.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verdere verwerking noodzakelijk.*

Beleidskader mobiliteit

Opmerkingen over zachte weggebruikers

Opmerking bezwaar:

"Meer plaats voor zachte weggebruikers; zone 30 in bebouwde kom, bij heraanleg van straten eerst vanuit standpunt zachte weggebruiker heraanleg of aanleg aanpakken. Niet eerst zien waar de auto zal rijden maar in de eerste plaats waar komt de zwakke weggebruiker, het openbaar vervoer en dan de rest van de straat(her)aanleg hier op enten. Uitgebreid fietsstratenet in de dorpskernen en veilige fietsverbindingen tussen deze kernen (en bedrijvenzones) dit om fietsverplaatsing naar station, werk of school te bevorderen. voor Puurs - Sint-Amands geldt dit voor alle dorpskernen! De grootte en kwaliteit van de fietsparking, buiten wat vage omschrijving dat er fietsparking moet voorzien zijn bij een Hoppin punt... **concrete voorstellen of minimumvereisten of iets dergelijk niet te vinden in het concept.**"

Antwoord:

De concrete uitwerking ervan gebeurt in thematische plannen zoals bijvoorbeeld het Fietsactieplan. In het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit worden de grote lijnen uitgezet en bevat daarom zogenaamde wensbeelden waar naartoe wordt gewerkt.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verdere verwerking noodzakelijk.*

Opmerking bezwaar:

"Het is niet omdat je zowat **alle fietspaden en mogelijke fietsverbindingen in kaart** (blz143) brengt en een kleurtje geeft dat er plots een voorbeeld van een fietsnetwerk is in de gemeente. (een mooi plannetje is niet de realiteit) Fietspaden langs N17 en N16 zijn zeker geen veilige en aangename fietswegen. Hetzelfde geldt voor een aantal verbindingen tussen dorpskernen - daar bijkomend zijn er een aantal onverhard, onverlicht, met al dan niet gaten of grove steenbrokken, ongemarkeerd....."

Antwoord:

In het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit worden de grote lijnen uitgezet en bevat daarom zogenaamde wensbeelden waar naartoe wordt gewerkt. Het plan waarnaar wordt verwezen, is het netwerk dat stelselmatig in orde moet worden gemaakt en is dus inderdaad niet de realiteit

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verdere verwerking noodzakelijk.*

Opmerking bezwaar:

"Gelukkig wordt er op een aantal plekken werk gemaakt van een goed fietspad maar goede bewegwijzerde fietswegen die een gemeentelijk (en bovengemeentelijk) netwerk vormen daar is hier nog veel werk aan. Toeristische fietsknooppunten zijn geen wegwijzers! Zij verlengen trajecten en zijn gemaakt voor recreatief fietsen, niet verbindend fietsen. Acties in het concept beperken zich tot suggesties en een mooie titel :een veilig en comfortabel fietsroutenetwerk. **Geen concretisering dus heel vrijblijvend.** Men spreekt in dit plan ook over Fix de Mix.... Misschien moeten de beleidsmakers in onze gemeente dit ook even bekijken. Is een

rapport van 2018 en tot nu toe zien we toch weinig van zulke aanpak in Puurs - Sint-Amands - zeker eens lezen.

<https://fietsberaad.be/documenten/rapport-fix-the-mix-aanpak-voor-veilig-fietsen-in-gezonde-buurt/>”

Antwoord:

Het rapport Fix-the-Mix wordt nu verankerd in het gemeentelijk mobiliteitsbeleid doordat het opgenomen is in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verdere verwerking noodzakelijk.*

Opmerking bezwaar:

“Het huidige fietsstratennet is maar mager (enkele straten die omgedoopt werden tot fietsstraat zijn al een exclusieve weg voor de zachte weggebruiker. Het zou bvb beter zijn dat de fietsstraten **beginnen (of eindigen) daar waar fietspaden stoppen** vlak voor de dorpskern i p v dat een zeer beperkt stukje straat fietsstraat wordt.”

Antwoord:

Deze opmerking gaat over de huidige situatie. De gemeente verhoogt door het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit haar ambitie om het nog veiliger en comfortabeler te maken.. Een fietsstraat is slechts één instrument om het fietsroutenetwerk vorm te geven. Er zijn nog meer instrumenten: bij gemengd verkeer is het belangrijk om de snelheid te verminderen en de hoeveelheid verkeer te beheersen. Daar waar fietsinfrastructuur nodig is, moeten deze stelselmatig de nieuwste normen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen nastreven. Dat staat ook opgenomen in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verdere verwerking noodzakelijk.*

Opmerkingen over deelsystemen

Opmerking bezwaar:

“Ambitie Puurs-Sint-Amands: “Tegen 2030 is er in Puurs-Sint-Amands per 1000 inwoners minstens 1 **toegangspunt voor (elektrische) deelmobiliteit**, voorzien van 2 deelwagens.” (dus 28-52 elektrische deelwagens).

De kostprijs van elektrische deelwagens is concurrentieel vanaf 15000km/jaar. “Deelmobiliteit zorgt voor een reductie van privéwagens en een verminderde nood aan weg- en parkeerinfrastructuur. Minder parkeerinfrastructuur biedt meer ruimte voor de mens. Deelmobiliteit is een essentiële schakel in een duurzame modal shift. Bewoners zullen sneller gebruik maken van duurzame alternatieven dan de privéwagen.” (p280).

Met gemiddeld 1,275 auto per huishouden in Vlaanderen komen we aan 13974 auto's in Puurs-Sint-Amands.

Als de projectie op pag 165 correct is, komen er tegen 2040 nog eens 1445 erbij. (Rapport Mobiliteit Puurs-Sint-Amands). Gemiddeld rijdt een auto 15000 km/jaar. Op dit moment is autodelen concurrentieel vanaf 15000km/jaar (Testaankoop). Met de prijzen van een elektrische auto (gemiddeld 1/3 duurder dan met fossiele brandstof) zal het voordeel van autodelen snel stijgen.

ruimtegebruik (https://www.vlaamsbouwmeester.be/sites/default/files/uploads/BrochureLeefbuurt_46blz+cover_1012_web.pdf): auto bij 50km/u: 140m², auto geparkeerd: 20m²

Mobiliteitsexperten zien voor het mobiliteitsvraagstuk vooral heil in het verminderen van het aantal auto's (vb <https://www.demorgen.be/tech-wetenschap/e-fuels-het-alternatief-voor-elektrisch-rijden-big-oil-wint-er-opnieuw-mee~b4535e4f1/>)

Het gebruik van autodelen lijkt voor vele inwoners van Puurs-Sint-Amands een voordelige keuze te worden en zeker voor winkelen en diensten en recreatieve verplaatsingen. **26-52 deelauto's is dus een zwakgebod.** De ambitie van Puurs-Sint-Amands kan dus sterk verhoogd worden. Een aanhoudende campagne om deze mobiliteitsvorm te promoten is nodig.”

Antwoord:

*De gemeente zal haar inspanningen om deelsystemen te promoten verder zetten. Wat het aantal deelwagens betreft is de ambitie om **minstens 1** toegangspunt per 1000 inwoners voor deelmobiliteit te behalen. Meer is dus*

mogelijk als de formule aanslaat. Deelmobiliteit bleek in het verleden al succesvol in meer verstedelijkte gebieden maar moet zich nog bewijzen in minder dichtbevolkte gebieden.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking noodzakelijk.

Opmerking bezwaar:

"Men probeert dit te verhelpen door **deelsystemen** overal bereikbaar te plaatsen aan de zogenaamde Hoppin-punten. Nu een deel-step, -fiets of -auto zijn geen openbaar vervoer, ze zijn wel een goede aanvulling van het openbaar vervoer. Openbaar vervoer is per definitie gemeenschappelijk of collectief vervoer. Dit maakt verplaatsing goedkoper en doet de uitstoot dalen. Deelautoaanbieders geven aan dat er een duidelijke link is tussen openbaar vervoer gebruik en deelauto gebruik. Daar waar een degelijk openbaar vervoersaanbod is, werken deelsystemen en vooral deelauto's. Mensen gebruiken openbaar vervoer voor hun verplaatsingen naar werk, school en andere "vaste" verplaatsingen. Voor grote aankopen, uitstappen of moeilijke verplaatsingen gaat men een deelauto gebruiken. Kosten van urenlang gebruik van deelsystemen (auto, fiets, step) liggen te hoog om deze voor bv dagelijkse langdurige verplaatsingen (werk bvb) te gebruiken."

Antwoord:

Per Hoppin-punt wordt de gewenste uitrusting bepaald. Niet overal zijn deelauto's of deelfietsen even zinvol. Hoppinpunten kunnen ook bestaan uit plaatsen waar er geen reguliere openbaar vervoer rijdt. Op die plekken moeten bijvoorbeeld comfortabele en diefstalveilige fietsparkeervoorzieningen worden voorzien bij de standplaats voor deelwagens.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking noodzakelijk.

Opmerking bezwaar:

"Voorlopig is het in Puurs-Sint-Amands armoe troef wat betreft **deelsystemen**. Enkele verdwaalde deelfietsen uit naburige gemeenten dat kan, maar geen deelfietsen tenzij de deelfietsen van Pfizer aan het station. (voor de werknemers van Pfizer - die met de trein komen en dan de fiets nemen). Wel de intentie om aan de Hoppin-punten deelfietsen te voorzien, maar hier is het zeer de vraag voor wie. Is er een overleg en onderzoek gedaan naar wie (welk type gebruiker en of deze gebruiker op die plaats een fiets nodig heeft) deze fietsen vanuit de Hoppinpunten gaat gebruiken. Goedbedoeld wil niet altijd zeggen dat zoiets lukt. Deelsteps zijn er niet in onze gemeente en zullen er waarschijnlijk ook niet komen."

Antwoord:

Deze opmerking gaat over de huidige situatie. In het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit wordt een visie en strategie bepaald om deelsystemen doordacht uit te breiden.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking noodzakelijk.

Opmerking bezwaar:

"Buiten de weinige privé **autodelers** is het in Puurs - Sint-Amands voorlopig een woestijn. De gemeente doet hier geringe inspanningen. De Hoppin-punten gaan hier de verzamelplaats worden van de deelsystemen, dus ook voor de deelauto's. Maar hier dezelfde vraag als bij de fietsen. Voor welke gebruiker? Als men deelauto's aan het station plaatst bvb wie gaat deze dan gebruiken? Is het misschien niet beter om aan het OCMW of het nieuwe gemeentehuis (gemeente zou ook kunnen autodelen) of een andere centrale plaats in de gemeente deelauto's te voorzien... centraler? Autodeel-aanbieders geven ook aan dat 1 deelauto te weinig is om mensen aan te zetten tot autodelen... het risico dat men dan niet over een auto kan beschikken is te groot bij één. Dus hier weinig duidelijkheid in het concept, wel de ambitie en de intentie maar geen concrete uitwerking."

Antwoord:

Per Hoppin-punt wordt de gewenste uitrusting bepaald. Niet overal zijn deelauto's of deelfietsen even zinvol. Hoppinpunten kunnen ook bestaan uit plaatsen waar er geen reguliere openbaar vervoer rijdt. Op die plekken moeten bijvoorbeeld comfortabele en diefstalveilige fietsparkeervoorzieningen worden voorzien.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verdere verwerking noodzakelijk.*

Opmerkingen over openbaar vervoer

Opmerking bezwaar:

"Eerst het grotere plaatje: Uitstoot verkleinen - noodzakelijk wordt het dan om een transitie te maken in modus gebruik. Het wordt zaak om mensen uit hun auto te krijgen en andere modi te laten gebruiken. De huidige acties die men hiervoor ontwikkeld schieten blijkbaar hun doel voorbij. De uitrol van **basisbereikbaarheid** maakt dat minder mensen openbaar vervoer zullen gaan gebruiken en meer de fiets of step... want basisbereikbaarheid is niet geconstrueerd om mensen uit de auto te halen. Stads-kernen worden niet meer bedient door regioliijnen maar de bussen zetten de reizigers af aan de rand van de kern en zij moeten overstappen op een centrumbusje om in de stad te geraken. Daar waar grote autoparkings komen of zijn - of zelfs verder weg, waarom dan de bus of ander openbaar vervoer nemen, als de auto tot vlakbij of op vele plaatsen tot in de stad mag en de bus niet (zonder overstap). Basisbereikbaarheid moet een budgetneutrale ingreep zijn. Met de stijging van de huidige prijzen, de systematische al op lange termijn onderfinanciering van AL het openbaar vervoer in Vlaanderen (en bij uitbreiding in België) maakt dat bij de invoering van basisbereikbaarheid er veel geld te kort zal zijn om dit doelmatig te doen. In de vervoersregio's zijn het de steden die het gros van de financiering naar zich toetrekken en de kleinere kernen blijven in de kou staan. De wat afgelegen gebieden zullen bij de verdere gefaseerde uitrol (vervoer op maat) wel voelen wat dit voor hen betekent. Woon-werk verkeer wordt voor werknemers die wat verderaf wonen bijzonder moeilijk met openbaar vervoer."

Antwoord:

Deze opmerking gaat over het Vlaams beleid dat decretaal is bepaald. De uitwerking gebeurt door de Vervoerregio's. Het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit moet zich hier naar schikken.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verdere verwerking noodzakelijk.*

Opmerking bezwaar:

"Basisbereikbaarheid, het nieuwe concept waarop ons openbaar vervoer in Vlaanderen geschoeid zal worden (wordt), promoot deelsystemen als "openbaar vervoer" wat het niet is, de gemeente gaat hier blijkbaar in mee gezien het concept. Het is vooral belangrijk om eerst een onderzoek te doen van hoe en wie er gebruik zal en kan maken van deze deelsystemen die wel een belangrijke aanvulling kunnen zijn op het collectief vervoer. Wie, waar, wat en hoe dient hier ingevuld te worden in het concept. En niet wat vrijblijvende Hoppin punten met vage omschrijving...van wat de inhoud van deze punten gaat zijn. **Te vrijblijvend.**

Een busnetwerk dat alle inwoners van de gemeente de kans biedt om hiervan gebruik te maken voor hun verplaatsingen. Dit houdt in een voldoende amplitude en halten. En bussen die de aansluiting maken met de ruggengraat van het Openbaar vervoersnet zijnde het station (de trein). Met als zekerheid dat aansluitingen gehaald worden en een overstap een minimale tijd vergt. Niet vergeten dat onderzoek uitwijst dat om zijn bestemming te bereiken 1 overstap kan, maar 2 dikwijls al te veel is en 3 openbaar vervoer uitschakelt als verplaatsingsmogelijkheid. Dit is iets wat door de beslissers wat betreft ons openbaar vervoer veelal vergeten wordt, zij zijn duidelijk zelf geen gebruiker.

Voor Puurs - Sint-Amands; Zoals het nu is door de dichtgeslibde wegen worden aansluitingen dikwijls niet gehaald. Doorstroming moet verbeteren, hier is geen of weinig van terug te vinden in het concept. **? In het concept zijn er slechts 11 plaatsen (Hoppin) voorzien in Puurs - Sint-Amands waar de bus vast zal halt houden.** (p149 beleidsplan ruimte en mobiliteit).(??) Klopt dit? Dan is dit een kaalslag wat betreft toegankelijkheid van het openbaar vervoer."

Antwoord:

De bepaling van lijnvoering van het openbaar vervoer en selectie van haltes worden bepaald door de Vervoerregioraad en is dus geen louter gemeentelijke bevoegdheid. Het klopt overigens niet dat er slechts 11

haltes zullen overblijven. Er is immers een onderscheid tussen de Hoppinpunten (wat overstappunten zijn) en gewone opstaphaltes (daarvan zijn er momenteel een 100-tal). Bovendien is in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit een actie opgenomen om de haltes stelselmatig toegankelijk te maken, te voorzien van kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen en de belangrijkste opstaphaltes te voorzien van een schuilhuisje.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verdere verwerking noodzakelijk.*

Opmerking bezwaar:

"Er zijn geen **concrete acties van hoe het busnet in onze gemeente er zal uitzien** opgenomen in het concept. Nochtans is de gemeente in de vervoerregioraad mee aanwezig en zet zij samen met de andere gemeenten uit deze regio de lijnen voor het openbaar vervoer uit. In de nieuwe decreten van de Vlaamse regering staat dat er een minimumafstand mag zijn van 900 meter tussen bushaltes... geen maximumafstand meer. Laadpalen voor elektrische auto's worden in een gelijkaardig decreet voorzien binnen de 250 meter? (Het criterium van de wandelafstand naar de meest nabije halte is zeer belangrijk. De norm betreffende de maximale wandelafstand (in basismobiliteit) is vervallen cfr. Besluit van de Vlaamse regering (bepaling kwaliteitseisen kernnet en aanvullend net) d.d. 04.09.2020, terwijl voor de laadpaal voor de e-auto's de maximale wandelafstand 250 meter bedraagt.) Bushaltes worden niet dicht bij attractiepolen geplaatst. Busgebruikers dienen minstens een stuk te wandelen en dan een grote parking over te steken alvorens bij hun reisdoel aan te komen, waarom stopt de bus niet voor de deur van zo'n attractiepool zodat mensen uitgenodigd worden om het openbaar vervoer te gebruiken. bvb nieuwe sportcentrum, autogebruikers rijden tot voor de deur en parkeren daar! Hoe dikwijls stopt er daar een bus - en hoever van de ingang houdt ze halt? Bijkomend: Het is niet omdat er deelsystemen ingeplant worden op Hoppinpunten dat plots een heleboel mensen deze gaan gebruiken, of dat de overheid zijn plicht gedaan heeft... en of deze deelsystemen hun nut nu bewijzen of niet, wij hebben het nodige gedaan. (... " 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 deelvormen de basis van het vervoersaanbod."...hopelijk begrijpt de lezer van het concept dit -blz 148)"

Antwoord:

De bepaling van lijnvoering (waaronder dienstregeling) van het openbaar vervoer en selectie van haltes worden bepaald door de Vervoerregioraad en is dus geen louter gemeentelijke bevoegdheid. Dit is het onderwerp van het Openbaar Vervoerplan van de Vervoerregio Mechelen, niet van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit. De gemeente blijft actief in de Vervoerregioraad de belangen van de gemeente verdedigen.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verdere verwerking noodzakelijk.*

Opmerking bezwaar:

"**Vervoer op maat**, een deel van deze basisbereikbaarheid, heeft geen plaats in het concept, nochtans wordt dit voor de wat verdere afgelegen bewoning en voor minder mobiele mensen een belangrijke vorm van vervoer... waar blijft de gemeente met haar plannen? (Onlangs is de verantwoordelijkheid voor vervoer op maat volledig naar de gemeenten gegaan.) Klein-Brabant is testregio voor de flexbus, de vervanger van de belbus. Deze busdienst zal op een gelijkaardige wijze werken als de belbus, maar met een nieuwe app, de Hoppin-app. Bussen, dienen steeds opnieuw voor elke rit besteld; wat voor een aantal gebruikers niet vanzelfsprekend is (bvb scholieren). Wat bij grotere aanvraag bij bvb werknemers die verspreid wonen en gelijktijdig aan het station dienen te zijn voor eenzelfde trein - hetzelfde voor schoolgaanden... Is de tijd tussen vertrek thuis en aankomst aan het station nog beperkt en het aantal overstappen niet te veel. En worden verbindingen gegarandeerd?"

Antwoord:

De bepaling van lijnvoering (waaronder dienstregeling) van het openbaar vervoer en selectie van haltes worden bepaald door de Vervoerregioraad en is dus geen louter gemeentelijke bevoegdheid. Dit is het onderwerp van het Openbaar Vervoerplan van de Vervoerregio Mechelen, niet van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit. De gemeente blijft actief in de Vervoerregioraad de belangen van de gemeente verdedigen.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verdere verwerking noodzakelijk.*

Opmerking bezwaar:

"De trein; hier heeft de gemeente weinig impact, maar... Gemeente kan aandringen en politiek wegen op NMBS en Infrabel en dit voor wel 3 heel specifieke redenen:

1. de lijn mechelen -Sint Niklaas (lijn 54) ; hier zou een halfuur treinverbinding moeten komen - want wie wacht meer een uur op de volgende trein als men zijn verbinding niet haalt. Als deze tijd kleiner dan een half uur wordt dan wordt de trein file concurrerend.
2. heractiveren van de treinverbinding Dendermonde Puurs Antwerpen. Deze lijn heeft een amplitude van een half uur in de week, en wordt ondertussen drukker gebruikt. Heractivering zou ontlasting van drukte op N17, N16 en zelfs E17 kunnen bewerkstelligen.
3. de brug over de Rupel op de lijn 52. Regelmatig zijn hier problemen bij het openen en sluiten van de brug. Als dat niet het probleem is , is het dan weer de waterstand bij springvloed die het gebruik van de brug onmogelijk maakt. En alsof dat niet genoeg is worden bij gebrek aan personeel stevast op deze lijn verbindingen geschrapt. Geen van deze problemen komen aan bod in dit mobiliteitsconcept; enkel wordt er gewag gemaakt dat de trein de ruggengraat is (al zijn de verbindingen op de ene lijn ondermaats lijn 54 - lijkt er geen schot te komen in de heropening lijn 52 tot Dendermonde - en de talloze problemen op dezelfde lijn met brug en afschaffingen) van het openbaar vervoer in onze gemeente, maar er is geen voornemen vanuit de gemeente om hier enig initiatief te nemen om dit te verbeteren."

Antwoord:

De gemeente blijft aandringen bij NMBS voor een betere bediening van de gemeente met de trein

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verdere verwerking noodzakelijk.*

Opmerkingen over de verhouding tussen vervoersmodi

Opmerking bezwaar:

"Ambitie Puurs-Sint-Amunds: ""De modal split voor woon-werk en woon-school verplaatsingen in Puurs-Sint-Amunds bedraagt 50/50 in 2030." Deze ambitie is niet in verhouding tot deze die nodig is om onze verantwoordelijkheid te nemen in de strijd tegen de klimaatcrisis en het drastisch verminderen van de CO₂ uitstoot. Daarenboven zijn slechts 30% van de autoverplaatsingen voor woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer. **Een veel hoger streefdoel** inclusief alle autoverplaatsingen zijn nodig."

Antwoord:

De gewenste modal split 50/50 tegen 2030 werd overgenomen van het Regionaal mobiliteitsplan en is reeds ambitieus. Een nog hogere doelstelling ambiëren is niet realistisch en zou de geloofwaardigheid van het plan in het gedrang brengen.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verdere verwerking noodzakelijk.*

Opmerking bezwaar:

"Voorgaande ingrepen door de gemeente zouden het autogebruik al moeten terugdringen, we vrezen dat dit niet zo goed gaat lukken. Welke zijn de andere pistes die men wil bewandelen? De verdere oplossing om het autogebruik in Puurs - Sint-Amunds te verminderen is volgens het concept de **wegencategorisering** met strategische maatregelen op gemeentelijk niveau. Vrij vertaald, wij wachten op de Vlaamse overheid die hier aan werkt om dit toe te passen en zij gaan de inrichting per categorisering bepalen."

Antwoord:

Doorgaand verkeer gaat vaak door verschillende gemeenten. Maatregelen om het doorgaand verkeer te verminderen of verhinderen kunnen daarom best bovengemeentelijk worden gedaan. Een maatregel in Londerzeel kan een gunstig effect hebben op onze gemeente en omgekeerd.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verdere verwerking noodzakelijk.*

Opmerking bezwaar:

"D'r staat een mooi plan bij (blz 145 van het concept) met een voorstel tot categorisering. Bedenking: Als categorisering "overige wegen" strikte aanpassingen gaan vergen wat betreft doorstroming en zachte weggebruikervriendelijkheid gaat men in Puurs - Sint-Amands veel werk hebben. Dit is een andere manier om te zeggen dat hier niet concreet wordt/werd over nagedacht! Er is geen onderscheid tussen bvb centrumstraten, afgelegen wijk, doodlopende straat of gebied, alles werd omvattend overige wegen gecategoriseerd. **Nuances en verfijning** zijn hier zeker aan de orde, en de uitbreiding en uitdieping is de volgende paragrafen wat betreft verblijfsgebieden en fix de mix zijn vaag en algemeen."

Antwoord:

Dat beseffen we maar we werken er wel aan. Stap voor stap met een lange termijnvisie en acties die in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit staan. Met de overige wegen worden de erftoegangswegen bedoeld. De concrete uitvoering naar bijvoorbeeld circulatie en inrichtingsprincipes gebeurt later in ruimtelijke Masterplannen. De opmaak van dergelijke plannen is opgenomen in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verdere verwerking noodzakelijk.*

Opmerking bezwaar:

"Wat mogen wij als inwoner verwachten bij de uitvoering van zo'n plan. Als je ziet welke voornemens er bij het beleid zijn wat betreft bvb concept ruimtelijke ordening. Waarin de gemeente duidelijk stelt dat er niet gebouwd kan en mag worden in watergevoelig en recreatie of natuurgebied en de gemeente nu zelf in het landschapspark op watergevoelige plaats een bouwwerk voorziet, in welke mate is een ongeconcretiseerd concept van mobiliteit en openbare ruimtelijke orde dan een zekerheid op de toekomst qua uitvoering er van! (We halen hier dan de laatste afgeleverde (bouw)vergunningen in bvb Kalfort nog niet aan.) Toekennen van vergunningen is een gemeentelijke verantwoordelijkheid en staat los van dit concept!"

De **invoering van de fietsstraten**, een mager beestje in centrum Puurs - het vooruitzicht van werken met fix de mix (wat al 5 jaar bestaat en waar de gemeente nu plots aandacht gaat aan besteden) stelt ons niet gerust. Basisbereikbaarheid gaat ons ook niet uit de auto krijgen... Kortom de verwachtingen in Puurs - Sint-Amands zullen niet te groot mogen zijn vrezen we. Koning auto zal hier in de gemeente Keizer auto worden net zoals in de rest van vlaanderen."

Antwoord:

Een ruimtelijk beleidsplan vervangt de structuurplannen en zullen op een gelijkaardige manier doorwerken. Dit wil zeggen dat zij geen onmiddellijke doorwerking hebben op het vergunningsniveau, maar wel als kader dienen voor de gemeentelijke planologische acties en initiatieven (vb: opmaak van een RUP of verordening).

Wat betreft de fietsstraten pakken we het in Puurs Sint-Amands stap voor stap aan en nemen de tijd voor participatie om een groot draagvlak te krijgen.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verdere verwerking noodzakelijk.*

Opmerking bezwaar:

"Een **berekeningsmodel** invoeren om na te gaan welke invloed het toenemend auto verkeer heeft op de belasting van de dorpen en de er mee gepaard gaande file vorming. Motivatie : De vele bouwinitiatieven die nu aan de gang zijn brengen vele autobewegingen met zich mee. De dorpen zijn nu al zwaar belast. VB. Er passeren één miljoen wagens per jaar in Liezeledorp; de filevorming in Puurs, Kalfort, Ruisbroek is zeer zwaar. Juist in deze gebieden wordt er nog intensief gebouwd in WUG's. Een beleidsplan moet deze belasting voorzien en maatregelen nemen om die belasting te verminderen. Dit kan maar door minder te bouwen. Recent nog worden er in de verkaveling Loutersveld twee autoparkings voorzien per woonéénheid."

De vele bouwinitiatieven die nu aan de gang zijn brengen vele autobewegingen met zich mee. De dorpen zijn nu al zwaar belast. Daarom: een berekeningsmodel invoeren om na te gaan welke invloed een veranderend autoverkeer heeft op deze belasting. Aangeven voor elke kern wat de streefcijfers zijn voor autovervoer.”

Antwoord:

Voor grote ruimtelijke ontwikkelingen is een Mobiliteitseffectenrapport verplicht. Daarin staat een inschatting van de toename van het verkeer en de gevolgen hiervan op oa. doorstroming en verblijfskwaliteit. In het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit, beleidskader Verdichting is mobiliteit een belangrijk uitgangsprincipe voor verdere ruimtelijke ontwikkelingen. Nabijheid speelt daarin een belangrijke rol, namelijk nabij er is meer mogelijk op plaatsen waar er reeds voorzieningen zijn (zoals winkels en diensten) en waar de bereikbaarheid met de fiets en openbaar vervoer goed is. En dat zijn dus de kernen. Om de autodruk in de kernen te verminderen, wordt ingezet om het ongewenst doorgaand verkeer aan te pakken door onder andere strategische filters.

Verder verwijzen we in deze context ook graag naar het strategisch MER.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking noodzakelijk.

Opmerkingen over provinciale steenwegen en bovenlokale mobiliteit

Opmerking bezwaar:

“Opnemen van opties over de toeleiding naar de hoofdwegen A12/N16/ N17 en **standpunt inname over de uitrusting op deze drie verkeersaders**. Motivatie : PSA ligt grotendeels geprangd tussen de verkeerwegen A12, N16 en N17. Er liggen verschillende opties voor om de kruispunten op deze wegen verkeersvrij te maken : door kruispunten af te sluiten, door fietstunnels te maken , door fietsbruggen te maken. Door de beperkte doorgangen naar deze wegen is het van groot belang te weten welke opties er genomen worden voor vloeiend doorgaand verkeer in de dorpen.

De hoofdwegen in onze regio: A12, N16 en N17 bepalen mobiliteit en leefbaarheid in onze regio. Wat is het standpunt van de lokale overheid over de uitrusting van deze verkeersaders? Welke zijn de opties en voorkeuren voor kruispunten met deze wegen? (afsluiten, fietstunnels, fietsbruggen, ...).”

Antwoord:

Actie M6 gaat hierover: Op wegen met een verbindingsfunctie primeert de doorstroming.

Concreet voor Puurs Sint-Amands zijn dit A12, N16 en N17. De doorstroming verbeteren kan door het aantal aansluitingen te verminderen, de realisatie van ongelijkvloerse kruisingen en aanpassing van de verkeerslichten. Dit wordt geconcretiseerd in concrete ontwerpplannen (al dan niet voorafgegaan door een streefbeeldstudie).

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking noodzakelijk.

Opmerkingen over vrachtverkeer, landbouwvoertuigen en leveringen

Opmerking bezwaar:

“Landbouw wordt als openruimte gebruiker (h)erkend binnen dit gehele beleidskader. Binnen het beleidskader mobiliteit moeten we stellen dat we deze sector missen. Naast een grote open ruimte gebruiker is land- en tuinbouw ook een grote weggebruiker.

We begrijpen dat veiligheid primeert en dat landbouwvoertuigen niet overal mogelijk zijn. Toch willen we echter vragen om in te zetten op een duidelijk en goed uitgewerkt mobiliteitsplan voor landbouwvoertuigen en bij uitbreiding +3,5 ton voertuigen. We vragen om bij de uitwerking van dit plan naast **veiligheid ook rekening te houden met economische aspecten en praktische zaken**.

Wanneer land-, tuinbouwers en loonwerkers verder moeten rondrijden, bevinden ze zich een grotere tijdspanne op de openbare weg. Een grotere tijdspannen onderweg heeft als gevolg meer kans op ongevallen dus meer onveiligheid. We vragen uitdrukkelijk ervoor te zorgen dat er bij de uitwerking gekeken wordt naar een veilige route, maar ook naar de zo kort mogelijkste omleidingsroute. Omrijden betekent grotere afstanden rijden en kost meer tijd. Economisch heeft dit dus twee extra kosten posten tot gevolg voor de land-, tuinbouwer of loonwerker, tijd en brandstoffen. Daarnaast zorgt langer onderweg zijn

ook voor meer uitstoot en is in het kader van klimaat is ook de kortste weg dus de meest aangewezen route.

Als laatste vragen we ook om rekening te houden met enkele praktische zaken. Wordt er gewerkt met tractorsluizen, zorg dan dat deze laag genoeg zijn dat ook de machines die achter een tractor hangen erover kunnen. Hou bij wegversmallingen rekening met het feit dat grote machines ondanks de toegelaten breedte meer ruimte nodig hebben om hiertussen te kunnen manoeuvreren of te slompen om de infrastructuur en maak indien mogelijk gebruik van bordjes die uitzonderingen toestaan voor lokale land-, tuinbouwers of loonwerkers.

In het kader van bovengenoemde zaken voldoende kennis te vergaren vragen we hierover om concreet, effectief, efficiënt en praktisch in overleg te gaan met betrokken land-, tuinbouwers of loonwerkers en samen met hen het mobiliteitsplan uit te werken."

Antwoord:

We voegen een actie toe. Op landelijke erfdoegangswegen en trage wegen buiten de bebouwde kom staat het mengen van verkeer onder druk door het toegenomen en divers gebruik. Dat kan leiden tot onveilige situaties en conflicten. De roep om het verkeer te scheiden wordt groter. Maar verharding en verbreding van landelijke erfdoegangswegen is niet waar we naartoe willen. Dat druist in tegen de landelijke belevingskwaliteit, die we net willen vrijwaren en versterken. Het strookt ook niet met dringende onthardingsopgave vanuit milieu. En verkeerskundig zouden we erfdoegangswegen dan de facto opschalen tot verkeerswegen: bredere wegen met afgescheiden voorzieningen faciliteren meer en sneller verkeer, en net dat is niet wenselijk op landelijke wegen. Fietsberaad ontwikkelde een visie om gemengd verkeer in landelijke gebieden te kunnen behouden en verbeteren. De hoofdbedoelingen zijn:

- Een heldere redenering opbouwen, vanuit een gebiedsgerichte aanpak
- Uitgaan van de kwaliteiten van het gebied én de diverse netwerken
- Een aanpak in heldere stappen, met inbegrip van een breed overlegproces

In deze visie werken we met het concept "Landelijk MIXgebied". Die aanpak is analoog aan het concept "MIXwijk" uit Fix the Mix in de bebouwde kom. Gebiedsgericht werken is cruciaal: het biedt immers, ook in een landelijke omgeving, de beste kansen op een aanpak van gemengd verkeer die doordacht is, samenhangend en meer resultaat oplevert met minder inspanning en minder kosten. Het landelijke karakter en de specifieke kwaliteiten van elk gebied staan daarbij voorop, en de aanpak van wegen, netwerken en gemengd verkeer moet die ondersteunen.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ We nemen de bijkomende actie omtrent gemengd verkeer op landelijke wegen, zoals hierboven besproken, op in het beleidskader Mobiliteit.

Opmerkingen over mobiliteitsmaatregelen

Opmerking bezwaar:

"Instrumenten vom **sluipverkeer tegen te gaan is slechts een beperkte beleidsoptie**. Hoe de infrastructuur aanpassen, Of nagaan dat er geen woonuitbreiding kan komen.

Antwoord

Opnemen van de bemerkingen die Promobiel KBV heeft opgesteld in het kader van de vervoersregio Mechelen. Nota hierbij gevoegd. Motivatie : De voorgestelde maatregelen inzake mobiliteit vallen wat mager uit. Er zijn vele uitdagingen en zeker ook de acties van het beleid inzake O.V. De verfraaiing van de bushokjes is in dat opzicht marginaal."

Antwoord:

De bepaling van lijnvoering (waaronder dienstregeling) van het openbaar vervoer en selectie van haltes worden bepaald door de Vervoerregioraad en is dus geen louter gemeentelijke bevoegdheid. Dit is het onderwerp van het Openbaar Vervoerplan van de Vervoerregio Mechelen, niet van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit. De gemeente blijft actief in de Vervoerregioraad de belangen van de gemeente verdedigen.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking noodzakelijk.

Opmerkingen rond specifieke kernen of projecten

Opmerking bezwaar:

"Dit in verband met het mede-eigenaar zijn van enkele percelen gelegen in het woonuitbreidingsgebied 'Eikerlandstraat' te Ruisbroek. Over dit gebied wordt nu een stolp geplaatst voor X aantal jaar, waar nog volgende onzekerheid aan vast hangt:

Voor gronden waarvoor op 1 januari 2040 geen vrijgavebesluit is genomen, en die evenmin een herbestemming hebben gekregen via een RUP, stelt de Vlaamse Regering uiterlijk op 31 december 2043 een RUP vast, waarin de bestemming van de bewuste gronden definitief wordt vastgelegd (art. 5.6.15, tweede lid VCRO). (Dit is gekopieerd uit het Vlaams woondcreet reservegebieden dat gelinkt is aan het beleidsplan.)

Wat ons als eigenaars geen enkele slagkracht geeft om bij een eventuele verkoop de meerwaarde van 'uitbreidingsgebied' ten opzichte van 'landbouwgebied' ten gelde te maken in de komende jaren. Qua aankoop & successierechten was dit wel een aanzienlijk verschil toen we de grond in bezit kregen..."

Antwoord:

We nemen akte van bovenstaande opmerking. In de voorgestelde Beleidskaders bij het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit van de gemeente Puurs-Sint-Amands wordt geen opmaak van een RUP ter activatie van deze gronden voorzien, noch een vrijgavebesluit..

Deze beslissing staat los van wat de huidige eigenaar destijds heeft betaald of de veronderstellingen die eigenaars hadden over de juridische mogelijkheden van de betreffende gronden gelegen in woonuitbreidingsgebied. De bestemming als woonuitbreidingsgebied heeft nooit betekend dat een aansnijding ervan een verworven recht was. Geen enkele gemeente heeft met haar ruimtelijk beleid tot doel om ervoor te zorgen dat elke particuliere eigenaar van onbebouwde percelen in woonuitbreidingsgebied een voldoende hoog rendement heeft bij verkoop van deze gronden.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking noodzakelijk.

Opmerking bezwaar:

"Voor dit gebied zijn er toch wel enkele bedenkingen die ik mij maak ten opzichte van andere gebieden die ontwikkeld worden. Dit staat los van mijn persoonlijk eigendom hierin:

- Er is steeds veel sprake om de overlast van wagens in centrum te beperken. Dit gebied geeft bijna onmiddellijk aansluiting op A12/N16. Hierdoor is er zo goed als geen extra overlast/gevaar voor de dorpskern. Dit in vergelijking met de Heiken, Molenstraat, Lelielaan. Daar moet het verkeer nog een hele weg afleggen door de dorpskern(en).
- Idem voor het gebied dat nu wordt ontwikkeld ter hoogte van Konijnenstraat/Merkenveld. Daar is de ontsluiting met de wagen, of langs het al heel drukke station, of langs Kalfortdorp.
 - De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is ook een item dat hoog in het vaandel gedragen wordt de laatste jaren. Deze zone is met de trein (wandelaafstand) en bus (idem) zeer vlot bereikbaar. Wat tevens een groot voordeel is tegenover de voorgenoemde gebieden, waar deze vormen van vlot openbaar vervoer veel beperkter zijn.
 - Tevens is er een zeer vlotte verbinding met de fiets naar de fietsstrades richting Bornem, Willebroek, Boom, Mechelen,...
 - Met de snelle tramverbinding die er zou komen naar Brussel in het achterhoofd, is de halte Willebroek perfect bereikbaar met de fiets. Wat voor pendelaars naar de hoofdstad wel een grote tijds winst oplevert iedere dag. Eveneens voor bedrijven die hun kantoren in onze regio vestigen door de vlotte bereikbaarheid vanuit de hoofdstad, snel & filevrij.
- Op niveau van duurzaam bouwen zou dit een kans zijn om een grote zone te creëren die rekening houdt met de laatste eisen. Er moet bijna geen rekening gehouden worden met 'oude' bebouwing rondom zoals bij andere gebieden. Hier kan volop ingezet worden op waterdoorlaatbare oppervlaktes, waterbuffering, gezamenlijke geothermie (kostprijs besparend voor bewoners), groene zones,...

- Er is een grote vraag naar energiezuinige/betaalbare woningen voor jonge gezinnen. In plaats van op 10 verschillende locaties te bouwen, is het veel logischer om op 1 locatie een groter cluster te vormen. Hierdoor zal dit ook betaalbaarder zijn voor de kopers.”

Antwoord:

We beantwoorden bovenstaande punten kort, maar algemeen duiden we op de noodzaak om binnen een ruimtelijk beleidsplan, cfr. het Vlaams wetgevend en beleidsmatig kader, te motiveren wanneer een WUG wel nog potentieel te activeren is, en niet zo zeer waarom een WUG niet langer te activeren is. Voor meer informatie daarover verwijzen we graag naar de Vlaamse en provinciale kaders.

- Omtrent de gewenste mobiliteit wordt gestreefd naar de beschreven modal shift (zie ook Vervoerregio). Het is net niet de bedoeling om meer perifeer gelegen gebieden aan te snijden omdat deze eenvoudiger met de personenwagen te bereiken zijn, maar om net naar die gebieden op zoek te gaan die voornamelijk met duurzame en collectieve vervoermiddelen bereikbaar zijn.
- Binnen het toekomstperspectief voor Ruisbroek-Sauvegarde, en de daarmee verbonden opgave, is het gebied aan het station Sauvegarde zelf voldoende ruim om een strategische voorraad te behouden (voor noodzakelijke gemeentelijke initiatieven die inspelen op de urgente en toekomstbestendige woonvormen cfr. demografie). Dezelfde nabijheid tot Hoppinpunten en fietsostrades geldt hier ook.
- Het creëren van groene zones (buurtgroen, park, collectieve tuinen,...) is een aandachtspunt bij elke ontwikkeling en zal in verhouding moeten staan tot de densiteit van een bepaalde ontwikkeling.
- Het is net de bedoeling dat wij bij ruimtelijke transformaties 'rekening houden met 'oude' bebouwing rondom'. Dit staat ook centraal in de Vlaamse en provinciale beleidsplannen. Het is net niet de bedoeling om deze ruimtes, die vandaag al deel uitmaken van het ruimtebeslag, ongemoeid te laten en ons te focussen op de nog onbebouwde ruimtes. Integendeel: de urgentie bestaat er net uit om dit bestaand ruimtebeslag slim te transformeren, met aandacht voor o.a. ecologische en energetische kwaliteiten. Hetgeen wordt beschreven hierboven als een pluspunt inzake het gebied Eikerlandstraat, is dus net hetgeen waar we niet naar wensen te streven. We wensen de vermelde inrichtingen weldegelijk uit te voeren, maar op reeds bestaand ruimtebeslag en niet op (grootschalige) nog onaangeroerde gebieden zoals dit aan de Eikerlandstraat.
- Het bouwen van een toekomstbestendig woonaanbod gaat veel ruimer dan het realiseren van monofunctionele en morfologisch gelijkaardige wijken met eengezinswoningen voor starters of jonge gezinnen. Het verdelen van een werkelijk toekomstbestendig woonaanbod (met o.a. levensloopbestendige woningen om een duurzame woningrotatie op gang te trekken) over de verschillende kernen heen is net duurzaam. Hetgeen wordt beschreven hierboven als een pluspunt inzake het gebied Eikerlandstraat, is dus net hetgeen waar we niet naar wensen te streven. Het getuigt van een verouderd denkkader inzake ruimtelijke ordening. We dienen na te denken over de eigenlijke woonknoten en -vragen die doorheen de wooncarrière van elke inwoner bestaan, net om ervoor te zorgen dat we over 50 jaar niet opnieuw met dezelfde problemen worden geconfronteerd als vandaag het geval is.
- De link met de betaalbaarheid, zoals hierboven aangehaald, is niet bewezen, noch zeker. Daarnaast is het vertrekken vanuit een koopmodel een te eenzijdige benadering wanneer we rekening houden met de huidige macro-trends inzake wonen.

Daarnaast wijzen we er graag op dat het onaangesneden woonuitbreidingsgebied ten zuiden van de Eikerlandstraat een grootschalig gebied is, met bijzondere landschappelijke kwaliteiten dat bovendien het uitzicht op het achterliggend open landschap vrijwaart. Het gebied heeft momenteel een openruimtegebruik en is hiervoor ook strategisch.

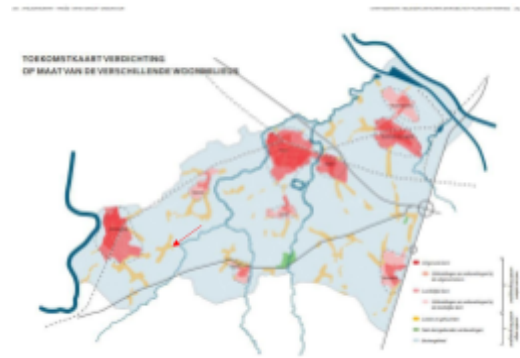
Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking noodzakelijk.

Opmerking bezwaar:

“[Het betreft een gebied aan] de Oude Heirbaan. Conform p. 178 van het Ontwerp Beleidsplan komen [de] percelen te liggen in een zone voor Linten en gehuchten (ligging aangeduid met rode pijl).

De linten en gehuchten worden aangeduid als “gebied zonder enige verdichtingsopgave”. Wat de term “verdichtingsopgave” daadwerkelijk betekent, blijkt echter niet uit het ontwerp beleidsplan. Er kan uit het ontwerp echter worden afgeleid dat enige verdichting in de linten en gehuchten als niet-wenselijk wordt geacht.”



Antwoord:

Het is vanuit de visie van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit, wat een verdere lokale concretisering is van de beleidsplannen op hogere bestuursniveaus, inderdaad ongewenst om in geïsoleerde gebieden een aanzienlijke verhoging van het aantal wooneenheden te realiseren. Dit zijn immers geen toekomstbestendige woonomgevingen, welke een lage knoop- en plaatswaarde hebben.

De maximalisatie van een voorgesteld programma is op dergelijke percelen uitgesloten. Maximaal kan op dergelijke percelen, **voor zover deze juridisch-planologisch gelegen zijn in een woonbestemming** én voor zover op deze percelen geen voorbehoud berust vanuit andere sectorale wetgeving (zoals bijvoorbeeld door de aanduiding van de signaalgebieden), een programma worden gerealiseerd in lijn met de bebouwing in de onmiddellijke omgeving. Een verdichtingsopgave zou inhouden dat op deze percelen méér kan worden gerealiseerd dan het bebouwingspatroon dat in de onmiddellijke omgeving courant is.

In de verwerking van de resultaten van het openbaar onderzoek zal meer duidelijk gegeven worden over de term 'verdichtingsopgave'.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

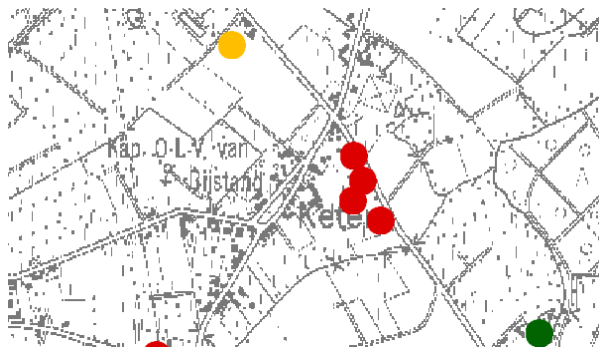
→ We verduidelijken wat bedoeld wordt met 'verdichtingsopgave'. Dit zal o.a. deel uitmaken van de uitgebreide motivatie in het onderzoeksrapport Verdichting. In het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit zelf zal hieromtrent duidelijk worden toegevoegd dat de bestaande densiteit van de niet te verdichten weefsels kaderstellend is voor nieuwe ontwikkelingen in deze woonmilieus, en dit slechts in zoverre dat er überhaupt juridisch-planologische ontwikkelingsmogelijkheden bestaan.

Opmerking bezwaar:

"Vooreerst brengt het ontwerp Beleidsplan een **trendbreuk met zich mee ten opzichte van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan** van de gemeente Sint-Amands van 2005. In dit structuurplan werden [de] percelen gekwalificeerd als woningen waarvan het ontwikkelingsperspectief wordt gekoppeld aan hun ligging bij het gehucht de Keten (kaart 52 van het kaartenbundel, te raadplegen via <https://www.puurs-sint-amands.be/sint-amands-2005-kaartenbundel>).

De aanduiding met rode bolletjes betekent dat er meer ontwikkelingsmogelijkheden zijn t.o.v. de groene en gele bolletjes. Dit volgt uit de tekst van het ruimtelijk structuurplan (p. 129 van het ruimtelijk structuurplan (te raadplegen via <https://www.puurs-sint-amands.be/sint-amands-2005-tekstueel-gedeelte>)).

In het ruimtelijk structuurplan was er nog sprake van een RUP dat het ruimere ontwikkelingsperspectief van deze percelen zou verfijnen. Vandaag worden cliënten geconfronteerd met een ontwerp dat enige verdere ontwikkeling van [de] percelen geheel onmogelijk lijkt te maken. Een totale ommekeer dus. Cliënten zijn er zicht van bewust dat een overheid de vrijheid geniet om haar beleid te veranderen, maar in dit geval **worden de rechtmatig gecreëerde verwachtingen ten aanzien van de burger toch geschaad**. Voor cliënten leidt de goedkeuring van het beleidsplan zonder meer, of zonder enige verfijning ten aanzien van de mogelijkheden die er zijn in Linten en Gehuchten, tot een onontwikkeldheid van [de] percelen [...]. Een drastisch contrast met de mogelijkheden die in het vorige ruimtelijk structuurplan werden geboden, en waarover de – niet ingeloste -belofte stond dat deze gingen vertaald worden in een ruimtelijk uitvoeringsplan."



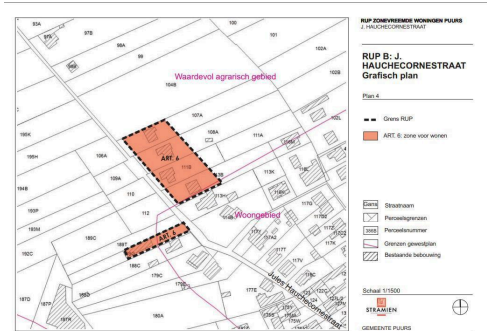
ontwikkelingsperspectief gekoppeld aan

- valleien scheide, vliet en klaverbeek en boscomplexen
- cultuurhistorisch baken in vallei of bos
- cultuurhistorisch baken rand van sint-amands
- geïsoleerd, in woninggroep of bij lint in agrarisch gebied
- driesrelict groot schaddekensdries
- bij gehucht

puurs kan beschouwd worden.

- Zonevreemde woningen die aansluiten bij een (kern)gehucht, krijgen een ruimer ontwikkelingsperspectief met ruimere mogelijkheden tot volumevermeerdering of bijkomende ateliers. De situering van de woningen bij de (kern)gehuchten wordt afgeleid uit de beschrijving van de (bestaande en gewenste) nederzettingstructuur waar deze nederzettingvormen werden onderscheiden. De mogelijkheden moeten verder worden gedetailleerd. Te hanteren criteria hierbij zijn bijvoorbeeld de bereikbaarheid, de mate van ruimtelijke aansluiting bij een kern en de aansluiting bij het betreffende (kern)gehucht.

In een ruimtelijk uitvoeringsplan kunnen deze ontwikkelingsperspectieven gebiedsgericht verder worden verfijnd.



Antwoord:

In de bindende bepalingen van het GRS Sint-Amands (2005) staat op bladzijde 167 als actie 20 opgenomen dat de gemeente een RUP zou opmaken voor de zonevreemde woningen. De intentie voor de inhoud van dit RUP wordt toegelicht op bladzijden 128 tem 130. Op bladzijde 164 in de bindende bepaling 9 wordt Keten geselecteerd als gehucht. Specifiek voor de kerngehuchten wordt voorgesteld om 'een ruimer ontwikkelingsperspectief met ruimere mogelijkheden tot volumevermeerdering of bijkomende ateliers' te voorzien. **Hierbij ging het niet zoals bezwaarindiener foutief interpreteert, om het voorzien van extra woningen.**

(De intentie voor de opmaak van een RUP Zonevreemde woningen werd destijds vooropgesteld om rechtszekerheid te geven aan de eigenaars van een zonevreemde woning aangezien hieromtrent op het moment dat het GRS Sint-Amands werd opgemaakt, wettelijk niets was vastgelegd. Echter in 2009 heeft de VCRO zonevreemdheid opgenomen en is wettelijk zeer concreet vastgelegd wat de mogelijkheden zijn bij het verbouwen of herbouwen van een zonevreemde woning. Bijgevolg was er voor het gemeentebestuur van Sint-Amands geen reden meer voor de opmaak van een RUP Zonevreemde woningen.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking noodzakelijk.

Opmerking bezwaar:

"Ook met het beleid van de voormalige gemeente Puurs vormt het huidige ontwerp een aanzienlijke **trendbreuk**. De gemeente Puurs heeft nl. in 2009 nog het RUP "**zonevreemde woningen**" goedgekeurd (Toelichtende nota en plannenbundel te raadplegen via <https://www.puurs-sint-amands.be/ruimtelijke-uitvoeringsplannen>). In dit RUP werden vele zonevreemde woningen die buiten woonkernen liggen toegevoegd aan het aangrenzende woongebied. Er werd aldus een bestemmingswijziging doorgevoerd dat de planologische bestemming in overeenstemming bracht met de feitelijke situatie. Onderstaand plan 4 uit het RUP "zonevreemde woningen" toont hoe zonevreemde woningen gelegen in waardevol agrarisch gebied op de J. Hauchecornestraat werden herbestemd tot een zone voor wonen: Terwijl de percelen [...] het ontwerp worden aangeduid als gebied zonder verdichtingsopgave, worden de hierboven weergegeven percelen op het verdichtingsplan mee opgenomen als gebied met verdichtingsopgave (aangeduid op onderstaand plan met rode pijl):

Het verdient dan ook de voorkeur dat ook op de percelen die op heden deel uitmaken van feitelijke aaneengesloten woonwijken ook planologisch als woongebied worden aangeduid. Hierdoor zullen enkel de bestaande bewoonde percelen worden bestemd en wordt enige nood aan het aansnijden van bijkomende open ruimte tot een uiterst minimum beperkt."

Antwoord:

De gemeente Puurs heeft inderdaad een RUP zonevreemde woningen opgemaakt omdat er op het moment van aanvang van het RUP geen rechtszekerheid was voor eigenaars van **bestaande** zonevreemde woningen. Op het moment in 2009 dat er verbouw-/herbouw-/uitbreidingsmogelijkheden voor bestaande zonevreemde woningen opgenomen werd in de VCRO, was het RUP zonevreemde woningen in Puurs reeds in een eindfase. Daarom besliste het bestuur om het RUP alsnog af te ronden, ook al was er geen urgentie meer vermits de VCRO de rechtszekerheid voor bestaande zonevreemde woningen ondertussen had geregeld.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking noodzakelijk.

Opmerking bezwaar:

"Het recente vergunningenbeleid dat door de gemeente werd gevoerd wekte tevens de indruk dat verdichting nog steeds mogelijk was in gebieden **"zonder verdichtingsopgave"**. [...] In de Oude Heirbaan werd zo recent als 2020 nog een verkaveling toegestaan. Hier werd op een perceel waar één woning op stond, een verkaveling voor twee halfopen woningen vergund. Het zou uitermate tegenstrijdig zijn indien er recent nog een verkaveling/verdichting werd toegestaan in een gebied en datzelfde gebied nu wordt bestempeld als een waarin verdichting onwenselijk is. Er dient dan ook te worden **benadrukt dat het tegengaan van enige verdichting in gehuchten en woonlinten op geen enkele wijze de open ruimte beschermt**, daar er reeds sprake is van een aaneengesloten bebouwde zone."

Antwoord:

De aanduiding 'zonder verdichtingsopgave' is niet gelijk aan 'onbebouwbaar'. De percelen op de hoek Oude Heirbaan - Pandgatheide zijn gelegen in woongebied met landelijk karakter. Zij vormen geen referentie voor het potentieel van percelen in agrarisch gebied.

Voorgaande beslissingen inzake concrete vergunningsdossiers staan los van de visie en instrumenten die worden voorgesteld in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit.

We werken met het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit aan een nieuwe en toekomstbestendige visie en de uitwerking van een actie-agenda waarmee deze beleidsvisie naar juridisch-planologische instrumenten kan worden vertaald. Verdichting in gehuchten, linten en snippers is niet wenselijk omdat dit geen locaties zijn met voldoende toekomstgaranties. Als woonlocaties hebben deze gebieden onvoldoende plaats- en knooppaarde. Zij vormen geen gewenste locaties om verdere woonontwikkeling (en alle daaraan verbonden activiteiten) nog verder te bestendigen. De reden dat hier werd gekozen voor een toekomstperspectief waar verdichting niet wenselijk is, heeft niet zozeer te maken met de beleidswens om de open ruimte te beschermen, maar wel met de beleidswens om het wonen op toekomstbestendige, strategische locaties te bewerkstelligen.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ We verduidelijken wat bedoeld wordt met 'verdichtingsopgave'. Dit zal o.a. deel uitmaken van de uitgebreide motivatie in het onderzoeksrapport Verdichting. In het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit zelf zal hieromtrent duidelijk worden toegevoegd dat de bestaande densiteit van de niet te verdichten weefsels kaderstellend is voor nieuwe ontwikkelingen in deze woonmilieus, en dit slechts in zoverre dat er überhaupt juridisch-planologische ontwikkelingsmogelijkheden bestaan.

Opmerking bezwaar:

"Woonuitbreidingsgebied (wug) **Fabiolapark en Kerkhofstraat** zijn afzonderlijke gebieden. Ze moeten afzonderlijk behandeld worden."

Antwoord:

Deze gebieden zijn inderdaad verschillend van elkaar. Zij worden in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit dan ook apart behandeld. Het is onduidelijk waaruit de auteur van deze opmerking afleidt dat dit niet het geval zou zijn.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking noodzakelijk.

Opmerking bezwaar:

“Wug Fabiolapark en Kerkhofstraat. Deze gebieden kunnen niet samengenomen worden; Het zijn afzonderlijke gebieden. Trouwens er worden voor deze twee afzonderlijke rup’s opgemaakt. Dus ook als wug’s moeten ze afzonderlijk behandeld worden.”

Antwoord:

Deze gebieden zijn inderdaad verschillend van elkaar. Zij worden in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit dan ook apart behandeld. Het is onduidelijk waaruit de auteur van deze opmerking afleidt dat dit niet het geval zou zijn. Het gebied Kerkhofstraat is niet bestemd als woonuitbreidingsgebied, maar als recreatiegebied. Zoals aangegeven op de kaarten wordt dit gebied behandeld in het beleidskader Open Ruimte bij het hoofdstuk omtrent recreatie. Bij de opmaak van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit werd rekening gehouden met de (toekomstige of lopende) opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen, alsook andere gemeentelijke ruimtelijke visies en plannen.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking noodzakelijk.

Opmerking bezwaar:

“In het wug Kerkhofstraat is vermeld dat het over de vroegere tennisvelden gaat. Het gebied is uitgebreider en omvat ook de voormalige tennisvelden; Het is recreatiegebied en moet omgezet worden naar woon gebied. Het kan omdat het gaat over inbreiding.”

Antwoord:

Het gebied Kerkhofstraat is niet bestemd als woonuitbreidingsgebied, maar wel als recreatiegebied. We nemen akte van het draagvlak dat bestaat voor de opmaak van een RUP om deze gebieden te transformeren naar een kerngebonden woonomgeving.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking noodzakelijk.

Opmerking bezwaar:

“In het project Park Kalfort wordt recreatiegebied omgezet naar woongebied. Dit is een woonuitbreiding in tegenstrijd tot het Vlaams beleid en moet beperkt worden.”

Antwoord:

Voor de realisatie van dorpspark Kalfort werd reeds een uitgebreid voortraject afgelegd. Er werd een masterplan opgemaakt en de opmaak van een RUP is lopend. In dit planproces wordt onder andere een bestendiging van de groene ruimte, een verbeterde inrichting ten aanzien van de watergevoelige gebieden binnen dit plangebied, een planologische correctie in functie van de aanwezige jeugdlokalen, en een zeer beperkte woonontwikkeling beoogd. Het is correct dat binnen dit plangebied planologisch bestemd recreatiegebied (gedeeltelijk!) wordt omgezet naar woongebied. Dit wordt onder andere verantwoord door de zeer strategische ligging van deze beperkte wooncluster. Beide bestemmingen, zowel recreatiegebied als woongebied, zijn harde bestemmingen en maken deel uit van het huidige ruimtebeslag. Het gaat dus niet over een uitbreiding van het huidige ruimtebeslag. Binnen de opmaak van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit wordt afgestemd met zowel de provinciale als de gewestelijke bestuursniveaus. Het onderscheid tussen inbreiding en uitbreiding, en hoe dit zich verhoudt tot het gewenste beleid op Vlaams niveau, lijkt door de auteur van bovenstaande opmerking eerder zwart-wit te worden geïnterpreteerd. Zo wordt het niet vooropgesteld in de beschikbare beleidsdocumenten op Vlaams niveau. We nemen er akte van dat de auteur van deze opmerking niet akkoord is met de omzetting van recreatiegebied naar woongebied.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking noodzakelijk.

Opmerking bezwaar:

"In het **project Park Kalfort** is aangegeven dat recreatiegebied omgezet wordt naar woongebied. Dit gebied is geen inbreiding. Het is uitbreiding en in tegenstelling tot het Vlaams beleid."

Antwoord:

Voor de realisatie van dorpspark Kalfort werd reeds een uitgebreid voortraject afgelegd.

Er werd een masterplan opgemaakt en de opmaak van een RUP is lopend. In dit planproces wordt onder andere een bestendiging van de groene ruimte, een verbeterde inrichting ten aanzien van de watergevoelige gebieden binnen dit plangebied, een planologische correctie in functie van de aanwezige jeugdlokalen, en een zeer beperkte woonontwikkeling beoogd.

Het is correct dat binnen dit plangebied planologisch bestemd recreatiegebied (gedeeltelijk!) wordt omgezet naar woongebied. Dit wordt onder andere verantwoord door de zeer strategische ligging van deze beperkte wooncluster. Beide bestemmingen, zowel recreatiegebied als woongebied, zijn harde bestemmingen en maken deel uit van het huidige ruimtebeslag. Het gaat dus niet over een uitbreiding van het huidige ruimtebeslag.

Binnen de opmaak van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit wordt afgestemd met zowel de provinciale als de gewestelijke bestuursniveaus.

Het onderscheid tussen inbreiding en uitbreiding, en hoe dit zich verhoudt tot het gewenste beleid op Vlaams niveau, lijkt door de auteur van bovenstaande opmerking eerder zwart-wit te worden geïnterpreteerd. Zo wordt het niet vooropgesteld in de beschikbare beleidsdocumenten op Vlaams niveau.

We nemen er akte van dat de auteur van deze opmerking niet akkoord is met de omzetting van recreatiegebied naar woongebied.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking noodzakelijk.

Opmerking bezwaar:

"Er moet nagegaan worden of de projecten Heiken-Papaert; station sauvegarde ; lelielaan&zwaluw-en merellaan; oppuursdorp; kossardhof **in overeenstemming zijn met het Vlaamse beleid.**

Projectontwikkelaars duidelijk maken dat projecten zoals Heiken-Papaert (Sint-Amands), aan het station Sauvegarde (Ruisbroek), aan Lelielaan-Zwaluwlaan-Merellaan (Breendonk), **niet in overeenstemming zijn met de visie op ruimtebeslag en niet zullen goedgekeurd worden."**

Antwoord:

In het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit worden voor de opgenoemde gebieden wel beperkte ontwikkelingsmogelijkheden beschreven, echter steeds in lijn met ook de andere beleidsdoelstellingen. Er kan dan ook niet worden ingegaan op de vraag om hierbij te stellen dat deze niet in overeenstemming zijn. Bijkomende kwaliteitseisen kunnen echter wel opgenomen worden. Er zal bij de verwerking van de resultaten uit het openbaar onderzoek worden bekeken of het formuleren van kwaliteitseisen een zinvolle aanvulling is op het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit.

De ontwikkeling aan Kossaardhof waarnaar wordt verwezen, is geen actie opgenomen in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ We formuleren voor de potentieel te activeren gebieden kwaliteitseisen t.a.v. eventuele toekomstige aansnijding. Hierbij gaat het om het vrijwaren van voldoende groene buitenruimte, beperkte verharding, ruimte voor trage mobiliteit,...

Opmerkingen over procedures

Opmerkingen over transparantie.

Opmerking bezwaar:

"Een beleid voeren zonder transparantie doet de democratie geen goed. Burgers moeten in alle openbaarheid kunnen zien wat de overheid van plan is en wat en hoe iets gerealiseerd wordt. Burgers moeten een gefundeerd oordeel kunnen vormen over de manier waarop ze bestuurd worden. Transparantie nodigt uit tot participatie.

Politiek wetenschapper professor Sinardet waarschuwt: 'Zonder transparantie kan er een averechts effect optreden, bijvoorbeeld als het onduidelijk is voor de deelnemers wat achteraf met de aanbevelingen gebeurt.'

Artikel 15 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie zegt dat "Binnen een democratisch bestel is transparantie van groot belang om de burgers in staat te stellen deel te nemen aan het besluitvormingsproces. Transparantie vergroot de legitimiteit en de doeltreffendheid van de instellingen, omdat de burgers de instellingen daardoor kunnen controleren."

Transparante weergave van resultaten is belangwekkend vanuit democratisch oogpunt omdat bestuurders verantwoording dienen af te leggen over het door hen gevoerde beleid. Monitoring en evaluatie hebben een belangrijke functie in de beleids-cyclus.

Het VVSG (Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten) geeft een aantal randvoorwaarden voor participatie (<https://www.vvsg.be/Leden/Organisatieontwikkeling/Participatie/Randvoorwaardenbeleidsparticipatievoorlokalebesturen.pdf>). Tip 13: "Communiqueer duidelijk wat de beleidsmakers met het eindresultaat van het participatie- initiatief doen. Ook als het advies van de burger niet gevolgd wordt, is het belangrijk terug te koppelen en duidelijk te maken waarom. Communiqueer niet alleen naar de deelnemers maar ook naar de brede bevolking en medewerkers.

Voor Puurs-Sint-Amands betekent dit onder meer:

- overzichtelijke website-pagina's met te nemen beleidsmaatregelen en de status van uitvoering.
- geef heldere uitleg over de financiën van de gemeente
- argumenteer waarom beleidsmaatregelen genomen worden of juist niet genomen worden
- zorg ervoor dat de verschillende beleidsdocumenten (Energie- en klimaatactieplan, Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit, masterplannen, ...) niet met mekaar in tegenspraak zijn.
- wees helder over doelstellingen en vooruitgang van lopende processen (vb Imego-traject
 - Klimaat; laatste vergadering 9/11/2022)"

Antwoord:

Dit zijn interessante opmerkingen over opvolging en monitoring die voorbij de bevoegdheid van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit gaan. Concreet worden de vragen naar monitoring per onderdeel verder behandeld.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Zie hieronder

Opmerkingen over participatie.

Opmerking bezwaar:

"Bij de opzet van het traject dat moest leiden tot het beleidsplan voorzag het gemeentebestuur ook participatiemomenten: "Om te weten voor welke denkpistes reeds veel of net geen lokaal draagvlak bestaat, organiseren we participatiemomenten".

Participatie, georganiseerd om de verkoopbaarheid van het beleid te vergroten leidt tot een andere aanpak dan participatie, georganiseerd om de betrokkenheid en activering van de burgers te vergroten."

Antwoord:

De participatie die georganiseerd werd binnen het traject 'Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit' heeft tot doel om input te verzamelen vanuit de burgers. De gemeente en het ontwerp leerden hieruit en pasten waar nodig de richting van de plannen aan. De participatiemomenten hadden niet tot doel het project 'te verkopen' maar het project bij te sturen en zo beter op de wensen en noden van burgers te doen aansluiten.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ Geen verdere verwerking noodzakelijk.

Opmerking bezwaar:

"In het ontwerp van dit beleidsplan vinden we een pagina gewijd aan participatie (p79). De visie die hieruit spreekt zet participatie ten dienste van de beleidsvoerders en reduceert daarmee het begrip."

Antwoord:

Het ontwerp stelt 'Participatie gebeurt om de visie van burgers te kennen zodat het gemeentebestuur vervolgens gewikt en gewogen de nodige beleidskeuzes kan maken.' Dit is iets anders dan zeggen dat participatie louter ten dienste staat van beleidsvoerders zoals verder ook in detail wordt uitgelegd.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verdere verwerking noodzakelijk.*

Opmerking bezwaar:

"In de literatuur kent participatie een veel bredere invulling. De "participatieladder" onderscheidt daarin treden die gaan van

- informeren (de overheid informeert burgers over plannen en realisaties; de burger heeft geen inbreng)
- naar inspreken (de overheid informeert over plannen en realisaties. Er is geen feedback over de inbreng van burgers; de burger krijgt mogelijkheid om individueel te reageren en suggereren)
- naar consulteren (de overheid informeert over plannen en realisaties en brengt burgers samen om erover te discussiëren. Overheid antwoordt op opmerkingen. Overheid beslist en legt uit waarom; burgers kunnen individueel en in groep reageren en suggereren. Er is dialoog met de overheid.)
- naar samenwerken (de overheid brengt burgers samen rond project - vb burgemeestersconvenant - het klimaat- en energie actieplan - . Het resulteert in een gezamenlijk product; burgers participeren in het project)
 - naar delegeren (de overheid vraagt aan (groep van) burgers om iets te realiseren. Er worden afspraken gemaakt over randvoorwaarden, timing, financiering e.d.; voorbeeld: tegelwippen)
- naar zelfbestuur (de overheid geeft budget voor realisatie van een project; (een groep van) burgers nemen alles in handen (vb budget voor wijkinitiatieven)"

Antwoord:

Participatie kent inderdaad heel wat vormen. Er zijn verschillen qua doelstelling (zoals beschreven in het ontwerpdocument) en qua samenwerkingsvorm zoals de participatieladder (Arnstein, '66) beschrijft. Belangrijk hierbij is dat de planningstheorie niet schrijft dat er zoveel mogelijk mensen bij zoveel mogelijk projecten zo hoog mogelijk op de ladder moeten komen te staan. Hoger is niet beter. De mate waarin geparticipeerd wordt, hangt af van de vrijheidsgraden binnen elk project en is een bestuurlijke verantwoordelijkheid. In een moderne maatschappij wordt er over alle beleidsdomeinen geparticipeerd. Om participatie-moeheid te vermijden en omwille van praktische, budgettaire, tijdsgebonden redenen wordt een gedifferentieerde aanpak voorgesteld. Over het algemeen kan men stellen dat concreter en behapbaarder een project wordt, hoe vaker er 'hogere' treden van de ladder worden nagestreefd.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verdere verwerking noodzakelijk.*

Opmerking bezwaar:

"In het beleidsplan wordt een onderscheid gemaakt van burgers waarmee men in overleg wil gaan (landbouwers: zie p178, ondernemers) en "gewone" burgers die op een lager niveau op de participatieladder staan."

Antwoord:

Binnen het beleidsplan-traject (met een verre toekomst, een groot grondgebied, weinig concrete realisaties, een lange planningstijd, ...) kregen zowel burgers als professionals een consulterende rol. Omdat er bij momenten extra diepgaande (technische) kennis nodig is, werd er inderdaad extra thematisch overleg belegd met lokale actoren (o.a. ondernemers) en het middenveld (zoals later aangegeven). Deze gesprekken zijn in transparantie gevoerd en hadden geen beslissende bevoegdheid.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verdere verwerking noodzakelijk.*

Opmerking bezwaar:

"De (klimaat)crisis waar we voor staan is immens. Zonder samenwerking gaan we er niet in slagen om deze crisis tot een kans te maken voor een betere toekomst. Een lokale overheid kan hier het voortouw in nemen.

"De belangrijkste is misschien wel om participatie te beschouwen als emanciperend voor de burger en niet als trucje om een gevoelig project gemakkelijker verkocht te krijgen. Participatie moet mensen betrekken bij hun omgeving zodat hun gevoel van eigenaarschap ten aanzien van hun wijk vergroot. " (brochure leefbuurten van Vlaamse Bouwmeester

Daarom vragen we aan het gemeentebestuur. Ga niet enkel na of er draagvlak bestaat voor de nodige beleidsmaatregelen maar zorg voor een beleid dat draagvlak creëert. Weet ook dat met het klimaat niet onderhandeld kan worden.

Ga in dialoog met de burgercomités zoals

- Leefbaar Ruisbroek
- Burgercomité Pullaarsesteenweg
- Liezeleverkeer
- organiseer dialoogsessies tussen schepenen en betrokken burger(groepen)
- Ontwikkel processen waarbij van bij de aanvang burgers betrokken worden.
- Actie rond mobiliteit M7: "Met de coalitie van 30 werken we samen aan een veilige en leefbare bebouwde kom. We werken aan een groeiend bewustzijn van het belang van zone 30 daarin. We delen lessons learned, zoeken nieuwe mogelijkheden uit en organiseren ontmoeting tussen geïnteresseerden in het thema." (p284)
- We adviseren het organiseren van deze ontmoetingen per dorpskern"

Antwoord:

Het beleidsplan en het beleid van de gemeente stelt inderdaad nauwere samenwerkingsverbanden voor bij concrete acties en (wijk)projecten.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verdere verwerking noodzakelijk.*

Opmerking bezwaar:

"Maak gebruik van de expertise in verenigingen zoals Velt, Trage Wegen, Burgerplatform ProMobiel Klein-Brabant-Willebroek, Natuurgidsen, De Schakel, Burgerplatform Klimaat Klein-Brabant, ... en van de professionelen in hun netwerk."

Antwoord:

Binnen het traject werd zowel formeel als informeel gebruik gemaakt van expertise uit het middenveld.

Voorstel verwerking in Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit

→ *Geen verdere verwerking noodzakelijk.*

Samenvatting verwerking van opmerkingen

→ We breiden het hoofdstuk 'Een blik op het breder kader' uit aan de hand van de meest recente ruimtelijke beleidsplannen op Vlaams en provinciaal niveau.

- Op Vlaams niveau zijn, tijdens de duur van het openbaar onderzoek, geen wijzigingen of aanvullingen gebeurt aan het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, noch aan de beleidskaders daarvan.
- Op provinciaal niveau werd, tijdens de duur van het openbaar onderzoek en de daarop volgende periode, het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen definitief goedgekeurd en ving de beroepsperiode hiervoor aan. We zullen de toetsing aan dit herwerkte plan toevoegen aan de eerdere toetsing aan het PBRA.

→ We breiden de bestaande motivatie in het onderzoeksrapport Verdichting verder uit, o.m. met verdere kwantitatieve gegevens.

→ We nemen cijfers omtrent leegstand mee bij de uitbreiding van de bestaande motivatie in het onderzoeksrapport Verdichting met verdere kwantitatieve gegevens.

- Op vraag van zowel burgers als uit adviezen bleek de noodzaak om de kwantitatieve motivatie i.f.v. de bestemmingswijzigingen naar wonen verder aan te vullen. Deze motivatie zal voornamelijk opgenomen worden in het onderzoeksrapport, en de essentie ervan zal doorvertaald worden naar het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit Puurs-Sint-Amands.
- De kwalitatieve motivering maakte reeds deel uit van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit en de (beknopte) kwantitatieve motivering zal hiermee verder aangevuld worden.
- Bij deze uitgebreide motivering zal de toekomstige woonvraag (o.b.v. demografische prognoses voor huishoudens cfr. Statistiek Vlaanderen) worden geconfronteerd met het gewenst ruimtelijk beleid en de juridische voorraad aan woongebieden die zich hierin situeren.
- Bij deze motivering zal tevens gekeken worden naar het leegstandsregister voor woningen.

→ We formuleren voor de potentieel te activeren gebieden kwaliteitseisen t.a.v. eventuele toekomstige aansnijding. Hierbij gaat het om het vrijwaren van voldoende groene buitenruimte, beperkte verharding, ruimte voor trage mobiliteit,...

→ We screenen de teksten en afbeeldingen omtrent de strategische gebieden in woонуutbreidingsgebied, en passen deze waar nodig aan. We voegen per gebied ook een recente luchtfoto toe.

- We formuleren, aanvullend op de kwalitatieve motivering, ook enkele brede kwaliteitseisen i.f.v. toekomstige ontwikkelingen op de gebieden die hiervoor in aanmerking komen volgens het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit.
- We formuleren deze breed zodanig dat hiermee toekomstige ontwikkelingen niet gehypothekeerd worden.
- We voegen een recente luchtfoto toe aan de kwalitatieve motivering.

→ We vervangen de (illustratieve) referentie inzake CSA-boerderijen door de opgenomen referentie in Puurs-Sint-Amands.

- Op vraag van een door een burger ingediend bezwaarschrift vervangen we de referentie inzake CSA.

→ We nemen de bijkomende actie omtrent gemengd verkeer op landelijke wegen, zoals hierboven besproken, op in het beleidskader Mobiliteit.

- Op vraag van een door een burger ingediend bezwaarschrift voegen we een actie toe omtrent het gemengd verkeer op landelijke wegen. Voor deze actie baseren we ons op het recent verschenen rapport Fix the Mix - Landelijke Wegen (Fietsberaad - dec 2023)

→ We verduidelijken wat bedoeld wordt met 'verdichtingsopgave'. Dit zal o.a. deel uitmaken van de uitgebreide motivatie in het onderzoeksrapport Verdichting. In het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit zelf zal hieromtrent duidelijk worden toegevoegd dat de bestaande densiteit van de niet te verdichten

weefsels kaderstellend is voor nieuwe ontwikkelingen in deze woonmilieus, en dit slechts in zoverre dat er überhaupt juridisch-planologische ontwikkelingsmogelijkheden bestaan.

- *Zowel op vraag van burgers als op basis van een ontvangen advies zal verduidelijkt worden wat de verdichtingsopgave, en dan in feite vooral het 'niet-verdichten', inhoudt. Dit zal deel uitmaken van de kwantitatieve motivering die zal worden toegevoegd (zie bovenstaand punt).*