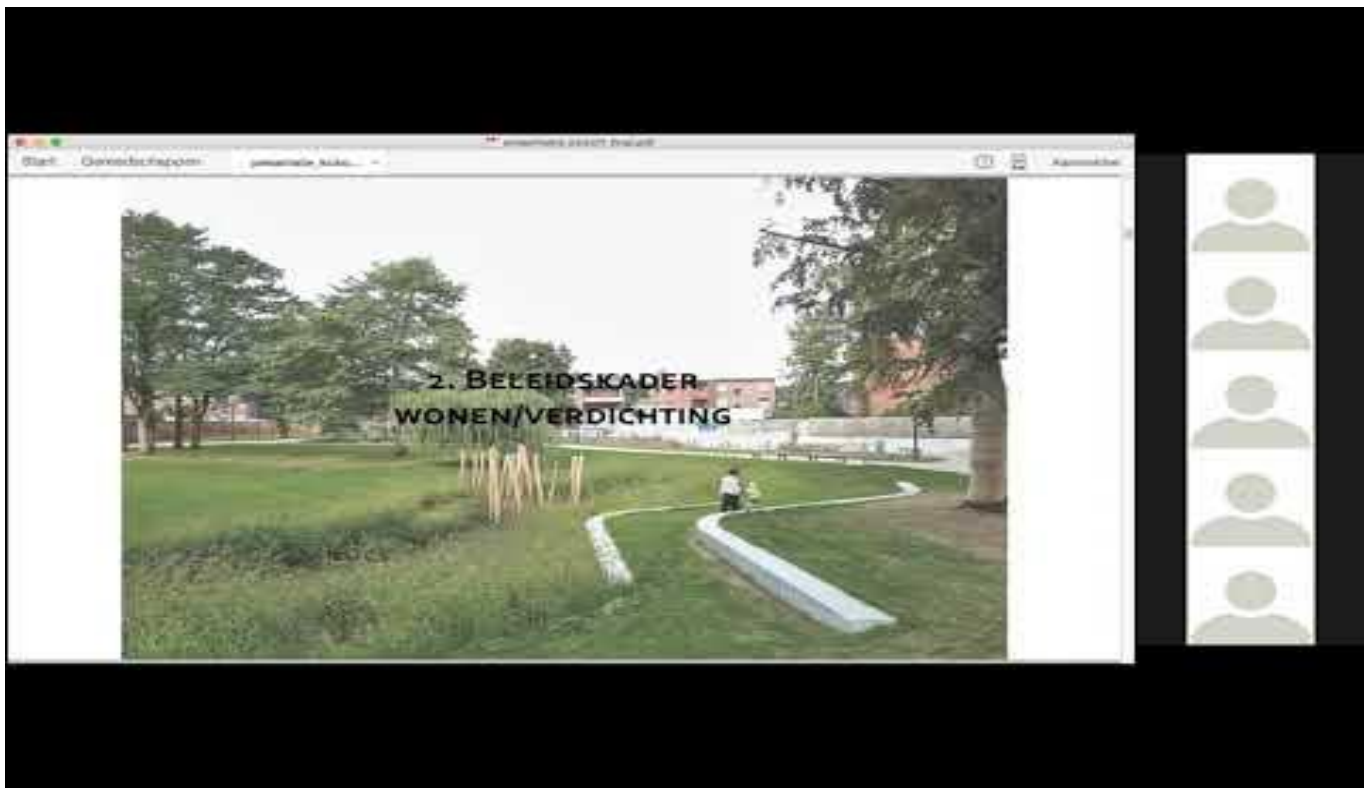


Vraag en antwoord

Online infomoment dinsdag 16 november 2021 - [Informatieavond Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit](#)



Wonen en verdichting

Spreekt dat zichzelf niet tegen? Hoge beschikbaarheid bouwgronden, maar toch hoge score qua verharding en ruimtebelasting t.o.v. Vlaanderen?

Herentals heeft in verhouding tot haar oppervlakte veel harde bestemmingen gekregen bij de opmaak van het gewestplan. Dat zorgt ervoor dat zowel het aangesneden aanbod (verharde oppervlakte) als de nog beschikbare voorraad aan harde bestemmingen beide hoog liggen ten opzichte van het Vlaamse gemiddelde.

Er wordt binnen Herentals centrum ca. 50ha WG-WUG omgevormd tot een zachte bestemming via het voorontwerp GRUP. Misschien best deze aannames meenemen binnen de ruimtebalans.

Opmerking wordt meegenomen. De recente planningscontext wordt in kaart gebracht en vormt het uitgangspunt voor de opmaak van het beleidsplan/mobiliteitsplan. Uiteraard wordt er daarbij ook rekening gehouden met lopende planinitiatieven.

Wat met de leegstand, wordt er hier werk van gemaakt i.p.v. eerst verder te verdichten

Net zoals de onbebouwde percelen wordt ook de leegstaand van het bestaande aanbod in beeld gebracht op basis van recente leegstandsregisters van de stad. Het beter benutten van het bestaande woonaanbod en wegwerken van leegstand kan op zich al een vorm van verdichting betekenen.

Wat wonen betreft en buiten stadsgrenzen.... Hoe wordt sociale huisvesting meegenomen?

Het vraagstuk rond sociale huisvesting zal worden meegenomen in het beleidskader wonen/verdichting. Tegenover de kwantitatieve en kwalitatieve woonvraag van de inwoners van Herentals brengen we tijdens de verkenningsfase ook het huidige woonaanbod (van o.a. sociale huisvesting) in beeld. We zoeken naar woontypologische mismatches op verschillende schaalniveaus in Herentals (stad / wijk / statistische sector). In de verdere fases gaan we op wijkniveau ontwikkelingsstrategieën uitwerken vanuit de eigenheid van de diverse woonmilieu. Hier wordt ook een reflectie naar de sociale huisvesting voorzien. De uitgewerkte ontwikkelingsstrategieën op wijkniveau zullen tevens met de plaatselijke welzijnsactoren: sociale huisvestingsmaatschappijen, sociale verhuurkantoren, etc. Worden besproken.

Herentals is blijkbaar weinig aantrekkelijk voor jongeren (wijken deze cijfers trouwens af met deze van andere, naburige centrumsteden als bv. Geel, Mol, ... ?). Dient er dan ook idealiter geen ambitie te worden geformuleerd die mikt op de attractiviteit van de stad voor jongeren?

De groep jongeren blijkt in Herentals een kleiner aandeel uit te maken van de totale bevolking dan gemiddeld in Vlaanderen. Dit is een vaststelling die zich vaker voordoet in kleinere steden en landelijke gemeenten, binnen de Kempense regio. De prognoses wijzen echter uit dat deze groep in de toekomst quasi stabiel zal blijven en zelf licht in aantal zal toenemen.

Verder te bespreken tijdens de debattafels hoe de ambities kunnen aangescherpt worden met oog op deze doelgroep.

Er zeer veel bouwprojecten nog in het vooruitzicht, zijn deze meegeteld in het cijfer van beschikbare bouwgronden.

Ook de lopende of geplande bouwprojecten zullen in dit onder onderzoekstraject mee in beschouwing worden genomen als we het 'beschikbare woonaanbod' in kaart zullen brengen.

Het cijfer van 'beschikbare bouwgronden' dat vertoond werd in de presentatie is gebaseerd op het betonrapport opgemaakt door natuurbpunt (2018). Het cijfer geeft een indicatie van het aanwezige juridische aanbod bij de opmaak van het rapport. Het cijfer hield op zich geen rekening met het feit of in deze gebieden al een bouwproject in het vooruitzicht ligt/lag.

Hoe dient het begrip 'betonsnelheid' te worden geïnterpreteerd?

De betonsnelheid is een indicator voor de hoeveel oppervlakte open ruimte dat per dag verdween tussen 2005 en 2015. Voor Herentals was dit gemiddeld 240 m²/dag.

Is de demografische groei bekeken op niveau van Herentals, de Kempen of de provincie Antwerpen? Een groei in Herentals kan bv. ook opgevangen worden door een afname in Olen.

Groei werd hier op gemeentelijk niveau bekeken. In de keuzes die we maken in de strategische visie wordt er uiteraard buiten de stadsgrenzen gekeken en gaan we op zoek naar aansluiting met de ruime regio. Daarom wordt er verder in het traject ook afstemming gezocht met zowel de buurgemeenten als met de hogere overheden (Provincie en Vlaams Gewest).

Is het oplossen van de leegstand van handelspanden ook een onderdeel van dit beleidsplan? Mobiliteit, parkeerbeleid en gezelligheid zijn hierbij zeker en vast een bepalende factor.

Het fenomeen van de leegstand in de handelskern van Herentals is geen alleenstaand feit. Heel wat kernen kampen met een gelijkaardig probleem dat ook gelinkt is aan de opkomst van de e-commerce, grote shoppingcentra, sterkere handelskernen in bv. de centrumsteden. Het betreft hier concurrerende fenomenen die zich veelal buiten de grenzen van Herentals bevinden.

Hoewel het beleidsplan Herentals wel een beleid kan uitzetten ter ondersteuning van de handelskern door bijvoorbeeld in te zetten op een slim parkeerbeleid, verbeteren van de aantrekkelijkheid en toegankelijkheid, vormt dit op zich geen garantie dat het probleem van de leegstand in de handelskern hiermee daadwerkelijk volledig zal ondervangen worden.

Ambities: als er gesproken wordt over 'ontwikkelingen', waarover gaat het dan?

Met ontwikkelingen bedoelen we projecten die zich richten op bijkomende ruimte voor wonen, werken, ontspannen, cultuur, ...

Vragen i.v.m. Groen en open ruimte

Er is een ruime burgerbeweging-participatie die bezorgd is over de Begijnendreef - ik las net in GVA dat het schepencollege eerstdaags beslist over de kap van de gezonde bomen van de begijnendreef. Ik mag hopen dat de eeuwenoude bomen die onze stad mee helpen gezond kunnen blijven overleven en dat ze NIET gekapt worden. Graag info over jullie intenties.

Het beleidsplan is in de eerste plaats een toekomstplan en doet geen uitspraken over lopende cases. Wel onderzoekt het plan in haar analyse het belang van bestaand groen voor de leefbaarheid en klimaathuishouding van de stad. In de voorgestelde strategieën zal het behoud van bestaand groen logischerwijs een belangrijk uitgangspunt zijn. In verdere fase van dit plan kan gekeken worden welke maatregelen door de stad genomen moeten worden om de bestaande bomen beter te beschermen.

Begint extra bebossing niet bij het vermijden van ontbossing voor nieuwe verkavelingen?

Het is een terechte opmerking dat een nieuw aangeplant bos lang niet dezelfde ecologische waarde heeft in vergelijking met een bestaand ouder bomenbestand. Het neemt in veel gevallen verschillende tientallen jaren tijd in beslag vooraleer de nieuw aangeplante bos op een gelijkaardig niveau komt op vlak van verkoeling, ecologie, CO²-captatie, etc.

De klemtoon van het toekomstig ruimtelijk beleid van Herentals zal evenwel liggen op het verdichten van de huidige kernen. Het resterende perifere aanbod locaties wordt waar mogelijk gereduceerd. De voorkeur zal daarbij uitgaan naar het verdichten/transformeren van reeds aangesneden en bebouwde/verharde gronden.

Gelet op de ambitie om de groenblauwe structuur in de toekomst als randvoorwaarde te gaan hanteren zal bij het aansnijden van bepaalde onbebouwde (maar goedgelegen) gronden steeds een afweging moeten gemaakt worden van de waarde van deze onbebouwde ruimte op vlak van biodiversiteit, waterbuffering, etc. Indien deze waarden inderdaad op een perceel aanwezig zijn, zullen bepaalde percelen of delen van percelen niet langer aansnijdbaar zijn. De stad kan dit bijvoorbeeld afdwingen door gebruik te maken van een verscherpte natuurtoets / watertoets.

Op een bepaald ogenblik werd gezegd dat we voortaan voor het plannen van het wonen en zo zouden moeten vertrekken van de blauwgroene structuur. Komen we dan tot heel andere inplantingen inzake wonen dan wanneer we vertrekken van de bestaande structuren, de wegen en de beschikbare bouwgronden en de plannen van promotoren?

Dit zal moeten blijken als we de huidige plannen samenleggen met het potentieel van de groenblauwe structuur. In het verleden werd in stedelijk gebied regelmatig het water de rug toegekeerd en deze planologische beslissingen beïnvloedten op vele plaatsen nog steeds de huidige ontwikkelingen. In Herentals staan er intussen al enkele plannen in de steigers die meer inzetten op het vergroenen en verblauwen van de stad (ABO-as, PRUP Olympiadelaan, GRUP Vallei van de Aa, ...). Dit beleidsplan dient om binnen deze projecten een leidraad te vormen om geen losse snippers te vormen maar een sterke groenblauwe structuur te bekomen.

Er wordt verteld dat de bebossing van de kempische heuvelrug zal worden uitgebreid. Staat dit dan niet haaks op de "natuurstreefbeelden" die nu heersen op de Kempische heuvelrug (habitatype2310)

De ambities rond groenblauw zullen worden afgestemd met de uitgezette natuurstreefbeelden voor de Kempense Heuvelrug. Eerder dan uitbreiding van de bestaande bebossing op de heuvelrug gaan we hier naar een herstel van de natuurlijke vegetatie op de paraboolduinen. Dit kan bijvoorbeeld door een combinatie van droge loofbossen (habitatype 9120 en 9190), oftewel berken- of beuken-eikenbossen, en het voorgenoemde habitatype 2310 met 2330 en 4030, oftewel (jonge) heide en graslanden.

Het hervormen van naaldbossen naar loofbossen zorgt voor een grotere infiltratie van hemelwater in de grond. Hierbij wordt ook ingezet op het versterken van de koolstofopslag in deze (oude) bosgebieden. Om de heidegebieden te herstellen zal de drainage van de valleigebieden omlaag moeten. Dit zorgt ervoor dat de waterretentie oftewel de sponswerking van de bodem verbetert. Deze strategieën zorgen voor een verminderd risico op droogte en verhogen het verkoelend effect van de blauwgroene netwerken.

Beschouwen jullie de kanalen ook als groenblauwe structuren?

Wordt meegenomen als groenblauwe structuur (recreatieve waarde, groen water, verkoelende waarde, ...). Speelt ook belangrijke rol in drainage van de naburige (vallei)gebieden.

Wat is de impact van het waterwinningsgebied van PIDPA op de waterhuishouding in het noorden van Herentals?

Hiervoor geen direct antwoord klaar. Kan indien nuttig voor het beleidsplan onderzocht worden in de verdiepende fase.

Als bewoner vraag ik mij af wat ik zelf kan doen. Er zijn subsidies voor groene daken en waterputten als ik mij niet vergis. Kan dat ook voor bv groene gevels? Helpt dat ons te wapenen tegen de hittestress en misschien zelfs koolstofopslag?

Er zijn heel wat initiatieven die de burgers zelf kunnen opnemen, zowel op individueel niveau als op collectief niveau. Een gemeente kan dit enthousiasme zeer goed gebruiken en dus zal in de beleidskaders zeker bekeken worden welke initiatieven een boost kunnen krijgen binnen de gemeente. Dit kan ook meegenomen worden naar de thematafels om te toetsen naar bereidheid en ideeën.

In hoeverre gaat voor er bij de keuze tussen hoog- of laagstammig groen rekening gehouden worden met zonnepanelen op laaggebouwde woningen?

Het gelijktijdig inzetten op stimuleren van hoogstammig groen in de bebouwde omgeving (met voordelen op vlak van verkoeling, beeldkwaliteit, ...) en gebruik van duurzame energiebronnen (zoals zonnepanelen) kan in bepaalde gevallen een spanningsveld opleveren. Ons inziens moet waar zich conflicten voordoen site specifiek gekeken worden hoe beide strategieën kunnen verzoend worden. Voor de keuze van het groen wordt sowieso eerst gekeken naar het gewenste ecosysteem of habitatype. Ook in centrumgebieden vormt dit een belangrijke factor om groengebieden te verbinden en de invloed op omliggende ecosystemen te beperken.

Mobiliteit

Graag de ambitie i.v.m. autodelen? Graag toelichting over intenties om autodeelinitiatieven te ondersteunen. 15.000 voertuigen op 25.000 inwoners is behoorlijk veel.

Dit zit deels onder de ambitie van 'volwaardige mobiliteitskeuzes'. Maar zeker eens dat dit meer aandacht zou mogen krijgen en eventueel een eigen ambitie moet krijgen.

Waarvan komen de gegevens van deze mobiliteitsbevraging? Hoeveel mensen werden er bevraagd? Welk is de gemiddelde leeftijd van de mensen die de vragen hebben beantwoord?

De gegevens kunnen via volgende site geraadpleegd worden: <https://gemeente-stadsmonitor.vlaanderen.be/> en via volgend rapport: https://gsminfo.gemeente-stadsmonitor.be/%24web/Rapporten_outputs/JouwGemeentescan/GSM_JouwGemeentescan_Herentals.pdf

Wat betreft de steekproef: "In elke Vlaamse gemeente werd een representatief staal van de inwoners van 17 tot en met 85 jaar bevraagd, zodat voor elke gemeente statistisch betrouwbare uitspraken mogelijk zijn. In totaal werden voor alle 300 gemeenten samen 377.530 personen gevraagd om deel te nemen aan het onderzoek."

Een deel van de gebruikte gegevens komend uit de Vlaamse gegevens die voor alle gemeenten beschikbaar zijn. Het moet niet zo moeilijk zijn op een aantal cruciale punten (veiligheid, mobiliteit, ...) de vergelijking te maken met het Vlaamse gemiddelde en de score van vergelijkbare stadjes en de vergelijking met een stadje dat de beste score heeft. De Vlaamse cijfers die gebruikt zijn, laten toe vergelijkingen te maken met vergelijkbare stadjes. Leert die vergelijking iets? Veiliger/onveiliger, meer/minder fietsen, gezondere/ongezondere lucht?

De gegevens en het platform van de gemeente-stadsmonitor laten inderdaad toe om gemeenten met elkaar te vergelijken: <https://gemeente-stadsmonitor.vlaanderen.be/gemeente> Daarbij valt het op dat de tevredenheid over voetpaden en fietspaden in Herentals vaak lager is dan gelijkaardige steden. Dit soort elementen blijven natuurlijk subjectieve indicaties en moeten ook verder onderzocht worden in de loop van het traject.

Zit in dit plan ook iets i.v.m. laadpalen gezien de beweging naar EV?

De verschuiving naar elektrische voertuigen wordt als thema meegenomen in dit traject. In een volgende fase zal onderzocht worden welke rol het mobiliteitsplan kan spelen in het uitwerken van een strategie omtrent laadvoorzieningen.

Weten we hoeveel verkeersbewegingen te maken hebben met winkelen?

In een volgende fase worden de verkeersstromen in Herentals onderzocht aan de hand van verkeerstellingen en parkeertellingen. Zo kunnen we onderzoeken hoe het gemotoriseerde verkeer zich in Herentals verplaatst en welke bestemmingen (zoals winkelgebieden) daar een grote impact op hebben.

Zijn er initiatieven om het autoverkeer te minimaliseren, denk aan de instromende assen van Herentals? Zal er in het nieuwe plan meer rekening gehouden worden met hoe het verkeer door Herentals zal geleid worden?

Dat is zeker onze ambitie. Doorstroom in Herentals is één van de heetste hangijzers waar het beleidsplan antwoord op moet bieden.

Gezien de geluidsproblematiek vooral rond E313, vallen geluidsschermen ook onder dit beleidsplan?

Geluid en gezondheid zijn onderdeel van dit het beleidsplan. Flankeren maatregelen zijn daar onderdeel van.

En is het station Wolfstee dat echter niet op Herentals grondgebied gelegen is, ook geen belangrijk element in dit verhaal?

Klopt, het station Wolfstee speelt met zijn ligging aan de bedrijvenzone zeker een belangrijke rol binnen het openbaar vervoersnetwerk van Herentals.

Gaat ervoor geopteerd worden om het centrum autoluw te maken en om het verkeer meer langs de ring te laten rijden, wordt de ring doorgetrokken?

We bekijken inderdaad de mogelijkheden om het centrum leefbaarder te maken. Hiervoor moeten nog verdere tellingen en onderzoek gevoerd worden. Maar het is wel de bedoeling dat het beleidsplan een definitieve uitspraak doet over circulatie in en naar de kern.

Vragen i.v.m. Het proces en participatietraject

In welk tijdsbestek wil het stadsbestuur dit realiseren

Het planproces neemt ongeveer 2 jaar in beslag, 1 jaar opstellen en 1 jaar procedurele goedkeuring en bijstelling. In deze periode staat de ontwikkeling van de stad uiteraard niet stil, quickwins kunnen al worden uitgevoerd als aanzet naar de strategische visie. Verder leggen we de stip op de horizon in 2040, met korte- en middellange termijn projecten kunnen we die langetermijnvisie waarmaken.

Treedt u als adviseur neutraal op? Want hoe u de presentatie tot op heden geeft, lijkt u al meteen aan te sturen richting een bepaalde stadsvisie.

Cijfers zijn neutraal, gaat vooral over noodzaak aan duurzaamheid dus houdt in dat minder auto's nodig zijn

Zijn de geformuleerde ambities onderschreven door het stadsbestuur, of betreft het algemene aanbevelingen van de consultancy-bureaus ?

Voorlopig zijn deze van het studiebureau. Deze willen we aanpassen met input van het middenveld en burgers volgende week en daarna volgt een 'bestuurlijke' goedkeuring

Woont iemand van jullie teams in Herentals?

Nee. De aangestelde bureaus kennen Herentals uit voorgaande studies (VR Kempen, CS ABO-as en meer). Door een nauwe samenwerking met de stad geloven we niet dat dit een vereiste is om professioneel een studieopdracht uit te kunnen voeren.

Hoe snel gaat de opsplitsing in dit heel project gebeuren van Herentals t.o.v. haar deelgemeentes waar de noden en situaties compleet anders zijn?

Zeer binnenkort. Na deze algemene analyse splits het onderzoek zich op in vijf deelgebieden. Hier wordt ook de koppeling gemaakt met de lopende masterplannen voor Noorderwijk en Morkhoven.

Als buurtbewoner waren we er ook al meermaals getuige van dat mensen zich ongeneerd omkleden naast hun wagen waarbij er weinig aan de verbeelding wordt overgelaten. We ervaren dit als zeer ongepast, zeker in een verjongende buurt waar er hoe langer hoe meer jonge kinderen zijn. Deze zaken werden al meermaals aan het stadsbestuur gemeld. Zijn deze n.a.v. de meldingen al opgenomen in het beleidsplan?

Het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit is in de eerste plaats een ruimtelijk plan. Deze melding wordt doorgegeven aan de stad maar vormt geen onderdeel van deze studie.

Is dit een plan opgesteld door de huidige coalitie of is de oppositie hier ook gehoord?

We staan momenteel nog helemaal in het begin van het traject. Het bestuur heeft er expliciet voor gekozen om het plan op een participatieve manier op te maken. Dit betekent in nauw contact met de bestaande adviesraden (GECORO, strategische ateliers), GR-commissie en bredere bevolking.

Wie beschouwen jullie als middenveld?

Alle georganiseerde organisaties in Herentals. Van verenigingen tot buurtcomités over actie- en belangengroepen. Steeds publiek en met een engagement naar het algemeen belang van de stad.

Ik mis in het overzicht de rol van de strategische ateliers

De 3 ateliers werden ook uitgenodigd aan de verschillende thematafels. In de loop van het traject blijven we het beleidsplan ook op de agenda van ateliers zetten. In januari 2022 worden de ateliers specifiek betrokken in het traject. De communicatie hierover wordt binnenkort opgestart.

Doet het beleidsplan uitspraken over het versterken van de stedenbouwkundige afdeling en het beter handhaven?

Keuzes inzake personeel zijn niet ruimtelijk van aard en vallen buiten de scope van het beleidsplan. Het beleidsplan zou wel als een leidraad kunnen gebruikt worden om bijvoorbeeld de gemeentelijke handhavingsprioriteiten mee te helpen bepalen.

Zullen jongeren en kinderen op deze manier voldoende aanwezig zijn in het debat? Gezien tijdstip van de thematafels. Wordt er ook gedacht aan participatie via de scholen? Zodat specifieke noden van (jonge) kinderen aan bod kunnen komen?

Terechte vraag. Ik bekijk met het bureau hoe we dit zo doelgericht verder kunnen aanpakken. Daarnaast organiseren we binnenkort een inspiratieavond rond oa. Speelstraten en de beleving van jongeren in het straatbeeld, ok de jonge. Daar kan dit zeker ook aan bod komen. De organisatie Bataljong wordt betrokken bij dit project.

Voor wie wordt die inspiratieavond georganiseerd? Is dit ook voor ons burgers?

Op maandag 6 december organiseert de stad een inspiratieavond over het omvormen van de publieke ruimte tot leuke ontmoetingsplekken met speelkansen voor kinderen.

Ook de participatieambtenaar, de dienst sport en jeugd, de dienst mobiliteit en een externe expert van Bataljong zijn present om hun expertise te delen. Samen gaan we op zoek naar leuke ideeën om uw buurt kindvriendelijker en socialer te maken, geïnspireerd door goede voorbeelden zoals het inrichten van speelstraten en het plaatsen van gevelbanken.

Is uw interesse gewekt? Dan bent u die avond meer dan welkom vanaf 19.30 uur in de foyer van cultuurcentrum 't Schaliken. Inschrijven kan tot en met 2 december via jeugddienst@herentals.be.

Hoe wordt de voortgang van het traject gecommuniceerd? Enkel op de website?

Dat zal een combinatie van verschillende kanalen worden. De website van de stad bundelt alle informatie, vragen en antwoorden. Wanneer nodig zetten we ook het participatieplatform in in het traject. Ook in het straatbeeld zullen we bv. over de thema's communiceren.

Opmerkingen om mee te nemen naar de thematafel wonen en verdichting

"Als de huurder redelijk zeker kan zijn een deel van zijn 500 € huurgeld/maand terug te winnen."

"We gaan een "groep" mensen een plek moeten geven in Herentals, alsof ze ergens geplaatst worden. Wat gaat er gebeuren met de woningen waar ze nu wonen? Misschien is het een boeiende oefening om de weefsels waarin de oudere generatie nu woont te versterken en niet zomaar iets nieuw bij te bouwen."

Opmerkingen om mee te nemen naar de thematafel groen en open ruimte

"Voor het blauwgroene verhaal, kan de landschapsbiografie Kempense Heuvelrug u nog veel leren."

"Er zijn verschillende vroegere ongebruikte meanders op de Kleine Nete richting Grobbendonk waarom die niet eerst terug in gebruik nemen tegen overstromingen en uitdrogingen."

"Als er al te veel verharding is tgo Vlaanderen waarom dan nog verder ontbossen zoals bv Poederkot dat het enige bos/koelelement is in het centrum."

"Ivm klimaatuitdaging is het behoud en koesteren van eeuwenoude bomen een belangrijke troef cfr. nogmaals begijnendreef."

Opmerkingen om mee te nemen naar de thematafel mobiliteit

"60% verplaatsingen binnen Herentals met de auto terwijl 39% het onveilig vindt om te fietsen in Herentals. Een oplossing hiervoor zal zorgen voor modal shift."

"Wandelen en fietsen in het centrum duidelijk nog beperkt en niet veilig, zo jammer dat de auto nog steeds heerst. Absoluut werkpunt! Hopelijk weg geopend voor autoluw/vrij centrum en fietsstraten?"

"Zelf deel ik mijn auto al 4 jaar in de stad.... Er is totnogtoe geen tegemoetkoming vanuit het stadsbestuur"

"Grote knelpunten buiten stadscentrum zijn sluisverkeer en overdreven snelheid van de auto's."

"Gelieve ook mee te nemen dat vrachtvervoer doorrijdt omwille van kilometerheffing op snelwegen"

"Autodelen kan helpen bij de shift naar minder auto (heb ik die auto nodig voor mijn 60% mobiliteit binnen Herentals), zeker wanneer deze vlakbij of aan mobiliteitsknooppunten beschikbaar zijn en met een hoge zekerheid. Daarnaast blijft de wagen een statussymbool, een mooie wagen is dan ook belangrijk. Wanneer we dit slim aanpakken kan het de vergroening van de auto in de hand werken, mits de nodige laadinfrastructuur. Daar zijn ondertussen verschillende oplossingen en de mazen die een cambio nog laat, worden verder opgevuld. Soms echter op een wijze die financiële risico's inhoudt. Denk bv aan een Lynk & co waar ik een mooie wagen kan huren maar die enkel interessant wordt."

"Tijdens de zomermaanden kan het behoorlijk druk zijn op het Spaanshof. Dit creëert vaak onveilige situaties doordat er geen duidelijke signalisatie is qua parkeren."

"Wat mobiliteit betreft: graag de ambitie over autodelen in het beleidsplan."

"Er is geen openbaar vervoer meer naar de industriezone."

"Ik mis vooral bushaltes in de volledige Herentalse industriezone."