Vragen Infomoment woensdag 17 november De Woonbrug-Stadsveld

1. Gezondheid, groen en openbare ruimte
2. Andere ontwikkeling in de buurt
3. Sociale woningen
4. Mobiliteit
5. Dichtheid
6. Participatie

**1. Gezondheid, groen en openbare ruimte**

* Pascal Van Nueten geeft toe dat er problemen zijn met de luchtkwaliteit maar gaan toch 130 woongelegheden bouwen. Lijkt mij heel dubbelzinnig.
* Een finse piste naast de ring. Super ontspannend
* Toch niet naast de ring?
* ​Er blijft amper groen over. Dat stellen wij voorop.
* Hoe zit het met fijn stof, een verhoogde berm gaat die niet zuiveren. Wat doen jullie met het opgevangen hemelwater.
* Er is geen deftige uitlaatplaats meer voor de honden als de plannen doorgaan. Moeten we ze tegen de huizen laten plassen?

Antwoord:

Ruim 28% van het projectgebied Stadsveld zal onverhard en dus groen ingericht worden.

Er werd een beplantingsplan opgemaakt waaruit blijkt dat er heel wat bomen en struiken aangepland zullen worden. Er zal aan de kant van de ring een verhoogde groenwal voorzien worden met een finse piste. Deze wal heeft zijn nut als zichtbreker en geluidsbuffer.

Luchtkwaliteit kan lokaal sterk variëren. Over de projectsite zal de luchtkwaliteit mogelijks ook variëren.   
Bij het CurieuzeNeuzen burgeronderzoek van 2018 werden twee meetpunten geregistreerd. Deze meetpunten hebben een gemiddeld gemeten NO2-concentratie van 20-25 µg/m³ en 25-30 µg/m³ en hebben een respectievelijke beoordeling van vrij goed en gewoon. Andere meetpunten in de omgeving van de ring scoorden vrij goed. Er werden echter geen metingen uitgevoerd vlakbij de ring op de afstand dat de ontwikkeling stadsveld zou plaatsvinden.   
In de ruimere omgeving werd ter hoogte van Sas een matige concentratie gemeten van 30-35 µg/m³ en twee metingen op de Herenthoutseweg (binnen de ring) waren ondermaats met een concentratie van 35-40 µg/m³.   
De luchtkwaliteit hangt af van verschillende factoren waaronder vervoer, verluchtig binnenshuis, groene leefomgeving en verwarming. Binnen de projectsite lijken deze factoren een aanvaardbare luchtkwaliteit te bewerkstelligen. Er zal beperkte uitstoot zijn van vervoer aangezien de parkings aan de rand gelegen zijn en de voornaamste bewegingen te voet of met de fiets zullen gebeuren in het projectgebied. Verder wordt er aandacht besteed aan elektrische mobiliteit. Met de groenbuffer zal uitstoot van de ring tegengehouden worden en met het kwalitatief groen zal de lokale lucht gezuiverd kunnen worden. Verder zal er in de nieuwbouw rekening gehouden worden met een goede ventilatie en zal er verwarmd worden zonder uitstoot met ondiepe geothermie.   
In de ruimere omgeving van het projectgebied zal de factor mobiliteit als enige toenemen. Er wordt in verdere stadsontwikkelingsprojecten ter hoogte van Sas rekening gehouden met deze verhoogde druk op de luchtkwaliteit en er wordt waar mogelijk ingezet op kwalitatief groen. Ook de buurt kan de straten groener maken door een geveltuin aan te leggen. Dit kan aangevraagd worden via [https://www.herentals.be/geveltuintje](https://eur03.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fwww.herentals.be%2Fgeveltuintje&data=04%7C01%7Cmichele.stynen%40herentals.be%7C69c805a7e273430a7a8908d9af605368%7Ceed72d79353347c0ae9191030b3160d4%7C0%7C0%7C637733650516180075%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C3000&sdata=oynYjTHcT9ZfnavDO9kshi%2BwLprdMN5X5anVI6ex7C8%3D&reserved=0). Ook bomen en voldoende groen in eigen tuin voorzien en de auto wat vaker aan de kant laten staan kan helpen.

Het opgevangen hemelwater zal in de eerste plaats herbruikt worden voor o.a. toiletten door te spoelen.

Hoe waren de resultaten van de watertoets ?

Antwoord:

De ingewonnen adviezen hieromtrent (Vlaamse Waterweg en vmm) zijn gunstig.  
 De exploitant geeft aan het hemelwater maximaal te willen hergebruiken. Hiervoor worden meerdere hemelwaterputten geplaatst. Er wordt ook wadi’s en infiltratieleidingen aangelegd.  
 De aanvrager zet voldoende in op hergebruik en infiltratie van het hemelwater dat op de nieuwe gebouwen en niet – waterdoorlatende verharding valt. Er worden voldoende hemelwaterputten voorzien met hergebruik voor de buitenkranen en de toiletten. Alle hemelwaterputten worden via poreuze infiltratiebuizen aangesloten op gemeenschappelijke wadi’s. Er wordt voldaan aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater.

Meerdere wooneenheden zullen volgens het huidige plan vlak bij de laad- en loszone van het grootwarenhuis Carrefour/Hubo staan en zullen derhalve dikwijls blootgesteld worden aan een storend lawaai, ook en meest opvallend buiten de daguren: hoe denkt men dit op te lossen ?

Antwoord:

Tussen het gebouw van carrefour/hubo en de woningen van Stadsveld zit ruim 18,00m. Er wordt een kwalitatieve groenbuffer voorzien op het terrein van Stadsveld op de perceelsgrens, zodat het geluid al tot het minimum beperkt wordt.

In de zuidwestzone van het projectgebied bevindt zich een bosje, weliswaar verwaarloosd, dat als biologisch waardevol is gecatalogeerd: wanneer en hoe gaat men dit groen gebied vrijwaren ?

Antwoord:

Dit bosje is niet in eigendom van de stad, noch in eigendom van de Woonbrug en maakt geen deel uit van het projectgebied Stadsveld. Momenteel zijn er geen vraag om met dit bosje iets te doen en zal het dus ook behouden blijven in zijn oorspronkelijke staat.

Volgens Agentschap Wegen en Verkeer moet er tussen ring en talud/geluidsberm 8 meter vrije ruimte liggen: hoe zal men hiermee rekening houden bij het willen in orde brengen van de zonevreemde bedrijven in het RUP Noorderwijkse baan ?

Antwoord:

Dit zal opgelost worden in het RUP Noorderwijkse baan. De startnota heeft pas voorgelegen. Het studiebureau moet nu verder werken aan het RUP wat de mogelijkheden zijn. Er kan dus nog geen voorafname hierover gedaan worden.

**​**

**2. Andere ontwikkeling in de buurt**

* ​Wat is er nu concreet gezegd over het RUP?
* Derde ontsluitingsweg kan in kader van RUP, Noorderwijkse baan via een ventweg, Aldi en Bristol kunnen/willen/moeten (?) naar een gezamenlijk gebouw, Aldi is zeker niet tevreden met huidige ligging

Antwoord:

Het RUP doet onderzoek naar de mogelijkheden om Aldi en Bristol een toekomstperspectief te geven en deze beter in de omgeving te integreren. Dit gebeurt in nauw overleg met deze bedrijven. De start en procesnota zijn nog steeds na te lezen op de website van stad Herentals. Voor het oplossen van de zonevreemdheid van Aldi en Bristol binnen het RUP Nooderwijksebaan is een 3de ontsluiting niet noodzakelijk. Ook vanuit mobiliteit is een 3de ontsluiting niet noodzakelijk.

**3. Sociale woningen**

* Ik heb het gevoel dat ze ons gewoon proberen te manipuleren door in te spelen op het feit dat er een groot tekort is aan sociale woningen.

Antwoord:

Het klopt inderdaad dat er in Herentals een grote nood is aan sociale, kwalitatieve en betaalbare huisvesting. Dit werd zo ook erkend door de gemeenteraad, die met heel ruime meerderheid de “Visie Lokaal Sociaal Wonen” (<https://www.herentals.be/sites/default/files/public/stad/Informatie/Documenten/Wonen-en-leven/Visie_sociaal_wonen%20herentals%20DEF.pdf>) goedkeurde. In dat plan staat het project-Stadsveld ook opgenomen. Uiteraard wil het bestuur hiermee het dossier niet manipuleren. De visie op sociale huisvesting van vandaag verschilt ook fundamenteel van de visie en concepten van 15 jaar geleden. In Herentals en daarbuiten worden dergelijke projecten nu ook kwalitatiever ingevuld, zowel op het vlak van duurzaam wonen zelf, als qua inrichting van de verkaveling en het publiek domein. Zowel mobiliteits- als milieu- en gezondheidsaspecten krijgen nu veel meer aandacht. Precies hierdoor kan er ook werk gemaakt worden van kwalitatief groen en duurzame open ruimte. Op die manier is een sociaal huisvestingsproject ook een meerwaarde voor de hele buurt.

**4. Mobiliteit**

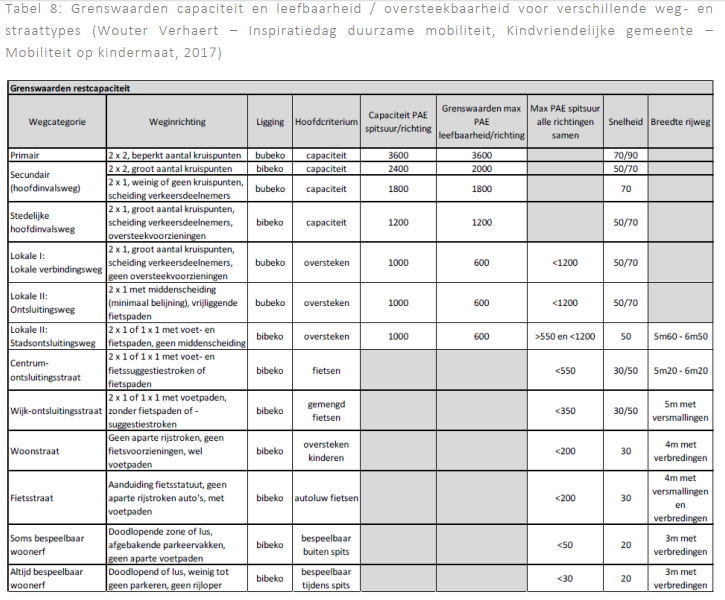
* **Gekozen ontsluiting van de site + extra verkeersdrukte in de straten?** 
  + En stop met de " bla,bla,bla" over het sociaal engagement. Hier gaat het niet over! Jullie willen het echte probleem niet onder ogen zien en dat is de extra verkeersdrukte door onze straten!
  + Volgens tabel 6 van de mobiliteitsstudie is scenario 3 het slechtste voor Spekmolenstraat zij het nipt maar dit is toch belangrijk voor een als flessenhals ervaren straat !?
  + Autolussen die jullie voorstellen zijn onaanvaardbaar en absurd.
  + Waarom uitweg langs POL heynsstraat-Wipstraat en niet langs Bristol.
  + Als je van herenthout, grobbendonk of a'pen naar lus 2 wil rijden ben je heel lang bezig tov. een parcours via derde ontsluiting
  + RUP Noorderwijkse baan biedt mogelijkheden om de derde ontsluitingsweg te realiseren en kan ook meer echt groen brengen op een plaats die het nu niet heeft
  + Het zand voor de taluds wordt aangevoerd langs de weg tussen carrefour en bristol. Waarom kan die weg niet permanent gebruikt worden voor de auto's van de nieuwe wijk?

Antwoord:

Elke woning die wordt bijgebouwd zorgt inderdaad voor extra verkeer (auto’s en fietsers) in de straat en omgeving. Vandaar dat er steeds mobiliteitsonderzoek dient te gebeuren om te bekijken of dit wel kan. Ook hier is dit gebeurd. (ontsluitingsstudie MOVE) Dit gebeurt aan de hand van tellingen van het aantal verkeer op spitsmomenten. Bij het aantal verkeer dat is geteld wordt het toekomstige verkeer vanwege de ontwikkeling bij op geteld. Dit totale toekomstige aantal wordt afgetoetst aan grenswaarden die bepalen of een straat nog bespeelbaar of fietsveilig is. Dat is hier ook gebeurd. Enerzijds door het studiebureau MOVE in de ontsluitingsnota. Anderzijds ook door eigen berekeningen, waarbij we kritischer kijken naar de verkeerssituatie dan de studie van MOVE.

Onderstaand volgt een voorbeeld van zulke berekning en afweging. Het voorbeeld gaat over de Spekmolenstraat, gedeelte tussen Wipstraat en Ernest Claesstraat:

* Bij metingen op de spitsmomenten is er vastgesteld dat er 111 pae per uur door de straat rijden (tijdens avondspits). *PAE betekent personenauto equivalent. Een auto heeft waarde 1, een fietsers is 0,5, een vrachtwagen is 2*. *Al het verkeer wordt geteld en wordt opgeteld tot de totale pae per uur.* Dit gaat over verkeer in beide rijrichtingen. Die 111 pae zijn dus zowel de auto’s als de fietsers als de vrachtwagens die tijdens het spitsuur in de Spekmolenstraat rijden. In dit geval ging het over de avondspits.
* Het verkeer dat door het project wordt gegenereerd wordt berekend met de cijfers uit het richtlijnenboek MOBER, een handleidingengids om verkeer in te schatten bij nieuwe projecten, situaties, veranderingen. (<https://www.mobielvlaanderen.be/vademecums/mober/richtlijnenboek-2018.pdf>)
* Voor het project van De Woonbrug, 130 woningen, waarvan er 45 langs kant Wipstraat wegen en 85 langs kant St.-Waldetrudisstraat, betekent dit het volgende aantal autoverkeer op de spitsmomenten.
  + Kant St.-Waldetrudisstraat: 45 extra auto’s op spitsuur, verspreid over één uur.
  + Kant Wipstraat: 25 extra auto’s op spitsuur, verspreid over één uur.
* Voor de Spekmolenstraat, gedeelte tussen Wipstraat en Ernest Claesstraat, betekent dit, dat als al het extra verkeer vanuit Wipstraat via dit gedeelte zou rijden (worst case), je tot een toekomstige pae van 136 komt op het spitsmoment.
* Dit toekomstig gebruik van verkeer tijdens de spitsmoment wordt afgewogen tegenover grenswaarden die bepalen of een straat nog bespeelbaar is of befietsbaar. Hiervoor gebruiken we in dit geval niet de cijfers uit ons mobiliteitsplan van 2014, die ook zijn gebruikt in studie van MOVE, nl. grenswaarde van 400 pae/per uur. Wij gebruiken in dit geval nieuwere cijfers die meer en meer gebruikt worden door bureaus en gemeenten. Deze zijn in het kader van het project bespeelbare straten opgemaakt en opgepikt door [www.duurzame-mobiliteit.be](http://www.duurzame-mobiliteit.be) . Het idee erachter kan je bekijken op volgende site: <https://docplayer.nl/69780128-Mobiliteit-op-kindermaat.html> . Daar wordt volgende tabel gebruikt om inschatting te maken.



* De Spekmolenstraat is een type woonstraat (geen fietsvoorzieningen, aparte voetpaden, 4m breed met verbredingen). De woonstraat heeft een maximale waarde van 200 pae op het spitsuur voor alle richtingen samen.
* De toekomstige waarde van 136 pae op spitsuur, en dan gaan we er van uit dat alle extra autoverkeer van site De Woonbrug uit fase 2 via dit gedeelte van Spekmolenstraat zal rijden, ligt nog ruim onder die grenswaarde van 200 pae/uur.
* Dit betekent als we afweging maken puur op aantal verkeer dit Ok is.
* Ook voor andere straten is deze oefening gedaan en zitten we steeds onder de grenswaarde van de straat.
* **Belangrijke opmerking hierbij**: Deze manier van werken evalueert het aantal verkeer. Het doet geen uitspraak over hoe dit verkeer zich gedraagt in de straat. Uit vele meldingen en vragen van jullie is duidelijk dat er een gevoel leeft dat de situatie nu, zelfs zonder de ontwikkeling van De Woonbrug, niet goed is. (te snel rijden, geen voorrang van rechts geven, fietsers onveilig inhalen, …). Dit gaat dus eerder over ongewenst verkeersgedrag in de straten van de buurt. Een probleem dat zich trouwens in elke straat voordoet, ook buiten Herentals, zelfs in straten die heel veilig zijn ingericht.
* Voor doodlopende straten, betekent het wel dat bewoners vooral zelf zorgen voor die onveilige situaties, die door andere bewoners worden aangekaart. In zulke straten is er geen doorgaand verkeer. In bijvoorbeeld St.-Waldetrudisstraat zit er wel doorgaand verkeer, dus daar is de aangekaarte onveilige situatie ook te wijten aan het doorgaande verkeer.

**Traject met buurtnota – mobiliteitsplan**

* Het is belangrijk om binnen het traject dat we hier opstarten met de buurt op zoek gaan naar oplossingen om dit ongewenst gedrag aan te pakken. Hier ligt een rol voor de stad, maar ook voor bewoners zelf om mee te zoeken naar hoe de verkeerssituatie veiliger kan aangevoeld worden. Het traject dat zal opgestart worden kan hierbij helpen. Een buurtnota kan uiteindelijk leiden tot voorstel van maatregelen, door buurt besproken en gedragen.
* Het extra verkeer vanwege het woonproject is op zich geen probleem in de straten rondom het project. Het is wel belangrijk dat dit verkeer, net zoals het vandaag sowieso zou moeten, zich veilig verplaatst doorheen de straten. Dit kan bereikt worden door samen te zoeken naar maatregelen die de situatie kan verbeteren. De maatregelen kunnen best niet alleen gaan over aangepaste verkeersregel, infrastructuuraanpassingen, maar ook over sensibilisering, communicatie.

De bocht in de Sint-Waldetrudisstraat is helemaal niet veilig/geschikt om voor ontsluiting van de site te dienen!?

Antwoord:

De aansluiting ligt in een buitenbocht. De zichtbaarheid is hierdoor steeds voldoende. Binnen de buurtnota en het traject van opmaak mobiliteitsplan willen we wel onderzoeken hoe de St.-Waldetrudusstraat veiliger kan worden gebruikt. Deze wordt momenteel te veel gebruikt door sluipverkeer dat de ringlaan wil vermijden. Als er maatregelen kunnen komen om dit verkeer er af te halen, zal de straat veiliger worden.

Misschien zouden de tellingen eens s'avonds, wanneer de mensen terug naar huis komen of in het weekend kunnen gebeuren?

Bovengrens in Move-verslag is 400 personenauto-equivalent/u/richting voor

Mobiliteitsstudie is waardeloos. Tijdstip is niet representatief

Antwoord:

* De tellingen zijn gebeurd op representatieve momenten. Zie ook (<https://www.mobielvlaanderen.be/vademecums/mober/richtlijnenboek-2018.pdf>); waar de piekmomenten van aantal verkeer voor woonstraten worden aangegeven. Er werd op een donderdag in januari 2017, voor corona geteld, tussen 7u en 9u en tussen 16u en 18u.
* De bovengrens van 400 pae per uur voor beide rijrichtingen is gebruikt in de ontstluitingsstudie. In een ander antwoord in verband met de ontsluiting is aangegeven dat we zelf ook aftoetsing hebben gedaan aan 200 pae/per uur voor beide rijrichtingen.

Zijn er concrete plannen om een weg aan te leggen tussen E.Claesstraat en Stadsveld.

Antwoord**:**

In voorgaande plannen van mogelijke ontwikkeling tussen Stadsveld en E. Claesstraat is er enkel sprake van trage verbinding tussen beide straten. Fietsers en voetgangers zouden dan wel vlot tussen beide straten kunnen rijden. Dit principe wenst de stad ook bij andere toekomstige voorstellen van dit gebied zo te behouden.

**Parkeerdruk**

Als je na 17:00 u nog een parkeerplaats in 1 vd staten wil hebben, kan je nu al dikwijls je voertuig in een boom steken! Er ontstaat ergernis onder de buren en daar sturen jullie nu nog extra op aan!

Antwoord:

Binnen de ontwikkeling van de nieuwe site worden voldoende parkeerplaatsen voorzien, volgens geldende voorschriften. In het huidige voorstel van De Woonbrug zijn er 160 parkeerplaatsen voorzien voor 130 woningen.

De huidige parkeerdruk op het openbaar domein heeft te maken met het feit dat in sommige straten niet elke woning een eigen parkeerplaats heeft of dat bewoners de mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren niet gebruiken en hun wagen op het openbaar domein parkeren.

Binnen het traject van opmaak parkeerbeleidsplan voor het centrum van Herentals zal dit zeker verder onderzocht worden. Hoe bewoners effectief hun eigen garage of parkeerplaats op privéterrein laten gebruiken. Vanuit het traject met de buurt mogen hieromtrent ook zeker en vast voorstellen tot maatregelen gemaakt worden. Hoe zou je de parkeerdruk in je straat aanpakken?

**Mogelijke maatregelen om autoverkeer te beperken**

* Hier wonen bijna allemaal werkende mensen die spijtig genoeg ook hun voertuig nodig hebben om op hun werk te geraken. Niet iedereen werkt onder de kerktoren.
* ​Fietsende jeugd kiest Spekmolenstraat om veilig aan de school te geraken.
* Hoe garanderen jullie de verkeersveiligheid van de schoolgaande jeugd?
* Wat gebeurt er met de cervitudewegen? Nu kunnen die gebruikt worden als sluipweg.
* Flankerende maatregelen zijn uiteraard wel nodig, waarom zijn onze straten nu nog geen fietsstraten?
* Bezoek met het gemeentebestuur onze wijk eens tijdens schoolbegeleiding en einde school.

Antwoord:

Uitdaging voor de stad, maar ook voor elke inwoner in het buurttraject dat wordt opgestart, om straten veilig en leefbaar te maken. Er zijn verschillende manieren om te werken aan een betere en veiligere mobiliteit. Dit kan via aanpassingen infrastructuur en aanpassing reglementering zijn, maar dient ook via bewustwording van ons eigen verkeersgedrag te gebeuren. Sensibilisatie, educatie, handhaving zijn hierbij belangrijke middelen.

Gewenste maatregelen om de gemeenschappelijke doelen (veiligheid, leefbaarheid) te bereiken kunnen via de buurtnota, die in het participatietraject zal gebruikt worden, worden voorgesteld en zo hun weg vinden naar het mobiliteitsplan van Herentals dat in opmaak is.

**5. Dichtheid**

* Heel Herentals wordt volgebouwd met appartementen in tuinen van huidige bewoners. Aan datzelfde rato worden hier bomen in Herentals gekapt!!!!!!Zeer bizarre situaties in het mooie Herentals!!!
* 65 wooneenheden per ha is zeker te veel en bevordert getto-vorming, vandaag gelezen: in Roeselare langs een ringweg 124 we ( en dat noemen ze terecht heel groot) op 7 ha
* Federale overheid zaait tweeslachtigheid. Betonstop tegen 2025, nu alles volproppen met appartementsgebouwen met geen privacy meer in onze eigen tuinen.

Antwoord:

De bevolkingsprognose voor Herentals spreekt van een groei van 8% inwoners en 13% huishoudens t.o.v. de huidige situatie. Concreet zouden er tegen 2040 14.296 huishoudens zijn in Herentals en 30.673 inwoners. Om al die mensen in de toekomst te huisvesten is er nood aan bijkomende woningen. Het betreffen woningen voor alle lagen van de bevolking, gaande van sociale woningen tot duurdere en grotere private woningen en appartementen.

Omdat onze ruimte schaars is moet er verdicht worden op goede locaties, daar waar het openbaar vervoer en de voorzieningen vlakbij zijn. Het PRUP Afbakeningslijn KSG, waarbinnen de site ‘Stadsveld’ zicht situeert, streeft naar een minimale dichtheid van 25 wooneenheden per hectare in stedelijke gebieden. Een ruimtelijke differentiatie van woningdichtheid blijft mogelijk en wenselijk. Het project zoals het nu voorligt heeft een dichtheid van +/- 40 woningen per hectare. Door de voorziene kwaliteiten voor toekomstige bewoners en de omliggende buurt, kan deze dichtheid absoluut verantwoord worden.

Het verdichtingsproject moet ingepast worden in het bestaande stedelijk weefsel.

Het project ‘Stadsveld’ voorziet een grote groene zone met speel en ontspanningselementen voor toekomstige bewoners, maar ook bewoners uit de buurt. Er zijn tal van trage verbindingen doorheen het project. Tot slot is er ingezet op een sociale mix (vzw OpWeg, betaalbaar wonen, sociale koop en huurwoningen). Al deze elementen zullen ervoor zorgen dat er juist geen getto zal ontstaan.

Er wordt gekozen voor laagbouw (max. 3 bouwlagen), waardoor de bebouwing geen schaalbreuk vormt met de omgeving en het probleem van privacy en inkijk zich minder voordoet. Er dient opgemerkt te worden dat in een stedelijke omgeving steeds een zekere mate van tolerantie moet verwacht worden aangezien een hogere graad van inkijk nu eenmaal inherent is aan een stedelijke omgeving. Door voldoende afstand te houden tot de perceelsgrenzen zal de inkijk op de naburige percelen tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijven. Achter de tuinen van de bestaande woningen bevinden zich allemaal ééngezinswoningen bestaande uit 2 bouwlagen, waardoor de inkijk beperkt is. Tegen de buffer worden de appartementen voorzien met 3 bouwlagen. Een uitzondering hierop vormt het bouwblok in het noorden van vzwOpWeg.

De betonstop, tegenwoordig bouwshift, wordt door vele mensen verkeerdelijk geïnterpreteerd als het stoppen met bouwen. Het is niet zo dat we door de bouwshift nooit meer mogen bouwen. Alleen niet meer overal. Er mag alleen nog gebouwd worden, daar waar al gebouwd is. Dat betekent dat we bestaande gebouwen zullen renoveren of afbreken en vervangen. Dat is voordelig voor het milieu: oude, slecht geïsoleerde huizen maken plaats voor energiezuinige woningen. De focus zal liggen op knooppunten en steden: door in de hoogte te bouwen wonen er meer mensen op een kleinere oppervlakte. Zo zullen afgelegen villa’s en lintbebouwingen mettertijd vanzelf verdwijnen. Slecht gelegen bouwgronden zullen mogelijks ook omgevormd worden naar open ruimte gebieden. Daarnaast zal er gekozen moeten worden voor minder verhardingen en enkel nog waterdoorlatend. Het project ‘Stadsveld’ past binnen deze visie van de Vlaamse overheid.

**6. Participatie**

* De buurtnota zou toch moeten uitmonden in een aanvaardbaar compromis wat impliceert dat het huidige project in zijn huidige vorm m.i. geen doorgang kan vinden.
* De stad heeft ons deels (zij het bijzonder gericht en eenzijdig) geïnformeerd maar van participatie is nog steeds geen sprake, jammer
* Wij zijn voorstander van participatie maar graag voordat er beslissingen genomen worden
* Loopt de procedure voor het totale project gewoon door of gaat men wachten met concrete verdere ontwikkeling op het resultaat van de burgerparticatie die hier eerder aangehaald is.
* Wie bepaalt wie die buurtnota mee mag schrijven? Zijn dat alle geïnteresseerde inwoners? Of maakt de stad zelf een selectie uit de kandidaten, zoals bij de Wuytsbergen/Markgravenstraat?
* Jullie horen ons maar luisteren spijtig genoeg niet. Dit is eenrichtingsverkeer vanuit jullie kant

Antwoord:

Het is belangrijk om binnen het traject dat we hier opstarten met de buurt op zoek gaan naar oplossingen om dit ongewenst gedrag aan te pakken. Hier ligt een rol voor de stad, maar ook voor bewoners zelf om mee te zoeken naar hoe de verkeerssituatie veiliger kan aangevoeld worden. Het traject dat zal opgestart worden kan hierbij helpen. Een buurtnota kan uiteindelijk leiden tot voorstel van maatregelen, door buurt besproken en gedragen.

We informeren de buurt in december over de buurtnota, plan van aanpak en verdere timing. We stellen volgende richtdata reeds voorop:

* December 2021: Oproep werkgroep buurtnota
* Jan/feb/mrt 2022: Opmaak buurtnota
  + Kader bepalen
  + Thema’s
  + Ambities
  + Korte/lange termijn
* Apr/mei 2022
  + Wie en hoe aanpakken en uitvoeren

Iedereen uit de buurt mag mee rond de tafel en kan zijn/haar feedback, suggesties en voorstellen delen.

De procedure die momenteel loopt voor het woonproject gaat gewoon verder. De buurtnota die door de bewoners opgesteld wordt zal de hele buurt omvatten en niet alleen focussen op dit specifiek woonproject.

Het infomoment van woensdag 17 november gaf in de eerste plaats informatie over de huidige stand van zaken van het woonproject en de visie van de stad. De effectieve participatie en het betrekken van de buurt volgt nog.