

# OVERWEGINGSDOCUMENT

BIJ DE RAADPLEGING VAN DE  
ALTERNATIEVENONDERZOEKSNOTA  
VAN HET COMPLEX PROJECT  
“HERONTWIKKELING STATIONSOMGEVING GEEL”

Versie: College van burgemeester en schepenen 28 mei 2018

# INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING .....	3
1.1	ACHTERGROND PROJECT.....	3
1.2	DE PROCEDURE VAN COMPLEXE PROJECTEN .....	3
2.	RAADPLEGING .....	4
2.1	VERLOOP RAADPLEGING .....	4
2.2	INFORMATIEVERGADERINGEN.....	4
2.3	OVERZICHT VAN DE INSPRAAKREACTIES.....	4
2.4	ANTWOORDEN OP DE INSPRAAKREACTIES.....	5
2.4.1	Algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties.....	5
	A. Algemene opmerkingen of vragen rond mobiliteit.....	5
	B. Aandacht voor trage wegen .....	7
	C. Vragen rond parkeren en parkeerbeleid.....	8
	D. Vragen naar een tunnel aan het stationsplein .....	8
	E. Vragen of opmerkingen over details van het uiteindelijke project?.....	9
	F. Uitgesproken voorkeuren.....	9
2.4.2	Individuele bespreking Inspraakreacties .....	10
	1. Advies Departement Omgeving .....	10
	2. Advies Departement Landbouw en Visserij .....	11
	3. Advies Departement Welzijn, Gezondheid & Gezin.....	12
	4. Advies Departement Mobiliteit & Openbare Werken .....	12
	5. Advies Provincie Antwerpen .....	13
	6. Advies Infrabel.....	15
	7. Advies De Lijn .....	16
	8. Advies stad Lommel.....	17
	9. Advies eigenaars zone CM.....	17
	10. Advies Fietsersbond Geel .....	18
	11. Inspraakreactie 1 .....	19
	12. Inspraakreactie 2 .....	21
	13. Inspraakreactie 3 .....	21
	14. Inspraakreactie 4 .....	22
	15. Inspraakreactie 5 .....	22
	16. Inspraakreactie 6 .....	23
	17. Inspraakreactie 7 .....	24
	18. Inspraakreactie 8.....	24
	19. Inspraakreactie 9.....	24
	20. Inspraakreactie 10.....	24
	21. Inspraakreactie 11.....	25
	22. Inspraakreactie 12.....	25
2.4.3.	Overzicht van aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota .....	26
3.	BIJLAGEN .....	27

# 1. INLEIDING

## 1.1 ACHTERGROND PROJECT

Sinds in 2015 het besluit bekend werd gemaakt dat Gavra over enkele jaren de Geelse stationsomgeving gaat verlaten, wordt samen met het bedrijf en met andere belanghebbenden uit de stationsomgeving nagedacht over de toekomst van het gebied. Vanwege de strategische ligging van het gebied en de verschillende ontwikkelkansen die zich ook buiten de site van Gavra voordoen, is het project bijzonder belangrijk voor de toekomst van Geel en heeft het stadsbestuur dus ook de hoogste prioriteit aan dit project gegeven.

Het doel voor het project is om de stationsomgeving van Geel te transformeren naar een hoogwaardige en stedelijke woon- en werkomgeving, die optimaal gebruik maakt van haar strategische ligging in het centrum van Geel en die zich goed inpast in de bestaande omgeving. Naast de mogelijkheid om hier vanwege de centrale ligging in een hogere dichtheid te bouwen, zal er ook juist veel aandacht zijn voor kwalitatieve publieke ruimten en voor groen. Ten slotte moeten nieuwe projecten met respect voor de huidige omgeving worden ontwikkeld en hier geen sterke negatieve effecten op hebben.

## 1.2 DE PROCEDURE VAN COMPLEXE PROJECTEN

Vanwege de hoge mate van complexiteit van dit project en de wens van het stadsbestuur om voor dit project een open en transparante procedure te volgen, werd besloten om voor dit project de procedures van het Decreet Complexe Projecten te volgen. Door te werken met dit decreet, wordt er vanaf de start van het project op een open wijze gecommuniceerd met bewoners en belanghebbenden en wordt de procedure voor een complex project meer begrijpelijk omdat verschillende inhoudelijke stappen en openbare onderzoeken worden samengevoegd.

Op 12 december van 2016 nam de gemeenteraad van de stad Geel de startbeslissing voor het project, waardoor het project zich nu in de onderzoeksfase bevindt. Zoals is voorzien in het decreet complexe projecten van 25 april 2014 werd een alternatievenonderzoeksnota opgemaakt voor het project en deze werd op 29 januari 2018 vastgesteld door het college van burgemeester en schepenen. In overeenstemming met het decreet doorliep deze alternatievenonderzoeksnota de fase van de publieke raadpleging. Dit overwegingsdocument geeft een overzicht van de raadpleging, de ontvangen inspraakreacties en adviezen, de antwoorden hierop en een overzicht van de aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota die hieruit voortvloeiden.

## 2. RAADPLEGING

### 2.1 VERLOOP RAADPLEGING

De alternatievenonderzoeksnota doorliep van 5 maart tot en met 9 april 2018 een publieke raadpleging die op de volgende wijze werd ingericht:

- Bekendmaking van de raadpleging via publicatie van een advertentie in het nieuwsblad van Geel op datum van 16 februari 2018 (zie bijlage 1)
- Bekendmaking van de raadpleging via publicatie in het gemeentelijk infoblad InfoGeel van maart 2018 (zie bijlage 2)
- Bekendmaking van de raadpleging via aanplakking op het gemeentelijk uithangbord (zie bijlage 3)
- Bekendmaking van de onderzoeksnota op volgende websites:
  - \* [www.geel.be](http://www.geel.be)
  - \* <http://stationsomgeving.geel.be>
  - \* [www.mervlaanderen.be](http://www.mervlaanderen.be)
  - \* [www.complexeprojecten.be](http://www.complexeprojecten.be)

Tijdens de publieke raadpleging werd ook een informatieavond gehouden voor bewoners en andere belanghebbenden op dinsdag 27 maart 2018. Geïnteresseerden werden opgeroepen om deel te nemen aan deze bijeenkomst door:

- Een vermelding van de informatieavond in alle bovenstaande publicaties
- Een bericht via de Facebook-account van de stad Geel op 24 maart 2018
- Een email naar een uitgebreide lijst met bewoners en belanghebbenden op 24 maart 2018

De alternatievenonderzoeksnota werd van 15 februari tot en met 2 april voor advies voorgelegd aan een uitgebreide lijst met adviesinstanties (bijlage 4)

### 2.2 INFORMATIEVERGADERINGEN

Op 27 maart 2018 werd een informatievergadering georganiseerd waar bewoners en andere geïnteresseerden een toelichting kregen over de inhoud van de alternatievenonderzoeksnota. Alle bewoners en belanghebbenden die al eerder aanwezig waren geweest op één van de voor het project georganiseerde debatavonden of werksessies werden hiervoor uitgenodigd en ook werden mensen via de verschillende advertenties en via facebook en email opgeroepen om deel te nemen. Het verslag van deze bijeenkomst is toegevoegd als bijlage 5.

Naast de bewonersavond, werd op 1 maart 2018 in het Geels Brouwhuis ook een specifieke toelichting over de inhoud van de alternatievenonderzoeksnota gegeven voor de verschillende stakeholders van het project. Alle adviesinstanties uit de lijst van paragraaf 2.1 werden hiervoor uitgenodigd per brief, of per email. Het verslag van deze bijeenkomst is toegevoegd als bijlage 6.

### 2.3 OVERZICHT VAN DE INSPRAAKREACTIES

Van volgende instanties werd een advies ontvangen op de inhoud van de alternatievenonderzoeksnota:

- Departement Omgeving
- Departement Landbouw en Visserij
- Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin
- Departement Mobiliteit & Openbare Werken
- Provincie Antwerpen

- Infrabel
- De Lijn
- Stadsbestuur Lommel
- Eigenaars zone CM
- Fietsersbond Geel

Van volgende instanties werd geen advies ontvangen:

- Beleidsdomein Kanselarij en Bestuur
- NMBS
- College van burgemeester en schepenen gemeente Mol
- College van burgemeester en schepenen gemeente Herselt
- College van burgemeester en schepenen stad Herentals
- College van burgemeester en schepenen gemeente Kasterlee
- College van burgemeester en schepenen gemeente Olen
- College van burgemeester en schepenen gemeente Westerlo
- College van burgemeester en schepenen gemeente Meerhout
- College van burgemeester en schepenen gemeente Laakdal
- College van burgemeester en schepenen stad Turnhout
- Agentschap Ondernemen
- Agentschap Zorg en Gezondheid
- De Kringwinkel Zuiderkempen
- Familie Moortgat
- Familie Verboven
- Handelaars Geel
- IOK
- KoGeKa
- KU Leuven
- Thomas More
- Geelse Huisvestingsmaatschappij
- Dienst Stedenbeleid
- VDAB

Daarnaast werden in het kader van de publieke raadpleging nog 12 schriftelijke inspraakreacties van particulieren ontvangen. Deze inspraakreacties werden allen ontvangen per email.

## 2.4 ANTWOORDEN OP DE INSPRAAKREACTIES

Omdat een aantal onderwerpen vaak terugkwamen in verschillende inspraakreacties, zal er hierna allereerst in algemene zin worden ingegaan op een aantal zaken, voordat de inspraakreacties één voor één worden beantwoord. Bij de individuele beantwoording van de inspraakreacties, zal dan zo nodig worden verwezen naar deze algemene beantwoording rond de veel terugkerende onderwerpen.

### 2.4.1 Algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties

#### A. Algemene opmerkingen of vragen rond mobiliteit

Samenvatting adviezen en inspraakreacties rond mobiliteit:

In veel inspraakreacties wordt aangegeven dat de situatie rond mobiliteit één van de grootste knelpunten is in de stationsomgeving. In de huidige situatie is er zeker rond het stationsplein al een problematische situatie, waarbij de doorstroming in de spitsuren ernstig bemoeilijkt wordt op het moment dat de spoorbomen (minutenlang) gesloten zijn. Ook komen hier diverse stromen van voetgangers, fietsers, auto's, vrachtvervoer en bussen op één vrij onoverzichtelijk punt samen waardoor er sprake is van een chaotische en onveilige situatie.

Gevreesd wordt dat er door het project nog meer verkeer in de stationsomgeving zal komen, waardoor deze situatie rond mobiliteit nog verder verergert en de ruime omgeving van het station niet langer goed bereikbaar zal zijn. Ook wordt ervoor gevreesd dat een aantal rustige woonstraten in de omgeving van het station als gevolg van het project mogelijk te maken krijgen met veel bijkomend verkeer, waardoor de leefbaarheid hier sterk zal verslechteren.

#### Beantwoording van adviezen en inspraakreacties rond mobiliteit:

In de probleemstelling van het project in de alternatievenonderzoeksnota wordt ook al erkend dat de problematische situatie rond mobiliteit om veel aandacht vraagt bij de verdere uitwerking van het project. Daarbij is aangegeven dat het zoeken naar verbeteringen op het gebied van mobiliteit een integraal onderdeel uitmaakt van het project voor de stationsomgeving en dat de situatie rond mobiliteit ook voor een belangrijk deel de mogelijke omvang van nieuwe ontwikkelingen zal bepalen. Verder geven ook de uitgangspunten voor het nieuwe project 'Netwerk van trage wegen' (p. 42) en 'een autoluwe ontwikkeling' (p. 43) al aan dat er bij de uitwerking van het project veel aandacht zal zijn voor mobiliteit.

Om de situatie rond mobiliteit op een goede manier te kunnen onderzoeken, is in oktober van 2017 ook al een uitgebreid onderzoek gedaan naar de huidige situatie rond mobiliteit. Daarbij zijn enerzijds kruispunttellingen uitgevoerd van het aantal fietsers en voertuigen op diverse plaatsen in en rond de stationsomgeving. Daarnaast is op het niveau van het volledig stedelijk gebied van Geel via een herkomst-bestemmingsonderzoek in beeld gebracht hoe de verkeersstromen zich door het stedelijke gebied van Geel bewegen, waaruit bijvoorbeeld ook kon worden afgeleid hoeveel doorgaand verkeer er door het centrum van Geel – en specifiek door de stationsomgeving – gaat.

Ook in de toekomst moet de stationsomgeving goed en veilig bereikbaar blijven voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en voor andere vormen van gemotoriseerd vervoer. Ook moet de stationsomgeving op het gebied van mobiliteit leefbaar zijn en blijven voor zowel de huidige als voor de toekomstige gebruikers en bewoners van de stationsomgeving. In de onderzoeksfase zal het mobiliteitsonderzoek dan ook een belangrijke factor zijn waar rekening mee moet worden gehouden. Daarbij kan het ook zijn dat de mobiliteitsituatie ook (deels) zal bepalen welk programma er kan worden ontwikkeld binnen het project.

#### *Keuze voor verdichting van de stationsomgeving*

Een belangrijke kanttekening in het verhaal rond mobiliteit is dat de stationsomgeving van Geel, ondanks de problematische situatie rond mobiliteit, nog altijd qua ligging en ontsluiting via alternatieve vormen van vervoer één van de beste plaatsen is om projecten te realiseren. Juist de ligging nabij het station en het busstation, de aanwezigheid van vele trage wegen en de nabijheid van alle stedelijke voorzieningen zorgen er immers voor dat er nergens betere mogelijkheden zijn dan hier om de auto te laten staan en om voor andere wijzen van vervoer te kiezen.

Dit betekent dat het vaak beter is om juist te bouwen in de stadscentra en dus op plaatsen waar het nu al druk is, juist om ervoor te zorgen dat de toename van de (auto)mobiliteit beperkt blijft en zodat de bijdrage aan de mobiliteitsproblematiek op een hoger schaalniveau zo laag mogelijk is. Om deze reden is de stationsomgeving van Geel dan ook in het beleidsplan ruimte Geel aangeduid als één van de belangrijkste locaties voor de verdichting van het stedelijk gebied en ook in de adviezen van Departement Omgeving en Provincie Antwerpen wordt het belang van de verdichting van deze locatie onderstreept. Bij de verdere uitwerking van het project zal moeten worden bekeken hoe deze belangrijke locatie in Geel verder kan worden ontwikkeld, rekening houdend met onder andere de situatie rond mobiliteit.

#### *Beperken van de mobiliteitsimpact en het tegengaan van onnodig verkeer*

De situatie rond mobiliteit heeft belangrijke gevolgen voor het project. Enerzijds moet er binnen de scope van het project voor de herontwikkeling van de stationsomgeving voor gewaakt worden dat de toename van de (auto)mobiliteitsstromen als gevolg van het project zo beperkt mogelijk blijven en dat er maatregelen worden genomen die ongewenst (doorgaand) verkeer in de stationsomgeving zoveel mogelijk voorkomen. Anderzijds zullen er ook op basis van het mobiliteitsplan en het provinciale

project voor de regionale ontsluiting van Geel en Mol voldoende maatregelen moeten worden genomen die ervoor zorgen dat doorgaand verkeer zo min mogelijk door het centrum van Geel (en door de stationsomgeving) gaat.

Aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota:

Geen

## B. Aandacht voor trage wegen

Samenvatting adviezen en inspraakreacties rond aandacht voor trage wegen:

In verschillende adviezen en inspraakreacties wordt aangegeven dat er onvoldoende aandacht is voor fietsers, voetgangers en trage wegen in de alternatievenonderzoeksnota. Dit terwijl de omgeving van het station die midden in de stad is gelegen, juist een perfecte locatie is om in te zetten op alternatieve vormen van mobiliteit.

Voorbeelden die worden gegeven van dit gebrek aan aandacht rond trage wegen zijn onder andere:

- Verschillende bestaande trage wegen zijn niet op de kaart met trage wegen opgenomen en anderen liggen weer in een projectzone waardoor het onzeker is of ze blijven bestaan.
- Hoe het projectgebied wordt aangesloten op de fietsostrade is niet opgenomen.
- Er wordt steeds gesproken over de realisatie van een centrale stationsparking, maar nergens gaat het over fietsparkeerplaatsen.
- Er wordt wel onderzoek voorzien naar verschillende ontsluitingsmogelijkheden voor de auto, maar dat is er niet voor trage wegen.

Beantwoording van adviezen en inspraakreacties rond aandacht voor trage wegen

De voornaamste reden waarom er in de alternatievenonderzoeksnota minder aandacht is voor trage wegen dan voor ontsluitingen voor de auto, is dat het uitbouwen van een goed netwerk van trage wegen in het gebied een vast uitgangspunt is voor het project (zie pagina 42), terwijl de ontsluiting voor auto's een variabele is voor de verschillende scenario's (zie pagina 50-51). Omdat de alternatievenonderzoeksnota zich vooral focust op de zaken die mogelijks zorgen voor verschillen in de onderzoeken, was er daardoor meer aandacht voor de ontsluitingen voor auto's dan voor de trage wegen.

De stad Geel en het projectteam voor de herontwikkeling van de stationsomgeving onderschrijven het grote belang van het versterken van het netwerk van trage wegen en van het verbeteren van de voorzieningen voor fietsers en voetgangers echter volledig. Juist door nieuwe en bestaande bewoners en bezoekers van de stationsomgeving excellente trage wegen en hoogwaardige voorzieningen voor fietsers en voetgangers aan te bieden, willen wij ervoor zorgen dat er een modal shift optreedt ten gunste van het trage verkeer.

In de onderzoeksfase zal er dan ook veel aandacht worden besteed aan het zo optimaal mogelijk inrichten van de stationsomgeving voor de trage weggebruikers. Daarbij zal onderzocht worden welke bijkomende trage verbindingen er wenselijk en haalbaar zijn, welke voorzieningen kunnen worden gerealiseerd ter ondersteuning van de trage weggebruiker en hoe de publieke ruimte ook op maat van de trage weggebruiker kan worden ingericht.

Aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota:

De paragraaf rond het netwerk van trage wegen op pagina 42 zal verder worden uitgebreid zodat het belang van het versterken van het netwerk van trage wegen en van kwalitatieve voorzieningen voor voetgangers en fietsers wordt benadrukt. Daarbij zal er onder andere opgenomen worden dat er in de stationsomgeving voor traag verkeer minimaal één ongelijkvloerse kruising met het spoor zal worden gerealiseerd die goed aansluit op de fietsostrade en dat de omgeving van het stationsplein en de overweg die daar aanwezig is veilig en comfortabel zullen worden ingericht voor voetgangers en fietsers. Ook zullen figuren 23 en 30 worden aangepast zodat ze een juiste voorstelling geven van het huidige netwerk van trage wegen.

Verder zal ook in de visualisatie van de scenario's meer aandacht worden besteed aan de verschillende uitgangspunten die voor alle scenario's gelden:

- Landschap als drager
- Netwerk van trage wegen
- Een autoluwe ontwikkeling
- Een levendig stationsplein
- Nieuwe gemengde stationswijk
- Groene woonwijk

### C. Vragen rond parkeren en parkeerbeleid

Samenvatting adviezen en inspraakreacties rond parkeren en parkeerbeleid:

In verschillende adviezen en inspraakreacties wordt aangegeven dat het erg belangrijk is dat er een goed beleid rond parkeren wordt uitgewerkt. Daarbij wordt door een aantal instanties aangegeven dat het belangrijk is om zeer voorzichtig om te gaan met het bieden van een aanbod aan parkeerplaatsen, omdat er daardoor ook meer auto's naar de omgeving worden gelokt. Er zou volgens hen een sturend parkeerbeleid moeten worden gehanteerd, waardoor nieuwe bewoners en bezoekers van het gebied zoveel mogelijk gebruik gaan maken van alternatieve vormen van vervoer. Een maximale norm voor het aantal parkeerplaatsen per woning is in dat geval dan ook beter dan het opleggen van minimale normen zoals dit gebruikelijk is.

Door andere instanties en omwonenden wordt echter juist gewezen op de noodzaak om voldoende parkeerplaatsen aan te bieden voor reizigers en bewoners. Het moet bijvoorbeeld voor reizigers die in Geel op de trein of op de bus stappen niet moeilijk (of duur) worden gemaakt om de auto te parkeren in de stationsomgeving. Gevraagd wordt om het huidige aanbod aan gratis parkeerplaatsen te behouden of zelfs uit te breiden. Door omwonenden wordt ook aangegeven dat er voldoende ruimte moet zijn voor parkeerplaatsen voor de nieuwe functies die worden ontwikkeld, om te voorkomen dat er een bijkomende parkeerdruk ontstaat in de bestaande woonstraten rond het station.

Beantwoording van adviezen en inspraakreacties rond parkeren en parkeerbeleid:

Het verder uitwerken van het project op het gebied van parkeerbeleid, inclusief het aantal te realiseren parkeerplaatsen, het parkeerregime, de signalisatie, het flankerend beleid (stimuleren van andere vormen van vervoer) zal hoofdzakelijk plaatsvinden in de uitwerkingsfase van het project. In de onderzoeksfase zal er bijvoorbeeld worden nagedacht over de beste locatie voor de stationsparking, over de ontsluiting van de verschillende projecten (waarbij ook parkeerplaatsen zullen horen) en over de wijze waarop alternatieven voor de auto kunnen worden gerealiseerd die kunnen zorgen voor een modal shift ten gunste van traag verkeer en openbaar vervoer. Met de verschillende belanghebbenden zal in deze en in de volgende fase verder worden besproken welke voorstellen er kunnen worden gedaan rond het parkeerbeleid en het parkeeraanbod, zodat hierover goede afspraken kunnen worden gemaakt.

Aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota:

Geen

### D. Vragen naar een tunnel aan het stationsplein

Samenvatting adviezen en inspraakreacties rond een tunnel aan het stationsplein:

Eén van de suggesties die veelvuldig naar voren wordt gebracht is dat zal moeten worden onderzocht of het mogelijk is om ter hoogte van de spoorwegovergang een ongelijkvloerse kruising (tunnel) te realiseren. Hierdoor zou deze spoorwegovergang niet langer een barrière vormen voor het verkeer en kunnen de verschillende verkeersgebruikers zich gemakkelijker en veiliger bewegen. De tunnel kan daarbij verschillende vormen aannemen, van een tunnel die enkel geschikt is voor traag verkeer, tot een tunnel voor alle modi of een tunnel die enkel een in- en uitrit is voor een ondergrondse parking.

Beantwoording van adviezen en inspraakreacties rond een tunnel aan het stationsplein:

In de alternatievenonderzoeksnota is opgenomen dat een tunnel ter hoogte van het stationsplein niet wordt onderzocht op basis van drie argumenten:



- omdat het volgens het mobiliteitsplan niet de bedoeling is dat er bijkomend (doorgaand) verkeer naar de stationsomgeving wordt geleid
- omdat het zowel ruimtelijk als technisch zeer moeilijk zal zijn om ter plaatse een tunnel in te passen (zowel qua dwars- als qua lengteprofiel)
- omdat een tunnel ter plaatse niet kan worden weerhouden indien de Vlaamse Regering uiteindelijk zou besluiten om het advies rond de IJzeren Rijn van de regiogemeenten van IOK zou opvolgen en in Geel zou overgaan tot een verdiepte aanleg van het spoor.

Gelet op het feit dat zowel veel lokale actoren, als Infrabel en het Departement MOW vragen om toch verder onderzoek te doen naar een mogelijke ondertunneling, zullen de mogelijkheden alsnog worden onderzocht. Eerst zal bekeken worden of het gelet op de complexe verkeerssituatie rond het stationsplein ruimtelijk gezien mogelijk is om een aantal mogelijke varianten in te passen. Als dat mogelijk blijkt te zijn, dan zullen deze varianten ook worden bekeken op het gebied van mobiliteitseffecten en op kostprijs. Waar nodig zal hierover tijdens het uitvoeren van het onderzoek ook verder contact worden opgenomen met verschillende instanties.

#### Aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota:

In de alternatievenonderzoeksnota zal worden opgenomen dat er een onderzoek wordt uitgevoerd naar de verschillende mogelijkheden om ter hoogte van de overweg aan het stationsplein een tunnel te realiseren.

#### E. Vragen of opmerkingen over details van het uiteindelijke project?

Adviezen en inspraakreacties die te kenmerken zijn als vragen of opmerkingen over details van het uiteindelijke project:

Verschiede punten uit adviezen en inspraakreacties geven al zeer in detail aan wat er speelt in de omgeving van het station, wat mogelijke verbeterpunten zijn, of waar het toekomstige project best op zou inzetten. Het gaat daarbij bijvoorbeeld over de wensen om ter plaatse een mobipunt en een lijnwinkel te realiseren, over de noodzaak om maatregelen te nemen voor het tegengaan van sluikstorten, of over de suggestie om tunnelmuren te beschilderen als een kunstwerk.

Beantwoording van adviezen en inspraakreacties die gaan over vragen of opmerkingen over details van het uiteindelijke project:

We nemen kennis van de gedetailleerde vragen en opmerkingen die zijn ingediend. Deze kunnen zeker waardevol zijn bij het verder uitwerken van het project en geven al een aantal interessante en creatieve pistes die verder bekeken zullen worden. In de onderzoeksfase van complexe projecten moet het onderzoek echter op een hoger en strategisch schaalniveau plaatsvinden, zodat een aantal richtinggevende keuzes kunnen worden gemaakt die de hoofdlijnen van het toekomstige project bepalen. In deze fase kunnen dus nog geen gedetailleerde uitspraken worden gedaan over bijvoorbeeld de exacte inrichting van een deelzone, over concrete maatregelen om overlast te voorkomen, of over de vorm en omvang van nieuwe gebouwen.

Deze opmerkingen zullen dus niet leiden tot aanpassingen van de alternatievenonderzoeksnota, maar kunnen later wel verder worden meegenomen bij de verdere uitwerking van het project na afloop van het uitvoeren van de onderzoeken en in de uitwerkingsfase.

#### Aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota:

Geen.

#### F. Uitgesproken voorkeuren

Adviezen en inspraakreacties die te kenmerken zijn als detailvragen of detailopmerkingen:

In verschillende adviezen en inspraakreacties werd al een voorkeur uitgesproken voor of juist tegen een bepaald scenario, of voor of tegen één of meerdere varianten van de verschillende bouwstenen van de scenario's.

Beantwoording van adviezen en inspraakreacties rond uitgesproken voorkeuren:

Wij nemen kennis van de uitgesproken voorkeuren en van de vermelde bezwaren tegen bepaalde varianten van de bouwstenen, of rond de scenario's. Op dit moment kunnen er echter nog geen varianten of scenario's worden geselecteerd of afgewezen, omdat hiervoor eerst het onderzoek dat beschreven is in de alternatievenonderzoeksnota moet worden uitgevoerd. Later kunnen de instanties en particulieren wel bezwaar aantekenen tegen het uiteindelijk geformuleerde voorkeursalternatief, maar dat is nu nog niet aan de orde.

Aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota:  
Geen.

## 2.4.2 Individuele bespreking Inspraakreacties

### 1. Advies Departement Omgeving

Het advies wordt als volgt samengevat:

- a. De stationsomgevingen van goed bereikbare knooppunten vormen de uitgelezen locatie voor bijkomende verdichting voor wonen en werken. De stationsomgeving van Geel is hier een goed voorbeeld van en het voorgenomen project ligt in lijn met de BRV principes.
- b. In stationsomgevingen wordt vaak een abundant (auto-)parkeerbeleid gevoerd, wat contraproductief werkt ten opzichte van duurzame mobiliteitsoplossingen. Het opleggen van parkeernormen in stationsomgevingen werkt vaak tegengesteld ten opzichte van duurzame mobiliteitsdoelstellingen. Voor de stationsomgeving moet een coherent en doordacht parkeerbeleid worden uitgewerkt.
- c. Bij het uitwerken van het parkeerbeleid moet rekening worden gehouden met toekomstige trends zoals autodelen en parkeren in combinatie met zelfrijdende voertuigen.
- d. Er moet rekening gehouden worden met een sterke groei van duurzame verkeersmodi, zoals de fiets en het openbaar vervoer. Hiervoor moet voldoende ruimte worden gereserveerd.
- e. Met het oog op de exploitatie van het parkeergebouw moet rekening worden gehouden met een flexibel en multifunctioneel gebruik ervan (niet exclusief voor pendelaars voorbehouden).
- f. Recent onderzoek toont het belang van een doordacht belevingsonderzoek bij de herontwikkeling van een stationsomgeving aan. Een belevingsonderzoek kan de nodige aandachtspunten voor het ontwerp van de publieke ruimte aanleveren.
- g. Een stationsomgeving waar verschillende stromen van gebruikers samenkomen heeft nood aan een kwalitatief ontworpen publieke ruimte.
- h. Dit is het aangewezen moment om ook een alternatievenonderzoek voor zacht verkeer te verkennen. De tools die zijn ontwikkeld in het kader van 'Groene Functionele Belevingstrajecten' kunnen hierbij helpen. Dit gaat over routes die groene gebieden met elkaar verbinden en zelf ook maximaal omgeven worden door groen en water, zodat deze routes de bestaande groenblauwe netwerken versterken en ze een maximale belevingswaarde creëren voor de gebruiker.
- i. Op p.70 wordt aangegeven dat voor de referentiesituatie de huidige luchtkwaliteit zal worden weergegeven met de ATMOSYS-kaarten van Vito. Vito heeft recent echter nieuwe kaarten gepubliceerd waarbij op hoge resolutie gemodelleerd werd. Zo wordt er in deze kaarten ook rekening gehouden met het street canyoneffect. Aangezien deze kaarten de realiteit hierdoor beter benaderen, vragen wij dan ook om deze kaarten te gebruiken.
- j. Door OVAM wordt verwezen naar de bodemattesten die afgeleverd werden in het gebied. Verder moet er in het proces rekening gehouden worden met de standaardopmerkingen:
  - indien er calamiteiten optreden die impact kunnen hebben op de bodem, dienen zo snel mogelijk de nodige acties ondernomen te worden om de verontreiniging weg te nemen. De nodige controlestalen dienen genomen te worden. Indien de calamiteit valt onder het toepassingsgebied van een schadegeval, dienen deze specifieke bepalingen nageleefd te worden (artikel 74 ev van het Bodemdecreet);
  - indien gronden worden overgedragen, dienen de bepalingen van het Bodemdecreet te worden gevolgd (artikel 101 ev van het Bodemdecreet);
  - indien gronden dienen onteigend te worden, dienen de bepalingen van het Bodemdecreet te worden gevolgd (artikel 119 en 119bis van het Bodemdecreet);
  - de nodige aandacht dient te worden geschonken aan de regels van het grondverzet
  - de nodige aandacht dient te worden geschonken aan de voorgenomen bestemming (wijziging) op reeds vastgestelde bodemverontreiniging.

- Artikel 38 van het Bodemdecreet: indien een beschrijvend bodemonderzoek werd uitgevoerd op deze grond kan een mogelijk andere bestemming impact hebben op de ernst van de bodemverontreiniging/saneringsnoodzaak en urgentie;
- artikel 64 van het Vlarebo: indien het bestemmingsstype van de grond in die zin wijzigt dat een lagere bodemsaneringsnorm van toepassing wordt, dient een nieuw oriënterend bodemonderzoek te worden uitgevoerd bij overdracht van de risicoground.

Het advies wordt als volgt beantwoord:

- a. In lijn met de principes van het BRV en met het Beleidsplan ruimte Geel zal het project voor de Geelse stationsomgeving verder inzetten op een kwaliteitsvolle verdichting van de stationsomgeving. Verdere verdichting van deze locatie in Geel is gelet op de mobiliteitssituatie niet eenvoudig, maar door sterk in te zetten op alternatieve vormen van vervoer, op het vermijden van doorgaand verkeer en op nieuwe projecten met een hoge kwaliteit, wil het project toch proberen haar ambities waar te maken. Bij de verdere uitwerking van het project zal het projectteam waarschijnlijk ook nog verder een beroep moeten doen op bijkomende ondersteuning, kennis en subsidies van het departement Omgeving en de Vlaamse Regering om de hoge ambities waar te kunnen maken.
- b. tot en met d. Voor de beantwoording van deze punten uit het advies, wordt verwezen naar delen A., B., C. en D. uit de Algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties. Aanvullend hierop wordt nog meegegeven dat er bij de verdere uitwerking van het project zeker rekening zal worden gehouden met nieuwe concepten rond mobiliteit, zoals autodelen en parkeren in combinatie met zelfrijdende voertuigen.
- e. Deze suggestie zal zeker verder worden meegenomen bij het uitwerken van het parkeerbeleid voor de vernieuwde stationsomgeving. Ook in de vernieuwde parkeerverordening van de stad Geel, waarvoor momenteel een openbaar onderzoek loopt, wordt het gecombineerd en dubbel gebruik van parkeerplaatsen aangemoedigd. Bij het parkeerbeleid zal echter ook rekening moeten worden gehouden met de wensen en eisen die de NMBS en Infrabel als belangrijke partner en grondeigenaar in de directe stationsomgeving hieraan stellen.
- f. en g. De heraanleg van het stationsplein zodat er een kwalitatieve publieke ruimte ontstaat zal één van de belangrijke onderdelen van het project zijn. Hiervoor zal tijdens het traject van het ontwerp onderzoek voor het stationsplein een belevingsonderzoek worden georganiseerd. Daarbij zullen zowel bezoekers van het stationsplein (zoals studenten, treinreizigers en passanten) als direct omwonenden betrokken worden. Omdat dit onderzoek eerder op het niveau van de concrete uitwerking van het project plaatsvindt, zal dit niet worden opgenomen in de alternatievenonderzoeksnota.
- h. Voor de beantwoording van dit punt uit het advies, wordt verwezen naar deel B. uit de Algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties.
- i. Er zal gebruik gemaakt worden van de meest recente kaarten die VITO ter beschikking heeft gesteld. De alternatievenonderzoeksnota wordt op dit punt aangepast.

Het advies leidt tot de volgende aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota:

- De alternatievenonderzoeksnota wordt op een aantal punten aangepast op basis van de zaken die ook al werden aangehaald bij delen B. en D. van de algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties.
- In de alternatievenonderzoeksnota zal de meest recente kaart van VITO op het gebied van luchtkwaliteit (NO<sub>2</sub>-immissie) worden opgenomen.

## 2. Advies Departement Landbouw en Visserij

Het advies wordt als volgt samengevat:

Binnen het plangebied zijn nog enkele percelen in professioneel landbouwgebruik. In de nota moet in hoofdstuk 2 worden opgenomen wat deze huidige agrarische activiteiten zijn. Verder moet er een flankerend beleid voor de getroffen landbouwers worden uitgewerkt op individueel niveau, aangezien deze hun productiegronden zullen verliezen in elk van de scenario's.

Het advies wordt als volgt beantwoord:

Op basis van de onderzoeken die op basis van de alternatievenonderzoeksnota zullen moeten worden uitgevoerd, zal een voorkeursvariant worden uitgewerkt waarin de globale toekomstige inrichting van het projectgebied wordt vastgelegd. Op dat moment zal er ook duidelijkheid komen over de toekomst van de percelen die nu nog in landbouwgebruik zijn. Als de landbouwers deze gronden verliezen zal

een flankerend beleid worden uitgewerkt waarbij in overleg met de landbouwers naar passende maatregelen zal worden gezocht.

Het advies leidt niet tot aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota.

### 3. Advies Departement Welzijn, Gezondheid & Gezin

Het advies wordt als volgt samengevat:

- a. Het is niet duidelijk wat er in de alternatievenonderzoeksnota wordt bedoeld met 'zorgwonen'. Dit moet verder uitgeklaard worden om hierrond een meer specifiek advies te kunnen geven.
- b. Het is onduidelijk welke specifieke doelgroepen worden geambieerd op het gebied van zorgwonen en of er een specifieke zorgvoorziening wordt gepland in de stationsomgeving. Als deze specifieke doelgroepen duidelijker worden kan het aangewezen zijn om de bevoegde agentschappen van WVG te betrekken, zowel rond de inschatting van de nood, als mogelijke exploitatievoorwaarden en/of rond VIPA-infrastructuursubsidies.
- c. Bij de toekomstige inrichting van het gebied moet voldoende rekening worden gehouden met het toenemend aandeel van mensen met zorgnoden, waarbij er onder andere ingezet moet worden op het aanpassen van het woningbestand aan de gewijzigde demografische samenstelling, het ontwikkelen van een gezonde (publieke) ruimte, en op voldoende aandacht voor publieke ruimten en landschap. Ook bij het ontwerpen van de publieke ruimte moet er rekening worden gehouden met het toenemend aantal mensen dat met een zorgnood geconfronteerd wordt.
- d. Bij het ontwikkelen van een intensiever bebouwde ruimte ter voorkoming van bijkomend ruimtebeslag, is het extra belangrijk om in te zetten op ruimtelijke kwaliteit. In het Witboek BRV zijn hiervoor onder andere 8 kernkwaliteiten uitgewerkt die kunnen worden toegepast in het project.

Het advies wordt als volgt beantwoord:

- a. tot en met c. Het is de bedoeling dat iedereen welkom is in de vernieuwde stationsomgeving en dat er ook een sterk gedifferentieerd programma wordt gerealiseerd op basis van het project met uiteenlopende woningtypen en bijbehorende voorzieningen. De vernieuwde stationsomgeving moet passen bij de stad Geel die hier als 'barmhartige stede' ook al een belangrijke traditie in kent. In deze fase van het project kan er nog niet exact worden omschreven op welke typen van zorgwonen het project zich zal richten, welke functies er exact worden ontwikkeld die de toenemende zorgvraag moeten opvangen, of hoe de publieke ruimten worden ingericht, maar dit zal bij de verdere uitwerking van het project zeker de nodige aandacht krijgen.
- d. De genoemde kernkwaliteiten voor als basis voor ruimtelijke ontwikkeling zullen worden meegenomen bij de verdere uitwerking van het ontwerp onderzoek.

Het advies leidt tot de volgende aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota:

- In de alternatievenonderzoeksnota zal duidelijker worden vermeld dat het de bedoeling is dat alle doelgroepen in de toekomst een plaats kunnen vinden in de stationsomgeving.
- In de alternatievenonderzoeksnota zal worden opgenomen dat er bij het uitvoeren van het ontwerp onderzoek voor de bebouwde en onbebouwde ruimten voldoende aandacht zal moeten zijn voor het toenemende aantal mensen met een zorgvraag.
- In de alternatievenonderzoeksnota zullen de (kern)kwaliteiten worden beschreven die nagestreefd worden binnen het ontwerp onderzoek voor de publieke ruimte. Daarbij zal worden gekeken naar de kernkwaliteiten uit het BRV en naar het beleidskader publieke ruimte.

### 4. Advies Departement Mobiliteit & Openbare Werken

Het advies wordt als volgt samengevat:

- a. Het mobiliteitsplan van de stad Geel dient opgenomen te worden in de opgesomde documenten van hoofdstuk 4.
- b. Het deel over de IJzeren Rijn dient geüpdated te worden, hiervoor kan een beroep worden gedaan op het rapport van Arcadis van december 2017.
- c. Voor mobiliteit moet er uitgegaan worden van een hoog ambitieniveau, gelet op de A-locatie van de stationsomgeving. Zowel voor het station zelf, als voor de mogelijke bijkomende woningen dient een ambitieuze modal-split uitgewerkt te worden. Dit houdt een aantal zaken in:
  - Er moet een goed evenwicht worden gezocht op het gebied van parkeren, waarbij er liever wordt ingezet op alternatieven.

- De optie van een Mobipunt moet worden onderzocht als middel om tot een correcte modal split te komen.
  - Het volledig autovrij maken van het stationsplein zou zeker ook een onderzoekspiste moeten zijn, omdat enkel op die manier er een aangename omgeving gecreëerd kan worden die mee bijdraagt aan de modal split.
  - Er moet een degelijk flankerend beleid worden uitgewerkt voor mobiliteit.
- d. Voor de discipline mobiliteit moet er gebruik worden gemaakt van het nieuwe richtlijnenboek betreffende MER en MOBER.
- e. Gezien het dossier van de IJzeren Rijn en de kans die zich in het project voordoet, zou de optie om de spoorweg of de weg ter hoogte van de kruising aan het stationsplein ondergronds te brengen toch op tafel moeten liggen. Deze beide pistes moeten ondanks de mogelijke lange uitvoeringstermijn worden onderzocht.

Het advies wordt als volgt beantwoord:

- a. Het mobiliteitsplan van Geel zal worden toegevoegd als één van de beleidsdocumenten die van belang zijn voor de verdere uitwerking van het project. Dit plan is overigens momenteel in herziening en de aanpassingen aan dit plan worden nauw afgestemd met de verdere ontwikkeling van het project.
- b. De belangrijkste conclusies van het nieuwe rapport die relevant zijn voor de ontwikkeling van de stationsomgeving van Geel zullen worden toegevoegd.
- c. en e. Voor de beantwoording van dit deel van het advies, wordt verwezen naar delen A., B., C., D. en E. uit de Algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties. Aanvullend hierop wordt nog meegegeven dat er mogelijk in de toekomst ook een beroep op ondersteuning van het Departement MOW zal worden gedaan bij de uitwerking of uitvoering van maatregelen op het gebied van mobiliteit.
- d. Er zal gebruik gemaakt worden van het nieuwe richtlijnboek betreffende MER en MOBER.

Het advies leidt tot de volgende aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota:

- In de alternatievenonderzoeksnota zal een paragraaf over het mobiliteitsplan van Geel worden toegevoegd aan hoofdstuk 4.
- De paragraaf over het project van de IJzeren Rijn uit de alternatievenonderzoeksnota zal worden geactualiseerd.

## 5. Advies Provincie Antwerpen

Het advies wordt als volgt samengevat:

- a. Het verdichten van de stationsomgevingen is opgenomen in het beleid van het RSPA.
- b. Het planningsproces voor de regionale ontsluiting van Geel en Mol, inclusief de opmaak van een aantal PRUP's, is recent opgestart.
- c. De densiteit van ontwikkelingen aan de stationsomgeving moet hoog zijn, maar tegelijk is voldoende aandacht voor de eigenheid van de plek en voor klimaatbestendigheid ook zeer belangrijk. Zo is er wellicht ruimte nodig voor water, groene corridors en dergelijke meer.
- d. De ontwikkelingen in de stationsomgeving moeten steeds ook worden bekeken in relatie tot andere ontwikkelingen in de rest van de stad. Volgende vragen mogen niet uit het oog worden verloren:
- Vormt bijkomende detailhandel een aanvulling, of concurrentie met het handelscentrum?
  - Worden de mogelijkheden voor woonverdichting in de kern goed benut?
  - Is de stationsomgeving goed bereikbaar?
  - Hoe wijzigt het verplaatsingsgedrag door andere ingrepen? Of, hoe kunnen ruimtelijke ingrepen elders in de stad mee bijdragen tot het stimuleren van alternatieve vervoersmiddelen?
- e. De scenario's besteden nog geen aandacht aan de typologie van woningen, doelgroep toekomstige bewoners, het type handelszaken, of de inrichting van de fietspaden. Ook voor wonen, mobiliteit, economie en klimaat zijn verschillende alternatieven denkbaar die best al op strategisch niveau ten opzichte van elkaar kunnen worden afgewogen.
- f. Er bestaan veel verschillende woonvormen, die qua milieu-effecten niet veel van elkaar verschillen, maar die wel sterk afhankelijk zijn van vraag en aanbod van verschillende doelgroepen. Er moet voor worden gewaakt dat er geen overaanbod komt voor bepaalde doelgroepen en dat meer kwetsbare groepen ook ergens terecht kunnen.
- g. Er moet in de stationsomgeving worden ingezet op verdichting en extra woonaanbod. Bij de afweging van de scenario's zal dit een belangrijke rol spelen.

- h. Een goede koppeling van het project en het centrum van Geel, met de fietsstrade 105 Herentals-Balen die ten noorden van de spoorlijn zal worden gerealiseerd is een aandachtspunt.
- i. In de nota is opgenomen dat een ongelijkvloerse overgang ter hoogte van het stationsplein niet mogelijk is en dat het ook niet wenselijk is om via een tunnel extra verkeer richting het centrum te geleiden. Een ongelijkvloerse kruising van de spoorovergang voor traag verkeer, waardoor de fietsstrade ook beter kan worden verbonden met de projectzone en met het centrum, is echter wel wenselijk en mogelijk en wordt dus best ook meegenomen in het alternatievenonderzoek. Minimaal moet er onderzocht worden hoe een ongelijkvloerse kruising voor fietsers en voetgangers in de toekomst niet onmogelijk wordt gemaakt.
- j. In de nota zijn een aantal wijzigingen van de verkeersinfrastructuur voor fietsers naar aanleiding van de aanleg van de fietsstrade niet vermeld:
  - De herinrichting van het tracé tussen Technische Schoolstraat en Dr. Van de Perrestraat als fietsstraat.
  - Het afsluiten van de straat Holven ter hoogte van de aansluiting op de fietsstrade voor voertuigen.
  - Het versterken van het poorteffect van de spooroverweg, door een versmalling van de rijbaan ter plaatse.
- k. Als er een ongelijkvloerse fietsverbinding wordt gemaakt tussen Heistraat en Heidebloemstraat, dan moet er rekening worden gehouden met de ligging van de fietsstrade en met een goede aansluiting van deze verbinding op de fietsstrade.
- l. Eén van de alternatieven voor het busstation is gelegen aan de noordzijde van het spoor. Als hiervoor wordt gekozen is het gezien de ligging van de fietsstrade aangewezen om hier een scheiding te maken tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers.
- m. De parkeerbehoefte voor zowel auto's als fietsers in het project is een belangrijk aandachtspunt. In het kader van het alternatievenonderzoek moet er inzicht komen in de huidige en toekomstige parkeerbehoefte voor alle functies. Het zou onder andere nuttig zijn om te onderzoeken hoe de huidige treingebruikers zich naar en van het station verplaatsen en waar zij parkeren.
- n. In het alternatievenonderzoek kan ook gewerkt worden met duurzame parkeerscenario's, waarbij de parkeerdruk door flankerende maatregelen beheersbaar wordt gehouden en waardoor de ruimte inname van de parkeervoorzieningen beperkt wordt.
- o. De alternatievenonderzoeksnota maakt geen melding van fietsenstallingen. Het is wenselijk om de fietsparkeerinfrastructuur wel mee te nemen in het onderzoek.
- p. Er moet rekening worden gehouden met de overgang van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid op het gebied van openbaar vervoer.
- q. In lijn met het strategisch commercieel plan van de stad en het Beleidsplan Ruimte raadt de provincie aan om activiteiten die concurreren met het handelscentrum niet toe te laten in de stationsomgeving. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van het nieuwe winkeldecreet en van de VCRO. Hierbij moet ook goed worden gekeken naar de gevolgen voor de eventuele hervestiging van de winkelactiviteiten van de Kringwinkel.
- r. Bijkomend onderzoek op het gebied van handel is noodzakelijk om te bepalen welke richtlijnen er voor de stationsomgeving kunnen worden opgesteld, waarbij voor panden groter dan 400m<sup>2</sup> richtlijnen omtrent invulling op niveau van categorieën kunnen worden opgesteld.
- s. De nieuwe ontwikkelingen moeten klimaatbestendig zijn. Aandacht moet gaan naar een klimaatvriendelijke en CO<sup>2</sup>-neutrale (her)inrichting van de stationsomgeving, waarbij wateropvang, het voorkomen van hitte-eilandeffecten, CO<sup>2</sup> neutrale wijken, en dergelijke belangrijke aandachtspunten zijn. In de onderzoeksfase moeten in ieder geval de ambities op het gebied van klimaat al bepaald worden.

Het advies wordt als volgt beantwoord:

- a. en g. In lijn met het provinciale ruimtelijke beleid en met het Beleidsplan ruimte Geel zal het project voor de Geelse Stationsomgeving verder inzetten op een kwaliteitsvolle verdichting van de stationsomgeving. Daarbij zal er echter ook altijd met respect moeten worden omgegaan met de bestaande woonomgeving, die soms nog een veel lagere dichtheid heeft. Verdere verdichting van deze locatie in Geel is onder andere gelet op de mobiliteitssituatie niet eenvoudig, maar door sterk in te zetten op alternatieve vormen van vervoer, op het vermijden van doorgaand verkeer en op nieuwe projecten met een hoge kwaliteit, wil het project toch proberen haar ambities waar te maken. Bij de verdere uitwerking van het project zal het projectteam mogelijk ook nog verder een beroep willen

doen op bijkomende ondersteuning, kennis en subsidies van de provincie Antwerpen om de hoge ambities waar te kunnen maken.

- b. De uitvoering van het project van het opmaken van de PRUP's voor de regionale ontsluiting van Geel en Mol kan de oplossing van de bestaande mobiliteitsproblemen in de stationsomgeving van Geel in belangrijke mate ondersteunen. De ontwikkeling van de PRUP's en de planning van de uitvoering van de werken voor de effectieve realisatie van nieuwe bovenlokale verbindingen zal dan ook nauwlettend worden opgevolgd vanuit het project.
- c. Het is zeker de bedoeling om naast een verdere verdichting van de stationsomgeving ook te zorgen voor een klimaatbestendige omgeving, met onder andere voldoende ruimte voor groen en water. In de probleemstelling van het project op pagina 17 van de alternatievenonderzoeksnota werd ook al aangegeven dat het de bedoeling is om naast nieuwe bebouwing ook nieuwe groene ruimten te realiseren die ademruimte geven in de stedelijke omgeving. Ook in de doelstelling van het project komt de aandacht voor kwalitatieve publieke ruimten en groen terug.
- d. De aandachtspunten die worden meegegeven voor de verdere uitwerking van het project zullen zeker ter harte worden genomen. Het is bijvoorbeeld niet de bedoeling dat er in de stationsomgeving nieuwe handelszaken komen die concurreren met het stadscentrum, dat er bij de uitwerking van het woonprogramma voldoende rekening wordt gehouden met andere nieuwe projecten in de stad en dat er ook op andere locaties in Geel maatregelen worden genomen die leiden tot een verdere beperking van het doorgaand verkeer.
- e. en f. Bij het ontwerp onderzoek dat op basis van de alternatievenonderzoeksnota zal worden uitgevoerd, zullen er verschillende varianten voor de deelzones worden uitgewerkt, waarbij er verschillen zullen zijn rond woningtypologieën, handelsoppervlakten, de inrichting van publieke ruimten en de inrichting van trage wegen. Deze gegevens zijn immers ook noodzakelijk voor de doorrekening van het programma op milieukundig en financieel vlak, zodat er uiteindelijk een voorkeursvariant kan worden uitgewerkt. In de alternatievenonderzoeksnota zal verder worden verduidelijkt wat in het ontwerp onderzoek zal worden meegenomen.
- h. De nieuwe ontwikkelingen zullen zeker optimaal moeten worden aangesloten op de fietsstrade die ten noorden van de spoorlijn wordt aangelegd. Het feit dat de meeste ontwikkelingen vermoedelijk ten zuiden van de spoorlijn zullen plaatsvinden en het niet evident is om nieuwe ongelijkvloerse kruisingen voor traag verkeer in te passen in het bestaande weefsel is deze goede koppeling niet eenvoudig te realiseren. Samen met onder andere de provincie Antwerpen en Infrabel zal hier verder naar moeten worden gekeken.
- i. en k. tot en met p. Voor de beantwoording van deze delen van het advies, wordt verwezen naar delen A., B., C., en D. uit de Algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties.
- j. In de alternatievenonderzoeksnota zullen de aanpassingen aan het trage wegennetwerk die als gevolg van de fietsstrade worden uitgevoerd worden opgenomen.
- q. en r. Het is niet de bedoeling om in de vernieuwde stationsomgeving nieuwe handelsactiviteiten toe te voegen die concurreren met het handelscentrum. In de uitwerkingsfase zal bekeken worden welke concrete richtlijnen er kunnen worden opgesteld die ervoor zorgen dat enkel de gewenste categorieën van commerciële activiteiten kunnen worden toegelaten.
- s. In de huidige fase van het onderzoek zal er op hoofd niveau al voor gezorgd worden dat goede en duurzame keuzes gemaakt worden rond ruimtegebruik, voldoende ruimte voor water en groen, etcetera. In de uitwerkingsfase kunnen er pas echt keuzes worden gemaakt rond bijvoorbeeld het klimaatneutraal of CO<sup>2</sup>-neutraal bouwen.

Het advies leidt tot de volgende aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota:

- In de alternatievenonderzoeksnota zal verder worden verduidelijkt wat in het ontwerp onderzoek zal worden meegenomen.
- In de alternatievenonderzoeksnota zullen de aanpassingen aan het trage wegennetwerk die als gevolg van de fietsstrade worden uitgevoerd worden opgenomen.

## 6. Advies Infrabel

Het advies wordt als volgt samengevat:

- a. De overweg aan de Stationsstraat wordt terecht omschreven als een mobiliteitsknelpunt. Hier is sprake van een gevaarlijke combinatie van veelvuldig gesloten slagbomen, een toevloed aan fietsers en voetgangers, rijen wachtende auto's en het stationsplein verlatende bussen. Bovendien is het stationsplein ook nog opgedeeld in 2 delen, wat de belevingskwaliteit ook niet bevordert.

- b. Door de overweg te sluiten voor autoverkeer kan het gebied autoluw worden doordat het doorgaande verkeer in de stationsomgeving wegvalt. Voor fietsers en voetgangers moet dan een ondertunneling van de spoorweg mogelijk zijn, zodat de verbinding voor hen beschikbaar blijft. Een voordeel van deze piste is ook dat de fietsstrade niet langer een drukke weg dient te kruisen. Om dit praktisch in te richten zal creatief denken noodzakelijk zijn, waarbij het gebruik van deelzone 2 (site Vranckx) mogelijk een uitweg kan bieden.
- c. Als de overweg kan verdwijnen, dan zal Infrabel voor een aanzienlijk deel participeren in de ondertunneling.
- d. Er moet in ieder geval een fietstunnel of een ander ongelijkgrondse kruising van de sporen voor fietsers worden meegenomen in het project, zodat dit zeker niet onmogelijk wordt gemaakt door de plaatsing van nieuwe gebouwen.
- e. De overgang aan de Technische Schoolstraat ligt weliswaar net buiten het projectgebied, maar ook daar lijkt een sluiting aan te bevelen. Aan de Technische Schoolstraat zelf een fietstunnel bouwen lijkt ruimtelijk niet haalbaar, maar de langswegen naast het spoor bieden wel de mogelijkheid om de fietser vlot naar een toekomstige fietstunnel aan de stationsstraat te sturen.
- f. Als de stad hierin meegaat, kan Infrabel participeren in de bouw van een nieuwe fietstunnel tussen Heistraat en Heidebloemstraat.
- g. Hoe de fietstunnels er juist dienen uit te zien en waar ze best ingepland worden, kan vastgelegd worden in de uitwerkingsfase. De principes erachter dienen echter al wel meegenomen te worden in de onderzoeksfase en dan met name voor de discipline mobiliteit. Dit lijkt momenteel onvoldoende naar voren te komen in de strategische milieubeoordeling van de alternatievenonderzoeksnota.

Het advies wordt als volgt beantwoord:

Voor de beantwoording van het advies wordt verwezen naar delen A., B., C., en D. uit de Algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties. Het is positief dat Infrabel aangeeft dat men zelf ook actief mee wil denken bij het oplossen van problematische situaties rond de overwegen in Geel en dat Infrabel ook mede wil investeren in nieuwe fietstunnels voor traag verkeer.

Het advies leidt tot de volgende aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota:

- De alternatievenonderzoeksnota wordt op een aantal punten aangepast op basis van de zaken die ook al werden aangehaald bij delen B. en D. van de algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties.

## 7. Advies De Lijn

Het advies wordt als volgt samengevat:

- a. De lijn is voorstander van het vergroten van het busstation. Omdat de meeste bussen aansluiting geven op de treinen, is er een grote capaciteit nodig voor de bussen op het plein, binnen een korte tijdsspanne.
- b. Het is niet wenselijk om het busplein naar het noorden van het spoor te verplaatsen. Hierdoor moeten de bussen onnodig vaak de spoorovergang kruisen.
- c. Een wachtruimte voor bussen elders binnen het project zou een meerwaarde zijn, zeker als hier ook sanitaire voorzieningen voor de chauffeurs kunnen worden geplaatst.
- d. Bij het ontwerpen van een eventuele ondergrondse parking onder het stationsplein, zal goed moeten worden gekeken naar de toegang tot het busstation.
- e. De autobewegingen op het stationsplein worden best tot het minimum beperkt, omdat dit leidt tot onveilige en onleesbare situaties en in de toekomst mogelijk ook tot bijkomend sluipverkeer.
- f. De NMBS is vragende partij voor een groot aandeel (betaalbaar) bovengronds parkeren, gelet op de hoge kosten van ondergronds parkeren. Het ruimtelijk onderzoek heeft alleen maar zin als dit ook financieel uitvoerbaar is.

Het advies wordt als volgt beantwoord:

- a. Bij de uitvoering van de diverse onderzoeken zal worden bekeken of het haalbaar is om het stationsplein verder te vergroten, zodat er ook meer ruimte komt voor het busstation. Gelet op het vertrek van Gavra uit de stationsomgeving lijkt dit ruimtelijk zeker mogelijk te zijn, echter moet er ook voldoende rekening worden gehouden met de financiële consequenties van deze keuze. Primair is het van groot belang dat het busstation in de toekomst beter kan functioneren dan in de huidige situatie en dat het stationsplein ook een echte kwalitatieve publieke ruimte wordt.
- b. Voor de beantwoording van het advies op dit punt wordt verwezen naar deel F. uit de Algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties.



- c. Voor de beantwoording van het advies op dit punt wordt verwezen naar deel E. uit de Algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties.
- d. tot en met f. Voor de beantwoording van het advies op deze punten wordt verwezen naar delen A., B., C., en D. uit de Algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties. In aanvulling hierop wordt nog aangegeven dat er op basis van de uitkomsten van het onderzoek uiteraard opnieuw overleg zal worden georganiseerd met De Lijn en met NMBS en Infrabel over de inrichting van het stationsplein en de verschillende opties rond de ontsluiting.

Het advies leidt tot de volgende aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota:

- De alternatievenonderzoeksnota wordt op een aantal punten aangepast op basis van de zaken die ook al werden aangehaald bij delen B. en D. van de algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties.

## 8. Advies stad Lommel

Het advies is positief en bevat geen inhoudelijke opmerkingen, waardoor hier verder geen gevolg aan moet worden gegeven.

## 9. Advies eigenaars zone CM

Het advies wordt als volgt samengevat:

- a. Op de eigendommen van de genoemde 'zone CM' is een verwevenheid van verschillende functies aanwezig, die volledig past binnen het potentieel van de ruimere stationsomgeving en die passen binnen een nieuw gemengd stedelijk project en een kernversterkende invulling. De opsomming van de kansen voor het gebied (probleemstelling p. 17) zou dan ook best verruimd of aangevuld worden, zodat de aanwezige functies hier ook duidelijk een plaats kunnen vinden.
- b. De verschillende functies - na overleg al dan niet binnen gewijzigde verhoudingen - zouden ook behouden moeten kunnen blijven binnen de site, of minstens kwalitatief gelijkwaardig binnen de zone gecompenseerd dienen te worden.
- c. Een globale taakstelling van al de functies in de stationsomgeving is nuttig voor het ontwerp van de mogelijke verdere verweving van functies in het gebied.
- d. In het kader van onderzoek naar transformatie (p. 61) en herlokalisatie van functies (ruil, kwalitatieve compensatie, rechten) blijft de nota nog te onduidelijk. Hierbij moeten niet alleen de actuele situatie, de herlokalisatiekost en grondwaarde worden bekeken (parameters p. 75), maar ook het ontwikkelingspotentieel. Hierover zou best nog voor de aanvang van het onderzoek meer duidelijkheid komen.
- e. Bij de beschrijving van de deelzone wordt geschreven dat er doorheen zone 1 (zone CM) een trage verbinding de connectie maakt tussen Stationsplein en het zuiden. Dit is echter niet het geval en ook lijkt een nieuwe verbinding over deze site, zoals weergegeven op p. 42 momenteel niet wenselijk. Hiervoor worden een aantal alternatieven gesuggereerd die minder impact hebben op het potentieel en het ruimtegebruik in de zone CM.
- f. De site CM wordt genoemd als deelzone waar mogelijk een publieke parking zou komen. Daarbij moet echter wel rekening gehouden worden met de bestaande bebouwing en met het gebruik als private parking voor bewoners, personeel en wisselende bezoekers van de momenteel aanwezige functies.
- g. Gelet op het feit dat de wegrijtijden van de treinen vooral samenvallen met toegangsverkeer (te voet en per fiets) van de schoolzones in het gebied achter de zone CM, is het plaatsen van een stationsparking op deze locatie niet wenselijk.
- h. Bij de voorgelegde scenario's zou best een onderscheid worden gemaakt in het bestemmingsverkeer voor het station en in dat voor de woningen in de omgeving, waarbij sluipverkeer richting het station door woonzones niet wordt toegelaten.

Het advies wordt als volgt beantwoord:

- a. De opsomming van mogelijke functies in de nieuwe stationsomgeving in de probleemstelling van de alternatievenonderzoeksnota is zeer globaal en zeker niet limitatief. De verschillende functies die CM momenteel in de stationsomgeving heeft en die ze ook in de toekomst graag op deze locatie zou willen behouden zijn hier zeker passend.
- b. In de komende periode zal onderzocht worden welke ontwikkelingen er mogelijk en wenselijk zijn in de stationsomgeving, waarbij er in lijn met de gemaakte afspraken ook wordt gekeken naar de site van CM. Mocht de uitkomst van het onderzoek zijn dat er voor deze zone best een andere invulling zou

komen dan de huidige bebouwing en functies, dan zullen hierover uiteraard de nodige afspraken worden gemaakt met de CM en de verschillende deeleigenaars.

- c. Bij het ontwerp onderzoek zal op hoofdlijnen worden bekeken welke functies er wenselijk zijn op welke locaties in de stationsomgeving. Gelijktijdig zal er in gesprek met de verschillende eigenaren, zoals de CM, de Kringwinkel en andere relevante organisaties worden bekeken in hoeverre bepaalde functies bijvoorbeeld ook gedeeld kunnen worden zodat ruimten beter en multifunctioneler kunnen worden benut.
- d. Het financiële onderzoek en de ontwikkelingsstrategie vormen een belangrijke pijler van het vervolgtraject waarbij ook alle betrokken eigenaren zullen worden betrokken. Het spreekt voor zich dat hierbij actuele grondwaardes, ontwikkelingspotentieel en herlokalisatiekosten zullen worden in rekening gebracht. Vermits het ontwerp onderzoek voeding moet geven aan het financieel model (voor wat betreft bijvoorbeeld ontwikkelingspotentieel en verplaatsingskost), moet dit spoor parallel worden bekeken. Het is de bedoeling om bepaalde keuzes voor de verschillende grondeigenaren inzichtelijk te maken zodat zij hierover zelf onderbouwde beslissingen kunnen nemen.
- e. De pijl die de gewenste trage verbinding tussen het stationsplein en de site van KoGeKa (+ verbinding naar Stadspark) aangeeft is indicatief en betekent niet dat deze tussen de bestaande bebouwing door zal worden aangelegd. Het is wel de bedoeling dat de bestaande trage verbinding die vanuit het stadspark richting het station vertrekt niet langer dood loopt bij de bestaande stationsparking, maar dat deze een kwalitatief vervolg krijgt tot op het stationsplein.
- f. Bij de uitwerking van het verdere project zal er altijd voldoende aandacht moeten zijn voor het parkeren van werknemers, bezoekers en bewoners van de stationsomgeving, waaronder ook die van de site van CM.
- g. Dit is een terechte opmerking en dit zal waarschijnlijk ook als knelpunt naar voren komen bij het onderzoek naar de beste locatie voor de stationsparking.
- h. Voor de beantwoording van het advies op deze punten wordt verwezen naar delen A., B., C., en D. uit de Algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties.

Het advies leidt tot de volgende aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota:

- De alternatievenonderzoeksnota wordt op een aantal punten aangepast op basis van de zaken die ook al werden aangehaald bij delen B. en D. van de algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties.

## 10. Advies Fietsersbond Geel

Het advies wordt als volgt samengevat:

- a. De fietsersbond is verheugd dat het stadsbestuur de huidige en unieke mogelijkheid wil aangrijpen om het Stationsplein om te vormen tot een mooi stedelijk plein met een publieksvriendelijke inrichting en met groene ruimten die adem geven in deze stedelijke omgeving. Om dit te kunnen realiseren zal het aspect mobiliteit centraal moeten staan.
- b. Er zijn momenteel verschillende knelpunten:
  - De spoorwegovergang die vaak gesloten is, vormt een knelpunt voor alle mobiliteitsstromen en dit zal naar de toekomst toe waarschijnlijk nog erger worden.
  - Er is een tekort aan autoparkeerplaatsen rond het station.
  - Het stationsplein wordt ontsierd door pauzerende bussen.
  - Dagelijks gebeuren er "bijna-ongelukken" tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers en voetgangers.
  - Druk auto- en vrachtverkeer van en naar de Kringwinkel langs wegen die daarvoor niet ingericht zijn.
- c. Voorgesteld wordt om de nieuwe parkeergarage te realiseren op de site Vranckx, waarbij verschillende suggesties worden gedaan voor de mogelijke ontsluiting en de inrichting van dit perceel en van de garage.
- d. Een herlokalisatie van de Kringwinkel, de schrijnwerkerij en de sociale werkplaatsen is aangewezen vanwege de talrijke verkeersbewegingen die dit met zich meebrengt. Hierbij moet goed gelet worden op de doelstelling om het gebied autoluw te maken en met mogelijke kansen in de directe omgeving van het station.
- e. De bushaltes blijven best behouden op de huidige locatie. De centrale ligging ten opzichte van de in- en uitgang van het station is te belangrijk om aan te passen. Voetverplaatsingen van reizigers moeten zo kort mogelijk gehouden worden gelet op het comfort en de veiligheid.

- f. Een wachtzone voor bussen op korte afstand is wenselijk, zodat een meer compacte organisatie van het busstation kan worden gerealiseerd. Op de wachtplaats moeten luchtdruk en elektriciteit worden voorzien, zodat de bussen niet meer stationair moeten blijven draaien.
- g. Het is belangrijk om nieuwe trage wegen aan te leggen van de nieuw te ontwikkelen site richting Antwerpsedries en Kanunnikenblok.
- h. De bereikbaarheid van de nieuwe woonsite dient enkel voor de toekomstige bewoners en bezoekers ingericht te worden en doorgaand of sluisverkeer moet onmogelijk worden gemaakt.
- i. Het bouwen van ongelijkgrondse doorgangen voor fietsers en voetgangers is onontbeerlijk. In eerste plaats geldt dit voor de verbinding Stationsstraat - Dr. Van de Perrestraat, vervolgens ter hoogte van de Technische Schoolstraat en in derde orde ter hoogte van bocht Heistraat. Deze verbindingen moeten goed worden aangesloten op de fietsstrade.

Het advies wordt als volgt beantwoord:

- a. b., g., h. en i. Voor de beantwoording van het advies op deze punten wordt verwezen naar delen A., B., C., en D. uit de Algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties. Aanvullend hierop kan nog worden aangegeven dat de fietsersbond nauw zal worden betrokken bij de concrete verdere uitwerking van bijvoorbeeld het trage wegennet, van de voorzieningen voor bijvoorbeeld fietsparkeren en van de ontsluitingsstructuur binnen het stationsproject.
- c. d., e. en f. Voor de beantwoording van het advies op deze punten wordt verwezen naar deel F. uit de Algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties. Uit het onderzoek dat de komende periode zal worden uitgevoerd zal moeten blijken wat de beste opties zijn.

Het advies leidt tot de volgende aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota:

- De alternatievenonderzoeksnota wordt op een aantal punten aangepast op basis van de zaken die ook al werden aangehaald bij delen B. en D. van de algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties.

## 11. Inspraakreactie 1

De inspraakreactie wordt als volgt samengevat:

- a. In 2003-2004 waren er plannen om op de site van de voormalige Villa en omliggende gronden van Moortgat urban villa's te bouwen. De buurt heeft er toen voor geijverd om deze plannen af te voeren en kreeg daarbij uiteindelijk gelijk van de hogere overheid. Geoordeeld was dat het verschil in bouwhoogte, gecombineerd met de korte afstand tot de bestaande bebouwing in de omliggende woonwijken, ongepast was.
- b. In twee van de drie alternatieven is er weinig terug te vinden van de beloften om alles te doen om waardevolle ruimtes te bewaren en om in te zetten op trage wegen.
- c. In twee varianten worden nieuwe ontwikkelingen aangesloten op de bestaande doodlopende straten Kanunnikenblok en Dr. Verwaesstraat, wat niet wenselijk is.
- d. De bestaande trage wegen die een verbinding maken tussen de Dr. Verwaesstraat en Kanunnikenblok en tussen Dr. Verwaesstraat en het speelpleintje, zijn weggelaten in de nota. Deze trage wegen mogen niet opgeofferd worden voor mega bouwprojecten van ontwikkelaars, omdat dit niet in lijn is met de doelstellingen van de stad Geel.
- e. De locatie waar Skyline Europe een project wil ontwikkelen is geen evidente plaats om de stad te verdichten, omwille van de moeilijke verkeersontsluiting van deze zone.
- f. Er moet verder worden ingezet op mobiliteit en vooral door de scheiding van auto en vrachtverkeer ten opzichte van de kwetsbare weggebruikers. Dit is mogelijk door de bestaande trage weg naast de bomenrij van Moortgat te behouden en door van hieruit een verbinding te maken met de fietsstrade en het noordelijke deel van Geel.
- g. Een mogelijke alternatieve ontsluiting van zone 7-8 zou kunnen worden gerealiseerd via de site van de bestaande zonevremde woning richting Antwerpsedries. Daarvoor zou men het tracé van de onverharde weg ten oosten van zone 8b verder kunnen uitbouwen. Dit zou de site van Skyline Europe bereikbaar maken en de bestaande woonomgeving ontlasten.
- h. De mogelijke timing van het project, waarbij de gronden van Skyline Europe wel eens als eerste ontwikkeld zouden kunnen worden, zijn zorgwekkend. Hoe kan er in dat geval al een goede voorlopige ontsluiting worden gerealiseerd, hoe wordt het werfverkeer georganiseerd, hoe gaan zij verder investeren in de rest van het project als alles al verkocht is, ...?
- i. Er wordt aangegeven dat er een samenwerkingsakkoord is ondertekend door de partijen. Welke partijen zijn dit en is deze overeenkomst in te zien?

- j. Gevraagd wordt wat de woonbehoefte van Geel is en of de huidige projecten hier niet al een grote invulling aan geven? Heeft de stad al een inventarisatie gemaakt van de huidige projecten?

De inspraakreactie wordt als volgt beantwoord:

- a. Tijdens de komende onderzoeksfase zal nog moeten worden onderzocht welke verschillende mogelijkheden er zijn voor de invulling van het gebied. Hierover zijn nog geen keuzes gemaakt in de alternatievenonderzoeksnota. Op basis van het nog uit te voeren onderzoek - waarbij er niet alleen wordt gekeken naar de mogelijkheden voor bebouwing, maar zeker ook naar de inrichting van de publieke ruimte - kan hier dus pas een oordeel over worden gegeven.  
Het nieuwe artikel 4.3.1, § 2, 2° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening bepaalt bovendien dat voor de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening zowel rekening moet worden gehouden met de in de omgeving bestaande toestand - en dus met de impact van het project op de omwonenden - alsook met beleidsmatig gewenste ontwikkelingen en met de bijdrage van het project aan de verhoging van het ruimtelijk rendement. Dit voor zover de verhoging van het ruimtelijk rendement gebeurt met respect voor de kwaliteit van de woon- en leefomgeving en de rendementsverhoging in de betrokken omgeving verantwoord is. Mede vanuit die invalshoek valt niet uit te sluiten dat de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening in de betrokken omgeving aanleiding geeft tot besluitvorming die afwijkt van wat hierover in het verleden werd beslist.  
In lijn met het participatieve traject dat al is opgestart, zullen de buurtbewoners overigens ook opnieuw betrokken worden bij de uiteindelijke keuzes qua bebouwingstypologieën en bij de inrichting van de publieke ruimten na de uitvoering van de onderzoeken. Hierbij zal er gestreefd worden naar een uitwerking die enerzijds past bij de doelstellingen van het project en waarmee de potenties van het gebied kunnen worden benut, maar die tegelijkertijd respectvol omgaat met de bestaande omgeving en hier geen afbreuk aan doet. Dit geheel in lijn met de doelstellingen van het project, die ook in de alternatievenonderzoeksnota zijn beschreven.
- b. Het uitbouwen van een kwalitatief netwerk van trage wegen is één van de uitgangspunten van het project dat in alle scenario's zal moeten worden gerealiseerd. Mocht het zo blijken te zijn dat een kwalitatief netwerk van trage wegen niet realiseerbaar is vanwege een aantal keuzen in één of meerdere scenario's, dan vallen deze scenario's af, of moeten ze worden bijgestuurd. Voor het overige wordt ook verwezen naar deel B. uit de Algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties.
- c. Voor de beantwoording van de inspraakreactie op dit punt wordt verwezen naar deel F. uit de Algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties.
- d. Op figuur 23 werden inderdaad niet alle trage verbindingen ingetekend. De alternatievenonderzoeksnota zal zodanig worden aangepast zodat hierin ook de andere bestaande trage wegen zijn opgenomen.
- e. In de alternatievenonderzoeksnota is inderdaad opgenomen dat mobiliteit - en dus ook de ontsluiting van de deelzones - één van de belangrijkste punten is van het onderzoek. Op basis van de verschillende in de nota opgenomen alternatieven voor de ontsluiting van de deelzones, zal in het onderzoek worden bekeken hoe de ontsluiting het beste kan worden georganiseerd.
- f. Voor de beantwoording van de inspraakreactie op dit punt wordt allereerst verwezen naar deel B. uit de Algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties. In aanvulling hierop kan worden aangegeven dat het behoud van de bestaande trage verbindingen in het gebied en de versterking van het netwerk van trage wegen juist één van de belangrijke uitgangspunten is voor de uitwerking van alle scenario's. De betreffende trage verbinding is ook opgenomen op figuur 30 van de nota.
- g. In de alternatievenonderzoeksnota is opgenomen dat verschillende alternatieven zullen worden bekeken voor de mogelijke ontsluiting van de diverse deelzones. Mocht uit het onderzoek blijken dat geen van deze alternatieven haalbaar of wenselijk is, dan kunnen ook nog andere mogelijke ontsluitingen worden onderzocht. De optie van een rechtstreekse ontsluiting, eventueel in combinatie met een verruiming of verplaatsing van de deelzone 8 lijkt echter niet zeer kansrijk omwille van volgende redenen:
- Het perceel met de zonevreemde woning dat volgens het gewestplan de bestemming parkzone heeft gekregen, is in het Beleidsplan ruimte Geel is opgenomen als deel van de Open Ruimte, waardoor het niet mogelijk om hier stedelijke ontwikkelingen te realiseren.
  - De weg Antwerpsedries is net als Kanunnikenblok en de Dr. Verwaesstraat een lokale woonstraat waar geen grote toename van verkeer gewenst is.
- h. In de onderzoeksfase zal de mogelijke fasering van verschillende ontwikkelingen in de stationsomgeving verder moeten worden bekeken, waarbij zeker niet vast staat dat de site van Skyline

Europe nv als eerste voor ontwikkeling in aanmerking zou komen. Uitgangspunten voor elke ontwikkeling zijn uiteraard dat er tijdens de fase van de bouw een goede weg naar de werf kan worden aangelegd en dat er na de oplevering ook een goede ontsluiting is voor het project.

- i. De samenwerkingsovereenkomst kan in overleg met de projectleider worden ingezien.
- j. Bij de opmaak van het beleidsplan ruimte Geel, dat in september van 2017 door de gemeenteraad werd vastgesteld als beleidsvisie, is een nieuwe studie gemaakt naar de woonbehoeften in Geel en zijn op basis hiervan in de woningbouwprogrammatie keuzes gemaakt rond de te nieuw te ontwikkelen gebieden en projecten. Om een overaanbod te voorkomen werd de ontwikkeling van diverse locaties in woonzone en in woonuitbreidingsgebied uitgesteld tot een volgende planperiode (tot na januari 2022). Het project voor de herontwikkeling van de stationsomgeving werd echter wel geselecteerd als één van de projecten die binnen de komende planperiode van deze woningbouwprogrammatie tot ontwikkeling zou moeten komen.

De inspraakreactie leidt tot de volgende aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota:

- De alternatievenonderzoeksnota wordt op een aantal punten aangepast op basis van de zaken die ook al werden aangehaald bij deel B. van de algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties.
- De alternatievenonderzoeksnota zal zodanig worden aangepast zodat hierin ook de andere bestaande trage wegen zijn opgenomen.

## 12. Inspraakreactie 2

De inspraakreactie wordt als volgt samengevat:

De plannen zullen waarschijnlijk een verhoging van het verkeer veroorzaken. Daarbij moet op een goede manier rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van de stationsbuurt via de hoofdwegen. In het verleden zijn er al eens in het kader van het circulatieplan zaken uitgetest die tot verkeersonleefbaarheid in Rozendaal leidden. Er moet voor gewaakt worden dat nu niet opnieuw dezelfde fouten worden gemaakt.

De inspraakreactie wordt als volgt beantwoord:

Voor de beantwoording van de inspraakreactie op dit punt wordt allereerst verwezen naar deel A. uit de Algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties. In aanvulling hierop kan worden meegegeven dat er bij de eventuele implementatie van nieuwe maatregelen op het gebied van mobiliteit uiteraard zal worden gekeken naar zaken die in het verleden wel en niet goed hebben gewerkt.

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota.

## 13. Inspraakreactie 3

De inspraakreactie wordt als volgt samengevat:

- a. Momenteel worden de twee spoorwegovergangen ten westen van het station al gesloten op het moment dat er een trein uit de richting van Mol aankomt op het station. Kan met NMBS worden bekeken of het mogelijk is om de spoorwegen minder lang te sluiten.
- b. Is het ook mogelijk om het instappen van studenten beter te organiseren (niet allemaal bij de eerste deur), waardoor de trein sneller kan vertrekken?
- c. Wat wil / kan de NMBS doen om de hinder te minimaliseren als de IJzeren Rijn straks door Geel passeert? Zijn hier ook al budgetten voor?
- d. Kan de stad een referentiemeting laten doen voor wat betreft geluid en grondtrillingen? BP heeft dat destijds voor de benzeenvervuiling ook laten doen.

De inspraakreactie wordt als volgt beantwoord:

- a. Voor de beantwoording van de inspraakreactie op dit punt wordt allereerst verwezen naar deel A. uit de Algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties. In aanvulling hierop kan worden meegegeven dat er ook zeker in overleg met NMBS en Infrabel wordt bekeken of er oplossingen zijn die ervoor zorgen dat de overwegen minder lang gesloten hoeven te worden.
- b. De wijze waarop studenten en andere treinreizigers instappen in de trein kan niet binnen het project voor de herontwikkeling van de stationsomgeving van Geel worden aangepast, maar het idee zal worden doorgegeven aan NMBS en Infrabel.
- c. Er is nog geen duidelijkheid over het al dan niet realiseren van het project van de IJzeren Rijn. Vanuit de stad Geel en de regiogemeenten van IOK is in 2010 al een advies aan de Vlaamse Overheid

overgemaakt, waarin werd gevraagd om binnen het project van de IJzeren Rijn een tunnelbak voor de sporen te realiseren in Geel, zodat er minder hinder zal zijn voor de omwonenden en voor het verkeer. Het is echter niet duidelijk of deze vraag zal worden overgenomen in het project van de IJzeren Rijn.

- d. In deze fase van de planvorming kan de geluidskwaliteit op basis van de bestaande kaarten met de geluidsbelasting voldoende nauwkeurige worden ingeschat en is een meting niet nodig. Trillingen zijn in deze fase niet relevant voor de keuze van mogelijke alternatieven voor het project.

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota.

#### 14. Inspraakreactie 4

De inspraakreactie wordt als volgt samengevat:

- a. De mindset van de onderzoeksfase is verkeerd. Er wordt teveel gefocust op voorzieningen voor auto's. Als er meer parkeergelegenheden komen voor auto's, dan zullen er bijvoorbeeld ook meer auto's in de omgeving komen.
- b. Het autoverkeer zou moeten worden ontmoedigd en het fietsverkeer moet worden aangemoedigd. De nadruk moet dan ook liggen op fietsparkings, op een onderdoorgang van het spoor die uitsluitend voor fietsers geschikt is en door een goede verbinding tussen fietsparkings en de perrons.
- c. Met de bouwstenen die nu op tafel liggen worden vooral de mensen die de auto liefst in de stationshal zouden parkeren tevreden gesteld, in plaats van echt te richten op fietsers.

De inspraakreactie wordt als volgt beantwoord:

Voor de beantwoording van het advies op deze punten wordt verwezen naar delen A., B. en C. van de Algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties.

De inspraakreactie leidt tot de volgende aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota:

- De alternatievenonderzoeksnota wordt op een aantal punten aangepast op basis van de zaken die ook al werden aangehaald bij deel B. van de algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties.

#### 15. Inspraakreactie 5

De inspraakreactie wordt als volgt samengevat:

- a. Het is een goed idee om via een groene corridor een landschappelijke dooradering te behouden, maar dan moet er ook wel voldoende aandacht zijn voor het voorkomen van sluikstorten.
- b. Mogelijk kan bewonersparkeren in combinatie met 2-uurparkeren in bijvoorbeeld de Fabrieksstraat voldoende zijn om parkeeroverlast te voorkomen.
- c. Het is belangrijk dat parkeren in de centrale stationsparking gemakkelijker en goedkoper is dan in de omliggende straten.
- d. Een autoluwe ontwikkeling wordt toegejuicht, maar dat betekent wel dat er voldoende voorzieningen moeten zijn die een alternatief bieden voor de auto.
- e. Er zou een oplossing moeten komen voor de beperkte opening van de loketten aan het station. Mogelijk kan een winkel van De Lijn hier een oplossing zijn?
- f. De frituur op het stationsplein zou moeten blijven behouden, dit is een Vlaamse traditie.
- g. Een sociaal restaurant van de Kringwinkel zou goed zijn om een gemengd publiek aan te trekken.
- h. Er is nood aan een horecagelegenheid die 's ochtends en 's avonds open is voor de wachtende reizigers.
- i. Polyvalente zalen die verhuurd worden zouden een welkome aanvulling zijn in de stationsomgeving. Dit kan interessant zijn voor zowel private cursussen, als bijvoorbeeld voor avondonderwijs.
- j. De voetgangers zouden op het stationsplein prioriteit moeten krijgen.
- k. Het is belangrijk dat het bestaande karakter van de Fabrieksstraat behouden kan blijven. Dat betekent ook dat de 'muur van Gavra' zou moeten blijven, in combinatie met de groenaanleg, dat het verkeer niet toeneemt, dat er niet meer geluidshinder komt en dat het dorpskarakter behouden blijft. Achter de muur van Gavra zouden mogelijk een sportzaal en/of ateliers voor de kringwinkel kunnen komen en daarna gradueel iets hogere wooneenheden die in harmonie zijn met de omgeving.
- l. Als er hogere gebouwen worden gerealiseerd in de 'groene woonwijk', dan zijn er goede regels nodig die ervoor zorgen dat:
  - er tussen de gebouwen ook in de toekomst zoveel mogelijk groen blijft
  - ze ver genoeg verwijderd zijn van andere woningen om storende schaduwen en andere hinder te vermijden

- ze door groene gevels een aangenaam en rustgevend zicht voor het oog vormen
  - ze grote terrassen hebben en goed geïsoleerd zijn om burenoverlast te vermijden en een hoogwaardige kwaliteit hebben.
- m. De parkeergarage zou mogelijk gedeeltelijk ondergronds en bovengronds gebouwd kunnen worden. Verschillende suggesties worden gedaan voor de mogelijke inrichting en uitwerking hiervan.
- n. Het inefficiënte grondgebruik voor het gebouw en de parking van Lidl betekenen in de context van verdichting een gemiste kans. Is er een mogelijkheid om hier een parking voor gedeeld gebruik te ontwikkelen?
- o. De toevoeging van kunst zou de omgeving van het stationsplein naar een hoger niveau kunnen tillen.
- p. Het scenario gespreide ontsluitingsstructuur lijkt het meest aangewezen omdat hiervoor de lasten evenwichtig worden verdeeld en sluiptverkeer wordt tegengegaan.
- q. Het vervullen van de ring rond Geel is belangrijk om het doorgaande verkeer uit Geel te weren.

De inspraakreactie wordt als volgt beantwoord:

- a. tot en met i., l., m. en o. Voor de beantwoording van de inspraakreactie op deze punten wordt verwezen naar deel E. uit de Algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties. Deze detailopmerkingen kunnen nu nog niet op strategisch niveau worden bekeken bij de uitvoering van de onderzoeken, maar deze zullen in een latere fase alsnog worden bekeken bij de verdere uitwerking van het project.
- j. Voor de beantwoording van de inspraakreactie op dit punt wordt verwezen naar deel B. uit de Algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties.
- k. De wens om het kunstwerk 'de muur van Gavra' te behouden is al vaker naar voren gekomen en zal zeker worden meegenomen bij de verdere uitwerking van het project. In één van de scenario's van het ontwerpend onderzoek zal het behoud van deze muur alvast worden opgenomen in de verdere uitwerking. Mocht het uiteindelijk niet mogelijk blijken te zijn om de muur met het kunstwerk op de huidige locatie te behouden, dan kan er wellicht ook voor worden gekozen om deze op een andere manier terug te laten keren in het straatbeeld van de Fabrieksstraat, of in de stationsomgeving.
- n. Het perceel van de Lidl maakt momenteel geen deel uit van het studiegebied van het project voor de stationsomgeving. Mocht het op basis van de uitkomsten van het onderzoek nodig zijn om alsnog naar deze locatie te kijken voor bijvoorbeeld de realisatie van een gedeelde parking, dan kan dit in een latere fase alsnog worden opgenomen.
- p. Voor de beantwoording van de inspraakreactie op dit punt wordt verwezen naar deel F. uit de Algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties.
- q. Voor de beantwoording van de inspraakreactie op dit punt wordt verwezen naar deel A. uit de Algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties.

De inspraakreactie leidt tot de volgende aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota:

- De alternatievenonderzoeksnota wordt op een aantal punten aangepast op basis van de zaken die ook al werden aangehaald bij deel B. van de algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties.
- In de alternatievenonderzoeksnota zal behoud van de muur van Gavra op zijn huidige plaats in één van de te onderzoeken scenario's worden opgenomen.

## 16. Inspraakreactie 6

De inspraakreactie wordt als volgt samengevat:

- a. Voor een vlotte en veilige multimodale bereikbaarheid van het station is het belangrijk om de kruisingen van verschillende modi te beperken. Voor fietsers en voetgangers zouden hiervoor meerdere tunnels kunnen worden gemaakt ter hoogte van de spoorwegovergang.
- b. Door tunnelmuren te beschilderen kan er ook een extra aantrekkelijkheid worden gecreëerd.
- c. De fietsenstalling kan ook ondergronds worden gebracht, wat zorgt voor meer rust op straatniveau.

De inspraakreactie wordt als volgt beantwoord:

- a. Voor de beantwoording van de inspraakreactie op dit punt wordt verwezen naar delen A. en B. uit de Algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties.
- b. en c. Voor de beantwoording van de inspraakreactie op dit punt wordt verwezen naar deel B. en E. uit de Algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties.

De inspraakreactie leidt tot de volgende aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota:

- De alternatievenonderzoeksnota wordt op een aantal punten aangepast op basis van de zaken die ook al werden aangehaald bij deel B. van de algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties.

#### 17. Inspraakreactie 7

De inspraakreactie wordt als volgt samengevat:

Niet alleen voor de gebouwen, maar ook voor de inrichting van de publieke ruimte zou het advies van het Toegankelijkheidsbureau moeten worden gevraagd, zodat ervoor gezorgd wordt dat ook de omgeving van het station handicapvriendelijk wordt.

De inspraakreactie wordt als volgt beantwoord:

Het is de bedoeling dat iedereen uiteindelijk welkom is in de vernieuwde stationsbuurt. De inrichting van de publieke ruimten moet daar uiteraard ook bij passen. In deze fase zullen de publieke ruimten nog niet tot in detail worden uitgewerkt, maar hierbij zal het aandachtspunt van de integrale toegankelijkheid van de publieke ruimte alvast worden meegenomen. In een latere fase kan zeker ook een advies van het Toegankelijkheidsbureau worden gevraagd.

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota.

#### 18. Inspraakreactie 8

De inspraakreactie wordt als volgt samengevat:

Voor de woning Antwerpsedries 28 is geen degelijke en verharde toegangsweg aanwezig. Dit zou vanuit het project moeten kunnen worden opgelost.

De inspraakreactie wordt als volgt beantwoord:

Momenteel loopt de ontsluiting van de woning rechtstreeks naar de Antwerpsedries. Deze ontsluiting is echter niet in eigendom van de eigenaars van de woning en is ook onverhard, waardoor deze niet altijd goed toegankelijk is. Omdat het perceel waarover deze ontsluiting loopt niet is opgenomen in het studiegebied van het project, kan er hiervoor ook niet vanuit het project direct een oplossing worden voorzien. De mogelijkheid om de woning via Kanunnikenblok te ontsluiten lijkt gelet op het adres van de woning aan Antwerpsedries en gelet op de oriëntatie van de woning niet aangewezen. Voorgesteld wordt dat er contact wordt opgenomen met de eigenaren van het perceel waarover de huidige ontsluiting loopt, om te bekijken of deze toegang in overleg met deze eigenaar kan worden verbeterd.

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota.

#### 19. Inspraakreactie 9

De inspraakreactie wordt als volgt samengevat:

- a. Het is momenteel onduidelijk hoe de financiële verdeling van het project zal lopen en ook hoe een eventuele waardevermindering van gronden als gevolg van het project zal worden gecompenseerd.
- b. Ook de inschatting van de huidige waarde van de gronden is onduidelijk.

De inspraakreactie wordt als volgt beantwoord:

In de onderzoeksfase wordt een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uitgevoerd. Het doel is daarbij uiteraard dat de baten in het project groter zullen zijn dan de kosten en dat er dus per saldo een positief resultaat zal zijn, ook op financieel gebied. In dit verband zal de vraag worden onderzocht naar de inzetbaarheid van verschillende instrumenten voor zogenaamde 'financiële verevening', zodat ook iedere betrokken partij evenredig kan delen in de kosten en in de baten van het project. De resultaten van deze analyse zullen formeel ter beoordeling worden voorgelegd in het kader van een openbaar onderzoek. Zij zullen vooraf ook informeel worden afgetoetst bij de partijen die als grondeigenaar of belanghebbende direct bij het project zijn betrokken.

De inspraakreactie leidt tot de volgende aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota:

- In de alternatievenonderzoeksnota zal duidelijker worden aangegeven dat de actoren en stakeholders informeel zullen worden betrokken bij de uitvoering van de maatschappelijke kosten-batenanalyse, waarvan de resultaten sowieso ook het voorwerp zullen uitmaken van een openbaar onderzoek.

#### 20. Inspraakreactie 10

De inspraakreactie wordt als volgt samengevat:



- a. Er is een voorkeur voor scenario 1 voor de ontsluitingsstructuur.
- b. De toonzaal van Gavra zou moeten worden behouden.

De inspraakreactie wordt als volgt beantwoord:

Voor de beantwoording van de inspraakreactie op deze punten wordt verwezen naar delen E. en F. uit de Algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties.

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota.

## 21. Inspraakreactie 11

De inspraakreactie wordt als volgt samengevat:

- a. Door de nieuwe projecten zal er ook extra verkeer in de stationsomgeving komen. Het is noodzakelijk om maatregelen te nemen die de bredere omgeving van het station ook ontlasten van extra verkeer, bijvoorbeeld door het voltooiën van de ring rond Geel.
- b. Kan er naast de fietsstrade ook een auto-ontsluiting parallel aan het spoor worden aangelegd?
- c. Nieuwe verbindingswegen zouden eerst moeten worden aangelegd, voordat er gebouwd wordt.
- d. Door de bouw van nieuwe woningen, worden waarschijnlijk ook meer mensen met kinderen naar de stationsomgeving getrokken. Hiervoor moeten ook voorzieningen, zoals een school, kinderopvang en een sporthal voor worden voorzien.

De inspraakreactie wordt als volgt beantwoord:

- a. tot en met c. Voor de beantwoording van de inspraakreactie op deze punten wordt allereerst verwezen naar delen A. en B. uit de Algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties. In aanvulling hierop kan worden aangegeven dat een ontsluitingsweg die parallel aan de fietstrade loopt momenteel niet zal worden onderzocht gelet op de grote impact die dit zou hebben op de open ruimte ten noorden van het spoor en op de parkzone die ten zuiden van het spoor is gelegen. Bovendien zal de Retieseweg na de realisatie van het project voor de regionale ontsluiting van Geel en Mol ook niet langer een verbindingsweg zijn, maar worden aangepast tot een lokale weg.
- d. Het is de bedoeling dat de stationsomgeving een gemengd nieuw stadsdeel wordt, waar naast wonen ook andere belangrijke stedelijke functies een plaats kunnen vinden. Bij de verdere uitwerking van het project zal worden bekeken welke functies er in het project kunnen worden ingepast.

De inspraakreactie leidt tot de volgende aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota:

- De alternatievenonderzoeksnota wordt op een aantal punten aangepast op basis van de zaken die ook al werden aangehaald bij deel B. van de algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties.

## 22. Inspraakreactie 12

De inspraakreactie wordt als volgt samengevat:

- a. De stationsomgeving is bij uitstek de plaats waar rekening moet worden gehouden met de mobiliteit van de toekomst. Dan gaat het naast fietsers bijvoorbeeld ook over autonome elektrische voertuigen en gedeelde voertuigen. Misschien is het dan wel niet meer nodig om nog een parkeergarage te bouwen, of om de bussen tot in het stadscentrum te laten rijden, maar zou er een geheel andere verkeersomgeving moeten worden voorzien. Naar de gevolgen hiervan moet onderzoek worden gedaan.
- b. De stationsbuurt zou ook moeten inzetten op de kansen in de toekomst van de Smart City.

De inspraakreactie wordt als volgt beantwoord:

- a. Voor de beantwoording van de inspraakreactie op dit punt wordt allereerst verwezen naar delen A. en B. uit de Algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties. In aanvulling hierop kan nog worden aangegeven dat het zeker de bedoeling is van het projectteam om zo ambitieus mogelijk te zijn op het gebied van alternatieve vormen van mobiliteit, maar dat er tegelijkertijd ook rekening moet worden gehouden met de huidige situatie rond mobiliteit en met het feit dat sommige veranderingen misschien ook wel niet zo snel zullen gaan als dat we hopen. Binnen het project zal er dan ook maximaal op worden ingezet om de modal split te veranderen ten gunste van voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en eventueel ook elektrische (deel)mobiliteit en zullen we hiervoor ook de nodige ruimten en faciliteiten voorzien, maar houden we eveneens rekening met een scenario waarin het misschien niet zo snel zal gaan.
- b. De toekomstige stationsomgeving, waar verschillende functies in een hoge dichtheid geconcentreerd zullen zijn en waarbij er een hoge kwaliteit wordt nagestreefd voor zowel de publieke ruimten als voor

de nieuwe gebouwen, biedt zeker grote kansen op het gebied van de Smart City. Bij de verdere uitwerking van het project in de uitwerkingsfase zal er worden bekeken welke kansen er binnen dit project wellicht verzilverd kunnen worden, terwijl andere kansen zich wellicht eerder stadsbreed zullen voordoen.

De inspraakreactie leidt tot de volgende aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota:

- De alternatievenonderzoeksnota wordt op een aantal punten aangepast op basis van de zaken die ook al werden aangehaald bij deel B. van de algemene beantwoording van veel voorkomende inspraakreacties.

### 2.4.3. Overzicht van aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota

De alternatievenonderzoeksnota zal op basis van de beantwoording van de adviezen en van de inspraakreacties op de volgende punten worden aangepast:

- De paragraaf rond het netwerk van trage wegen op pagina 42 zal verder worden uitgebreid zodat het belang van het versterken van het netwerk van trage wegen en van kwalitatieve voorzieningen voor voetgangers en fietsers wordt benadrukt. Daarbij zal er onder andere opgenomen worden dat er in de stationsomgeving voor traag verkeer minimaal één ongelijkvloerse kruising met het spoor zal worden gerealiseerd die goed aansluit op de fietsostrade en dat de omgeving van het stationsplein en de overweg die daar aanwezig is veilig en comfortabel zullen worden ingericht voor voetgangers en fietsers. Ook zullen figuren 23 en 30 worden aangepast zodat ze een juiste voorstelling geven van het huidige netwerk van trage wegen.
- In de alternatievenonderzoeksnota zullen de aanpassingen aan het trage wegennetwerk die als gevolg van de fietsostrade worden uitgevoerd worden opgenomen.
- De alternatievenonderzoeksnota zal zodanig worden aangepast zodat hierin ook de andere bestaande trage wegen zijn opgenomen.
- In de visualisatie van de scenario's zal meer aandacht worden besteed aan de verschillende uitgangspunten die voor alle scenario's gelden:
  - Landschap als drager
  - Netwerk van trage wegen
  - Een autoluwe ontwikkeling
  - Een levendig stationsplein
  - Nieuwe gemengde stationswijk
  - Groene woonwijk
- In de alternatievenonderzoeksnota zal worden opgenomen dat er een onderzoek wordt uitgevoerd naar de verschillende mogelijkheden om ter hoogte van de overweg aan het stationsplein een tunnel te realiseren.
- In de alternatievenonderzoeksnota zal de meest recente kaart van VITO op het gebied van luchtkwaliteit (NO<sub>2</sub>-immissie) worden opgenomen.
- In de alternatievenonderzoeksnota zal duidelijker worden vermeld dat het de bedoeling is dat alle doelgroepen in de toekomst een plaats kunnen vinden in de stationsomgeving.
- In de alternatievenonderzoeksnota zal worden opgenomen dat er bij het uitvoeren van het ontwerpend onderzoek voor de bebouwde en onbebouwde ruimten voldoende aandacht zal moeten zijn voor het toenemende aantal mensen met een zorgvraag.
- In de alternatievenonderzoeksnota zullen de (kern)kwaliteiten worden beschreven die nagestreefd worden binnen het ontwerpend onderzoek voor de publieke ruimte. Daarbij zal worden gekeken naar de kernkwaliteiten uit het BRV en naar het beleidskader publieke ruimte.
- In de alternatievenonderzoeksnota zal een paragraaf over het mobiliteitsplan van Geel worden toegevoegd aan hoofdstuk 4.
- De paragraaf over het project van de IJzeren Rijn uit de alternatievenonderzoeksnota zal worden geactualiseerd.
- In de alternatievenonderzoeksnota zal verder worden verduidelijkt wat in het ontwerpende onderzoek zal worden meegenomen.
- In de alternatievenonderzoeksnota zal behoud van de muur van Gavra op zijn huidige plaats in één van de te onderzoeken scenario's worden opgenomen.
- In de alternatievenonderzoeksnota zal duidelijker worden aangegeven dat de actoren en stakeholders informeel zullen worden betrokken bij de uitvoering van de maatschappelijke kosten-batenanalyse, waarvan de resultaten sowieso ook het voorwerp zullen uitmaken van een openbaar onderzoek.

### 3. BIJLAGEN

1. Publicatie in Nieuwsblad van Geel
2. Publicatie in InfoGeel
3. Bericht publieke raadpleging via aanplakbord stad Geel
4. Lijst aangeschreven adviesinstanties
5. Verslag bewonersavond 27 maart 2018
6. Verslag stakeholderbijeenkomst 1 maart 2018

GEEL

## 10de Zwemtweedaagse ZGEEL

Wanneer: Zaterdag 17 en zondag 18 februari 2018

Waar: Stedelijk zwembad Geel, Fehrenbachstraat 28A

In 2018 organiseert ZGEEL voor de 10de maal haar zwemtweedaagse. De afgelopen negen edities waren een enorm succes. ZGEEL wenst al haar zwemmers de kans te geven zich te meten op een grote zwemmeeting in eigen stad. Een 2-daagse waarop alle stijlen gezwommen kunnen worden over verschillende afstanden is daarvoor de ideale gelegenheid. Meteen is dit ook een goede gelegenheid om de Stad Geel op de sportieve kaart te zetten.

### Mooie accommodatie!!!

Het zwembad van Geel is ondertussen internationaal bekend in de zwemwereld als een zeer snel bad en zorgt er dus voor dat iedere zwemmer

hier graag naartoe komt. De A- en B finales worden gezwommen op zaterdag tussen 17.00 en 18.20 uur en zondag tussen 17.00 uur en 18.20 uur. Tevens zullen onze G-zwemmers (sporters met een lichamelijke beperking) een demonstratiewedstrijd geven op zondag 18 februari net voor de finales. Zij zullen hier zwemmen in een play-unified wedstrijd met alle Belgische kampioenen die de club ooit telde. Op zondagnamiddag tussen 14.30 uur en 17.00 uur verwent de zwemclub haar sponsors met een VIP receptie.

De wedstrijd op 17 en 18 februari 2018 wordt zeker en vast een uitstekende promotie van de zwemsport.

### Media-aandacht:

Net zoals de afgelopen jaren zal de volledige wedstrijd live op internet gevolgd kunnen worden via <http://www.toptime.be/nl/webcast.php> (JB)

GEEL

## Wordt jouw straat een speelstraat deze zomer?

### Vraag een speelstraat aan voor 1 april

Ook in 2018 kun je als Gelenaar een aanvraag doen om tijdens de zomervakantie een speelstraat te organiseren in je eigen straat of een deel ervan. Samen met je burens kies je op welke dag(en) en uren de straat volledig afgesloten wordt voor het verkeer. Enkel bewoners van de straat of mensen die er een garage hebben mogen er 'stapvoets' doorrijden. Zo krijgen kinderen de straat als extra speelruimte terwijl de volwassenen samen iets kunnen drinken en de burens beter leren kennen. Een speelstraat moet aan een aantal wettelijke voorwaarden voldoen. Zo kan het enkel in een straat met een overheersende woonfunctie en waar de snelheid beperkt is tot 50 km per uur. Een speelstraat aanvragen kan voor een aaneensluitende periode van maximum 14 dagen of tijdens een of twee vaste dagen per week. De uren kies je tussen 10 en 22 uur,

met een maximum van 8 uur na elkaar. Minimaal twee meters/peters die in het speelstraatgeedeelte wonen moeten instaan voor de organisatie. Zij gaan bij alle burens langs om hun akkoord te vragen, minstens 80% moet akkoord gaan. Dien je aanvraag voor een speelstraat in juli en/of augustus in voor 1 april 2018. De stad zorgt voor de hekken om de straat af te sluiten. Op de afgesproken tijdstippen plaatsen de meters/peters deze aan de toegangen van de straat. Hoe je met je speelstraat omgaat, of en welke speelinfrastructuur je plaatst, welke activiteiten je organiseert, is afhankelijk van jouw creativiteit en inzet.

Je vindt de infobrochure 'Maak van je straat een speelstraat' en het aanvraagformulier op [www.geel.be](http://www.geel.be). Een papieren versie van de infobrochure kun je vragen bij het onthaal van het stadhuis. (JB)

## T-INVEST



- Luxe afwerking
- Vrije keuze in afwerking
- 1 tot 3 slaapkamers
- Ondergrondse parkeerplaatsen
- Vanaf 139 000 excl. kosten
- Zonnepanelen
- E30 (bijna energieneutraal)

REEDS 58% VERKOCHT

T-INVEST BVBA • GSM 0495 25 90 74  
[www.t-investment.be](http://www.t-investment.be) • [info@t-investment.be](mailto:info@t-investment.be)



Je komt er, je blijft er

## PUBLIEKE RAADPLEGING

### ALTERNATIEVENONDERZOEKSNOTA PROJECT "Herontwikkeling stationsomgeving Geel"

Het College van Burgemeester en Schepenen van de stad Geel maakt in overeenstemming met de bepalingen van het decreet complexe projecten bekend dat de **Alternatievenonderzoeksnota voor het project "Herontwikkeling stationsomgeving Geel"** door het college werd goedgekeurd op maandag 29 januari 2018 en dat het plan ter inzage ligt op de balie van het klantcontactcentrum voor grondgebonden zaken in het stadhuis, Werft 20 te GEEL voor de periode van 5 maart t/m 9 april 2018 (op afspraak). Het plan is ook digitaal raadpleegbaar via [www.geel.be](http://www.geel.be). De infovergadering over de nota zal doorgaan op 27 maart, om 19:30 in fuifzaal De Waai in Geel.

Iedereen die over de alternatievenonderzoeksnota bezwaren of opmerkingen heeft, kan deze overmaken aan de Dienst stadsontwikkeling Geel door een email te sturen naar [stadsontwikkeling@geel.be](mailto:stadsontwikkeling@geel.be), of via de post t.a.v. Dhr. Krabbenborg, Werft 20, 2440 GEEL, ofwel tegen ontvangstbewijs afgeven bij het klantcontactcentrum voor grondgebonden zaken, en dit uiterlijk op 9 april 2018.

Geel, 29 januari 2018

François Mylle  
stadssecretaris

Vera Celis  
burgemeester

De eerste stappen bij verlies...

## VERSTAPPEN uitvaartzorg



FUNERARIUM VERSTAPPEN GEEL  
DIESTSEWEG 62 - TEL. 014/58.84.65

Ook in Kasterlee - Merksplas  
Beerse - Lichtaart

[www.verstappen.be](http://www.verstappen.be)


 RIJMTELIJKE  
ORDENING

# Denk mee over onze stationsomgeving

## ONDERZOEKSFASE

## PROJECT GAAT VAN START

Onze stationsomgeving zal er over tien jaar helemaal anders uitzien dan vandaag. Het stationsplein wordt anders ingericht en bedrijfspanden zullen plaats maken voor nieuwe stedelijke functies. Vooraleer het zo ver is, moet nog hard gewerkt worden door de stedelijke diensten en de betrokken partners. De voorbereidende onderzoeken worden binnenkort opgestart maar eerst krijgt iedereen de kans om zijn visie te geven over de opzet van het onderzoek.

**D**e stationsomgeving omvormen tot een hoogwaardige stedelijke woon- en werkomgeving, dat is de ambitieuze doelstelling van het project. Het moet optimaal gebruik maken van de strategische ligging in het centrum maar moet zich ook goed inpassen in de bestaande omgeving. Naast de wens om hier in een hogere dichtheid te bouwen, moet er ook veel aandacht zijn voor publieke ruimten en groen en mogen er geen sterke negatieve effecten zijn voor de omgeving. Om deze ambities waar te maken worden de komende periode verschillende alternatieven voor het project onderzocht.

### MOBILITEIT ALS CRUCIAAL AANDACHTSPUNT

Wie af en toe tijdens de ochtendspits de stationsomgeving passeert, begrijpt dat het onderwerp mobiliteit een van de belangrijkste onderdelen van het onderzoek zal zijn. Het verkeer rond het stationsplein is erg chaotisch. Hierdoor loopt het verkeer ook in de omliggende straten vast. In het project voor de stationsomgeving willen we hiervoor naar oplossingen zoeken. Bovendien moeten nieuwe ontwikkelingen ook goed kunnen ontsluiten zonder overlast voor de omwonenden. Het mobiliteitsonderzoek zal daarom een cruciale rol spelen bij het project voor de stationsomgeving.

### HOOGBOUW OF GRONDGEBONDEN WONEN?

Tijdens de laatste bewonersavond voor het project waren de meningen over hoogbouw sterk verdeeld. Een deel van de aanwezigen vond de stationsomgeving een logische plaats om de stad te verdichten waarbij ook hoogbouw mogelijk zou moeten zijn. Zo kan op andere plaatsen open ruimte worden gespaard. Andere aanwezigen vonden hoogbouw en hoge dichtheden niet passen bij het landelijke Geel en vonden het een beter idee om meer ruimte te verkavelen in een lagere dichtheid die beter aansluit bij de

omgeving van het project. In het onderzoek bekijken we nu hoe de ambities om hier een boeiende stedelijke plek te realiseren op een goede manier kunnen aansluiten op de bestaande omgeving.

### ALTERNATIEVENONDERZOEKSNOTA ALS START

Het onderzoek rond mobiliteit en het ontwerp onderzoek vormen maar een deel van het onderzoek. In de 'alternatievenonderzoeksnota' die voor het project werd opgemaakt is het complete overzicht opgenomen van het voorgestelde onderzoek. De nota bevat nog geen concrete bouwplannen of kengetallen maar beschrijft verschillende mogelijke varianten en het onderzoek dat moet worden uitgevoerd om een voorkeursalternatief uit te kunnen werken.

### PUBLIEKE RAADPLEGING TOT EN MET 9 APRIL 2018

De alternatievenonderzoeksnota ligt na afspraak ter inzage in de periode van 5 maart tot en met 9 april 2018 op het stadhuis. Je kan het ook nakijken via de website. Iedereen die opmerkingen heeft over de inhoud van de nota kan deze tijdens de periode van de publieke raadpleging digitaal overmaken aan [stadsontwikkeling@geel.be](mailto:stadsontwikkeling@geel.be) of per post aan dienst stadsontwikkeling, Werft 20, 2440 Geel. Op dinsdag 27 maart is er om 19.30 uur ook een informatieavond over de onderzoeksnota in zaal De Waai.

- ▶ dienst stadsontwikkeling  
014 56 60 80  
[stadsontwikkeling@geel.be](mailto:stadsontwikkeling@geel.be)  
<http://stationsomgeving.geel.be>





Je komt er, je blijft er

## PUBLIEKE RAADPLEGING

# ALTERNATIEVENONDERZOEKSNOTA PROJECT “Herontwikkeling stationsomgeving Geel”

Het College van Burgemeester en Schepenen van de stad Geel maakt in overeenstemming met de bepalingen van het decreet complexe projecten bekend dat de **Alternatievenonderzoeksnota voor het project “Herontwikkeling stationsomgeving Geel”** door het college werd goedgekeurd op maandag 29 januari 2018 en dat het plan ter inzage ligt op de balie van het klantcontactcentrum voor grondgebonden zaken in het stadhuis, Werft 20 te GEEL voor de periode van 5 maart t/m 9 april 2018 (op afspraak). Het plan is ook digitaal raadpleegbaar via [www.geel.be](http://www.geel.be). De infovergadering over de nota zal doorgaan op 27 maart, om 19:30 in fuifzaal De Waai in Geel.

Iedereen die over de alternatievenonderzoeksnota bezwaren of opmerkingen heeft, kan deze overmaken aan de Dienst stadsontwikkeling Geel door een email te sturen naar [stadsontwikkeling@geel.be](mailto:stadsontwikkeling@geel.be), of via de post t.a.v. Dhr. Krabbenborg, Werft 20, 2440 GEEL, ofwel tegen ontvangstbewijs afgeven bij het klantcontactcentrum voor grondgebonden zaken, en dit uiterlijk op 9 april 2018.

Geel, 29 januari 2018

François Mylle  
stadssecretaris

Vera Celis  
burgemeester

## Bijlage 4: Lijst aangeschreven adviesinstanties (deel 1)

Adreslijst adviesaanvragen schriftelijk

Type	Entiteit	Straat_nr	Postcode	Gemeente
Vlaamse overheid	Beleidsdomein Omgeving	Koning Albert II-laan 20, bus 8	1000	Brussel
Vlaamse overheid	Beleidsdomein Landbouw en Visserij	Koning Albert II-laan 35, bus 40	1030	Brussel
Vlaamse overheid	Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken	Koning Albert II-laan 20, bus 2	1000	Brussel
Vlaamse overheid	Beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin	Koning Albert II-laan 35, bus 30	1030	Brussel
Vlaamse overheid	Beleidsdomein Kanselarij en Bestuur	Boudewijnlaan 30	1000	Brussel
Provincie	Provincie Antwerpen	Desguinlei 100	2018	Antwerpen
Andere besturen	NMBS	Frankrijkstraat 56	1060	Brussel
Andere besturen	Infrabel	Marcel Broodthaersplein 2	1060	Brussel
Vlaamse overheid	Dienst MER	Koning Albert II-laan 20 bus 8	1000	Brussel
Lokaal bestuur	College van burgemeester en schepenen gemeente Mol	Molenhoekstraat 2	2400	Mol
Lokaal bestuur	College van burgemeester en schepenen gemeente Herselt	Kerkstraat 1	2230	Herselt
Lokaal bestuur	College van burgemeester en schepenen stad Herentals	Augustijnenlaan 30	2200	Herentals
Lokaal bestuur	College van burgemeester en schepenen gemeente Retie	Markt 1	2470	Retie
Lokaal bestuur	College van burgemeester en schepenen gemeente Kasterlee	Markt 1	2460	Kasterlee
Lokaal bestuur	College van burgemeester en schepenen stad Lommel	Hertog Janplein 1	3920	Lommel
Lokaal bestuur	College van burgemeester en schepenen gemeente Olen	Dorp 1	2250	Olen
Lokaal bestuur	College van burgemeester en schepenen gemeente Westerlo	<i>Telefonisch informeren</i>	2260	Westerlo
Lokaal bestuur	College van burgemeester en schepenen gemeente Meerhout	Markt 1	2450	Meerhout
Lokaal bestuur	College van burgemeester en schepenen gemeente Laakdal	Markt 19	2430	Laakdal
Lokaal bestuur	College van burgemeester en schepenen Stad Turnhout	Campus Blairon 200	2300	Turnhout

## Bijlage 4: Lijst aangeschreven adviesinstanties (deel 2)

Adreslijst adviesaanvragen per email

Organisatie	Contactpersoon	Email	Telefoon
ACV	Yves Van Hulseel	<a href="mailto:yves.van.hulseel@skynet.be">yves.van.hulseel@skynet.be</a>	
Agentschap Ondernemen	Annemie Noordman	<a href="mailto:annemie.noordman@agentschapondernemen.be">annemie.noordman@agentschapondernemen.be</a>	
Agentschap Zorg en Gezondheid	Liesbeth Van Rooy	<a href="mailto:liesbet.vanrooy@zorg-en-gezondheid.be">liesbet.vanrooy@zorg-en-gezondheid.be</a>	
Buurtbewoners Fabrieksstraat	Carina Deckx	<a href="mailto:carina.deckx@telenet.be">carina.deckx@telenet.be</a>	
Buurtbewoners Fabrieksstraat	Thomas De Ghein	<a href="mailto:thomasdeghein@yahoo.com">thomasdeghein@yahoo.com</a>	0484480855
Buurtbewoners Fabrieksstraat	Paul Kums	<a href="mailto:paul.kums@scarlet.be">paul.kums@scarlet.be</a>	
Buurtbewoners Dr. Verwaesstraat	Dirk Ooms	<a href="mailto:dirk@docbvba.be">dirk@docbvba.be</a>	0475255258
CM Mechelen - Turnhout	Luc van Duppen	<a href="mailto:Luc.VanDuppen@cm.be">Luc.VanDuppen@cm.be</a>	
De Kringwinkel Zuiderkempem	Bert Manderveld	<a href="mailto:bert.manderveld@dekringwinkelzuiderkempem.be">bert.manderveld@dekringwinkelzuiderkempem.be</a>	0497165740
De Kringwinkel Zuiderkempem	Kris Ooms	<a href="mailto:kris.ooms@dekringwinkelzuiderkempem.be">kris.ooms@dekringwinkelzuiderkempem.be</a>	0496109081
De Lijn Antwerpen	Sigrid Lens	<a href="mailto:sigrid.lens@antwerpen.be">sigrid.lens@antwerpen.be</a>	
De Lijn Antwerpen	Gust Verheyen	<a href="mailto:gust.verheyen@delijn.be">gust.verheyen@delijn.be</a>	
De Lijn Limburg	Paul Smeets	<a href="mailto:paul.smeets@delijn.be">paul.smeets@delijn.be</a>	
Departement Landbouw en Visserij	Sam Van Vlierberghe	<a href="mailto:sam.vanvlierberghe@lv.vlaanderen.be">sam.vanvlierberghe@lv.vlaanderen.be</a>	
Eigenaar Moortgat	Herman Belmans	<a href="mailto:herman.belmans@skynet.be">herman.belmans@skynet.be</a>	
Eigenaars Verboven	Wim Verboven	<a href="mailto:wim.verboven@immovl.be">wim.verboven@immovl.be</a>	0475580208
Eigenaars Vranckx	Jan Vranckx	<i>Telefonisch informeren</i>	014588646
Fietsersbond	Johan Alen	<a href="mailto:johan.alen2@telenet.be">johan.alen2@telenet.be</a>	0478802269
Fietsersbond	Edmond Dillien	<a href="mailto:mondillien@hotmail.com">mondillien@hotmail.com</a>	014584356
Fietsersbond	Tom Vervoort	<a href="mailto:tom.vervoort@geel.be">tom.vervoort@geel.be</a>	0475269099
Handelaars	Karin Dillen	<a href="mailto:foto.milow@skynet.be">foto.milow@skynet.be</a>	014592367
Handelaars	Heidi Van Tichelen	<a href="mailto:heidivantichelen@era.be">heidivantichelen@era.be</a>	
Handelaars	Johan Van de Koeving	<a href="mailto:info@hetkelderke.be">info@hetkelderke.be</a>	
Handelaars	Peter Sas	<a href="mailto:peter.sas1@telenet.be">peter.sas1@telenet.be</a>	
Handelaars	Luc Houtmeyers	<a href="mailto:info@cafe-het-anker.be">info@cafe-het-anker.be</a>	
Infrabel/TUC Rail	Kris Meulders	<a href="mailto:kris.meulders@infrabel.be">kris.meulders@infrabel.be</a>	0473920264
IOK	Kris Vreys	<a href="mailto:kris.vreys@iok.be">kris.vreys@iok.be</a>	
KoGeKa	Hilde Van De Vliet	<a href="mailto:hilde.vandevliet@kokeka.be">hilde.vandevliet@kokeka.be</a>	
KoGeKa	Geert Hendrickx	<a href="mailto:geert.hendrickx@kokeka.be">geert.hendrickx@kokeka.be</a>	
KoGeKa	Marc S'Jegers	<a href="mailto:marc.siegers@kokeka.be">marc.siegers@kokeka.be</a>	
KU Leuven	Benoit de Baere	<a href="mailto:benoit.debaere@kuleuven.be">benoit.debaere@kuleuven.be</a>	
MOW Vlaanderen	Nikka Curinckx	<a href="mailto:nikka.curinckx@mow.vlaanderen.be">nikka.curinckx@mow.vlaanderen.be</a>	032246876
MOW Vlaanderen	Frank Leys	<a href="mailto:frank.leys@mow.vlaanderen.be">frank.leys@mow.vlaanderen.be</a>	
NMBS	Frank Thyssen	<a href="mailto:frank.thyssen@b-rail.be">frank.thyssen@b-rail.be</a>	0477527219
NMBS	Stien Maes	<a href="mailto:stien.maes@b-rail.be">stien.maes@b-rail.be</a>	
Provinciebestuur Antwerpen	Tine Van Hoof	<a href="mailto:tine.vanhoof@provincieantwerpen.be">tine.vanhoof@provincieantwerpen.be</a>	014562770
Departement Omgeving	Dirk Schoofs	<a href="mailto:dirk.schoofs@rwo.vlaanderen.be">dirk.schoofs@rwo.vlaanderen.be</a>	032246579
Geelse Huisvestingsmaatschappij	Yasmine Driesmans	<a href="mailto:Yasmine.driesmans@geelsehuisvesting.be">Yasmine.driesmans@geelsehuisvesting.be</a>	0473922300
Stedenbeleid	Stephanie Van Opstal	<a href="mailto:stephanie.vanopstal@bz.vlaanderen.be">stephanie.vanopstal@bz.vlaanderen.be</a>	
Team Vlaams Bouwmeester	Eva Amelynck	<a href="mailto:eva.amelynck@bz.vlaanderen.be">eva.amelynck@bz.vlaanderen.be</a>	0491861663
Thomas More	Eddy Van Baelen	<a href="mailto:eddy.vanbaelen@thomasmore.be">eddy.vanbaelen@thomasmore.be</a>	
VDAB	Guy Meerts	<a href="mailto:guy.meerts@vdab.be">guy.meerts@vdab.be</a>	



## Verslag bewonersavond

<b>Titel vergadering:</b>	Bewonersavond Stationsomgeving
<b>Datum en uur:</b>	Dinsdag 27 maart 2018, 19:30
<b>Locatie:</b>	Fuifzaal De Waai
<b>Aanwezig namens de organisatie:</b>	Marleen Verboven (schepen stad Geel), Hendrik Pelgroms (Gavra), Bart Paeleman en Wim Liebaut (Skyline Europe NV), Björn Bracke (bureau Omgeving), Paul Arts (bureau AnteaGroup), Bart Verachtert en Greet Verwerft (stadsontwikkeling Geel), Rob Krabbenborg (projectleider stad Geel)
<b>Link naar presentatie:</b>	<a href="https://1drv.ms/b/s!Ap4Sb3YMvgn9hxQsCzv5zHICMVXB">Klik hier</a> , of type: <a href="https://1drv.ms/b/s!Ap4Sb3YMvgn9hxQsCzv5zHICMVXB">https://1drv.ms/b/s!Ap4Sb3YMvgn9hxQsCzv5zHICMVXB</a>
<b>Verslag:</b>	Greet Verwerft (stad Geel)

### 1. Opening en welkomstwoord

De aanwezigen worden verwelkomd door schepen Marleen Verboven. Ze vertelt dat er vandaag gesproken zal worden over de alternatievenonderzoeksnota die werd opgesteld voor het project, een belangrijke nieuwe stap voordat de verschillende onderzoeken zullen starten. Rob Krabbenborg geeft vervolgens aan dat deze avond wat verschilt van de vorige bewonersavonden. Terwijl er op de eerste twee avonden vooral veel ruimte was voor discussie en voor creativiteit aan verschillende kleine tafels, gaat het vandaag meer over een toelichting, met mogelijkheden voor vraag en antwoord. Dat is misschien iets minder leuk, maar we vonden het belangrijk om tijdens de periode van publieke raadpleging over die alternatievenonderzoeksnota toch een toelichting te geven aangezien die nota best ingewikkeld en technisch is.

### 2. Toelichting van de alternatievenonderzoeksnota

Björn Bracke van bureau Omgeving licht de alternatievenonderzoeksnota toe. Over deze nota loopt momenteel de publieke raadpleging, wat betekent dat er nog reacties kunnen worden ingestuurd (tot en met 9 april) en dat het voorgestelde onderzoek op basis daarvan nog kan worden bijgestuurd. De presentatie bestaat uit vier onderdelen.

#### **DEEL 1: AMBITIE VOOR DE STATIONSOMGEVING**

De stationsomgeving biedt veel potentieel en wordt gezien als een unieke strategische locatie in Geel. Nieuwe ontwikkelingen moeten recht doen aan die strategische ligging in het stedelijke gebied van Geel en van hoge kwaliteit zijn.

#### **Doelstelling project:**

Het transformeren van de Geelse stationsomgeving naar een hoogwaardige stedelijke woon- en werkomgeving op een manier die recht doet aan haar strategische ligging, maar die zich eveneens goed inpast in de bestaande omgeving.

#### **Ambities:**

- 1) Voorziening van diverse woonvormen, wonen voor de toekomst;

- 2) Stimuleren van economische activiteiten;
- 3) Realisatie van kwalitatieve publieke ruimte.

Het studiegebied voor het project werd afgebakend, maar dit kan mogelijk hier en daar nog wat verschuiven. Centraal hierin liggen de bedrijfshallen van Gavra. Een groot deel van de bestaande open ruimte binnen het studiegebied is aangeduid als woonzone of als woonuitbreidingsgebied.

In het gebied zijn veel verschillende eigenaren aanwezig, waaronder een aantal met een grote grondpositie: Gavra, Skyline Europe, stad Geel, de mutualiteit (CM), De Kringwinkel, Fam.Vranckx. Verder zijn er ook veel verschillende individuele eigenaars van woningen aanwezig, waarbij we er vanuit gaan dat deze ook in de toekomst behouden zullen blijven.

Bedoeling is dat we de potentie van het hele gebied maximaal willen benutten. Hiervoor wordt verder gekeken dan het eigen perceel van de eigenaars. Het is de bedoeling dat alle grondeigenaars die participeren in het project een evenredig deel van de kosten en van de opbrengsten van het project krijgen.

## **DEEL 2: PROCES VAN EEN 'COMPLEX PROJECT'**

De procedure voor een complex project is nieuw, met van in het begin veel overleg met bewoners en belanghebbenden. Nieuw is ook dat het ruimtelijk en ontwerpend onderzoek voor een goede afstemming gelijktijdig wordt uitgevoerd met het milieukundige en financiële onderzoek. De herontwikkeling van de stationsomgeving in Geel is één van de pilootprojecten in Vlaanderen die via deze nieuwe procedure verlopen. De procedure verloopt niet noodzakelijk sneller, maar we geloven dat het op het einde een kwaliteitsvoller resultaat zal geven.

De verkenningsfase (met startbeslissing door de gemeenteraad) is achter de rug. Nu zitten we in de onderzoeksfase waarin de eerste formele stap het opstellen van de alternatieven-onderzoeksnota is: bepalen wat we gaan onderzoeken en hoe. Op het einde van deze fase komt er een voorkeursbesluit.

In de gehele procedure voor het project is twee keer een officieel openbaar onderzoek voorzien. Het eerste openbaar onderzoek wordt georganiseerd rond het ontwerp-voorkeursbesluit, dat wellicht in de loop van volgend jaar kan worden vastgesteld. Na het voorkeursbesluit volgt de uitwerkingsfase, waarin het project tot in detail zal worden uitgewerkt en er bijvoorbeeld ook bestemmingswijzigingen en vergunningsaanvragen worden voorbereid (hierover volgt het 2<sup>e</sup> openbaar onderzoek). De laatste fase is dan de uitvoeringsfase, dan gaat de schop echt in de grond.

Vandaag wachten we op de reacties van de stakeholders en de omwonenden op de alternatievenonderzoeksnota. Na 9 april wordt het onderzoek opgestart. Tot dan kunnen bewoners hun advies geven.

## **DEEL 3: DE ALTERNATIEVENONDERZOEKSNOTA**

Het doel van de nota (die online raadpleegbaar is via [www.geel.be/stationsomgeving](http://www.geel.be/stationsomgeving)) is om iedereen te informeren over het voorgenomen onderzoek en om hen een stem te geven in het proces.

### **Opbouw van de nota:**

De nota bestaat uit de projectomschrijving, beschrijving van de alternatieven en de onderzoeksmethodologie (ontwerpend onderzoek, strategische milieubeoordeling, financiële haalbaarheid).

### **Deelzones:**

Het studiegebied is opgedeeld in verschillende deelzones waarbij onderscheid gemaakt is tussen zones die op korte termijn tot ontwikkeling zouden kunnen komen (zwart gearceerd) en in zones die mogelijk pas op de langere termijn of zelfs helemaal niet worden ontwikkeld (rood gekleurd). Van de gebieden die gearceerd zijn weten we dat de eigenaars zich uitgesproken hebben om hier op korte/middellange termijn iets te willen realiseren. Binnen de rode gebieden is het niet de bedoeling om op de korte termijn projecten te ontwikkelen, maar ze kunnen wel een belangrijke rol vervullen binnen de stationsomgeving. Om die reden wordt er ook een visie voor deze gebieden ontwikkeld.

#### **Uitgangspunten voor alle alternatieven:**

- 1) Landschap als basis voor ontwikkelingen.  
In elk van de varianten willen we de groene verbindingen naar het centrum hun weg laten vinden naar het stationsplein. Het open ruimtegebied moet zichtbaar blijven en wordt doorgetrokken naar het station.
- 2) Netwerk voor fiets- en voetwegen.  
Er zijn al een aantal trage wegen richting het station en er zijn bestaande voorzieningen zoals het fietspunt en de blue-bike verhuur. Naar de toekomst toe moeten het trage wegennet en deze voorzieningen verder worden uitgebouwd, zodat er nog meer verplaatsingen te voet of met de fiets zullen worden gedaan. Zo moeten er nieuwe trage verbindingen komen in het gebied, bijvoorbeeld tussen de Fabrieksstraat en het stationsplein. Ook is er het idee van een ongelijkvloerse oversteek over het spoor.
- 3) Een autoluwe ontwikkeling.  
We willen gaan voor een autoluwe ontwikkeling, waarbij er maximaal wordt ingezet op het openbaar vervoer en voetgangers en fietsers. Hiervoor is het belangrijk om een echte stationsparking te maken, zodat het autoverkeer op één plek opgevangen wordt. We willen bijkomend autogebruik zoveel mogelijk voorkomen.
- 4) Een levendig stationsplein.  
Vandaag is het plein vooral een bushalte en een onoverzichtelijke samenstelling van verschillende gebruiksruidten. Op termijn wordt het een nieuwe locatie voor ontmoeting en activiteiten, waarbij ingezet wordt op kleinhandelszaken, horeca,...
- 5) Nieuwe gemengde stationswijk (site Gavra).  
Aansluitend op het plein zal er een nieuwe stationswijk komen op de huidige site van Gavra. Hier gaan we uit van een gemengd programma, met mogelijk een aantal kantoren, een kleine supermarkt, enz. De eigen sfeer van de Fabrieksstraat willen we behouden.
- 6) Groene woonwijk.  
Richting het open ruimtegebied moeten in de toekomst bijkomende woningen in een groene setting mogelijk zijn. Hierbij moet minstens een park voorzien worden en het is een essentieel element om het groen naar binnen te brengen.

#### **Bouwstenen van de alternatieven:**

Er zijn vier variabele elementen waar we nu nog geen uitspraken kunnen doen en die verder zullen worden onderzocht in de komende onderzoeksfase:

1. Alternatieve locaties voor de stationsparking: een parkeergebouw op de site Vranckx, een parking onder het stationsplein en een parkeergebouw ter hoogte van de huidige parking van stad Geel (al dan niet gestapeld).
2. Alternatieven voor het openbaar vervoersplein: op de huidige locatie - eventueel met een wachtplaats op een andere plaats, of ten noorden van het station.
3. Alternatieven voor de Kringwinkel: de huidige locatie, binnen de site voor stedelijke ontwikkeling maar met een ander programma erboven, of een deel van de activiteiten aan het stationsplein (vb. sociaal restaurant) en een deel elders onderbrengen (vb. schrijnwerkerij,...).
4. Alternatieven voor de ontsluiting: drie lussen die onderling niet verbonden zijn, enkel twee noordelijke lussen, alle ontwikkelingsvelden met elkaar verbinden... Hierop zullen een

aantal modellen losgelaten worden om de gevolgen voor het verkeer in te kunnen schatten. Dit zal mee richtinggevend zijn om te bepalen wat in de verschillende zones voorzien kan worden.

Momenteel zijn er nog geen wegprofielen en weten we nog niet hoe de wegen er precies gaan uitzien. In deze onderzoeksfase wordt nog op hoofdlijnen nagedacht, nog niet in detail.

#### **Drie scenario's:**

Elk van de mogelijke denkpijsten wordt gecombineerd in één scenario. Het is niet de bedoeling om uiteindelijk een keuze te maken voor één inrichtingsvariant, het zal eerder een gecombineerd scenario worden.

De drie scenario's zijn samengesteld uit de volgende keuzes rond de bouwstenen:

- 1) Parking ondergronds op het openbaar vervoersplein, de verschillende lussen ontkoppelen van elkaar, de Kringwinkel aangesloten op de weg via stationsplein.
- 2) Parking in het noorden, openbaar vervoer op de huidige locatie, Kringwinkel op de huidige locatie, ontsluiting van de oostelijke lob wordt geconnecteerd met elkaar.
- 3) Parking ter hoogte van de huidige parking, openbaar vervoersplein in het noorden, Kringwinkel aan het stationsplein, ontsluiting op basis van twee verschillende lobben die onderling niet gekoppeld zijn.

#### **Ontwerpend onderzoek**

De drie scenario's worden onderworpen aan het ruimtelijk onderzoek. Voor elke variant wordt een milieueffectenrapport gemaakt (m.b.t. geluidsoverlast, positionering van de woningen, enz...) en een financiële analyse. Er wordt onderzocht of het een realistisch scenario is en of elke partner op een gelijkwaardige manier wordt behandeld.

#### **Milieukundig onderzoek**

AnteaGroup doet het MER-onderzoek. Hierbij ligt de focus met name op de mobiliteit. Men beschikt hiervoor over uitgebreide cijfers en tellingen en zal de verschillende ontsluitingsconcepten tegen elkaar afwegen. Op basis van de verkeerscijfers zal men ook de evolutie van het geluid inschatten, evenals het geluid van de spoorweg en de luchtkwaliteit. Er wordt ook gekeken naar een mogelijke spoorwegovergang en de stand van zaken m.b.t. de IJzeren Rijn. Een verdieping van het spoor is momenteel geen optie in het kader van dit project.

De beoordeling van mens-gezondheid put uit de vorige disciplines om hier iets over te kunnen zeggen. Ook bodem, landschap, mens en ruimte zijn belangrijk, maar de mobiliteit zal dominant zijn in het onderzoek om keuzes te maken.

#### **Financieel onderzoek**

Het financieel onderzoek gebeurt door het bureau Bopro. Zij zullen bekijken op welke manier de kosten en baten doorgerekend worden en gaan op zoek naar een verdeelsleutel. Ook voor de Kringwinkel en de mutualiteit wordt de financiële haalbaarheid onderzocht.

De volgende keer kan uitgebreid aan bod komen waarom bepaalde varianten al dan niet positief/negatief beoordeeld worden.

#### **DEEL 4: HET VERVOLGTRAJECT**

1. De **adviesperiode voor de bewoners loopt tot 9 april 2018**, hierbij vragen we de aanwezigen om advies te geven. Alle ideeën en reacties zijn welkom.
2. Daarna wordt er door het projectteam een overwegingsdocument opgemaakt op basis van alle gekregen reacties en adviezen.
3. Uitvoering van het geïntegreerd onderzoek: mei-november 2018. De betrokken studiebureaus Omgeving, Antea, Arcadis,... zullen dan de scenario's onderzoeken.

4. Opmaak synthesesnota en infobrochure: november-december 2018.
5. Nieuwe bewonersavond en stakeholdersbijeenkomst: januari 2019
6. Voorbereiding voorontwerp voorkeursbesluit: januari-juni 2019.

### 3. Vragen/Opmmerkingen

1) De ambitie is een verkeersluw project, toch is de mindset heel raar om die doelstelling te bereiken. Er is vanavond vooral gesproken over parkings, het circulatieplan, bussen en de kringwinkel, over fietsen komt weinig terug. In alle mogelijke scenario's worden auto's gegeneerd.

Er zal bij de uitwerking van het project juist heel veel aandacht zijn voor traag verkeer. We hebben er misschien in de presentatie te weinig bij stilgestaan, maar het is juist één van de uitgangspunten dat we het netwerk van trage wegen en de fietsvoorzieningen in alle scenario's willen verbeteren. We willen ook de mogelijkheid hebben om het max. aantal auto's te bepalen. Alles zou met de fiets of te voet moeten kunnen bereikt worden.

Dat er veel is gesproken over parkings en automobilititeit, komt doordat dit één van de variabelen is in het onderzoek en omdat hier ook veel bezorgdheden over leven bij omwonenden. Feit is dat er vandaag 3 parkings zijn in de buurt van het station. We willen graag bekijken om deze te bundelen zodat het op een beter manier kan worden ontsloten en zodat bijvoorbeeld het stationsplein kan worden ontlast. Eén van de oplossingen is juist meer inzetten op het openbaar vervoer, fietsers en voetgangers.

2) Indien de autoparking op de eigendom van Vranckx komt, hoe geraken deze auto's dan de Dr. Van de Perrestraat over? Hier staat nu al één lange rij op de drukke momenten, of als de spoorwegovergang gesloten is. Waar moeten die auto's naartoe als ze uit die parking komen? De Heistraat is ook niet geschikt als ontsluiting voor een grote garage.

Dit is een terechte vraag en dit zal verder moeten worden bekeken in het ontwerpend onderzoek. Ook de realisatie van de fiets-o-strade heeft hier zeker een impact. Op basis van de cijfers moet een inschatting gemaakt worden hoe het verkeer rijdt en moeten de effecten beoordeeld worden. Het kan inderdaad blijken dat het geen goed idee is om de parking hier te leggen, of dat we de ontsluiting op een andere manier moeten organiseren.

Het is nu ook juist zo dat we in de komende periode van het uitvoeren van het onderzoek moeten bekijken wat wenselijk en haalbaar is. Zo moet bijvoorbeeld ook nog nader worden bekeken of de 500 die in de pers werden genoemd, wel haalbaar zijn. Dat weten we nu nog niet, dat moet nog worden onderzocht. De scenario's liggen nog niet vast.

3) Voor sommige zaken is toch geen onderzoek nodig? Er komen zoveel appartementen bij in de omgeving en deze brengen nu al heel veel extra autoverkeer mee, waardoor er nu al sprake is van een verkeersinfarct.

We zijn ons zeer bewust van de gevoelige situatie rond mobiliteit en daarom maakt het onderzoek op dit aspect ook zo'n belangrijk deel uit van het verdere onderzoek. We moeten inderdaad gaan kijken wat er haalbaar en wenselijk is gelet op het gebied van mobiliteit. Ook moeten we daarbij goed bekijken of het mogelijk is om via het nemen van maatregelen het vele doorgaande verkeer dat nu nog door de stationsomgeving gaat, kunnen elimineren. Tegelijkertijd moeten we er voor zorgen dat we bestaande en nieuwe gebruikers van de stationsomgeving verleiden om andere mobiliteitsvormen te gebruiken dan de auto door deze zo aantrekkelijk mogelijk te maken.

Voor de omvang van het programma is de stad gebonden aan het woonprogramma dat Vlaanderen oplegt, dit mag niet minder zijn dan 25 wo/ha. Maar de verkeerscirculatie zal wel determinerend zijn om te bepalen wat er mag gebouwd worden.

4) Aan de hand van wat Vlaanderen oplegt kan toch bekeken worden hoeveel woningen er

minimaal moeten komen?

Het is in dit geval niet zozeer de normen vanuit Vlaanderen die bepalen wat er gebouwd zal worden, maar wat er haalbaar en wenselijk is op basis van het nog uit te voeren onderzoek.

5) We kunnen t.e.m. 9 april adviezen indienen, dat is een korte periode om te reageren. Het project is heel complex, maar Geel is nog complexer.

De periode werd al verlengd, de nota ligt intussen al een maand lang ter inzage. Veel belangrijker dan de datum is echter dat we na 9 april niet stoppen met communiceren met de bewoners. Alle reacties worden verwerkt en op moment van resultaten komen we er weer mee terug, nog voor dat we als stad gaan nadenken over het voorkeursscenario. Er werden bureaus aangesteld om het te onderzoeken met de nodige expertise. We zullen hen aan het werk zetten met alle input en munitie die we vanuit de bewoners krijgen.

6) Er werden drie scenario's uitgewerkt, maar er is weinig gesproken over de hoofdwegen. Zijn hier nieuwe ideeën hierover?

Is er al eens nagedacht over bijvoorbeeld een station Geel-zuid en Geel-Centraal om de studenten uit te laten stappen aan de scholen zelf?

De tweede vraag rond een extra station ter hoogte van de Ring rond Geel (en nabij de onderwijscampus) werd al eens gesteld aan NMBS, maar dat is voor hen geen realistische actie. De stations liggen dan te dicht bij elkaar, wat problemen geeft voor de dienstregeling. Verder wordt het project verder uitgewerkt in samenwerking met de mensen die bezig zijn met de verdere uitwerking van het mobiliteitsplan. Voor het project is het bijvoorbeeld zeer belangrijk dat er zo weinig mogelijk doorgaand verkeer door de stationsomgeving komt en dat er een goede verbinding is met het hoofdwegennet. Via het overleg zullen de ontwikkelingen binnen het project en rond het mobiliteitsplan van Geel met elkaar worden afgestemd. Ditzelfde geldt bijvoorbeeld ook voor de relatie met de ontwikkeling van de fiets-o-strade langs de spoorweg.

7) Zijn jullie op de hoogte van het vorige circulatieplan?

Dit is inderdaad gekend. We weten ook dat er destijds bij een aantal proefopstellingen problemen ontstonden in bijvoorbeeld Roozendaal en zullen er uiteraard voor waken dat nu niet dezelfde fouten worden gemaakt.

8) Op pagina 17 van de nota wordt wel degelijk gesproken over 500 woningen.

Dit aantal is een verwijzing naar de woningbouwprogrammatie uit het Beleidsplan ruimte Geel. In het beleidsplan zijn voor alle mogelijke woonontwikkelingen schattingen gemaakt van eventuele mogelijkheden en dit is zeker geen harde randvoorwaarde of een doel van het project.

9) Is het toch niet beter om net verschillende parkings te maken zodat niet iedereen uit dezelfde parking moet komen en hier op één plaats overlast ontstaat?

Hiervoor zijn er wellicht voor en tegens die onderzocht kunnen worden, maar onze inschatting was dat het voor de stationsparking waarschijnlijk beter is dat er één parking komt die goed is ontsloten vanuit het hogere wegennet en waardoor onnodig zoekverkeer wordt voorkomen. Er zullen zeker auto's blijven in de toekomst, maar we hopen op minder.

Met meer mensen?

Dat zou moeten ja. We zien nu al steeds meer een verschuiving van mensen die vaker te voet gaan, de fiets gebruiken of die met het openbaar vervoer gaan en dit moeten we naar de toekomst toe verder stimuleren. Er moet ook rekening mee gehouden worden dat er binnen 5 jaar wellicht nog geen realisaties zullen zijn en dat we dus echt spreken over een project op de langere termijn.

10) Hoe kan je onderzoeken doen als je niet vertrekt van een concreet iets, zoals bijvoorbeeld het aantal woningen?

De doelstelling voor het project is wel heel duidelijk en kwam ook naar voren in de

presentatie. Hoeveel woningen er komen is niet per definitie relevant voor het bereiken van de doelstelling om hier naar een boeiende en kwaliteitsvolle woon-, werk- en leefomgeving te gaan. Op basis van de nu volgende onderzoeken zal de omvang van het project wel concreter worden, waarbij er ook gekeken moet worden naar het woonprogramma, maar we hebben hiervoor op dit moment nog geen aantal vastgelegd. Juist uit het onderzoek moet blijken wat wenselijk en haalbaar is.

Vroeger werd een project eerst helemaal uitgewerkt tot in detail om daarna naar de bewoners te gaan. Hiermee was men het dan eens of niet, hier en daar kon nog wat bijgestuurd worden, maar de hoofdlijnen lagen vaak al vast en dat leidde vaak tot lange en moeilijke procedures waarmee uiteindelijk niemand gelukkig was. Het verschil met nu is dat mensen vanaf het begin van het project mee kunnen nadenken en dus ook nu er nog geen concreet en vastomlijnd project is. We begrijpen dat dit soms ook lastig is, want het is veel gemakkelijker om te spreken over een concreet plan, dan over abstracte doelstellingen en een onderzoeksopzet, maar we denken dat dit wel een betere handelswijze is dan om alles zelf uit te werken en dan pas op het einde naar de bewoners te gaan.

11) Er wordt heel de tijd over 'wij' gesproken, maar wie zijn dit? Wie heeft er iets te zeggen over de uiteindelijke beslissing?

Het complex project van de herontwikkeling van de Geelse stationsomgeving is een bevoegdheid van de gemeente, waardoor de gemeenteraad uiteindelijk de belangrijke besluiten (zoals het voorkeursbesluit en het projectbesluit) zal moeten nemen. Binnen de projectgroep, waarin naast verschillende vertegenwoordigers vanuit de stad ook mensen van Gavra en Skyline Europe NV zitten, worden de tussentijdse ontwikkelingen opgevolgd en zo nodig bijgestuurd.

12) De eigendom van Skyline behelst een waardevol gebied. Is dit al eens bekeken, landschappelijk gezien?

We houden zeker rekening met de landschappelijke waarden en bijvoorbeeld ook met de hoge biologische waardering die aan sommige (delen van) percelen werden toegekend. Met deze belangrijke waarden moeten we binnen het project op een goede manier omgaan, vandaar ook dat we als uitgangspunt hebben opgenomen dat het landschap de basis moet zijn voor de ontwikkelingen en dat de groene dooradering moet worden behouden. Tegelijk moeten we er natuurlijk ook rekening mee houden dat deze gronden wel zijn gelegen in woonzone en in woonuitbreidingsgebied en dat we ze dus ook niet geheel kunnen vrijwaren van ontwikkelingen.

13) Is er gedacht aan een autoparking buiten het centrum met pendelbussen naar het station?

Hier wordt zeker over nagedacht, en we zijn ook al concreet bezig met de uitwerking van dergelijke randparkings. Vanaf die locatie kan men dan een pendelbus of liever nog een huuffiets nemen tot naar het stadscentrum (bijvoorbeeld via het blue bike-systeem). Dit lijkt echter vooral een idee om bezoekers aan het centrum te lokken en minder voor mensen die de trein moeten nemen in de stationsomgeving. Voor dit project zijn De Lijn en de NBMS ook vragende partij voor parkeerplaatsen voor hun reizigers. Er zal dus altijd een stuk parkeren nodig blijven.

14) Is er overwogen om in het gebouw van Gavra de parking onder te brengen? Dit kan hiervoor een mooie ruwbouw zijn.

Is er één van de scenario's aanwijsbaar waarbij je kan zeggen dat dit een positief effect kan hebben op het functioneren van het stationsplein?

De eerste vraag werd eigenlijk niet overwogen. Het zou zonde zijn om auto's te stallen in gebouwen zoals Gavra, hier is een mooiere invulling mogelijk die meer recht doet aan deze belangrijke plaats in Geel.

Antwoord tweede vraag: de effecten zijn misschien meer autoverkeer door de nieuwe

functies, maar misschien kunnen we dit wel deels ondergronds wegleiden en misschien kunnen we ook iets doen aan het doorgaand verkeer in de stationsomgeving, ... maar het klopt dat de inrichting van het stationsplein nu te wensen over laat. Vandaar is er ook afgesproken met het stadsbestuur om niet te wachten met een aantal maatregelen op korte termijn om van het stationsplein een leukere plek te maken. Hierover zullen we dit jaar ook verder contact opnemen met de bewoners rond het stationsplein.

15) Waar is die groenzone nu? Er was ook afgesproken om groen te maken aan de rand van de spoorweg (Heistraat), maar hier werd gewoon beton gegoten.

Wanneer we gaan naar één parking met zo weinig mogelijk overlast, kan in de Heistraat bekeken worden om de parkeerplaatsen weg te nemen en hier bijvoorbeeld terug groen in te planten, net zoals er vroeger ook veel groen in het straatbeeld was. Natuurlijk zal de fiets-o-strade ook een impact hebben op de Heistraat. Hierdoor komen er zeker meer fietsers, en eventueel voetgangers, maar als we ergens een goede stationsparking kunnen realiseren is dit goed te combineren met meer groen in de straat.

16) Als de busparking in het noorden komt, hoe kunnen de bussen hier dan weg?

Waarschijnlijk is het niet de beste optie voor het busplein omdat de meeste bussen uit het zuiden komen en niet uit het noorden. Voor De Lijn is dat alvast niet handig. Maar ruimtelijk is het mogelijk, dus moet het onderzocht worden. We kunnen er nu niet op vooruitlopen, maar het is een aanvoelen dat het moeilijk zal zijn.

17) We hebben horen praten over 'plinten', maar niet over de hoogten? Wordt er ook gepraat over de hoogte van de wanden/het parkeergebouw? Dit is toch belangrijk bij de keuze waar wat zou komen.

Voor de Kringwinkel is een bepaalde hoogte nodig, met daarop mogelijk nog bouwlagen voor andere functies, waarbij we ook zeker zullen kijken naar de relatie met de onmiddellijke omgeving. Het doel van het project is immers dat de nieuwe ontwikkelingen met respect voor de bestaande omgeving worden ingepast. Ook kijken naar een gedifferentieerd woonpatrimonium. Momenteel hebben we hier nog geen zicht op, dit zal verder worden onderzocht in het ontwerpend onderzoek.

De hoogte van een parkeergebouw hangt voornamelijk af van de interne organisatie van het gebouw, van het aantal parkeerplaatsen en hoe dit praktisch kan gerealiseerd worden. Dit moet afgewogen worden in het ruimtelijk onderzoek.

In het beleidsplan Ruimte is opgenomen dat de locatie van de stationsomgeving in aanmerking komt voor Hoogbouw. Daarvoor zijn wel verschillende voorwaarden opgenomen op basis waarvan er zal moeten worden gezorgd voor een goede inpassing van dergelijke projecten en van een hoge ruimtelijke kwaliteit. Uiteindelijk kunnen de bewoners hierover ook zeker hun reacties geven via het openbaar onderzoek dat na de uitwerking van de concrete bouwprojecten zal worden georganiseerd.

18) Gaat de studie die nu uitgevoerd zal worden, mee bepalen hoeveel woningen er gaan komen?

Er zal inderdaad bekeken worden van wat er zowel ruimtelijk wenselijk als qua mobiliteit haalbaar is.

19) Kunnen de parameters/cijfers ook ingekeken worden door de bewoners?

Er zijn tellingen gebeurd door AnteaGroup. De capaciteitsbepaling gebeurt op niveau van de kruispunten. Als deze kort op elkaar liggen, hebben deze ook invloed op elkaar. In principe proberen we dit af te lijnen zodat vlotte doorstroming kan gegarandeerd worden. Hier bestaan bepaalde grenswaarden en tools voor. Het is niet de bedoeling om microsимулатies te gaan opstellen. Met een aantal vuistregels wordt de capaciteit beoordeeld en op basis daarvan kunnen we beoordelen wat erbij kan komen.



20) Wordt er bij de tellingen rekening gehouden met de nieuwe bouwprojecten of niet?

In de tellingen niet, dat is een momentopname. De telling dateert van oktober 2017. Er zijn momenteel heel wat grote projecten in de omgeving en de verkeerstoeiname door deze projecten zal ook bekeken worden.

21) De parking van de Lidl ligt net buiten het onderzoeksgebied, maar wordt officieus ook gebruikt als stationsparkings. Is hier gedeeld gebruik mogelijk?

Dit kan zeker bekeken worden, we hebben nu echter nog geen gesprekken gevoerd met Lidl. Dit zal echter waarschijnlijk geen definitieve oplossing bieden voor het stationsparkeren.

22) Het wonen in de buurt van de overweg/het station zou ideaal zijn, maar de spoorweg is een geweldige beperking voor alles wat er in de buurt komt wonen. Het gebeurt allemaal op dezelfde plaats en men moet op hetzelfde uur oversteken. Dat geeft toch conflicten?

Daarenboven is er nu plots de wagon van Skyline Europe die erop aanpikt, wat zoveel meer bewoning in deze zone geeft. Hoe komt dat? Deze groene zone is heel waardevol, de grote berken mochten niet omgedaan worden omdat het een landschappelijk waardevolle zone binnen Geel was. Nu stellen we vast dat dit in de toekomst wel zou kunnen. Wordt er rekening gehouden met de biologische omgeving? Daarenboven wordt onze grond gedegradeerd?

We hebben alle begrip voor deze opmerkingen. De bewoners hebben inderdaad veel voeling met en zicht op het wonen in de omgeving. Daarom is het ook zo belangrijk dat hier nu zoveel mensen aanwezig zijn.

I.v.m. de uitbreiding is het zo dat er aan de eerste afbakening van het studiegebied niets is gewijzigd, deze zone zat altijd bij in het projectgebied. In het begin was Moortgat er bij betrokken, nu is Skyline de eigenaar. Het is net belangrijk dat ze erbij betrokken zijn omdat we er dan ook iets over te zeggen hebben en het kwalitatief ontwikkeld kan worden. De parkzone zou op een goede manier moeten overgaan in de stationsomgeving. Had het gebied buiten de projectzone gebleven had men hier apart een heel ander project voor kunnen indienen. Nu trachten we ervoor te zorgen dat het een prettige en aantrekkelijke woonomgeving blijft.

23) In welke mate is er gekeken naar een ondertunneling van de spoorweg, ook voor de auto's?

Er is wel naar gekeken of dit een oplossing zou kunnen zijn. Technisch gezien is het heel moeilijk, gelet op alle wegen die hier samenkomen en ook de aanwezigheid van de bussen en vrachtverkeer. Tweede vraag is of het wenselijk is. Het zal heel veel geld kosten, en misschien ga je zo juist nog meer auto's naar het centrum krijgen.

Eventueel kan er wel een ondertunneling voor de autoparking voorzien worden. Een fietstunnel die goed aansluit bij de fiets-o-strade lijkt ook zeker mogelijk, een juiste locatie hiervoor moet verder bekeken worden

24) Hoe ga je de stationsbuurt levendig maken? Het 'mooie' station is zelfs niet altijd meer open, bijvoorbeeld op zaterdagmiddag.

We hebben als stad helaas geen rechtstreekse invloed op het beleid van de NBMS. Wel zijn er gesprekken met De Lijn over bijvoorbeeld een Lijnwinkel waar dan ook NBMS-tickets gekocht zouden kunnen worden. De loketfunctie is zeker belangrijk en we willen die graag behouden, maar soms is dat niet gemakkelijk. Bij de fietspunten hebben we er gelukkig samen met de andere gemeenten en de provincie Antwerpen voor kunnen zorgen dat ze open bleven, dat zullen we ook zeker proberen met de loketten.

Wanneer we het hebben over levendige wanden, hebben we het bijvoorbeeld over de winkel en het sociaal restaurant van de Kringwinkel, of over kantoorruimten. Verder moet dit nog bekeken worden, maar we willen hier in ieder geval zeker geen kleinhandel inpassen die gaat concurreren met ons handelscentrum.

25) Het stationsplein moet niet alleen toegankelijk zijn voor een bepaald publiek, maar moet voor iedereen zijn.

Ook belangrijk is bijvoorbeeld integrale toegankelijkheid zoals voor mensen met een visuele handicap,... evenals de toegankelijkheid voor alle doelgroepen; werknemers, pendelaars, studenten,... iedereen moet er zich thuis kunnen voelen. De Kringwinkel is wel een belangrijke partner om mee te integreren in de stationsomgeving. Dat past ook binnen het idee van Geel als barmhartige stede, iets dat ook tot uiting zou moeten komen in de stationsomgeving.

26) Is er ook gedacht aan ruimte voor sportterreinen?

Een groeiende stad heeft zeker behoefte aan meer recreatieruimte. We denken hierbij bijvoorbeeld aan ruimtes voor woonuitbreidingsgebied die (gedeeltelijk) kunnen herbestemd worden. Het is zeker belangrijk om hier groen voor over te houden. Hierbij denken we niet meteen aan de stationsomgeving, maar het zou ook moeten kunnen.

27) Er werden al vele goede ideeën gegeven door de aanwezigen. De nota is beschikbaar. Schrijf je ideeën naar de stad, tijd om alles te bundelen en door te sturen!

Vanuit de stad kunnen we dit alleen maar bijtreden.

28) Ook na de vorige bijeenkomsten zijn er vele zaken in het verslag opgenomen, maar in deze onderzoeksfase komen ze nog niet allemaal terug.

De resultaten van de vorige bijeenkomsten waren erg gericht op de inhoudelijke uitwerking van het project. Dit zullen we zeker verder meenemen bij het uitvoeren van het onderzoek, maar omdat er nog geen uitgewerkt project is kunnen we ook nog niet laten zien wat hiervan de resultaten zijn.

Wel is het belangrijk dat we binnen het project niet alle individuele belangen kunnen laten primeren. We moeten ook kijken naar het algemeen belang, dat soms anders is dan de belangen van omwonenden. Daartussen zal uiteindelijk de gemeenteraad steeds een goede afweging moeten maken. We zijn alleszins tevreden dat er altijd zoveel mensen komen en dat men kritisch is, want juist hierdoor kunnen we zo goed mogelijk proberen rekening te houden met de belangen van de omwonenden en kunnen we proberen ervoor te zorgen dat er een project komt dat past binnen het algemeen belang en dat ook met respect omgaat met de omwonenden.

29) Is er al bepaald hoe hoog men mag bouwen in Geel? Wanneer men rekening wil houden met Astor, welke invloed zal dit dan hebben om de bouwhoogte hier te bepalen? Wat gebeurt er met de bestaande gebouwen aan het stationsplein?

De meeste bestaande gebouwen aan het plein zullen behouden blijven, waarschijnlijk zullen vooral de gebouwen van Gavra verdwijnen en plaats maken voor een nieuwe ontwikkeling. In verband met hoogbouw zijn er in het beleidsplan ruimte Geel nadere regels opgenomen, maar daarbij is er niet gezegd dat een bepaald aantal lagen het maximum is. Hier is lang over nagedacht, maar uiteindelijk is de maximale aanvaardbare bouwhoogte sterk afhankelijk van de exacte plaats en van de kwaliteit van het ontwerp. Om die redenen is er uiteindelijk geen maximum bepaald.

Wie bepaalt dat dan?

Het stadsbestuur bij het afgeven van een bouwvergunning. Het beleid rond hoogbouw is een uitdaging, maar geen discussie voor vandaag.

Na het beantwoorden van de laatste vraag, wordt door Rob Krabbenborg aangegeven dat iedereen nog tot en met 9 april reacties kan indienen. Voor meer informatie over het project kan iedereen ook

steeds op de website [www.geel.be/stationsomgeving](http://www.geel.be/stationsomgeving) de actuele versie van de procesnota en alle andere recente informatie terugvinden. Het verslag van deze bijeenkomst volgt zo snel mogelijk.

De aanwezigen worden bedankt door Marleen Verboven en iedereen wordt uitgenodigd om een drankje te halen aan de bar. De deskundigen blijven aanwezig voor het beantwoorden van vragen.

## Verslag van vergadering

<b>Titel vergadering:</b>	Stakeholdersbijeenkomst (2)
<b>Datum en uur:</b>	Donderdag 1 maart 2018
<b>Plaats vergadering:</b>	Geels Brouwhuis
<b>Aanwezig:</b>	Hendrik Pelgroms (Gavra), Bart Paeleman, Wim Liebaut en Isabelle Larmusseau (Skyline Europe), Marleen Verboven (Stad Geel-Schepen stadsontwikkeling), Yves Van hulse (ACV), Marc Sjegers (KoGeKa), Flora Carrijn en Benoit De Baere (KULeuven), Sigrid Lens (De Lijn Antwerpen), Peter Swyngedauw en Björn Bracke (Omgeving), Marc van Ryve en Mireille Govaerts (Fietzersbond), Nikka Curinckx (MOW Vlaanderen), Bert Manderveld, Guy Meerts en Kris Ooms (De Kringwinkel Zuiderkempen), Gaston Van Dyck (PVDA), Nele Raets (NQN51 i.o.v. Gavra), Dirk Ooms en Albert Kenens (buurtbewoners), Kristel Bosmans (stad Lommel), Paul Arts (AnteaGroup), Bart De Boel (Stad Geel-Trage wegen), Rob Krabbenborg (Stad Geel-Projectleider)
<b>Link presentatie:</b>	<a href="https://1drv.ms/b/s!Ap4Sb3YMvgn9hxKWBGQ7GI2BavXe">Klik hier</a> , of type: <a href="https://1drv.ms/b/s!Ap4Sb3YMvgn9hxKWBGQ7GI2BavXe">https://1drv.ms/b/s!Ap4Sb3YMvgn9hxKWBGQ7GI2BavXe</a>
<b>Verslag:</b>	Greet Verwerft (Stad Geel-stadsontwikkeling)

## Verslag stakeholdersoverleg over alternatievenonderzoeksnota

### 1. Opening

Schepen Marleen Verboven wenst alle aanwezigen welkom in de oude gerenoveerde brouwerij. Het is goed om te zien dat er weer zoveel verschillende belanghebbenden aanwezig zijn op deze bijeenkomst voor het project van de stationsomgeving.

Naast alle aanwezigen worden de projectpartners Gavra en Skyline Europe door Rob Krabbenborg ook welkom geheten. Rob geeft aan dat de bijeenkomst van vandaag wat anders zal zijn dan de eerste bijeenkomst met de belanghebbenden. Daar waar de eerste bijeenkomst zeer interactief was en in het teken stond van gezamenlijk ideeën lanceren voor de vernieuwde stationsomgeving, is er vandaag een meer formele toelichting over de alternatievenonderzoeksnota, met uiteraard de gelegenheid tot het stellen van vragen. Het doel van de bijeenkomst is dan ook om uitleg te geven bij deze nota, zodat alle belanghebbenden een goed advies kunnen geven over de alternatievenonderzoeksnota.

Een belangrijke kanttekening is dat er met de alternatievenonderzoeksnota nog geen zaken vastliggen over de uiteindelijke inhoud van het project. Deze nota heeft vooral tot doel om inzicht te geven in hoe het strategische onderzoek zal worden vormgegeven. Het klopt bijvoorbeeld niet dat er 'minimaal 500 woningen' moeten worden gerealiseerd, zoals al in de pers werd geschreven. Juist de uitkomsten van het onderzoek zullen immers aangeven wat er in de stationsomgeving wel en niet mogelijk is. We hebben een hoge ambitie voor deze belangrijke plek in Geel, maar uit het onderzoek zal ook moeten blijken wat haalbaar en realistisch is. We hopen op een kritische blik van de aanwezigen.

Het verslag zal op de website ([www.stationsomgeving.geel.be](http://www.stationsomgeving.geel.be)) geplaatst worden en wordt ook per email verzonden aan de aanwezigen.

## **2. Toelichting van de alternatievenonderzoeksnota**

### **1. AMBITIE VOOR DE STATIONSOMGEVING**

#### **Doelstelling**

Het transformeren van de Geelse stationsomgeving naar een hoogwaardige stedelijke woon- en werkomgeving op een manier die recht doet aan haar strategische ligging, maar die zich eveneens goed inpast in de bestaande omgeving.

#### **Ambities**

- 1) Voorziening van diverse woonvormen, wonen voor de toekomst;
- 2) Stimuleren van economische activiteiten;
- 3) Realisatie van kwalitatieve publieke ruimte.

In de perimeter van het projectgebied zijn naast verschillende kleinere private eigendommen ook een aantal grotere aaneengesloten sites van: NMBS-holding, Familie Vranckx, Gavra, stad Geel, Kringwinkel, Skyline en CM-ACV. Met deze diverse belanghebbenden wordt steeds bekeken wat hun rol binnen het project is, nu en in de toekomst.

### **2. PROCES VAN EEN 'COMPLEX PROJECT'**

De procedure van het decreet complexe projecten betreft een nieuw traject met een geïntegreerde aanpak, met van in het begin veel overleg met de verschillende partners. Ook worden diverse inhoudelijke stappen gelijktijdig uitgewerkt, zoals bijvoorbeeld het milieukundig onderzoek en het ruimtelijk onderzoek naar mogelijke varianten, waardoor het mogelijk is om via een beperkt aantal logische stappen.

Vandaag zitten we in de onderzoeksfase, de verkenningsfase is achter de rug. Daarna volgt nog een voorkeursbesluit en een projectbesluit. Het officieel openbaar onderzoek zal pas in functie van het voorkeursbesluit en later voor het projectbesluit georganiseerd worden.

De eerste stap in de onderzoeksfase is de alternatievenonderzoeksnota, die volgend jaar tot het voorkeursbesluit moet leiden. De nota werd eind januari vastgesteld door het college van burgemeester en schepenen.

Na het geïntegreerd onderzoek wordt een synthesenota opgesteld met de resultaten van al het onderzoek. De conclusies hiervan zullen overzichtelijk gebundeld worden in een brochure, waarna er terug advies gevraagd zal worden aan de stakeholders en aan de bewoners. Daarna volgt het proces waarbij we gaan proberen om op basis van alle onderzoeken en reacties te komen tot een voorkeursalternatief.

### **3. DE ALTERNATIEVENONDERZOEKSNOTA**

In de nota worden verschillende alternatieven onderzocht. Het onderzoek zelf wordt opgestart nadat de adviezen van de verschillende belanghebbenden binnen zijn en de publieke raadpleging hierover is afgerond. Uiteindelijk is het overigens zeker niet zo dat er

een keuze zal moeten worden gemaakt tussen de beschreven alternatieven. De drie alternatieven uit de nota zijn vooral zo samengesteld om het onderzoek zo goed mogelijk en onderscheidend mogelijk te maken. Waarschijnlijk zal er uiteindelijk een combinatie van verschillende elementen uit de alternatieven moeten worden gemaakt, of zelfs een geheel afwijkend alternatief om het voorkeursbesluit voor te bereiden.

In de nota vindt men een beschrijving van de doelstellingen en de geografische werkingssfeer van het complexe project. Het bepaalt ook de reikwijdte van het geïntegreerde onderzoek en welke alternatieven er onderzocht moeten worden.

Doel is om alle stakeholders, bewoners enz. te informeren over wat er onderzocht zal worden. Men wil iedereen een stem geven in dit proces.

### **Opbouw van de nota:**

De nota bestaat uit de projectomschrijving, beschrijving van de alternatieven en de onderzoeksmethodologie (ontwerpend onderzoek, strategische milieubeoordeling, financiële haalbaarheid). Er moet een evenwicht gezocht worden tussen alle inkomsten en uitgaven, daarvoor wordt samengewerkt met een apart bureau.

### **Deelzones:**

Het project bestaat uit verschillende gebieden waar een andere snelheid wordt voorgesteld. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen zones die op korte en middellange termijn ontwikkeld kunnen worden (zwart gearceerd) en van gebieden die meer op de lange termijn van belang zijn (zonder arcering). Van de gebieden die gearceerd zijn en weten we dat de eigenaars zich uitgesproken hebben om hier op korte/middellange termijn iets te willen realiseren.

Binnen de niet gearceerde gebieden geldt dat het hier niet de bedoeling is om op de korte termijn projecten te ontwikkelen, maar dat ze v wel een belangrijke rol vervullen binnen de stationsomgeving. Om die reden wordt er dan ook wel een visie voor deze gebieden ontwikkeld. Stel dat deze niet meedoen, moet het project nog altijd kunnen gerealiseerd worden. Momenteel is er nog geen mandaat of engagement dat ze meedoen. Ook zitten hier diverse individuele eigenaren tussen die zelf kunnen beslissen of ze op termijn ook willen instappen in een projectontwikkeling.

### **Uitgangspunten voor alle alternatieven:**

- Landschap als drager voor ontwikkelingen.  
Vooral in het oosten is er een groot open ruimtegebied. We willen op een kwaliteitsvolle manier het groen doortrekken tot in de stationsomgeving en ook inzetten op de waterhuishouding. De uiteindelijke invulling hiervan is nu nog niet geweten.  
Voorbeeld: stel dat CM en ACV verplaatsen naar de stationsomgeving, dan komt er een site vrij waar met het groen een interessante link naar het stationsplein gemaakt kan worden. Het is dan niet de bedoeling om hier een stop te gaan plaatsen d.m.v. een gebouw. Aan de westzijde is het de bedoeling om de groene zone met de trage verbinding die rond de Zeggeloop is gesitueerd op een kwalitatieve manier wordt verbonden met het stationsplein.
- Netwerk trage wegen (voet- en fietsverbindingen).  
We willen de bestaande verbindingen maximaal behouden, bijvoorbeeld de link tussen St. Dimpna en de stationsomgeving. Daarnaast moeten er nieuwe trage verbindingen worden gemaakt in het gebied, zoals tussen de Fabrieksstraat en het stationsplein. Ook is er het idee van een ongelijkvloerse oversteek over het spoor tussen de Heistraat en

Heidebloemstraat. Verder is het belangrijk om in te zetten op goede voorzieningen voor fietsers, zoals het behoud van het fietspunt, het uitbreiden van het aanbod aan deelfietsen, bijkomende fietspaden, enzovoort.

- Autoluwe ontwikkeling.  
We willen gaan voor een autoluwe ontwikkeling, waarbij er maximaal wordt ingezet op het openbaar vervoer en het fietsaanbod. Hiervoor is het belangrijk om een echte stationsparking te maken, zodat het autoverkeer op één plek opgevangen wordt. Er moeten ook maatregelen genomen worden om zo weinig mogelijk autoverkeer te genereren. De stationsomgeving is een geschikte plek om hier ambitieus in te zijn.
- Een levendig stationsplein.  
Vandaag is dit een echte circulatieruimte en geen verblijfsplein. Er zijn veel studenten, maar hier is weinig plaats voor. Dit willen we veranderen, we willen er een volwaardig stedelijk plein van maken. Hoe dat kan gerealiseerd worden, vb. door meer economische activiteiten, meer terrassen,... moet verder onderzocht worden.
- Gemengde stationswijk tussen de Fabrieksstraat en het spoor.  
Aansluitend op het plein zal er een nieuwe stationswijk komen op de huidige site van Gavra. Hier gaan we uit van een gemengd programma, met mogelijk ook een aantal kantoren, een kleine supermarkt, enz. Het charmante karakter van de Fabrieksstraat willen we behouden.
- Groene woonwijk.  
De nieuwe stationswijk zal overgaan in een woonprogramma met woningen in het groen.  
Vraag: Hoe is deze groene zone momenteel ingekleurd?  
Deze ligt deels in woongebied en deels in woonuitbreidingsgebied, met noordelijk nog een klein stukje parkgebied.

#### **Bouwstenen van de alternatieven:**

Er zijn vier variabele elementen waar we nu nog geen uitspraak over kunnen doen en waarbij verschillende alternatieven aan de basis liggen van de drie scenario's:

- 1) Alternatieve locaties voor de stationsparking: een parkeergebouw op de site Vranckx, een parking onder het stationsplein en een parkeergebouw ter hoogte van de huidige parking van stad Geel.
- 2) Alternatieven voor het openbaar vervoersplein: op de huidige locatie - eventueel met een wachtplaats op een andere plaats, of ten noorden van het station.
- 3) Alternatieven voor de Kringwinkel: de huidige locatie, binnen de site voor stedelijke ontwikkeling maar met een ander programma erboven, of een deel van de activiteiten aan het stationsplein en een deel naar een andere locatie (zoals schrijnwerkerij,...).
- 4) Alternatieven voor de ontsluiting: 3 lussen die onderling niet verbonden zijn, enkel twee noordelijke lussen, alle ontwikkelingsvelden met elkaar verbinden... Er moet bekeken worden vanuit het mobiliteitsonderzoek welke effecten de verschillende scenario's zullen hebben. Dit hangt dan ook weer samen met bijvoorbeeld de Kringwinkelactiviteiten, enz.

#### **Drie scenario's:**

Hierbij werd gezocht naar logische combinaties van de verschillende bouwstenen en de scenario's moeten voldoende uiteenlopend zijn. Het doel is om inzicht te krijgen in de effecten van de opties.

Het is niet de bedoeling om uiteindelijk een keuze te maken voor één inrichtingsvariant, het

zal eerder een gecombineerd scenario worden, of misschien nog wel een geheel afwijkend scenario.

Verschillende scenario's:

- 1) Parking ondergronds op het openbaar vervoersplein, de verschillende lussen ontkoppelen van elkaar, de Kringwinkel aangesloten op de weg via stationsplein.
- 2) Parking in het noorden, openbaar vervoer op de huidige locatie, Kringwinkel op de huidige locatie, ontsluiting van de oostelijke lob wordt geconnecteerd met elkaar.
- 3) Parking ter hoogte van de huidige parking, openbaar vervoersplein in het noorden, Kringwinkel aan het stationsplein, ontsluiting op basis van twee verschillende lobben die onderling niet gekoppeld zijn.

De drie scenario's worden onderworpen aan het ruimtelijk onderzoek. Voor elke variant wordt ook een milieueffectenrapport gemaakt (m.b.t. geluidsoverlast, positionering van de woningen, enz...) en een financiële analyse. Er wordt onderzocht of het een realistisch scenario is en of elke partner op een gelijkwaardige manier wordt behandeld.

#### 4. HET VERVOLGTRAJECT

- De adviesperiode loopt tot 2 april 2018, hierbij vragen we de aanwezigen om advies te geven vanuit de eigen organisatie.
- De scenario's zijn zo opgebouwd om een aantal effecten in beeld te kunnen brengen. Het is nog een onderzoek op hoofdlijnen, niet op detailniveau, en dus niet de bedoeling om subvarianten aan te brengen.
- Voor de publieke raadpleging wordt een bewonersavond georganiseerd op 27/03/2018. Hier mag iedereen advies verlenen (tot een 2-tal weken later).
- Opmaak overwegingsdocument en aanpassingen aan alternatievenonderzoeksnota.
- Uitvoering van het geïntegreerd onderzoek mei-november 2018. De betrokken studiebureaus Omgeving, Antea, Arcadis,... zullen dan aan de slag gaan om de scenario's te onderzoeken.
- Opmaak synthesesnota en infobrochure november-december 2018.
- Nieuwe bewonersavond en stakeholdersbijeenkomst januari 2019
- Voorbereiding voorontwerp voorkeursbesluit januari-juni 2019.

Vraag: Hoe zit het met de tijdelijke herinrichting van het stationsplein?

→ Het traject zelf duurt wellicht nog vele jaren. In tussentijd wil de stad al iets doen aan de groene ruimte, wachtende bussen, enz. Vandaar is men bezig met een voorstel voor een tijdelijke herinrichting om met minimale ingrepen toch al een belangrijke verbetering te realiseren op het stationsplein.

Een gelijkaardig idee voor een snelle actie is bijvoorbeeld de groene ruimte aan het einde van de Heidebloemstraat die men tijdelijk zou kunnen inrichten voor de buurt...

Dergelijke acties kunnen nu reeds enige dynamiek teweeg brengen in de stationsomgeving.

Nog een belangrijke opmerking voor het geïntegreerd onderzoek: ook hierbij wil men samen met de actoren zoeken naar de beste bouwstenen en het ook voorleggen aan de verschillende belanghebbenden, stakeholders... Het blijft een open proces.

### 3. Vragen



1) Wanneer wil men klaar zijn met het project?

Een eindtijd is moeilijk te bepalen. We willen alleszins de tijd nemen om het proces op een goede manier vorm te geven. Het totaalproject zal worden gefaseerd over verschillende jaren. Mogelijk duurt het wel 20 jaar eer het volledige project gerealiseerd zal zijn.

2) Wat is de stand van zaken m.b.t. de IJzeren Rijn?

Rob heeft een gesprek gehad met Infrabel en NMBS. Op korte termijn is er geen belangrijke aanpassing van het spoor voorzien. Zeker ook geen ondergronds spoor, want dan zou er jaren geen treinverkeer mogelijk zijn.

Wel wil men af van een aantal spoorovergangen, dit kan wel implicaties hebben voor het project. Men denkt hierbij bijvoorbeeld aan het afsluiten van ondergeschikte overgangen voor het autoverkeer en in ruil een fietstunnel te voorzien,... maar niet op korte termijn.

Men vindt het vooral belangrijk dat er parkeergelegenheid blijft voor de treinreizigers.

De mobiliteitsidee zal binnen x-aantal jaren wellicht nog wijzigen, met ontraden van autoverkeer, enz.

Door de aanwezigen wordt aangegeven dat de stad Geel een duidelijk standpunt zou moeten innemen in het dossier van de IJzeren Rijn. Het kan niet zo zijn dat de intensiteit van het spoorverkeer steeds verder wordt opgedreven zonder dat er structurele maatregelen worden genomen die de leefbaarheid van de stationsomgeving garanderen. Destijds heeft het stadsbestuur gezegd dat er uiteindelijk een tunnelbak zou moeten komen, wat in een stedelijke omgeving ook grote kansen zou bieden.

Een autotunnel is technisch gezien moeilijk en wordt onder andere om die reden niet mee in het onderzoek gestoken.

3) Kan men opleggen dat alle betrokken partijen mee financieren in de aanleg van de nieuwe autoparking? Kan het bijvoorbeeld een voorwaarde zijn in de vergunningstoekenning?

De belangrijke uitgangspunten zoals het investeren in trage wegen,... moeten hoe dan ook gerealiseerd worden. In elk scenario wordt gekeken naar een fietstunnel, de stationsparking, enzovoort. Duurzame mobiliteit staat hierbij buiten kijf. Uiteindelijk moeten de kosten en de opbrengsten uit het stationsproject met elkaar worden verrekend over de verschillende partijen heen.

De financiële haalbaarheid wordt vanaf het begin mee ingecalculeerd.

4) Op welke manier wordt er voor de huisvesting uitgegaan van een behoefteanalyse? Welk soort woningen zijn er nodig de komende jaren?

We willen geen woningen bouwen die niet verkocht raken. Het is belangrijk om te kijken naar wat we vandaag nog niet hebben in het centrum. Misschien moeten we meer kleine grondgebonden woningen voor jonge gezinnen gaan bouwen, of kleine appartementen voor alleenstaanden, voorzieningen voor ouderen, woongroepen, of misschien zelfs tiny appartementen voor alleenstaanden. De woonbehoefte moet goed onderzocht worden en bepalend zijn voor het bouwprogramma. Verder is het ook heel belangrijk dat er aanpasbaar en flexibel wordt gebouwd, zodat het in de toekomst mogelijk is om binnen dezelfde bouwvolumes andere invullingen te maken.

5) Zijn ook sociale en huurwoningen een optie?

Dit moet zeker mogelijk zijn.

De visie dat de verschillende plekken een ander karakter kunnen hebben, speelt ook in op de typologie van de woningen. We willen ook nadenken over herinvulbaarheid en flexibiliteit doorheen de cyclus van een gebouw. Daarbij moeten we alle kansen op mobiliteit garanderen. We hebben hier een bijzondere troef in handen o.w.v. vele goede ontsluitingen.

We willen ook de tijd nemen om in te spelen op wisselende trends en nieuwe behoeften.

Er is ook met de Kringwinkel gepraat over de sociale campus. We willen ook kijken naar woningen voor mensen met een beperking, groepswoningen, woningen voor mensen met een klein budget, mensen die er bewust voor kiezen om geen auto te hebben, enz.

6) Waarom wordt in de perimeter de strook van de Heistraat naast het spoor meegenomen?

Dit gaat vooral over de huidige parkeerstrook, later wordt dit ook een stuk fiets-o-strade. De strook wordt meegenomen om de weg anders en aangenamer te gaan inrichten nadat er één grote parking gerealiseerd zal zijn. Het is de bedoeling dat de bestaande woningen in de Heistraat behouden kunnen blijven.

7) In hoeverre hangt de visie vast aan het huidige bestuur en wat als er een andere coalitie komt?

Alle gemeenteraadsleden worden telkens uitgenodigd zodat alle partijen ook mee zijn in het verhaal. Zo trachten we te ondervangen dat er een totaal andere visie zou ontstaan.

Ook de administratie speelt hierin een rol. Er is een proces doorlopen met bewoners en andere overheden, dit kan niet zomaar van de kaart geveegd worden. Uiteindelijk is het de politiek die beslist, maar men zal moeten rekening houden met het openbaar onderzoek, gegeven bezwaren, enz. Door de betrokkenheid van alle actoren zou het moeten kunnen doorlopen worden zoals voorzien.

Daarenboven is er ook een samenwerkingscontract getekend tussen de projectpartners, daar kan je niet zomaar onderuit.

8) Het verleggen van het busstation naar het noorden geeft veel extra bewegingen door het kruisen van de overweg. Je hebt het risico om in de bus voor een gesloten spoorweg te staan, terwijl je je aansluitende trein ziet vertrekken...

Het busstation ten noorden leggen is waarschijnlijk praktisch gezien niet realistisch. Maar in deze fase van het onderzoek mogen we nog geen zaken uitsluiten die niet technisch onmogelijk zijn.

9) Er is nu al een verkeersindigestie, met een nieuwe wijk zal dit nog erger worden. Welke oplossing is er om de ontsluiting van het gebied te verbeteren?

Er kunnen wellicht niet alsmaar auto's blijven bijkomen, de maatschappij zal hier een balans en andere oplossingen voor moeten vinden. De problematiek werd zeker ook al meegegeven aan de onderzoeksbureaus en is duidelijk vermeld in de nota. Het zal belangrijk zijn om goede maatregelen te nemen, het bepaalt ook voor een deel mee wat er zal kunnen ontwikkeld worden. Ook voor de spoorovergang moet bekeken worden welke maatregelen mogelijk zijn.

We zullen de ambities op een goede manier moeten doseren. Zo moet er nagedacht worden over een type woningen dat een doelgroep aantrekt die juist open staat voor alternatieven. Er moet ook onderzocht worden of de straten met elkaar verbonden worden of juist niet. Als dit wel gebeurt geeft dit snelle verbindingen maar ook extra sluipverkeer. Uit onderzoek zal de beste oplossing moeten komen.

Ondertussen verandert ook de denkwijze en de mentaliteit van mensen. Hopelijk zal ook het openbaar vervoer nog verbeteren, komen er nog meer busritten, ... we zullen als stad en ook samen met belangrijke stakeholders die verkeer genereren (zoals scholen en bedrijven) moeten optrekken om de verkeersleefbaarheid in Geel te verbeteren.

De mobiliteit is een essentieel onderdeel van het onderzoek, een zeer belangrijk element en tevens grote bezorgdheid.

Belangrijk is ook om rekening te houden met de barrièrewerking van de spoorweg. Dit moet goed doorgenomen worden met de NMBS/Infrabel zodat er niet systematisch meer treinen blijven bijkomen zonder extra maatregelen te nemen.

#### **4. Afsluiting van de bijeenkomst**

Het verslag komt op de website en wordt doorgemailed aan de aanwezigen.

We verwachten de adviezen tot 2 april. Iedereen is tevens welkom op de bewonersavond.