

Ambitienota

1. Identiteit van Zandhoven en haar deelgemeentes

De masterplannen van onze vijf deelgemeenten bevestigden nogmaals dat elk van onze dorpen “anders” zijn.

Iedere deelgemeente heeft zijn eigen identiteit en dit werd in het masterplan benadrukt door het leggen van volgende relaties

Massenhoven = het kanaaldorp;

Viersel = het natuurdorp

Pulle = het cultuurdorp

Pulderbos = het feestdorp

Zandhoven = het hoofddorp

Deze namen houden veel meer in dan louter een verwijzing naar het kanaal of naar de natuur. Het houdt ook een ambitie in om deze “titel” voor inwoners en bezoekers “als logisch” te laten ervaren.

Zo zou de aanleg van het dorpspark in Massenhoven een mooie, rustige en kwaliteitsvolle verbinding moeten zijn tussen kanaal en het kasteeldomein van Montens. De ruimtelijke ordening zou ook meer “kanaalgericht” moeten worden dan dat nu het geval is. Mensen wonen immers graag aan het water met uitzicht op de voorbijvarende boten. Dat accent moeten we de volgende jaren meenemen.

Dit was één voorbeeld voor Massenhoven. We verwijzen naar ons masterplan voor alle details en wensbeelden voor onze vijf leefgemeenschappen.

Bijkomend zijn onze vijf dorpen met elkaar verbonden door een wirwar van trage wegen, kerkepaadjes of buurtwegen. Op een mum van tijd ben je uit het centrum van eender welke deelgemeente, en kom je via deze weggeltjes in de vrije natuur.

Dit netwerk van paadjes geeft veel potentie aan onze plaatselijke levenskwaliteit.

Verder zal onze bouwcode en de herziening van het structuurplan/beleidsplan moeten bijdragen om op vlak omgeving en klimaat en de inrichting van de publieke ruimte de centra opnieuw hun identiteit terug te geven of te gaan versterken.

Zandhoven wil ook inzetten op een bruisende lokale handel. Een detailhandelcoach zal ons hierin begeleiden. Ook in dit kader is een vlotte verplaatsing primordiaal. Het masterplan gaf hiervoor ook de aanzet. Hierop voorbouwend kan ingezet worden op de modal shift en de herinrichting van de wegen en het maken van duidelijke en consequente keuzes.

Zandhoven heeft als doelstelling om de huidige bewoners met behulp van een goed gekozen beleid en uitgevoerde maatregelen te faciliteren om meer voor duurzame verplaatsingen te kiezen en op deze manier ook nieuwe inwoners aan te trekken die mee willen gaan in dit verhaal. Zo wordt Zandhoven in de toekomst een gemeente waar mensen het normaal vinden om met de fiets naar school/winkel te gaan en de auto niet langer als eerste optie te zien. Ook voor langere verplaatsingen wil de gemeente inzetten op vervoer op maat ontwikkelen en indien mogelijk een deelautoinitiatief opzetten.

Daarnaast wil Zandhoven ook haar burgers de kans geven om mee de identiteit te bepalen. Geëngageerde mensen kunnen op deze manier mee vorm geven aan hun dorp en aan de modal shift.

Onze gemeente kent ook jaarlijks een groei van nieuwe inwoners die vaak afkomstig zijn uit de stad of stadsrand. Zij brengen ook de kosmopolitische cultuur meer naar ons dorp en verwachten dat deze stedelijke mogelijkheden ook worden aangeboden in een dorp. Jonge mensen uit de stad zijn al meer gewend aan deelmobiliteit, beperkte publieke ruimte en zijn meer bereid om hierin verder te gaan. We moeten hen dan ook stimuleren om deze gebruiken te onderhouden in een kleinere gemeente zodat ze niet overstappen op de wagen.

Veerkrachtige dorpen

Een dorp is niet alleen een plek waar we wonen, we gaan er ook werken, naar school, we doen

er boodschappen, we gaan er sporten of ontspannen, we groeien er op en worden er oud, we

ontmoeten er vrienden, familie en burens, we rijden er doorheen of fietsen er naartoe.

Dorpen krijgen te maken met allerlei veranderingen: winkels verdwijnen, vergrijzing, hoge

verkeersdruk, lage bereikbaarheid, leegstand, de impact van de klimaatverandering (hittegolven, overstromingen, ...). Een veerkrachtig dorp moet goed leren omgaan met deze

veranderingen, mobiliteit en bereikbaarheid zijn hiervoor cruciaal

2. Gezondheid

Een gezond mobiliteitssysteem stelt de actieve mens centraal. Dat bereik je door in te zetten op het STOP-principe. Dat betekent dat je bij de planning en inrichting van de publieke ruimte eerst aandacht hebt voor stappers, dan voor trappers en het openbaar vervoer, en pas daarna voor de personenwagens. In de praktijk zien we

dat te weinig gebeuren. Niet voor niets is België koploper in fijn stof gerelateerde astma.

Er wordt gepleit voor een versnelde 'modal shift' waarbij de auto als voornaamste vervoermiddel van de troon gestoten wordt door meer actieve verplaatsingsmodi, gecombineerd met kwaliteitsvol openbaar vervoer.

We willen ons richten op het woon-werk verkeer, het school – huis verkeer en de verplaatsingen om te recreëren.

3. Rol van de gemeente en de bovenlokale overheden

Het bediscussiëren van de rol van de overheid is een actueel thema. Ook op vlak van het

voeren van een mobiliteitsbeleid is dit niet anders. Het is moeilijk om als overheid te kiezen wanneer je welke positie inneemt – wanneer betrek je je burger? Van in het begin?

Wanneer geef je ze louter informatie met beperkte feedback en wanneer geef je burgers

een burgerbegroting om zelf aan de slag te gaan?

Er is nood aan een duidelijk kader hieromtrent. Een visie om bepaalde dingen bespreekbaar te maken of een keuze te durven maken waar niet meer van wordt afgeweken.

Zo kunnen we er als overheid voor kiezen om spontane burgeracties te belonen of te beboeten, te reguleren of onmogelijk te maken. Er liggen heel wat uitdagingen klaar, denk

maar aan de evoluties op vlak van elektrische mobiliteit met bijhorende laadpunten, het

inschakelen van de lokale handel, co-creatie, een slim parkeerbeleid, deelcultuur, enz...

In elk geval moet de gemeente met een vernieuwd mobiliteitsbeleid ook een proactieve

rol kunnen aannemen ipv een reactieve rol. Dit ook om strategisch te kunnen handelen.

4. Communicatie, participatie en co-creatie

De beoogde veranderingen kunnen enkel verwezenlijkt worden door participatie, partnerschap en cultuurtransitie aan elkaar te koppelen en toe te passen op het volledige

proces van vernieuwing van het mobiliteitsplan.

Om een nieuw mobiliteitsplan te doen slagen is draagvlak heel belangrijk. Dit is meteen een goed voorbeeld dat het niet zuiver planmatig kan aangepakt worden. Het wordt een proces waarin de verschillende doelgroepen en gebruikers steeds betrokken worden op een constructieve manier; waar mogelijk door middel van participatie en co-creatie. Door goede communicatie te voeren over de hele lijn en mogelijkheid tot inspraak of zelfs co/creatie te bieden, zullen ambassadeurs en geëngageerde burgers getriggerd worden om mee na te denken over de oplossingen.

Dit kan onder de vorm van een vaste adviesraad of ad hoc vergaderingen. Niemand anders dan de bewoner weet immers beter wat er leeft of wat de specifieke problemen zijn van een bepaalde buurt of in een bepaalde situatie.

Deze bewoners kunnen zo ook een grote rol spelen in de vertaling van de ambitie en het gewenste toekomstbeeld naar concrete initiatieven. Zij kunnen mee ingezet worden om een breder doelpubliek te bereiken en van binnenuit hun weerstand helpen overwinnen zodat iedereen deel wil worden van de mogelijke oplossingen. Door de burgers en de weggebruikers mee verantwoordelijk te maken voor de oplossing, zal deze ook meer gedragen en gerespecteerd worden. Het is dan ook belangrijk om een oplossing voldoende te kunnen bijsturen alvorens ze definitief te maken. Test-opstellingen kunnen hier een antwoord bieden.

Een belangrijke bemerking bij dit punt is echter dat de gemeente er ook rekening mee dient te houden dat burgers niet onpartijdig aan dergelijke participatietrajecten deelnemen. Het is dan ook belangrijk om steeds duidelijk te maken dat het individueel belang ondergeschikt is aan het algemeen belang.

Daarnaast is het voor de gemeente Zandhoven altijd al belangrijk geweest om ook de scholen te betrekken in het mobiliteitsbeleid en plan. Denk maar aan de samenwerking met de werkgroep Veilig Verkeer Zandhoven en ouderraden en directies. Het is belangrijk om van jongs af aan een gedragsverandering te triggeren onder het

principe 'jong geleerd is oud gedaan'. Leerlingen kunnen zo ook hun ouders overtuigen om

meer te kiezen voor duurzame verplaatsingen.

Jongeren kunnen ook mee vorm geven aan het fietsbeleid gezien zij een groot aandeel

vormen in de groep van de zwakke weggebruikers. Hun inzichten kunnen er mee voor

zorgen dat de fietsroutes aangepast worden aan kinderen zodat de autonomie van kinderen verhoogt om alleen verplaatsingen te maken. Hier kan Bonheiden als voorbeeld

gezien worden gezien zij hun jeugdraad hierbij betrokken hebben en werken met een 'dukatensysteem' om ook de schoolgaande jeugd te motiveren om met de fiets te gaan.

Ten slotte moet de gemeente een actieve houding opnemen en meewerken aan de oplossingen of test-opstellingen. Dit is één van de redenen waarom de gemeente recent

een mobiliteitsambtenaar heeft aangeworven. Zo wordt er niet alleen over nagedacht maar ook actief aan mee gewerkt. Wanneer de gemeentediensten mee dingen klaarzetten

en zichtbaar werkt aan de oplossing worden mensen nieuwsgierig en enthousiaster om er

zelf aan mee te werken.

Niet alleen draagvlak creëren maar ook durven doen dus !

Om het vertrouwen van haar burgers verder te vergroten, moet Zandhoven op korte en

middellange termijn inzetten op kleine projecten waar een basis gelegd wordt voor draagvlak voor grotere ingrepen. Kleine maar gedragen oplossingen kunnen dan gebruikt

worden als goed voorbeeld voor non-believers en zullen de cultuurtransitie positief beïnvloeden. (bv. knip Heidedreef en Witte Hoeve)

5. Bruggen bouwen

Zandhoven wil niet alleen letterlijk maar ook figuurlijk bruggen bouwen.

Door samenwerkingen aan te gaan met andere gemeenten en privé-initiatieven, kunnen

projecten zoals grensoverschrijdende busverbindingen, deelauto's, deelfietsen, mobipunten en dergelijke efficiënter gebruikt worden.

Ook voor mobiliteit dus volop inzetten op (al dan niet grensoverschrijdend) partnerschap.

6. Een zichtbaar aanbod

Het is belangrijk om openbaar vervoer en aansluitingen hierop beter zichtbaar in het

straatbeeld te brengen – veel mensen weten nog niet goed welk aanbod er is en hoe ze er

best gebruik van kunnen maken! Hier kan technologie en de smart city-aanpak bekeken

worden als deel van de oplossingen.

Ook de resultaten van het toekomstig fietsbeleid dienen zichtbaar te worden in het straatbeeld en kunnen samen met een duidelijke (al dan niet interactieve) bewegwijzering

van veilige fietsroutes, toeristische trekpleisters en van de beschikbare fiets- en autoparkeerplaatsen heel belangrijk onnodig zoekverkeer uit de dorpskernen te houden.

- Samenvattend kan de volgende visie worden gedestilleerd.

De uitwerking van het mobiliteitsplan voor Zandhoven dient te gebeuren in twee belangrijke trajecten.

Het eerste traject bestaat uit de vereiste vormgeving waarbij wordt gekeken naar de volgende werkdomeinen:

☐ Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen, dit omvat een analyse en onderzoek van de ruimtelijke tendensen en het beleid dat werd uitgezet.

Het masterplan van de gemeenten in combinatie met de info van onze dienst omgeving (RUP's, bouwcode, gemeentelijke projecten ...) geeft u een goed beeld van deze ontwikkeling.

☐ Werkdomein B: Verkeersnetwerken (zie bijlage)

☐ Werkdomein C: ondersteunende en flankerende maatregelen (zie bijlage)

In het tweede deel wil Zandhoven het echter ruimer bekijken, zodat het meer wordt dan

een SWOT-analyse of opsomming van mogelijke acties.

Het tweede deel gaat dan ook over de visie en de rol van en voor de gemeente. Niet alleen op vlak van mobiliteit maar ook op vlak van ruimtelijke ordening, maatschappelijke

trends en tendensen en in grotere contexten zoals grensoverschrijdende samenwerkingen

zoals een vervoerregioraad, intercommunale, politiezone of andere...

Het is dan ook in dit luik dat er tevens voldoende 'ruimte' dient gegeven te worden aan

bewoners, als lokale partners in inspraak en verantwoordelijkheid.

We zetten in op burgerparticipatie. Waar mogelijk wordt ruimte gegeven aan de burger

om mee te denken en mee te praten over het beleid en projecten. Om een draagvlak te

creëren wordt er ingezet op 'samenspraak' tussen burger en bestuur. Via diverse

participatievormen, op maat, zal de burger betrokken worden en zullen actieve burgers

ondersteund worden. Waar kan trachten we 'samenpraak' te laten uitgroeien naar 'samen- werken', waarbij het principe van 'Right to challenge' mag uitgetoetst worden.

Niet alleen draagvlak creëren maar ook durven doen dus !

Om het vertrouwen van haar burgers te behouden, moet Zandhoven op korte en middellange termijn inzetten op kleine projecten waar een basis gelegd wordt voor draagvlak voor grotere ingrepen. Kleine maar gedragen oplossingen kunnen dan gebruikt

worden als goed voorbeeld voor non-believers en zullen de cultuurtransitie positief beïnvloeden.

Het totale plan, de conclusie van de twee delen wordt zo een opstart- en evaluatietool om de gedragsverandering mee in werking te zetten en dient het plan om te zetten in een Proces. Dit is dan meteen ook het doel van de opdracht. De gemeente gaat dus op zoek naar een team van verkeersdeskundigen die zich laten

bijstaan en sturen door een communicatie/participatieteam om samen met het lokale bestuur en de Zandhovense burger stap voor stap te werken aan een mobiliteitstransitie.

Werkdomein B: verkeersnetwerken:

Gezien de keuze voor de 'fietser op de eerste plaats' wil Zandhoven sterk inzetten op het dichtmaken van de 'missing links' op vlak van fietsverbindingen, in dichte samenhang met het bovenliggend functioneel fietsnetwerk. Dit kan door middel van fietsstraten, herinrichting van bepaalde trage wegen en fietsdoorsteeken die wijken onderling met elkaar verbinden. Hier dient zowel het functionele als recreatieve aspect bekeken te worden en dient het ontwerp het gebruiksgemak voor de fietser in al zijn vormen te ondersteunen en te faciliteren.

Zandhoven zet al enkele jaren in op de verdere ontwikkeling van een functioneel en recreatief trage wegennetwerk. Verbindingen via trage wegen werden vroeger opgesteld en werden op locatie met wegwijzers aangeduid. Deze dienen in het nieuwe plan dan ook mee te worden opgenomen.

Daarnaast dient de multimodaliteit (o.a. het evoluerend openbaarvervoernetwerk) ondersteund te worden. Het invoeren van mobipunten, uitgerust met deelfietsen en deelwagens en goed op elkaar afgestemd busverkeer zijn hier zeker een onderdeel van. Er dient dan ook

gekeken te worden op welke locaties deze kunnen voorzien worden. Ook de voorziening van bereikbare en zichtbare oplaadstations voor elektrische wagens dient hierin meegenomen te worden.

Zichtbare en efficiënte voorzieningen zetten immers meer aan tot gebruik; ondersteund door brede communicatie- en sensibiliseringscampagnes die mee worden opgenomen in het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Het staat ook vast dat het nieuwe mobiliteitsplan sterk rekening dient te houden met het nieuwe mobiliteitsplan dat zal komen uit de vervoerregio Antwerpen en Kempen. Ter ondersteuning van 'vervoer op maat' en het terugdringen van sluipverkeer, dienen de grote mobiliteitsstromen dan ook gedetailleerd in kaart gebracht te worden zodat voor alle doelgroepen een passende verbinding met het openbaar vervoer kan gevonden worden. Dit sluit dan ook verder aan op nieuwe circulatieplannen waarbij het studiebureau op een toegankelijke wijze contact zoekt met de bewoners en hen ruimte geeft voor input zodat ze mee kunnen zoeken naar de beste oplossingen.

De categorisering van de wegen dienen, in functie van het STOPprincipe en de potenties voor ruimtelijke ontwikkeling, herzien te worden; vooral wat betreft de categorisering van de lokale wegen waarbij in sommige gevallen geüpgraded of gedowngraded dient te worden zodat de functie af te lezen valt uit het wegprofiel. Het omgekeerde is natuurlijk ook mogelijk waarbij er expliciet voor een bepaalde functie gekozen wordt en het wegbeeld dermate wordt aangepast.

Nu krijgen de weggebruikers immers vaak verwarrende signalen. Een lokale weg type III dat bedoeld werd voor bestemmingsverkeer en zwakke weggebruikers, heeft nu (te) vaak een wegbeeld dat automobilisten uitnodigt tot sluipverkeer aan hoge snelheden. Dit hangt uiteraard samen met het herbekijken van de snelheidszones.

Zandhoven wil met een leesbaar wegbeeld de circulatie en doorstroom voor alle doelgroepen op een veilige en efficiënte manier organiseren.

Een laatste, maar desalniettemin heel belangrijk onderdeel van dit werkdomein is het parkeerbeleid voor zowel vrachtwagens, auto's als fietsers. De inplanting en het zichtbaar maken van fietsenstallingen beïnvloeden sterk de manier waarop de ruimte in beslag wordt genomen. Het 'verworven recht' van de bewoners om hun wagen steeds voor de deur

te kunnen parkeren op gemeentelijk domein mag hier gerust bij in vraag gesteld worden. Enkel door een moedig en doordacht parkeerbeleid kan de gemeente de verblijfsfuncties in de kernen opnieuw opeisen en deze terug aan de inwoners geven. Een uitgebreid parkeeronderzoek met als functie optimalisering en heroriëntatie dient dan ook deel te zijn van het voorbereidend onderzoek.

Werkdomein C: ondersteunende en flankerende maatregelen:

Dit onderdeel werd in het vorige mobiliteitsplan heel beperkt uitgewerkt waar dit nu op z'n minst even belangrijk, misschien zelfs belangrijker wordt, dan de andere werkdomeinen. Het is immers bewezen dat enkel infrastructurele en technische maatregelen het verplaatsingsgedrag niet beïnvloeden. Een efficiënte, open en gestructureerde communicatie doet dit wel. Hier dient aandacht gegeven te worden aan de verschillende doelgroepen, jong en oud, zwakke en sterke weggebruikers, inwoners en bezoekers...

Zandhoven wil inzetten op een toegankelijke communicatie die de burger zoveel mogelijk betreft vanaf het begin van het proces; onderscheid makend in beleidsbeslissingen waar burgers later worden betrokken maar wel de kans krijgen om de details mee vorm te geven in lokale buurtprojecten.

Zandhoven zoekt naar een evenwicht waarbij ze zelf het beleid bepaalt met voldoende witruiimte om ook burgers aan het woord te laten.

Naast het participerende deel wil Zandhoven ook nog meer gaan inzetten op sensibilisering en uitleg geven over het waarom een bepaalde actie of ingreep al dan niet wordt doorgevoerd. Heel vaak weten burgers niet wat er met hun vraag gebeurd is of waarom er al dan niet een gevolg aan wordt gegeven. Hier speelt de interne communicatie binnen de gemeentelijke diensten en met de uitvoerende diensten zoals de politie een grote rol. Het is immers belangrijk dat een beleidsbeslissing via elk mogelijk kanaal op een consequente manier aan de burger gecommuniceerd wordt.

Als laatste dient ook de controle en de handhaving hierop afgestemd te worden. Ook dit is een proces van verandering dat moet meegenomen worden in het tweede luik van het mobiliteitsplan. Externe maatregelen werken immers niet als er intern niet voldoende info wordt verspreid.