



Ambitienota

...van tussenruimte naar een herkenbaar dorp...

*Dat was één van de krachtregels bij het begin van ons ruimtelijk verhaal in 2016.
Vandaag willen we deze conceptregel opnieuw op tafel leggen, ditmaal
als doelstelling voor een vernieuwend mobiliteitsbeleid.*

*Nijlen wil streven naar een optimale integratie van onze ruimtelijke principes in een
toekomstgericht, veerkrachtig, grensverleggend en misschien letterlijk baanbrekend
mobiliteitsbeleid.*

Auteurs:

Eileen Verpoucke: Beleidsadviseur mobiliteit

Maarten Horemans: Afdelingshoofd Ruimte



Inhoudsopgave

Waarom een ambitienota	3
Het einddoel	4
Van brainstorm naar ambitie	5
1. Identiteit van Nijlen en haar deelgemeentes	6
2. Gezondheid	7
3. Rol van de gemeente en bovenlokale overheden	8
4. Communicatie-participatie-co-creatie	8
5. Bruggen Bouwen	8
6. Zichtbaar aanbod	9
Visie op de opdracht	10
Bijlagen	11

Waarom een ambitienota?

In 2002 was Nijlen één van de eerste gemeentes met een uitgewerkt mobiliteitsplan op maat van de gemeente. Het plan gaf een situering van Nijlen in de grotere context, maakte een categorisering van de wegen op en werd vervolledigd met een actieplan om concreet benoemde verbeterpunten aan te pakken. Het gaf een eerste leidraad van wat mobiliteit in een gemeente als Nijlen is en wat het zou kunnen zijn.

Dit plan werd nog eens verdiept in 2009 via een spoor 2. Sindsdien zijn er echter op korte tijd veel ontwikkelingen geweest, zowel op vlak van ruimtelijke ordening en het algehele begrip mobiliteit waarbij zowel de weggebruikers, de modi en de wetgeving veranderden.

Het vorig plan heeft dus nog steeds enkele goede basislijnen, maar is in vergelijking met de recentere plannen van gelijkaardige gemeentes behoorlijk voorbijgestreefd. Vooral op vlak van communicatie, sensibilisering en participatie is er een groot hiaat. We zijn er vandaag van overtuigd dat dat nu immers de aspecten zijn die nog meer dan het plan zelf moeten bijdragen tot een goede mobiliteit in onze gemeente. Een plan dat enkel from the top down gemaakt en beslist wordt is niet meer van deze tijd.

Mobiliteit kruipt immers waar het niet gaan kan. Het verandert van vorm, krijgt nieuwe technologische snufjes en kent steeds meer gebruikers.

Iedereen is een gebruiker van mobiliteit: kinderen die te voet, met de step of met de fiets naar school of naar de jeugdbeweging gaan, ouders die hun dagelijkse woon-werkverkeer doen en ondertussen de kernen doorkruisen om familie te bezoeken en boodschappen te doen, leveranciers die onze handelskernen bevoorraden, bus- en trein verbindingen die door onze centra rijden en bezoekers die de Netevallei bezoeken. Tevens vormt de gewestweg de N13 en de N116 voor een druk bereden verkeersader waar het verkeer van het bovenliggende netwerk gebruik van maakt voor een vlotte verbinding tussen gemeentes.

Dit vormt een kluwen aan gebruikers, doelen, meningen, expertises en ontwikkelingen.

Ook het maatschappelijk kader is onderhevig aan enkele grote veranderingen. Koning auto begint zijn volgelingen te verliezen en zelf bij de trouwste onderdaan begint twijfel toe te slaan. Dit wordt mee veroorzaakt door de immense druk op de publieke ruimte, het constant groeiend filenetwerk en de klimatologische veranderingen. Het is voor iedereen wel duidelijk dat er iets moet veranderen. Wat de precieze oplossing is, is een ander verhaal.

Nijlen wil, na interne en externe erkenning van het beeldkwaliteitsplan, opnieuw een plan voorleggen en een proces starten dat inspirerend kan zijn voor gemeentes met een gelijkaardig profiel.

Want ondanks het feit dat Nijlen een diamantgemeente is met 1001 facetten; heeft ze dezelfde **uitdagingen** als veel omliggende steden en gemeentes:

- De dorpskernen worden doorkruist door gewestweg N116 en N13;
- De spoorlijn Lier-Herentals loopt door Nijlen-en Kessel-Statie-centrum;
- De komst van fietsostrade F103 Lier-Herentals zal een grote invloed hebben op het fietsroutenetwerk;
- De vervoerregio's zullen de loop van het openbaar vervoer weldra hertekenen.

Deze uitdagingen kunnen echter, samen met de potentie die werd blootgelegd in het beeldkwaliteitsplan, worden omgedraaid **naar troeven** waarin Nijlen veel te bieden heeft voor haar inwoners:

- De gewestweg biedt een vlotte verbinding met de bovenliggende wegennetten en de E313;
- De aanwezigheid van 2 stations biedt kansen voor een duurzame verbinding voor pendelaars die tussen Lier, Herentals en Antwerpen wonen of werken;
- De toekomstige fietsostrade vult het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk aan met een snelle verbinding tussen Lier en Herentals;
- Nijlen kan met de gelijktijdige start van de vervoerregio Kempen en het vooronderzoek van het nieuwe mobiliteitsplan het vervoer op maat goed gaan inschatten en mee vorm geven.

Een eerste stap, om een antwoord te bieden aan bovenstaande uitdagingen, nam Nijlen in december 2018 in de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) met de evaluatie (sneltoets) van het huidige mobiliteitsplan. Al snel was de conclusie: spoor 1: volledige vernieuwing van het mobiliteitsplan. Dit werd in februari 2019 bevestigd door de RMC.

Naar aanleiding hiervan, nodigde het lokaal bestuur Nijlen 8 externe experts uit om mee te denken over de mobiliteit van de toekomst. De uitnodiging was duidelijk: 'Nijlen wil van haar doorrij-imago af!'

Kernbegrippen, ambities, participatie en trends en tendensen werden besproken met als doel samen de aanzet te vormen voor een robuust kader, een scherp gestelde ambitie, waarmee Nijlen op zoek gaat naar een partner om dit verder vorm te geven als nieuw mobiliteitsplan.

Het einddoel?

Met een vernieuwd mobiliteitsbeleid wil Nijlen **de lat hoog leggen** en wil hiermee een ruimer kader bieden dan de wettelijke vereisten en de technisch vastgelegde details.

Het belangrijkste is dat de gemeente een duidelijke richting uit wil en dit aan de burger, politiek en gebruikers kan communiceren.

Dit vernieuwd mobiliteitsbeleid heeft dan ook als doel te komen tot een werkbaar instrument waarmee Nijlen **een proces van gedragsverandering in gang** zet; de modal shift faciliteert en ambitieus genoeg is om de komende uitdagingen op vlak van mobiliteit, ruimtelijke ordening, leefkwaliteit en klimaatdoelstellingen het hoofd te bieden.

De kern is dan ook niet enkel 'mobiliteit'. Het gaat om het **doorgronden van het verplaatsingsgedrag**, het waarom en de mogelijke beïnvloeding van de wijze waarop dit gebeurt.

Dit hangt voor een groot deel ook vast met de manier waarop onze ruimte wordt ingedeeld. Tijdens het 'geWOONtebekertraject', dat Nijlen aflegde in 2017 en 2018, kwam tijdens de participatiesessies maar al te snel naar voor dat wonen in een verkaveling of in afgelegen woningen langs kleine landbouwwegen zorgde voor veel meer autoverplaatsingen dan wanneer men in de kern woont. Hieraan gekoppeld komt ook het principe uit het beeldkwaliteitsplan naar voren: 'Het einde van de verkaveling'. Dit wil zeggen dat Nijlen in haar ruimtelijke visie niet alleen rekening houdt met de betonstop, maar hier ook strategisch bekijkt in welke buurten het beste aan 'kernverdichting' kan gedaan worden en in welke delen (zoals Bevel-Dorp) er best geen verdere uitbreiding gedaan wordt. Dit zal dan ook sterk samenhangen met de wijze waarop de wegen gecategoriseerd zullen worden en welke accenten gelegd zullen worden in het nieuwe mobiliteitsplan.

Autogebruik is immers niet (of moeilijk) weg te denken uit het dagelijks leven van velen. Dat is ook niet meteen de doelstelling. Wel wil Nijlen haar inwoners er **bewust van maken** dat er nog andere manieren van verplaatsing mogelijk zijn. Dat de fiets, de bus, de trein of zelf maar te voet gaan, niet persé trager is dan de auto. En naast de snelheid wil Nijlen ook opnieuw kwaliteit aanbieden en aantonen dat functionaliteit niet steeds hoeft te primeren. Het onderweg zijn wordt nu vaak als tijdverlies gezien terwijl er zoveel mogelijkheden zijn om van de reis te genieten. Voor zowel inwoners als bezoekers zijn de verschillende troeven die Nijlen te bieden heeft zoals de recreatieve zones tussen de Netevallei en de vele fiets- en wandelverbindingen voor woon- en werkverkeer een voorbeeld van aangenaam reizen.

Nijlen koos in het beeldkwaliteitsplan alvast voor '**de fietser op de eerste plaats**'. Het STOP-principe dient als eerste leidraad gebruikt te worden bij elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, evenementenorganisatie, omleiding en inrichting van de wegen.



Het plan dient op maat gemaakt te worden van alle weggebruikers en niet enkel in functie van de wagen. Het dient een proces op gang te brengen om het ook bij de herinrichting van een straat te hebben over een 'publieke ruimte' en niet zozeer over een straat voor de wagen. De publieke ruimte is immers het eerste waarmee burgers in aanraking komen wanneer ze hun woning verlaten. Het is een platform om je te verplaatsen, te winkelen, te spelen of een praatje te maken met de buren. De mensen hechten meer en meer belang aan het uitzicht en gebruiksgenot ervan.

Goede publieke ruimten dragen niet enkel bij aan de lokale leefkwaliteit maar ook aan een brede waaier bovenlokale beleidsvelden: verkeersveiligheid, duurzame verplaatsingen, integraal waterbeleid, natuur en milieu, volksgezondheid, een sterk dorp met een goed draaiende economie, enz.. De kwaliteit ervan hangt samen met de fysieke inrichting.

Nu is het tijd om deze en andere doelstellingen te verwezenlijken met ambitie en een nieuw mobiliteitsbeleid. Het is immers niet voldoende om enkel de fietspaden te voorzien vanuit de ambitie om meer te fietsen. De infrastructuur moet 'leven' in het hart van de gemeente, haar ambtenaren en politici en zij zullen het voorbeeld moeten geven aan de burgers.

Van brainstorm naar ambitie



Wie nam deel aan de brainstormsessie?

Naast het afdelingshoofd ruimte Maarten Horemans, de omgevingsambtenaar Jeroen Valgaeren, de beleidsadviseur duurzaamheid Matthias Verstraeten, de ingenieur voor grote projecten Jef Boekaerts, de beleidsadviseur mobiliteit Eileen Verpoucke en de schepen voor mobiliteit Bert Celis, namen 8 externe experts deel aan de brainstormsessie:

- Pieter Deschamps – werkt samen met Meneer De Leeuw aan projecten zoals leefstraten, mobipunten,...
- Soetkin Goris - expert in participatie bij Trizone
- Edith Wouters – artistieke coördinatie bij AR-TUR, zoekt naar ruimtelijke kwaliteit in stedelijke groene landschappen
- Ward Verbraekel – zaakvoerder plusoffice architects, bezieler van het beeldkwaliteitsplan
- Chris Brouwers – diensthoofd mobiliteit Provincie Antwerpen
- Staf Aerts – mobiliteitsadviseur Provincie Antwerpen
- Frank Leys - Voorzitter Vervoerregio Mechelen en Kempen - Kwaliteitsadviseur – Voorzitter RMC-Antwerpen
- Dirk Lauwers - verkeersdeskundige en professor aan de UGent en UAntwerpen

Zij werden uitgenodigd om vanuit hun verschillende achtergronden, ervaringen en expertise een licht te schijnen op mobiliteit in het algemeen en hun visie te geven op de toekomst.

In een eerste kennismakingsronde werd aan elk van hen gevraagd om door middel van een afbeelding weer te geven waar de uitdaging ligt voor een gemeente als Nijlen:

"Samen met inwoners komen tot een gedragen plan"

*"Het is nodig om burgerinitiatieven te **ondersteunen**"*

*"Mobiliteit en verkeer zoals we het kennen staat op **een kruispunt**; het kan er binnen 10 jaar **volledig anders** uitzien"*

*"Nijlen heeft als middelgrote gemeente te kampen met **grootstedelijke problemen**"*

*"Elk mobiliteitsvraagstuk is **maatwerk**; er bestaat geen copy-paste"*

"Het is belangrijk om de '**vijanden**' te kennen; zijnde tijd en geld"

"De gemeente dient na te denken over **wie** we willen dat hier binnen 20 jaar komt wonen en deze identiteit versterken"

"De **gebruiker** staat **centraal**"

"Openbaar domein terug **leefbaarheid en kwaliteit** geven"

"De provincie Antwerpen wil gemeentes in dit proces **ondersteunen**"

"**Niet bang zijn** om te doen! Dit gaat hand in hand met nadenken maar mag niet te lang uitgesteld worden"

"Duurzame weggebruiker dient **koning auto van zijn troon te stoten**"

Kernbegrippen van het proces



Bovenstaande begrippen vormden de basis van een interessante discussie waarin elke expert andere accenten legde. Hieronder distilleerde Nijlen de belangrijkste bevindingen:

1. Identiteit van Nijlen en haar deelgemeentes

Momenteel wordt Nijlen nog te vaak ervaren als een 'doorrij-gemeente'. Wanneer men de gewestweg volgt, komt men door de centra van Nijlen en Kessel zonder de achterliggende kwaliteiten waar te nemen. In het beeldkwaliteitsplan werd gezocht naar manieren om op vlak van ruimtelijke ordening en de inrichting van de publieke ruimte de centra opnieuw hun identiteit terug te geven of te gaan versterken. Nijlen wil opnieuw een dorp worden met een bruisende lokale handel en waar iedereen zich vlot kan verplaatsen. Deze doelstelling uit het beeldkwaliteitsplan kan mee verwezenlijkt worden door in te zetten op de modal shift en de herinrichting van de wegen en het maken van duidelijke en consequente keuzes.

Het beeldkwaliteitsplan ondersteunt ontmoeten en ontmoedigt het individualistisch woonmodel; dit is dan ook het vertrekpunt om de mobiliteit op een andere manier in te richten door middel van doorwaadbare wijken met fiets- en voetgangersdoorsteken, deelmobiliteit zoals deelwagens en fietsen en een vlotte verbinding met het bestaande openbaarvervoersnetwerk.

Gelukkig is de huidige identiteit niet in steen gebeiteld. Net zoals mensen, evolueert de identiteit van een dorp heel snel en past het zich aan aan nieuwe situaties.

Nijlen 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 Nijlen 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 het bestaande treinnet, vervoer op maat ontwikkelen en zo snel mogelijk een deelauto-initiatief opzetten. Daarnaast wil Nijlen 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.

Deze geëngageerde mensen kregen de naam 'vlammetjes'. Het zijn de witte raven in onze samenleving die we als gemeente moeten ondersteunen en inschakelen als ambassadeurs.

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.

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 gebeurt. 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.

We willen aan de slag om begrippen als Slow Travel en de 'walkability'-score kenbaar te maken. Onze burger confronteren met de effecten van de keuze voor de auto of de keuze voor een leefbaar dorp.

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 oplossing.

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 Nijlen belangrijk om ook de scholen meer te betrekken in het mobiliteitsbeleid en plan. 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 kwam in de sessie ook naar voren dat de gemeente steeds zelf de oplossing mee leven in blaast. Dit door een actieve houding op te nemen en mee te werken aan de oplossingen of test-opstellingen. Zo wordt er niet alleen over nagedacht maar ook actief aan mee gewerkt. Wanneer de ambtenarij mee dingen klaarzet 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 !

Samenvattend uit de brainstorm kan de volgende visie worden gedestilleerd.

Visie op de opdracht

De uitwerking van het mobiliteitsplan voor Nijlen 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. Dit kan geraadpleegd worden op www.nijlenmorgen.be (voor aanvullende projecten zie bijlage)
- Werkdomein B: Verkeersnetwerken (zie bijlage)
- Werkdomein C: ondersteunende en flankerende maatregelen (zie bijlage)

In het **tweede deel** wil Nijlen 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 'samenspraak' te laten uitgroeien naar 'samen-werken', waarbij het principe van 'Right to challenge' mag uitprobeerdd worden.

Niet alleen draagvlak creëren maar ook durven doen dus !

Om het vertrouwen van haar burgers terug te winnen, moet Nijlen 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 Nijlense burger stap voor stap te werken aan een mobiliteitstransitie.

Bijlagen

Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen:

Hieronder volgt een korte opsomming van enkele grote projecten, die bezig zijn of gepland staan voor de nabije toekomst, met een aanzienlijke impact op de bestaande mobiliteitsstroom. De site www.nijlenmorgen.be en het beeldkwaliteitsplan geven nog bijkomende info over de visie op ruimtelijke vlak. Dit dient dus zeker meegenomen te worden bij het voorbereidend onderzoek waarbij het best gekeken wordt naar een volledig nieuw circulatieplan en een gedeeltelijke hercategorisering van de wegen:

- Het Masterplan van Infrabel heeft als doel om op lange termijn alle gelijkgrondse overwegen (waar mogelijk) te sluiten. Dit om zowel de veiligheid te bevorderen als de capaciteit op de treinlijnen te verhogen. Dit zal een grote impact hebben op de verkeerscirculatie in de Nijlense kernen gezien er 10 spooroverwegen door Nijlen en Kessel lopen. Het nieuwe mobiliteitsplan dient dit dan ook als één van de grote pijlers te zien. Deze nieuwe circulatieplannen scheppen de mogelijkheid om resoluut het STOP-principe toe te passen en ervoor te zorgen dat stappers en trappers zoveel mogelijk een efficiënte route kunnen behouden met behulp van voetgangers- en fietserstunnels of bruggen, waar automobilisten een vast traject zullen moeten volgen.
- De komst van de fietsostrade F103 Lier-Herentals zal eveneens een grote invloed hebben op het fiets- en autoverkeer. Bij eventuele sluitingen van bepaalde overwegen dient er immers ook steeds gekeken te worden naar de aansluiting van eventuele fiets- en voetgangerstunnels- en bruggen op dit functionele netwerk. Daarnaast zal de fietsostrade hoogstwaarschijnlijk op bestaande kruispunten de voorrangregel wijzigen ten opzichte van het autoverkeer.
- De meeste schoolomgevingen zullen niet veel wijzigen. De manier waarop verplaatsingen zich in deze omgevingen voordoen echter wel. Met de komst van de schoolstraat en de fietsstraat heeft de gemeente enkele belangrijke tools in handen om de mobiliteitsproblematieken in de buurt van scholen aan te pakken. Dit is een traject dat al voor een deel zal starten tijdens de voorbereidende fase van het nieuwe mobiliteitsplan en moet dus zeker worden meegenomen in de plannen voor de komende jaren. Met behulp van tools zoals 'paraat voor de schoolstraat', testopstellingen en participatieavonden wil Nijlen haar schoolomgevingen zo kindvriendelijk mogelijk maken zodat zij op een autonomere manier zich kunnen verplaatsen in de buurt van de scholen. Ook de bestaande Octopusplannen zullen uitgewerkt en toegepast worden in de nabije toekomst.
- Naast het feit dat scholen in het algemeen een grote rol zullen spelen, plant Nijlen eveneens enkele grote ruimtelijke projecten rond bestaande scholen:
 - Basisschool in Kessel-Dorp verhuist naar een nieuwbouw, het concept van deze school is dat ze enkel met de fiets of te voet bereikbaar is. Als je met de auto naar school komt, is er geen andere parkeermogelijkheid in de buurt dan 300m van de schoolpoort.
 - Basisschool Goezo Klokkenlaan wordt verbouwd en uitgebreid, de ingang van de school zal ook enkel via een autovrije fietsweg gebeuren.

Werkdomein B: verkeersnetwerken:

Gezien de keuze voor de '**fietser op de eerste plaats**' wil Nijlen 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 fietsdoorsteken 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.

Nijlen zet al enkele jaren in op de verdere ontwikkeling van een functioneel en recreatief **trage wegennetwerk**. De inventarisatie in samenwerking met vrijwilligers uit de gemeente en vzw Rivierenland is bijna ten einde en het beeldkwaliteitsplan en open ruimte perspectief voorzagen reeds enkele missing links in de vorm van Noord-Zuid- en Oost-West-verbindingen. Deze dienen in het nieuwe plan dan ook mee te worden opgenomen.

Daarnaast dient de **multimodaliteit** waarnaar het openbaarvervoernetwerk evolueert ondersteund te worden. Het invoeren van mobi-punten, uitgerust met deelfietsen en deelwagens en goed op elkaar afgestemd trein- en busverkeer zijn hier zeker een onderdeel van. Er dient dan ook gekeken te worden op welke locaties deze kunnen voorzien worden; startende van het station van Nijlen en Kessel. 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 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 studie bureau 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 STOP-principe en de principes uit het beeldkwaliteitsplan, 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, gebaseerd op de richtlijnen uit het beeldkwaliteitsplan.

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.

Nijlen 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 auto's als fietsers. De inplanting van pocketparkeerplaatsen 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 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...

Nijlen 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.

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

Naast het participerende deel wil Nijlen 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.

Een zichtbaar communicatiekanaal in het straatbeeld zijn de wegwijzers. Het beeldkwaliteitsplan en het openruimteperspectief pleiten hier voor een uniforme huisstijl en werken nog een lastenboek uit om dit verder vorm te geven. Het is immers belangrijk dat elke doelgroep vlot zijn weg vindt. Zo vinden fietsers gemakkelijk de ontvlochten fietsroutes om veilig en aangenaam van A naar B te gaan en wordt nodeloos zoekverkeer bij automobilisten vermeden.

Naar analogie van het beeldkwaliteitsplan ziet Nijlen het nieuwe mobiliteitsplan dan ook als een proces zoals onderstaande voorstelling:

