

# Verlag Dialogmoment 25 maart

Aangenaam wonen, werken en bewegen in Puurs-Sint-Amunds vraagt om een doordachte visie op ruimte en mobiliteit. Daarom werken we aan een beleidsplan dat onze gemeente zal voorzien van een langetermijnvisie.

Een gevarieerd team van experts maakt het beleidsplan op. Daarbij is de inbreng van inwoners zoals jij van groot belang. We horen graag jouw ideeën en bezorgdheden en zullen je daarom in elke fase van de opmaak van het beleidsplan betrekken.

Jij tekende alvast present op de kick-off van het participatietraject. Je volgde de informatieve én de interactieve webinar. We willen je nogmaals bedanken voor je interesse en je suggesties. Alle input van de vraag- en antwoordronde staat hier voor jou verzameld in dit verslag.

## Wat is een beleidsplan?

### Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit Puurs-Sint-Amunds

Het ruimtelijk beleidsplan vervangt de structuurplannen. Voor de voormalige gemeenten Puurs en Sint-Amunds bestaan tot op heden nog twee afzonderlijke structuurplannen. Met de opmaak van dit beleidsplan Ruimte en Mobiliteit vervangen we deze door één geïntegreerd plan voor Puurs-Sint-Amunds. Tegelijk legt de gemeente binnen dit plan de klimaat- en duurzaamheidsambities hoog en ziet deze als een rode draad doorheen het volledige beleidsplan.

### Kick-Off in de verkenningsfase

Zowel de gemeente als het ontwerpteam hecht bijzonder belang aan de **input van de lokale inwoners** en wil deze input ook actief verwerken in het beleidsplan (en zeker in de meer uitvoeringsgerichte beleidskaders). Daarom wordt doorheen het hele onderzoekstraject **in elke fase** ingezet op brede participatie.

Binnen deze eerste verkenningsfase ging de participatie in de vorm van een **Kick-Off** door. Omwille van covid-19-maatregelen ging deze noodgedwongen **online** door. Hierbij werd geopteerd om het participatiemoment op te delen in een webinar enerzijds en een dialogmoment anderzijds. De **webinar** vond plaats op 11 maart 2021 en had voornamelijk een informatieve functie. Deelnemers werden ingelicht over het traject en werden geïntroduceerd in de drie beleidskaders. Tijdens het **dialogmoment** op 25 maart 2021 werkten (quasi) dezelfde deelnemers in kleinere groepen. Onderverdeeld in vijf 'digitale tafels', in de vorm van 5 MIRO-borden, werd binnen elke groep over 2 beleidskaders gediscussieerd. Deelnemers namen actief deel aan deze sessies door met post-its op de kaart bezorgdheden te signaleren en zelf ideeën te delen. Geregeld werd vanuit deze lokale input een quick-win of project aangeduid.

## Wat gebeurt er met de input?

### Verder bouwen op bestaande input

Bij aanvang van deze opdracht vertrok het onderzoeksteam **niet van een blanco blad**. De gemeente voert een erg actief ruimtelijk beleid, gekenmerkt door een veelheid van lopende planningsprocessen en masterplantrajecten (i.s.m. Team Vlaams Bouwmeester). Daarnaast hadden de gemeente en haar inwoners ook **reeds veel ervaring** met participatietrajecten, overlegplatformen en adviesraden.

De rapporten en verslagen van deze **eerdere participatiemomenten** werden aan het onderzoeksteam bezorgd en werden dan ook benut tijdens de verkenningsfase. Zo bleek het rapport van de participatie-avonden in het kader van **#Samendenkers** een erg dankbare bron. Binnen het rapport staan al heel wat (maatschappelijke én ruimtelijke) ambities opgesomd voor het Puurs-Sint-Amunds van de komende jaren. Daarnaast omvat het rapport een heleboel projecten waarvoor de bevolking zich alvast wil inspannen. Ook het uitgebreide **jongerenonderzoek** en het advies van de **seniorenadviesraad** zijn zeer dankbare bronnen van informatie hieromtrent. Ook in deze documenten worden vaak - rechtstreeks of onrechtstreeks - ruimtelijke uitspraken gedaan: bijvoorbeeld wat kinderen en jongeren vinden van de parken, de winkelstraten, de netheid op straat, ... of wat senioren hinderlijk vinden of missen in de huidige aanleg van het openbaar domein. Een ander belangrijk eerder gelopen traject is dit in het kader van het **Energie- en Klimaatplan** (IGEMO). Niet alleen de inzichten en acties uit dit plan zijn een bijzonder bruikbare bron van informatie, ook de intensieve participatie die deel uitmaakte van dit traject levert handvaten voor de opmaak van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit. De input uit de voorgaande participatietrajecten wordt dus ook binnen dit traject opnieuw opgenomen! We bouwen hierop verder.

## Samenvatting

Verder in dit verslag vindt u een overzicht van de verschillende topics die doorheen de Kick-Off werden besproken aan de verschillende digitale tafels. Binnen deze reflectie wordt kort stilgestaan bij een paar opmerkelijkheden van deze co-creatieve sessies.

Een inhoudelijk aspect dat alvast opviel, was dat de deelnemers op sommige vlakken **ietwat atypische standpunten** aannamen. Hiermee wordt bedoeld dat waar deelnemers vaak vanuit hun eigen leefsituatie redeneren, dit tijdens de Kick-Off in Puurs-Sint-Amunds anders was. De deelnemers hier dachten erg snel op het strategische niveau mee. Hierbij werden het eigen belang en de eigen zorgen tamelijk snel achterwege gelaten. Mogelijk was dit in voorafgaande participatietrajecten reeds het geval, waardoor dit voor vele deelnemers opnieuw een vanzelfsprekendheid vormde. Dit kunnen we eerder atypisch noemen aangezien er geen of weinig NIMBY-effect ('not-in-my-backyard') gesuggereerd werd. Dit is in andere participatietrajecten (bij andere projecten) vaak wel het geval.

Zo werd doorheen de Kick-Off aan verschillende tafels gevraagd naar een **snelle en effectieve bouwshift** (vroegere 'betonstop'), naar een toename in het aantal **sociale woningen**, naar meer betrokkenheid van de kernen met het omliggende (landbouw-)landschap, naar meer **alternatieve en collectieve woonvormen**, naar daadkrachtige **klimaatmaatregelen**, ... Hieruit leren we dat er voor deze acties al een sterk draagvlak bestaat. Bij het formuleren van concrete acties kan het onderzoeksteam dus meer gedurfd uit de hoek komen met 'straffere' voorstellen. Tegelijk lijkt het er dan ook op dat er een grote overlap bestaat in de deelnemers uit de vorige trajecten en deze van de Kick-Off. Dit is uiteraard een positief iets, maar we moeten er over blijven waken dat ook nieuwe deelnemers aangesproken worden en betrokken blijven in dit traject.

Verder kwamen ook deze inhoudelijke aspecten sterk en/of meermaal naar voor:

- Bepaalde **basisdienstverlening** van de gemeente voor ouderen in de kleinere kernen. Ook basisvoorzieningen zoals supermarkt zo veel mogelijk op wandelafstand.
- Levenslang wonen, **intergenerationeler denken**, generaties samenbrengen en infrastructuur voorzien op openbare plekken die voor meer dan 1 generatie kan dienen.
- Nieuwe projecten beter inplanten, ook meer **betalbare woningen**, niet enkel voor de rijkere. Meer aansturen op **ontmoetingen**, mensen bij elkaar brengen.

- Pleinen zijn te verhard, te weinig **groen in de dorpskernen**. Er moet meer aanplanting komen, ook goed voor waterinfiltratie. Ook parkings moeten groener ontworpen worden.
- Intelligente manier van beplanten nodig, meer expertise nodig op vlak van ecologie en plantenaanleg.
- Barrières nodig, buffers, **overgangszones** tussen wonen en natuur, tussen industrie en wonen. Meer natuurlijke overgang. Landelijk karakter van de buitengebieden behouden.
- **Natuurzones** moeten **verbonden** worden, minder hekken, maar wildvriendelijkere manier van afbakenen: goten, ook goed voor waterhuishouding
- Braakliggende gronden **bebossen**, gebruiken als publieke ruimte. Ook mogelijks landbouwgrond aankopen vanuit de gemeente om te bebossen. Meer **nood aan publiek groen** zoals een park(je). Ook particulieren kunnen betrokken worden, bijvoorbeeld door ze aan te moedigen hun voortuinen te ontharden.
- **Geluidshinder aanpakken**: nood aan rust, zeker in Ruisbroek en Kalfort constant lawaai, mede door schietstand.
- **Verkeersveiligheid** moet omhoog in de dorpskernen, vooral voor **fietsers**. Kinderen kunnen nu niet veilig naar school. Er is veel **sluipverkeer** en de straten zijn niet aangepast aan de bussen en vrachtwagens. Er zijn te veel auto's in de kern omdat er geen alternatief vervoersmiddel is en ook geen alternatieve route. Doorgaand verkeer zou niet door de kern moeten gaan. Het **autoluw** maken van de kern kan de sociale cohesie verhogen. Vertragen doet contact maken. Goed voor de lokale economie (?).
- Meer fietsenstallingen en meer letten op mindervaliden bij ontwerp publieke ruimte. Auto's zouden geweerd moeten worden uit de schoolomgevingen.