



Mobiliteitsbrief

december 2008

voor een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid
10e jaargang, nr 101- verschijnt maandelijks behalve in juli en augustus

De Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een lokaal duurzaam mobiliteitsbeleid uitgewerkt kan worden in samenwerking met andere partners en overheden.

Alle Vlaamse burgemeesters, schepenen, gemeente- en provincieraadsleden en volksvertegenwoordigers en alle geïnteresseerde mobiliteitsprofessionals krijgen een exemplaar.



Foto: Peter Van Hoof

Burgerparticipatie

Door burgers van in het begin van het proces te laten participeren in het beleid wordt het draagvlak groter. In deze Mobiliteitsbrief vindt u een paar inspirerende voorbeelden.

■ Het belang van kwaliteitsvolle overlegmomenten

“Respect en de bereidheid om te luisteren, maar ook de openheid om compromissen te sluiten zijn cruciale voorwaarden voor een effectieve dialoog met de burger.” Dat zegt Helmut Paris, verkeerspsycholoog bij MOW, als we hem vragen naar de kenmerken van kwaliteitsvol overleg over mobiliteitsmaatregelen.

Waarom is inspraak/participatie in het beleid zo belangrijk?

“Als overheid kan je veel maatregelen nemen, maar echt efficiënt worden ze pas wanneer ze ook gedragen worden door de mensen waarvoor ze bestemd zijn. Als je iets in het verkeer wilt veranderen, sta je altijd op het punt om in de individuele leefwereld van burgers in te grijpen. Maar dat is niet altijd even evident, want tenslotte zijn het die burgers die achteraf met de gevolgen van de maatregel moeten leren leven. Als dat niet lukt, dan kan het beoogde effect nauwelijks gehaald worden of wordt het zelfs contraproductief. Een mooi voorbeeld daarvoor zagen wij destijds bij de invoering van de zone 30 in schoolomgevingen. Veel autobestuurders hadden daar geen enkel probleem mee overdag wanneer de school actief was. Op een later tijdstip van de dag werd de snelheid echter nauwelijks nageleefd. Ondertussen werden aan vele scholen dynamische snelheidsborden geplaatst die hierop flexibel inspelen. Tekorten in het draagvlak zouden best zo vroeg mogelijk opgespoord en opgelost worden. Met een inspraakmoment alleen lukt dat eigenlijk niet, daarvoor heb je gewoon een participatief beleid nodig.”

In welke fases van het beleidsplan is inspraak aangewezen?

“Belanghebbenden worden het best zo vroeg mogelijk bij het project betrokken, dus al in het planningsproces. Als mensen de kans krijgen om hun visie over de planning, het ontwerp en later ook over de uitvoering van het projectplan te geven, dan participeren ze aan het project. Ze worden zelf projectpartner en daarmee wordt het in feite ook hun eigen project. En dat biedt veel voordelen.”

Volstaat een structurele inspraak via de GBC of een inspraakgroep dan niet?

“Participatie is een proces van discussie, van actie en interactie en daarvoor heb je eerst en vooral een communicatieplatform nodig. Het is inderdaad mogelijk het participatietraject te integreren in de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC). Deze inbreng kan het best met een permanente lokale klankbordgroep die pro-actief mogelijke maatregelen en projecten opspoorde en daarbij extra aandacht geeft aan de contextfactoren. In een dergelijke groep zijn ervaringsdeskundigen van belang om samen met de belangengroepen systematisch alle bestaande noden en behoeften in kaart te brengen. Zo kan de



“Respect en de bereidheid om te luisteren, maar ook de openheid om compromissen te sluiten zijn cruciale voorwaarden voor een effectieve dialoog met de burger.”

Helmut Paris, afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid

kwaliteitszorg verzekerd en relevante kennis en knowhow ter beschikking gesteld worden aan het lokaal beleid, de GBC, de verkeerscommissie.

Wat kenmerkt een participatief mobiliteitsbeleid?

- Toets vooraf of er draagvlak is voor de maatregel die u wilt invoeren.
- Stel een werkgroep samen. Zorg ervoor dat die representatief is. Nodig ook tegenstanders van het project uit om deel te nemen aan de discussie.
- Breng de verschillende noden en behoeften in kaart.
- Stel een projectplan op en volg de uitvoering op.
- Evalueer het project.
- Ga na welke algemene lessen uit dit project getrokken kunnen worden voor het lokale mobiliteitsbeleid.

Lees meer

Meer info over het organiseren van een kwaliteitsvol inspraakmoment op “Preventief werken aan Verkeersveiligheid – Een leidraad voor steden en gemeenten” op www.mobielaanderen.be/studies (2007)

Inspraak van kinderen: Leest ruilt parkeerplaatsen in voor speelruimte

■ “De ideeën van de kinderen hebben een duidelijke meerwaarde gegeven aan het ontwerp.” Dat zegt Dries Henkens van de stad Mechelen naar aanleiding van de herinrichting van een dorpsplein.



Het vernieuwde dorpsplein in Leest kreeg op vraag van de kinderen veel open ruimte en zitbanken.

digen, politie, ... werden een aantal haalbare scenario's voorgesteld aan het bestuur, dat dan uiteindelijk de knoop heeft doorgehakt.”

Wat heeft u uit dit project geleerd?

“Het viel vooral op dat de visie en de accenten van de ontwerper en die van de betrokken belangengroepen niet altijd overeenkomen. De ontwerper bekijkt een project vanuit een andere invalshoek en met een andere achtergrond dan de bewoners die er dagelijks komen.”

Is deze vorm van inspraak voor herhaling vatbaar?

“Zo'n investering kunnen we niet doen bij elk nieuw project en ook niet elk project is er even geschikt voor. Maar binnenkort betrekken we wel nog kinderen bij het uittekenen van een speelweefsel, een netwerk van verschillende speelpleinen en spelprykkels in de binnenstad. Daarbij zal onze ervaring uit het vorige project goed van pas komen.”

Leest: twee inspraaksessies met kinderen

De inspraak van de kinderen gebeurde op twee workshops met leerlingen van het vijfde en zesde leerjaar van de scholen aan het dorpsplein. De gesprekken duurden twee keer 45 minuten. Per groep van 6 tot 10 kinderen was er een begeleider.

Eerste sessie:

- De kinderen duiden op een plan van de gemeente aan waar ze wonen.
- Elk kind kiest een kaartje met een vraag/thema waarover gepraat wordt en die aangeduid wordt op het plan: hoe ga je naar school? Ga je soms alleen naar de winkel? Welke problemen kom je tegen op weg naar de bibliotheek?

Tweede sessie:

- Een kort gesprek met de kinderen over hoe zij de verschillende begrippen 'spelen', 'circuleren', 'ontmoeten' en 'sport' zien op een dorpsplein.

- De kinderen en de begeleiders maken samen een plan van het dorpsplein: hoe zouden zij willen dat het dorpsplein eruitziet? Daarbij wordt voldoende aandacht besteed aan de realiteit.

Lees meer

U kunt het verslag van de zes pilotprojecten van 'Kinderparticipatie bij mobiliteit' in detail nalezen op de website van Kind & Samenleving: www.k-s.be (klik op 'projecten', dan op 'kinderparticipatie bij mobiliteitsprojecten').



Foto: Mechelen

“De visie van de ontwerper samenbrengen met de ervaringen van bewoners en kinderen is een complex maar boeiend proces.”

*Dries Henkens, Dienst
Ruimtelijke Planning en
Mobiliteit Mechelen*

In 2006 organiseerde Kind & Samenleving een pilotproject 'Kinderparticipatie bij mobiliteit' in zes gemeenten. Een van de deelnemers was Leest, een deelgemeente van Mechelen. Voor de heraanleg van het dorpsplein werd ook de mening van kinderen gevraagd (werkwijze: zie kader). “Dit was een van de eerste projecten rond mobiliteit en openbaar domein waarbij we zo intens met kinderen hebben samengewerkt. We zijn dan ook met open vizier en zonder concrete verwachtingen aan de workshops begonnen.”

Wat was het resultaat van de workshops met de kinderen?

“In het ontwerp hebben we rekening gehouden met hun opmerkingen. Ze vroegen bijvoorbeeld naar een open plein waar dingen op konden worden georganiseerd, en met genoeg zitbanken. Door de parkeerplaatsen te herschikken hebben we er een autovrij plein met zitbanken en een petanquepleintje van kunnen maken.”

Hoe heeft u de verschillende belangen op het plein kunnen verzoenen?

“We hielden ook workshops en inspraakmomenten met de andere bewoners en handelaars van Leest. Daaruit bleek dat de prioriteiten soms ver uit elkaar lagen. Er was bijvoorbeeld een groot verschil tussen de wensen van de handelaars en de kinderen. Maar eigenlijk kan je dat probleem opentrekken: in een groep mensen zijn er dikwijls verschillende meningen over parkeren en bomen. De ene vraagt een maximum aantal parkeerplaatsen, terwijl de andere net meer openheid en duurzaam groen in het centrum wil. Na onderzoek en bespreking met andere ontwerpers, ingenieurs, mobiliteitsdeskun-



Foto: Mechelen

Staden: burgers debatteren in hun eigen woonkamer

■ **“Wij blijven werken aan beter overleg met onze burgers”, zegt Josiane Lowie, burgemeester van Staden. Dat die uitspraak niet overdreven is, blijkt uit de ‘ronde tafels’ die bij de mensen thuis georganiseerd worden.**

Hoe worden de gastvrouwen en -heren geselecteerd?

“Wij hebben met onze stuurgroep ‘informatie en inspraak’ en met het college lijsten gemaakt van vrijwilligers die dit zouden kunnen en willen doen. Al die mensen werden uitgenodigd op een vergadering. Er is bij elk nieuw beleidsthema ook een open oproep in het gemeentelijk informatieblad. Iedereen die gastheer of gastvrouw wil zijn, mag dat doen. Wij sluiten niemand uit.”

Is de opkomst groot?

“Wij hebben toch telkens tien ronde tafels waarbij we ongeveer 75 tot 100 mensen in een diepgaand overleg bereiken. Eigenlijk dromen wij van 20 ronde tafels verspreid over de gemeente, maar dat lukt ons nog niet.”

Wat zijn de voordelen van dit soort vergadering?

“De mensen die dag in dag uit met het domein geconfronteerd worden, komen aan het woord. Mensen leren ook dat hun mening er toe doet. Daarom zorgen wij ook voor een dubbele feedback. Enerzijds krijgen zij informatie over alles wat werd ingebracht door de verschillende ronde tafels en later krijgen ze

informatie over alles wat werd meegenomen in het uiteindelijke plan. Die feedback is absoluut noodzakelijk.”

Zijn er ook nadelen?

“Je bereikt wellicht minder mensen dan je zou bereiken met een grote informatievergadering over pakweg ‘het parkeerbeleid’. Maar op een grote vergadering bestaat het gevaar dat vooral degenen die altijd roepen voor méér parkeerplaatsen worden gehoord. In de ronde tafels krijg je volgens mij meer serene en evenwichtige gesprekken.”

Gebieden jullie hier subsidies voor?

“Neen. De gastheren en gastvrouwen krijgen wel een hapje en een drankje op een algemene vergadering. Mensen kunnen ook gratis vergaderen in een gemeentelijk lokaal, als het thuis moeilijker ligt.”

Staden heeft een lange traditie van inspraak en participatie. Lees meer hierover op www.mobielvlaanderen.be/convenants (zoeken op trefwoorden - Staden)



Door gesprekken op kleinere schaal te organiseren, komt iedereen beter aan bod.”

Josiane Lowie, burgemeester Staden

Hoe gaat zo’n ‘ronde tafel’ in zijn werk?

“Tijdens de ronde tafels praten mensen thuis over beleidsplannen. Er zijn er al geweest over het sociaal beleid en het cultuurbeleidsplan, en nu is ons mobiliteitsbeleid aan de beurt. Het principe is eigenlijk heel simpel. De gastheren en gastvrouwen – allemaal vrijwilligers – nodigen mensen bij hen thuis uit. Ze beslissen zelf wie ze vragen en brengen een debat op gang. Van elke ronde tafel verwachten wij een klein verslag. Op zo’n ronde tafel is nooit een politicus of een ambtenaar aanwezig. De gastheren en -vrouwen worden wel vooraf gebriefd. Concreet zijn ze nu gebriefd over ‘wat een mobiliteitsplan is, de sneltoets, de punten die uitgewerkt worden, Ze krijgen ook richtvragen die kunnen gebruikt worden om het gesprek op gang te brengen. Voor mobiliteit worden er vier van de zeven thema’s uit de sneltoets besproken in de ronde tafels.”



In de ‘ronde tafels’ is er ruimte voor serene en evenwichtige gesprekken.

Kortesseem: luisteren naar burgers

■ **De Limburgse plattelandsgemeente Kortesseem koos voor inspraak en overleg bij de aanpassing van de dorpskern.**

“Ondertussen zijn nagenoeg alle bouwprojecten gerealiseerd” zegt Pieter Jamaer, mobiliteitsambtenaar in Kortesseem.

De gemeente nam vorig jaar een studiebuureau onder de arm en bracht schooldirectie, oudercomité, de verenigde handelaars, omwonenden, ouders, lokale politie, gemeente en de Vlaamse overheid samen rond de tafel. Ouders en omwonenden werden via een

vragenlijst geconsulteerd en nadien was er ruimte voor feedback.

Jamaer: “Als we één ding hebben geleerd met dit project is het wel dat acties meer kans hebben op slagen als het draagvlak groter is. Inspraak is daarvoor het ideale instrument. Daarom willen we dergelijke momenten van inspraak nog organiseren. De mensen die vorig jaar deelnamen aan het project hebben al hun akkoord gegeven om ook in de toekomst aan overlegmomenten te participeren.”

Lees meer

Het overleg en inspraak in Kortesseem gebeurde in het kader van ‘Geknipt Mobiel’, een project rond ‘mobiliteitsparticipatie in buurten’ tijdens de aardig-op-weg-week in september 2007. Ook Bornem, Hasselt, Lanaken, Maaseik, Rumst en Staden namen eraan deel. U kunt al deze voorbeelden nalezen op www.mobielvlaanderen.be/convenants (zoeken op trefwoord - selecteer gemeentenaam) of bestel gratis de brochure “Mobiliteitsparticipatie in buurten – inspirerende praktijkvoorbeelden” bij Mobiel21 via info@mobiel21.be of tel.: 016-31.77.00.



Gent: infomarkt als persoonlijk inspraakkanaal

■ **Verschillende steden en gemeenten organiseren tegenwoordig infomarkten bij grotere mobiliteitsprojecten. Gent deed dat al drie keer. “Deze formule is een echte aanrader”, zegt Ann Manhaeve.**



Foto: Gent

“Een infomarkt organiseren is zeer tijdsintensief, maar de mensen zijn echt betrokken en voelen dat wij belang hechten aan hun mening.”

Ann Manhaeve,
wijkregisseur Gent Zuid

Een infomarkt kan beschouwd worden als het actievere broertje van een inspraakvergadering. Op een infomarkt wordt een algemene presentatie gecombineerd met de uitdieping van belangrijke thema's in aparte stands. In Gent werden dit type vergadering onder meer al georganiseerd voor de herinrichting van de

verkeerscirculatie rond het Sint-Pietersplein, de tramverlenging in Zwijnaarde en de verkeerscirculatie rond de Rijsenbergbuurt. Ann Manhaeve: “De infomarkt werd steeds tijdens het beslissingsproces gepland, om nadien eventueel nog aanpassingen te kunnen uitvoeren. De opmerkingen van bewoners hebben bijvoorbeeld een deel van de nieuwe verkeerscirculatie rond het Sint-Pietersplein mee bepaald. In bepaalde straten werd na gesprekken met bewoners de rijrichting aangepast om de verkeersdruk te verminderen. Ook de privégarages en de bewonersparking onder het Sint-Pietersplein werden makkelijk bereikbaar gemaakt.”

Voordelen van een infomarkt

- Mensen komen wanneer het hen past.
- Ze kunnen individueel vragen stellen, zonder schroom of anderen te hinderen met irrelevante opmerkingen.
- De plannen kunnen persoonlijk worden toegelicht. Daardoor begrijpen bewoners beter welke factoren meespelen in het beslissingsproces. Zo vergroot het draagvlak voor de beslissingen.

- Ambtenaren kunnen gelijktijdig over verschillende thema's toelichting geven.
- Het debat wordt niet gestuurd door enkele dominante persoonlijkheden, die vaak anderen beïnvloeden of imponeren.



Foto: Gent

Op een infomarkt geven ambtenaren bijkomende uitleg over verschillende thema's aan kleine infostands.

Participatie, wat is dat?

Meer tips over inspraak en participatie op www.mobielvlaanderen.be/convenants (achtergrondinformatie).

Goed om weten



Foto: Peter Van Hoof

■ Infossessies Toegankelijkheid

Begin volgend jaar publiceert de Vlaamse overheid een nieuw vademecum rond de toegankelijkheid van de openbare ruimte. Naar aanleiding daarvan worden provinciale infossessies over de toegankelijkheid van het openbaar domein georganiseerd.

- Donderdag 15 januari 2009: Ferrarisgebouw in Brussel

- Dinsdag 20 januari 2009: Zebrastraat in Gent
- Woensdag 21 januari 2009: Congrescentrum Elzenveld in Antwerpen
- Dinsdag 27 januari 2009: Kortrijk Xpo in Kortrijk
- Donderdag 29 januari 2009: Vlaams Administratief Centrum in Hasselt

Meer info: www.verkeerskunde.be (kalender)

■ Oproep Jaarboek Verkeersveiligheid 2009

Op 20 mei 2009 organiseren de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) en het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken - spoor Verkeersveiligheid voor de zevende maal het Vlaams Congres Verkeersveiligheid. Op dat congres worden de beste recente initiatieven betreffende verkeersveiligheid op een positieve manier onder de aandacht gebracht. Naar aanleiding van het con-

gres verschijnt ook opnieuw het Jaarboek Verkeersveiligheid. Als u het afgelopen jaar een project op touw hebt gezet om de verkeersveiligheid in Vlaanderen te verbeteren, kunt u dat ook dit jaar weer in het jaarboek laten opnemen. U kunt projecten indienen voor drie domeinen: educatie/sensibilisatie; technologie/infrastructuur en handhaving. U kunt zoveel projecten indienen als u wilt. Een vakjury selecteert de beste projecten.

Hoe een project indienen?

- Fiche downloaden op www.verkeerskunde.be/verkeersveiligheid/downloads/
- Digitaal bezorgen aan stijn.dergent@verkeerskunde.be.
- Bijlagen (foto's, tekeningen, ...) ook digitaal bezorgen.
- Deadline: 12 februari 2009.

De Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een lokaal duurzaam mobiliteitsbeleid kan uitgewerkt worden i.s.m. andere partners en overheden.

Website: www.mobielvlaanderen.be/convenants/. **Abonnement:** www.mobielvlaanderen.be/ (tijdschriften en nieuwsbrieven). **Redactieadres:** Sandra De Bel, Kluwer, Motstraat 30, 2800 Mechelen, sandra.debel@wkb.be. **Redactieraad:** Dominique Ameele (MOW), Filip Boelaert (kabinet minister Crevits), Erwin Debruyne (VMSG), Stijn Dergent (VSV), Anneleen De Smedt (Agentschap Wegen en Verkeer), Frans Helon (MOW), Willy Miermans (Hogeschool voor Verkeerskunde), Marc Nuytemans (De Lijn), Dirk Verhoeven (MOW), Lieslotte Wackenier (kabinet minister Van Brempt). **Verantwoordelijke uitgever:** ir. Fernand Desmyter, departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II-laan 20 bus 4, 1000 Brussel. © 2008 Vlaamse overheid Departement Mobiliteit en Openbare Werken.