



# Mobiliteitsbrief

april 2010

voor een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid  
12e jaargang, nr 115 - 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: Beringen

Met visuele simulaties toont Beringen aan de inwoners hoe het parkeerbeleid kan worden aangepast.

## Participatie en inspraak

Gemeenten kunnen zelf kiezen hoe een participatietraject loopt bij de opmaak of herziening van een mobiliteitsplan. Via de verkeerscommissie, infovergaderingen of heuse simulaties, om maar enkele voorbeelden te noemen. Het belangrijkste is om een manier aan te reiken waarbij de burgers kunnen meedelen.

## Beringen betreft doelgroepen bij parkeerbeleidsplan

**De stad Beringen organiseerde een overleg met verenigingen, scholen en middenstanders om tot een gedragen parkeerconcept te komen. De doelgroepen worden ook betrokken bij de implementatie, de opvolging en de evaluatie van het parkeerbeleidsplan.**

Om haar mobiliteitsplan te verdiepen en de parkeerproblemen aan te pakken, herbekeek de stad Beringen het parkeerbeleid in de kernen Beringen, Beringen-Mijn, Koersel, Beverlo en Paal. In een eerste fase werd de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen geïnventariseerd. Vervolgens werd per kern een parkeerconcept uitgewerkt. Het stadsbestuur wilde voor die concepten een breed draagvlak creëren en organiseerde daarom in ieder van de vijf kernen een doelgroepmoment met vertegenwoordigers van plaatselijke verenigingen, de lokale middenstand en de scholen. Dit overleg werd specifiek voor de toetsing van het parkeerconcept in het leven geroepen.

### Belangstelling zal groeien

Op de vergaderingen werd het ontwerp van parkeerbeleidsplan voor een welbepaalde kern toegelicht en besproken. De aanwezigen konden vragen stellen en opmerkingen formuleren. Ze kregen zoveel mogelijk informatie en overzichtplannetjes (zie foto boven), en een verslag van het overleg. Hiermee konden ze wat besproken was terugkoppelen naar hun doelgroep, wat resulteerde in bijkomende

opmerkingen en aanvullingen. "Verschillende daarvan hebben we meegenomen in het parkeerbeleidsplan", zegt schepenen van Mobiliteit Anne Cuypers. "Voor Beringen en Koersel ging het bijvoorbeeld over suggesties om de relatie voor voetgangers te verbeteren tussen de randparkings en het centrum. In Paal worden langparkeerders niet verwezen naar een parking bij een parochiecentrum omdat uit de vergadering bleek dat die parkeerplaats al druk gebruikt wordt door mensen die deelnemen aan activiteiten in het parochiecentrum. Nog in Paal is op vraag van de handelaars de parking achter de kerk behouden als plaats voor langparkeerders." Hoewel op voorhand afspraken waren gemaakt over wie per doelgroep als vertegenwoordiger naar voor werd geschoven, stelde het stadsbestuur vast dat de opkomst op de vergaderingen soms (te) beperkt was. In het vervolgttraject zal het bestuur daarom meer mensen en doelgroepen uitnodigen. Het is immers de bedoeling om ook bij de implementatie, de opvolging en de evaluatie van het parkeerbeleidsplan te blijven werken met het doelgroepenoverleg. Schepenen Cuypers: "Nu het parkeerbeleidsplan steeds concreter wordt, groeit de interesse en neemt het aantal vragen van bewoners en handelaars toe. Dit zal zeker tot gevolg hebben dat de participatie aan het overleg in de komende maanden zal toenemen."

"Nu het parkeerbeleidsplan concreter wordt, groeit de interesse en neemt het aantal vragen van bewoners en handelaars toe."

Anne Cuypers, schepenen van Mobiliteit



Foto: Beringen

## Participatietraject mobiliteitsplan

Het Mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009 legt een participatietraject op bij de opmaak of herziening van een mobiliteitsplan. Voor het Mobiliteitsplan Vlaanderen gebeurt dit met een openbaar onderzoek. Voor de gemeentelijke mobiliteitsplannen kiezen de gemeenten zelf de wijze waarop dit gebeurt: via de verkeerscommissie, via berichten op de website en in het infoblad, een tentoonstelling, een infovergadering, via de adviesraden enzovoort. De gemeenteraad keurt het participatietraject goed. Enkel als er geen ander traject gekozen is, wordt het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan aan een openbaar onderzoek onderworpen.

## Meise

# Bewoners geven insteek voor sneltoets

■ De gemeente Meise organiseerde in de verschillende dealkernen een hoorzitting. Bewoners konden er hun mening kwijt over geplande initiatieven en ze wezen het bestuur op de mobiliteitsknelpunten in hun dorp. De gemeente neemt de informatie mee bij het updaten van haar mobiliteitsplan.



Foto: Meise

“We hebben aan de deelnemers van hoorzitting duidelijk gezegd dat we niet voor iedereen goed kunnen doen.”

Marie-Jeanne Thaelemans, schepen van Mobiliteit

Meise nam het studie bureau Vectris onder de arm om het inspraakproces in de gemeente te sturen en te begeleiden. In aanloop naar de hoorzittingen ging een medewerker van het bureau op plaatsbezoek in elke deelgemeente. Hij goot zijn analyse van de knelpunten én de kwaliteiten op het vlak van mobiliteit in een fotoreeks. Daar werd een overzicht van alle geplande projecten in de gemeente aan gekoppeld, onder meer om duidelijk te maken in welke mate die nieuwe initiatieven oplossingen voor de knelpunten zouden aanreiken, of integendeel zouden kunnen leiden tot het ontstaan van nieuwe proble-

men. De foto's en de analyse werden bij het begin van de hoorzitting voorgesteld. Daarna was het woord aan de inwoners. Schepen van Mobiliteit Marie-Jeanne Thaelemans: “We wilden enerzijds feedback krijgen op de vele planningsprocessen die aan het lopen zijn. Ik denk aan het invoeren van eenrichtingsverkeer in het centrum van Wolvertem en daaraan gekoppeld het idee om een rondweg aan te leggen, of aan de vele Aquafinwerken die ophanden zijn. Anderzijds wilden we de bekommernissen van de inwoners goed leren kennen. Wat ligt er op hun lever? Wat vinden zij dat kan en wat niet? Welke verbeteringen stellen ze voor? Iedereen werd uitgenodigd voor de vergaderingen. Doorgaans telden we meer dan honderd aanwezigen. Het studie bureau en onze technisch ingenieur leidden de bijeenkomst, ik was er vooral om te luisteren.”

## Zwalm

# Verkeerscommissie adviseert bestuur

■ In Zwalm komt twee à drie keer per jaar de verkeerscommissie samen. Het is een werk- en inspraakgroep van geïnteresseerde burgers die het gemeentebestuur input geeft over zowel heel concrete projecten als de mobiliteitsvisie op langere termijn.



Foto: Zwalm

“De verkeerscommissie buigt zich over de plannen, doet zelf voorstellen en heeft via de GBC ook een inbreng in het mobiliteitsplan.”

Patrick Moreels, schepen van Mobiliteit Zwalm

Zwalm werkt nog aan een mobiliteitsplan, de oriëntatiefase is achter de rug. Het gemeentebestuur besliste twee jaar geleden om naast de gemeentelijke begeleidingscommissie ook een verkeerscommissie op te richten, een soort klankbordgroep van burgers. “Sommige klachten van burgers in verband met verkeersveiligheid, zoals overdreven snelheid in woonstraten, kwamen steeds terug”, zegt Patrick Moreels, schepen van Mobiliteit en Verkeersveiligheid. “We wilden die parallel met het tot stand komen van het mobiliteits-

plan aanpakken en ons daarbij laten adviseren door de bewoners. Dat is de verkeerscommissie geworden. Ze buigt zich over plannen en maatregelen van de gemeente, ze doet zelf voorstellen, ze heeft via de GBC ook een inbreng in het mobiliteitsplan.”

### Proefopstellingen

De samenstelling van de commissie varieert, afhankelijk van de punten die op de agenda staan. Soms zijn er vijftien mensen aanwezig, op andere vergaderingen zijn het er veertig. De discussies lopen soms hoog op. “Maar”, zegt schepen Moreels, “we proberen toch altijd tot een consensus te komen. Ik zie er



Foto: Pieter Van Hoof

Voorlopige opstellingen worden geëvalueerd in de verkeerscommissie. In de Sylvain Van De veldstraat is de situatie ondertussen permanent geworden.

uiteraard op toe dat de adviezen gelijklopen met de visie van ons mobiliteitsplan. De politiecommissaris zorgt ervoor dat de voorstellen ook verkeerstechnisch kunnen. Is dat het geval, dan breng ik het advies op het college en de gemeenteraad. Op een korte periode kwamen er zo verschillende zones 30 bij in de gemeente, we plaatsten verkeerskussens om de snelheid van de auto's af te remmen, het aantal snelheidscontroles door de politie werd opgedreven. Regelmatig werken we ook met voorlopige opstellingen. Die worden dan geëvalueerd tijdens de volgende vergadering van de verkeerscommissie.”

## Syntheserapport

Per deelgemeente werd een syntheserapport opgemaakt, met de analyse van het studiebureau en de opmerkingen en voorstellen van de inwoners. Dat is een goede insteek voor de sneltoets waaraan het mobiliteitsplan van de gemeente nu wordt onderworpen. “Omdat we vandaag vergaderen, is morgen niet alles veranderd. Dat hebben we de deelnemers aan de hoorzittingen heel duidelijk gezegd. We hebben er ons wel toe verbonden om bij de herziening van het mobiliteitsplan en bij komende werken rekening te houden met de voorstellen van de inwoners. Je kunt natuurlijk ook niet voor iedereen goed doen. Als je een rondweg wil aanleggen, heb je altijd voor- en tegenstanders. Maar we zullen wel proberen ieders bezwaren mee te nemen zodat de negatieve gevolgen zoveel mogelijk beperkt worden”, besluit schepen Thaelemans.



**Aan de knelpunten werd een overzicht van alle geplande projecten in de gemeente gekoppeld. De analyse en foto's werden publiekelijk voorgesteld.**



Foto's: Vectris

# Elf gemeenten hebben verkeersplatform

**In elf gemeenten vormen verenigingen, scholen, inwoners en het bestuur een verkeersplatform. Ze overleggen over verkeers- en mobiliteitsonderwerpen die ze belangrijk vinden voor hun gemeente.**

Foto: Koepelorganisatie Verkeersplatforms



“De grote sterkte van het verkeersplatform is zijn samenstelling.”

Thomas Borremans,  
Koepelorganisatie  
Verkeersplatforms

Elf jaar geleden ontstond in Opwijk het eerste verkeersplatform na een tragisch ongeval. Het concept werd opgepikt in andere gemeenten en op 27 februari organiseerde de koepelorganisatie Verkeersplatforms haar eerst Forumdag. “De grote sterkte van het verkeersplatform is zijn samenstelling. Verenigingen, scholen, geïnteresseerde burgers en vertegenwoordigers van de gemeente, de administratie, de politie vinden er elkaar”,

zegt Tomas Borremans van de koepelorganisatie. “Zij bepalen zelf de agenda en volgen niet zoals veel adviesraden de agenda van de gemeenteraad. Er ontstaat een lokale dynamiek waarbij alle betrokkenen constructief in dialoog gaan over lokale verkeersveilige situaties en aanslepende mobiliteitsproblemen.”

## Debat over parkeerbeleid

Een van de gemeenten met een verkeersplatform is Heist-op-den-Berg. De lagere en secundaire scholen zijn er goed in vertegenwoordigd. Directieleden, leerkrachten, ouders en leerlingen schuiven mee aan, naast vertegenwoordigers van de werknemersverenigingen, een medewerker van de NMBS, enkele geïnteresseerde burgers, de voorzitter van de gemeentelijke commissie ruimtelijke ordening, de mobiliteitsambtenaar en mobiliteitschepen Carl Verelst. Die is zeer opgezet met de werking van het platform. “We debat-

teren zowel over actuele dossiers als over projecten op langere termijn. De parkeerbeleidvisie van de gemeente is bijvoorbeeld besproken op het verkeersplatform. Het mooie is dat de deelnemers de particuliere belangen overstijgen, ze denken inhoudelijk mee over het best mogelijke beleid. Het platform zet ook zijn schouders onder allerlei acties. In het kader van de actie ‘zien en gezien worden’ bijvoorbeeld kregen meer dan duizenden fietsen een reflecterend label.”



“Het mooie is dat de deelnemers de particuliere belangen overstijgen, ze denken inhoudelijk mee over het best mogelijke beleid.”

Carl Verelst, schepen van  
Mobiliteit Heist-op-den-Berg



Foto: Heist-op-den-Berg

# De do's en don'ts bij inspraak en participatie

	
<p>Begin participatietraject vanaf dag-1 van een project.</p>	<p>Zet nooit tijdsdruk op het proces en zeker niet bij de burger.</p>
<p>Laat iedereen meepraten en heb aandacht voor de bescheiden burger. Hanteer diverse methoden om iedereen aan bod te laten komen: tentoonstelling, schriftelijke reactie, kleine werkgroepen ...</p>	<p>Laat niet enkel de assertieve burger aan het woord, dat vertekent heel vaak het beeld. De traditionele, grote hoorzitting is zijn terrein.</p>
<p>Geef inspirerende voorbeelden: laat zien dat ze in gemeente X minder "uniek" zijn dan iedereen graag beweert over zijn eigen centrum.</p>	<p>Presenteer nooit 1 definitief plan.</p>
<p>Maak rollen duidelijk. Hou er rekening mee dat die variëren in elke fase van het project:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Bewoner:</b> deelt ervaring mee aan ontwerper, signaleert problemen en wijst op subtiele eigenheden van een plek.</li> <li>- <b>Ontwerper/adviseur:</b> legt uit wat de plussen en minnen zijn van diverse concepten, welke keuzes onvermijdelijk zijn en weerlegt foute clichés met resultaten van strategisch onderzoek. De ontwerper komt met diverse oplossings-concepten, gekoppeld aan hun pro's en contra's.</li> <li>- <b>Politici:</b> volgen proces op de achtergrond en voelen de temperatuur. Uiteindelijk moeten zij een gemotiveerde beslissing nemen.</li> </ul>	<p>Geef geen vetorecht aan één belangengroep. Geef geen monopolie aan directe omwonenden. De markt is niet het eigendom van de horeca-bazen.</p>

Willy Miermans stelde een niet-limitatief lijstje op met do's en don'ts. Of zoals hij het noemt "methodetips voor een gezond communicatieproces" tegenover "de snelste weg naar een fiasco". Miermans doceert aan de

hogeschool Verkeerskunde in Hasselt en heeft 25 jaar ervaring in het vak inspraak en participatie. In heel het proces ziet hij drie basisregels: "Regel 1, geef iedereen de kans om tijdig mee te denken. Veelvormig en een-

voudig communiceren, zonder te veel te simplificeren, is regel 2. En maak duidelijk dat er verschillende belangen en invalshoeken zijn en dat de beleidsmakers uiteindelijk moeten beslissen, dat is regel 3."

## Goed om weten



### ■ Congres Verkeersveiligheid

Op maandag 31 mei 2010 vindt in het Concertgebouw van Brugge het achtste Vlaams Congres Verkeersveiligheid plaats. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) organiseert deze editie samen met het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken, Spoor Verkeersveiligheid met als thema 'Samen sterk in Verkeersveiligheid'.

**Meer info:** Bavo Smits, 015 44 61 39, bavo.smits@verkeerskunde.be

### ■ Dag van de trage weg

Dit jaar valt de Dag van de trage weg in het weekend van 23 en 24 oktober. Gemeenten die zich voor 30 juni inschrijven kunnen rekenen op begeleiding op maat, een draaiboek "sleutel op de deur" ter begeleiding bij de verschillende stappen van het project en een praktijkdag op 25 september ter voorbereiding van de actie 2010.

**Meer info:** Clytie Eykens, 09 331 59 24 of 011 75 42 46, clytie.eykens@tragewegen.be; www.tragewegen.be/dagvandetrageweg

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/](http://www.mobielvlaanderen.be/convenants/). **Abonnement:** [www.mobielvlaanderen.be/](http://www.mobielvlaanderen.be/) (tijdschriften en nieuwsbrieven). **Redactieadres:** Sandra De Bel, Kluwer, Motstraat 30, 2800 Mechelen, sandra.debel@kluwer.be. **Redactieraad:** Dominique Ameele (MOW), Filip Boelaert (kabinet minister Crevits), Erwin Debruyne (VVSG), Anneleen De Smedt (Agentschap Wegen en Verkeer), Frans Helon (MOW), Willy Miermans (Hogeschool voor Verkeerskunde), Marc Nuytemans (De Lijn), Bavo Smits (VSV), Dirk Verhoeven (MOW). **Verantwoordelijke uitgever:** ir. Fernand Desmyter, departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 Brussel.

© 2009 Vlaamse overheid Departement Mobiliteit en Openbare Werken.