



JERRY DE BRIE

Inspraak en participatie

Sinds het Mobiliteitsdecreet van 2009 moeten gemeenten bij de opmaak of herziening van een mobiliteitsplan een participatietraject uitdenken. Ook bij infrastructuurprojecten kan participatie en inspraak een grote meerwaarde betekenen. In opdracht van de Vlaamse overheid en met de VVSG als partner werkt Mobil21 vandaag aan een leidraad om gemeenten te ondersteunen in hun participatiebeleid.

Participatie: waarom?

Vergroot het draagvlak voor beslissingen

De tijd van eenrichtingscommunicatie naar de burger is voorbij. Participatie vraagt interactie. Dit leidt tot meer democratie, want een grotere afspiegeling van de bevolking denkt mee aan het beleid. Zo krijg je een breed maatschappelijk draagvlak voor de door de politici gemaakte keuzes.

Voordelen en tips voor een goed participatietraject:

- **Breed eigenaarschap van de beslissing.** Via participatie kan je aan een breed draagvlak werken. Om interesse op te wekken kan je werken met een wervende flyer, een leuke affiche, ...
- **Beter geformuleerde beleidskeuzes.** Dat verhoogt de effectiviteit en de slaagkans. Ga na of je doelgroep de nodige kennis of vaardigheden bezit om deel te nemen. Indien niet, organiseer een korte training. Hou in het oog dat iedereen mee kan.
- **Verhoog de kans dat de juiste doelgroepen worden bereikt.** Toch moet je opletten voor de zogenaamde participatiekloof, d.w.z. diegenen die al veel participeren. Bij deze doelgroep kan participatiemoetheid optreden. Kies de momenten zorgvuldig.
- **Verklein de kloof tussen burger en politiek.** Wees duidelijk over de verwachtingen ten aanzien van het participatietraject. De kloof kan verbreden en verdiepen als er verwarring is over de impact van het participatietraject.
- **Verhoogt de transparantie van het beleidsproces.** Participatie voorkomt heel wat problemen en klachten. Transparantie

veronderstelt wel dat bepaalde documenten, vergaderingen en vergaderruimtes toegankelijk zijn. Vermijd te technisch of te complex taalgebruik.

- **Meer participatie leidt tot meer democratie.** Een grotere afspiegeling van de bevolking kan meewerken aan beleid. Representatieve participatie leidt tot meer democratie maar vervangt ze niet. Politieke keuzes worden gemaakt door verkozen politici.



JERRY DE BRIE

Samen rond de tafel zitten kan zeer tijdsintensief lijken. Dat is het vaak ook, maar je wint er achteraf tijd mee terug omdat het beleid meer gedragen wordt.

Participatie op Vlaams niveau

Bij de opmaak van het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen vorig jaar werd via een grootscheepse enquête de bevolking zo nauw mogelijk betrokken. Elke Vlaming kreeg de kans om zijn of haar mening te geven over zijn verplaatsingsgedrag en iedereen kon oplossingen aanreiken over hoe we het best met de verkeersdrukke en andere mobiliteitsuitdagingen omgaan.



P. DE CLOEDT

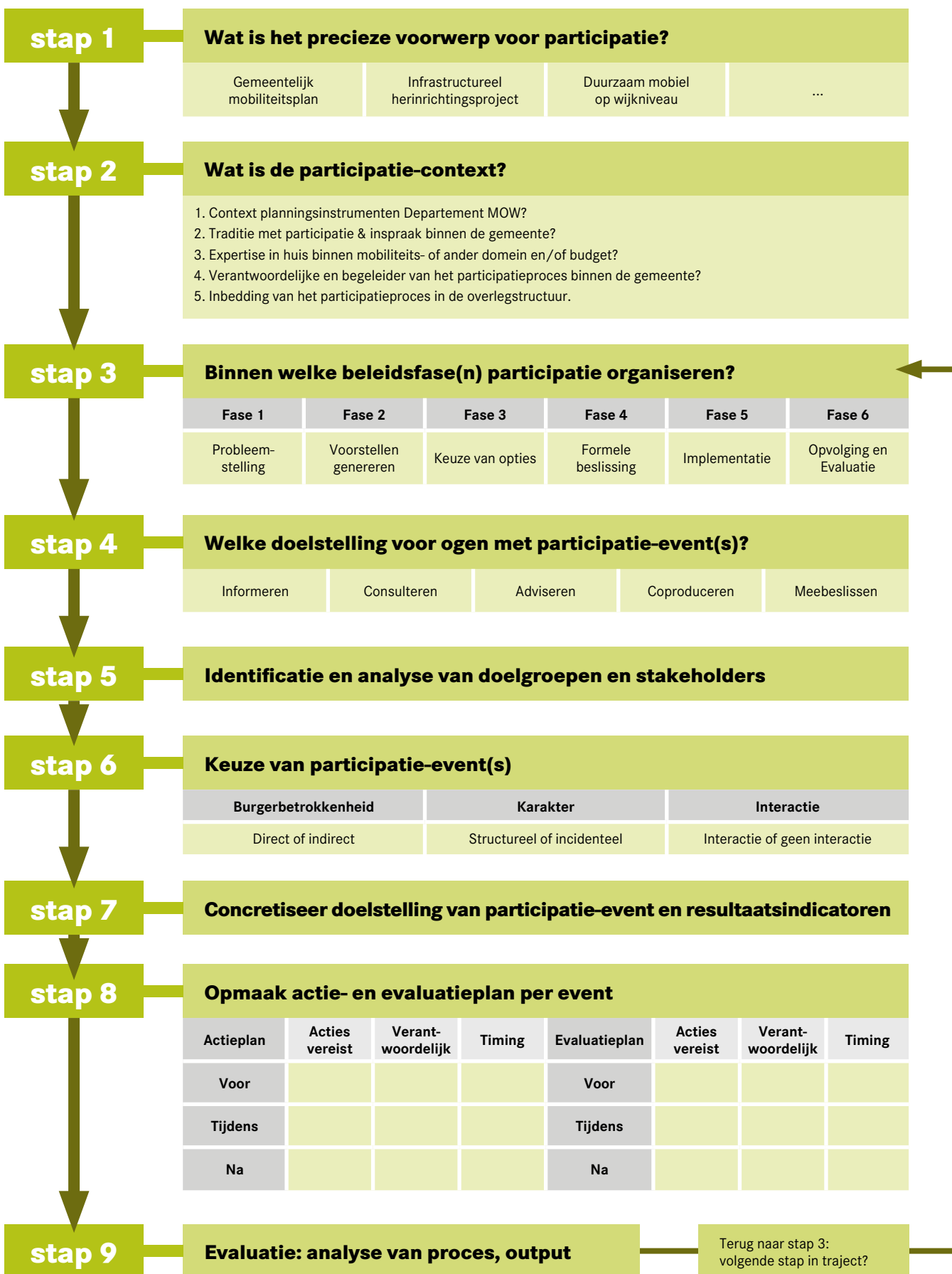
“Voor de opmaak van het nieuwe Mobiliteitsplan heb ik expliciet gekozen voor een ruime publieksbevraging. Het Mobiliteitsplan legt de krachtlijnen vast voor een duurzaam mobiliteitsbeleid voor de komende decennia. Hiervoor zijn keuzes nodig. Om die keuzes te maken, werd gepeild naar de verwachtingen. 13.035 mensen namen de moeite om een grote mobiliteitsenquête in te vullen. Het bewijst dat een grote groep mensen oplossingsgericht wil meedenken.”

Hilde Crevits, Minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Beslissingsboom

Participatietrajecten van mobiliteitsplan tot wijkniveau

Mobiel21 vzw met steun van de Vlaamse Overheid



“De juiste vragen stellen is van cruciaal belang”

Burgerparticipatie heeft voordelen. Maar hoe organiseert u die participatie concreet en hoe ver gaat u? Mobiel21 tekende in opdracht van de Vlaamse overheid een beslissingsstructuur uit die organisatoren van een participatietraject ondersteunt.

“Hoe vroeger je in het proces met participatie begint, hoe beter het beleid gedragen wordt door de bevolking.”

Gert Zuallaert, Mobiel21



Het schema helpt om de juiste vragen te stellen vooraleer men aan een participatietraject begint. Via de verschillende stappen staan de beslissingsnemers stil bij de diverse aspecten van participatie en de organisatie eromheen. Het schema helpt om de juiste doelen voor ogen te krijgen en de juiste aanpak en betrokken doelgroepen te bepalen. Tegen het voorjaar van 2013 volgt nog meer. Gert Zuallaert van Mobiel21 licht toe.

Hoe is deze beslissingsstructuur ontstaan?

“Sinds 2009 is participatie verplicht via het Mobiliteitsdecreet. Maar hoe dat concreet moet gebeuren, wordt nergens omschreven. Onder meer tijdens de rondetafelconferenties over het mobiliteitsconvenant vorig jaar werd duidelijk dat lokale besturen nood hadden aan begeleiding om zo’n participatietraject op te starten en uit te tekenen. Met steun van de Vlaamse overheid en met de VVSG als partner is Mobiel21 gestart met het actieprogramma ‘Participatietrajecten duurzame mobiliteit’. Binnen dat actieprogramma proberen we via zeven geselecteerde demonstratieprojecten (zie ook de voorbeelden Wingene, Eeklo en Lubbeek verderop) en een beslissingsstructuur het participatietraject te structureren en te toetsen aan de praktijk. De voorlopige leidraad is beschikbaar voor iedereen (zie hiernaast en online). Het is een werkdocument dat we zelf ook gebruiken bij de begeleiding.”

Hoe kan een lokale overheid er concreet mee aan de slag?

“In principe is het voldoende dat de verantwoordelijke schepen en de betrokken ambtenaren de koppen bij elkaar steken, de verschillende vragen in de beslissingsstructuur overlopen en de nodige knopen doorhakken om te bepalen hoe de participatie zal gebeuren. Het schema is opgevat als een traject van beslissingen dat je doorloopt om een participatief beleid op te starten.

Eerst bepaal je wat het precieze voorwerp van participatie is en kijk je naar de context. Welk type project is het? Is er ervaring? Is er mankracht en budget voorhanden? Wordt het al dan niet ingebed binnen bestaande overlegstructuren? Allemaal vragen die bepalend zijn voor het vervolg. Er moet ook beslist worden in welke beleidsfasen je participatie wil organiseren en welke doelstelling je voor ogen hebt. Wil je de bewoners informeren, consulteren, advies vragen of hen de rol van coproducteur of meebeslisser laten opnemen. En wie zijn de juiste doelgroepen die je bij het proces wil betrekken? Op basis van de antwoorden op deze vragen bepaal je dan welke methoden en events het meest geschikt zijn. En dan kan je hieraan een actie- en evaluatieplan koppelen.”

Hoe flexibel is de beslissingsstructuur?

“De kracht van de beslissingsstructuur is dat je een participatietraject kan uittekenen op maat. Wat wij in kaart brengen is wel het volledige plaatje. Maar wie hiermee aan de slag gaat zal ervaren dat het leidt tot haalbare participatietrajecten. Een gemeente met minder mankracht en ervaring zal wellicht een eenvoudiger participatietraject uittekenen dan een gemeente of stad die al veel ervaring heeft met inspraak en participatie. Het moet ook realistisch blijven. Want eens je met een participatietraject begint, moet je

het ook kunnen waarmaken. Het is ook niet altijd vereist om een apart traject op te starten. De bestaande verkeersraad kan bijvoorbeeld een zeer actieve rol gaan opnemen in de ontwikkeling van het mobiliteitsplan. Ook hier: de context is heel bepalend.”

In welke beleidsfase is er interactie gewenst?

“Participatie kan in alle beleidsfasen geïntroduceerd worden. Wij raden aan om het participatietraject zo vroeg mogelijk op te starten. Bewoners kunnen als ervaringsdeskundigen bijvoorbeeld al een rol opnemen in de probleemstellingsfase. Participatie is ook een groeiproces. Hoe vroeger men de burger betreft, hoe beter het beleid ook gedragen wordt door de bevolking. Hoe later men begint in het beslissingsproces, hoe minder constructieve interactie er mogelijk is. Puur informeren is in feite ook geen vorm van participatie meer.”

Wat mogen we nog verwachten?

“Tegen de lente van 2013 wordt deze leidraad verder verfijnd. We gaan het traject ook uitschrijven tot een echte leidraad en illustreren met voorbeelden.”

Meer over participatie op www.mobielvlaanderen.be/overheden (thema participatie en inspraak)



Onder meer tijdens de rondetafelconferenties over het mobiliteitsconvenant werd duidelijk dat lokale overheden nood hadden aan extra informatie over participatie en inspraak.

Betrokkenheid vergroot via klankbordgroep

'De Hille' in Zwevezele is toe aan een grondige herinrichting. De mogelijke scenario's voor de herinrichting worden grondig getoetst en voorgelegd aan bewoners en handelaars. Ook dit traject verliep onder begeleiding van Mobiel21.

De doortocht langs de N50 in Zwevezele (Wingene) wordt heringericht en ook de centrumzone (langs de N370) wordt aangepakt. In het project zijn de handelskern, de basisschool, het knooppunt van De Lijn en de kerk betrokken. Voor het hele gebied wordt een stedenbouwkundige structuurschets en een wegenisconcept gemaakt. De inspraak gebeurt via open infovergaderingen en een klankbordgroep met actief participerende bewoners. Een stuurgroep waarin het Agentschap Wegen en Verkeer, het stedenbouwkundig studie bureau, het studie bureau wegenis, De Lijn, de gemeente, de participatiebegeleider van Mobiel21 en de bereikbaarheidsadviseur zetelen neemt daarbij de coördinerende rol op zich.

Leerrijk voor iedereen

"Al tijdens de eerste infovergadering kregen we positieve reacties op de mogelijkheid tot inspraak. 28 mensen gaven zich vrijwillig op om deel te nemen aan de klankbordgroep



JERRY DE BRIE

Hedwig Kerckhove, Schepen van Openbare Werken op de herinrichtingslocatie: "De weg achter mij wordt naar rechts verlegd. Zo creëren we meer bruikbare veilige ruimte en een mooier zicht rond de kerk, de school en het busknooppunt voor bewoners en middenstand. Een ingrijpend project, dat gedragen wordt door de betrokkenen dankzij het diepgaande participatietraject."

en participeerden zeer actief in de sessies", aldus schepen Hedwig Kerckhove. "Dankzij de nauwe betrokkenheid konden we de reactie van de bewoners en middenstanders beter inschatten en begrijpen. We konden hen ook beter betrekken in de zoektocht naar mogelijke oplossingen. We konden de bewoners uitdagen om hun eigen zorg te situeren tegenover de totaliteit van het project en in het vel van andere bewoners te kruipen. Ik vind deze vorm van open communicatie ook een meerwaarde voor onze eigen personeelsleden die met het project bezig zijn. Zij krijgen door

deze manier van werken ook zicht op de verzoeken die wij als politici voorgeschoteld krijgen en op de manier waarop de betrokken zelf tegen het project aankijken. Deze manier van werken is dus kortom voor alle betrokkenen zeer verrijkend. Niet in het minst voor mezelf. Het participatietraject zorgt dat we blijven luisteren en dat we niet in de val trappen dat we door onze ervaring zouden denken dat we het beter weten. Zelfs na al die jaren kom ik af en toe nog eens tot de vaststelling: hoe is het mogelijk dat ik daar zelf niet aan gedacht heb!"

Website

Meer over participatie op www.mobielvlaanderen.be

Recent werd de informatie over het thema 'participatie' op de website www.mobielvlaanderen.be/overheden geactualiseerd.



Kijk op www.mobielvlaanderen.be/overheden (klik links op thema's > dan op participatie en inspraak > subtitel Participatie: Hoe?), of scan de QR-code in, zo komt u meteen op de juiste pagina terecht. Op de vernieuwde pagina vindt u onder meer de beslissingsstructuur (zie pagina 2) terug.

Op dezelfde plaats vindt u ook een lijst 23 participatie-events en 14 werkvormen. Ook deze kunnen dienen als inspiratiebron bij het opstarten van een participatietraject.





De mogelijke ontwerpscenario's worden voor de klankbordgroep visueel voorgesteld in een powerpoint en vergeleken met de huidige toestand.

Chronologie van het participatietraject in Zwevezele

- 6 december 2010: **startvergadering stuurgroep**. Het participatietraject wordt toegelicht. Het herinrichtingsproject wordt afgebakend en de aanpak besproken.
- Voorjaar 2011: aanstelling studie bureau.
- 1 april 2011: **tweede vergadering stuurgroep**. De aanpak van de eerste fase van het participatietraject wordt geconcretiseerd. Er wordt beslist om te werken op twee sporen: via een actieve klankbordgroep en ruime open infovergaderingen. 300 betrokken bewoners worden per brief uitgenodigd op de eerste vergadering.
- 18 mei 2011: **eerste open infovergadering**. 90 van de 300 uitgenodigde bewoners dagen op. De voorbereidende stedenbouwkundige analyse wordt visueel voorgesteld en de knelpunten besproken. Er wordt een oproep gelanceerd naar geïnteresseerden voor de klankbordgroep. 28 mensen geven zich op.
- 8 juni 2011: **eerste samenkomst klankbordgroep**. Het ontwerpend onderzoek wordt voorgesteld. In 4 werkgroepen worden ahv thematische onderzoeksvragen de eerste referentieontwerpen en scenario's bediscussieerd. Dit dient als input voor verder te ontwikkelen scenario's.
- 24 juni 2011: **derde vergadering stuurgroep**. Het studie bureau stelt verschillende scenario's voor. Er wordt beslist dat er nog een extra scenario uitgewerkt moet worden.
- 25 augustus 2011: **vierde stuurgroepvergadering**. De drie ontwerp scenario's worden voorgesteld. De stuurgroep bespreekt ze en bereidt de klankbordgroep voor.
- 8 september 2011: **tweede klankbordgroep**. Voorstelling van de scenario's en het voorontwerp voor de doortocht. Op het einde van de avond wordt de voorkeur voor één scenario en de waardering voor de stedenbouwkundige aanpak uitgesproken.
- Integratie van het ontwerp van de N50 en de N340 tot een startnota.
- 4 oktober 2011: GBC keurt startnota goed.
- 12 december 2011: PAC keurt startnota goed.
- Studie bureau verwerkt startnota tot projectnota.
- 8 maart 2012: **vijfde stuurgroepvergadering**. Het studie bureau licht de projectnota toe. Het verdere verloop van het participatieproject wordt besproken. Er worden vier informele overlegmomenten gepland met directe betrokkenen.
- 28 maart 2012: **derde klankbordgroep**. De gedetailleerde plannen van de N50 en de N370 worden besproken.
- 26 april 2012: GBC

Verdere planning:

- 11 juni 2012: PAC
- Na de PAC wordt nog een **extra vergadering** gepland met de rechtstreeks betrokken bewoners.
- Op 28 juni is een **tweede open infovergadering** gepland voor alle bewoners.
- Van zodra een ontwerpiming en fasering kan opgesteld worden, wordt er verder overlegd met de middenstanders met de bereikbaarheidsadviseur.

vlaanderen.be/overheden

PARTICIPATIE: WIE?

- Een betrokken mobiliteitsbeleid uitstippelen: Wie is betrokken?

PARTICIPATIE: HOE?

- Participatietrajecten ontwikkelen aan de hand van een beslissingsstructuur
- De participatieladder: vijf niveaus van participatie
- Overzicht van de participatie-events
- Werkvormen en technieken om participatie te bevorderen
- Do's en don'ts bij inspraak en participatie

Onder de subtitel 'Participatie: hoe?' vindt u heel wat praktische informatie, onder meer de beslissingsstructuur, participatie-events en werkvormen.

PRAKTIJKVOORBEELDEN

- Oostrozebeke - "Beter afstemmen op kleine gemeenten" 2011-05-16
- Glabbeek: "De verkeersraad is ons klankbord" 2010-10-22
- Beringen betreft doelgroepen bij parkeerbeleidsplan 2010-04-22
- Zwalm: Verkeerscommissie adviseert bestuur 2010-04-22
- Elf gemeenten hebben verkeersplatform 2010-04-22
- Meise: Bewoners geven insteek voor sneltoets 2010-04-22

Nieuwe dynamiek in de Verkeersraad

In het kader van de herziening van het mobiliteitsplan wordt in Eeklo het gemeentelijk mobiliteitsplan verbreed en verdiept (spoor 2 na de sneltoets). Het participatietraject loopt hoofdzakelijk via de Verkeersraad.

“Na de uitkomst van onze sneltoets waren wij via het Mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009 verplicht om een participatietraject in te voeren. Eerlijk gezegd hadden wij in het begin geen idee van hoe we dat moesten aanpakken”, zegt mobiliteitsambtenaar Nicole Verbruggen. “Gelukkig werden we geselecteerd als een van de demonstratieprojecten in het project van Mobiel21. Zij hebben ons inzicht gegeven in de verschillende participatieniveaus en participatie-events. Dat was heel verhelderend. Uiteindelijk hebben we beslist om het participatietraject hoofdzakelijk te organiseren via onze bestaande Verkeersraad. Die moest wel geheractiveerd worden, de laatste jaren was de Verkeersraad een beetje ‘ingedommeld.’”

Engagement

Via een brief is aan de leden van de Verkeersraad hun engagement gevraagd om actief en adviserend mee te werken aan dit project. Wanneer zij zelf niet aanwezig konden zijn, werd gevraagd om een vervanger af te vaardigen. Verbruggen: “Onze oproep heeft gewerkt. We hebben het engagement gevraagd en gekregen. Hier en daar werden mensen vervangen. Sindsdien participeert de Verkeersraad zeer actief. Niet alleen in het kader van de verbreding en verdieping van het mobiliteitsplan, ook voor andere projecten is er een nieuwe dynamiek ontstaan. Normaalgezien vergadert de Verkeersraad vier keer jaar, maar zo lang we bezig zijn met ons vernieuwde mobiliteitsplan, worden er extra vergaderingen georganiseerd.”

“Het participatietraject is zeer tijdsintensief. Het is niet alleen de Verkeersraad die we om advies vragen. Ook de andere adviesraden zoals gecoro, de milieuraad en de economische raad hebben het plan gekregen. Ook de gemeenteraadscommissie zal bij de uitwerkingsnota haar advies uitbrengen. Maar het geeft je ook een andere kijk op sommige dingen, en dat kan heel verhelderend zijn.



JERRY DE BRIE

De vernieuwde Verkeersraad in Eeklo bestaat uit Burgemeester, Schepen Openbare Werken, mobiliteitsambtenaar, afgevaardigden van politieke partijen, scholen, welzijnsraad, seniorenraad, jeugdraad, economische raad, landbouwraad, OCMW en Fietsersbond.

Soms wordt een situatie anders ervaren door de bewoners die dagelijks met bepaalde situaties leven dan dat wij het ons voorstellen van op ons bureau. Nadeel is soms wel dat mensen ook echt verwachten dat hun advies uitgewerkt wordt. Dat kan natuurlijk niet altijd, sommige adviezen zijn zelfs tegenstrijdig. Maar we beloven wel dat we alle adviezen grondig bekijken en meenemen naar de GBC. Al bij al is daar begrip voor.”

Meer info: het overzicht van de verschillende participatieniveaus en participatie-events vindt u ook online terug, zie pagina 4 van deze Mobiliteitsbrief.

“Een participatietraject is zeer leerrijk. Op sommige dingen krijg je een andere kijk.”

Nicole Verbruggen,
mobiliteitsambtenaar Eeklo



JERRY DE BRIE

Demonstratieproject Binkom - Lubbeek

Chiro actieve partner in dorpskernherwaardering

De Lubbeekse deelgemeente Binkom krijgt binnenkort een nieuwe gemeenteschool. Bij het ontwerp van het gebouw en de omgeving hadden de omwonenden, de ouders, de kinderen en de lokale chiro een stevige vinger in de pap.

Ook dit participatietraject verliep onder begeleiding van Mobiel21 in het kader van het actieprogramma.

Gilberte Muls, Schepen van Onderwijs in Lubbeek: “Oorspronkelijk gestart als een integraal project van dorpskernherwaardering met een belangrijke mobiliteitsproblema-

tiel, hebben we het project – door mislopen van Europese subsidies – moeten opdelen in fasen. Het nieuwe schoolgebouw en de bereikbaarheid ervan kregen prioriteit één. Het studie bureau werkte drie scenario's uit voor ons nieuwe schoolgebouw. Het chirolokaal staat ook op dat terrein. In twee scenario's was het chirolokaal onder het schoolgebouw geschoven, in een derde werden de huidige chirolokalen behouden. Alle betrokkenen mochten hun zeg doen: de omwonenden, de school, de ouders, de kinderen en de lokale chiroafdeling. Er kwamen vragen en opmerkingen. De chiro heeft aan het voorkeurscenario aanpassingen aangebracht die belangrijk waren voor hun identiteit. Bij de bouw en inrichting van de omgeving zullen we de verschillende partijen blijven betrek-

ken. Die inrichting gaat over de aanpak van de gewestweg, het openstellen van een oude trage weg die de nieuwe en oude kern van Binkom verbindt en de reorganisatie van het parkeren rond de school. Dank zij de participatie is dit een project met breed draagvlak en is er een grote meerwaarde gecreëerd.”

“De participatie heeft een grote meerwaarde gecreëerd.”

Gilberte Muls, Schepen van Onderwijs in Lubbeek



JERRY DE BRIE

“Inwoners kennen de trage wegen het best”

Bij het verbeteren of herstellen van het netwerk van trage wegen in een gemeente is de participatie van de inwoners onmisbaar. Ze inventariseren de wegen op het terrein en ze formuleren mee het advies aan het gemeentebestuur. Soms leidt de inzet van de vrijwilligers tot de oprichting van een permanente werkgroep Trage Wegen.

Trage wegen zijn heel belangrijk voor voetgangers en fietsers om hun functionele en recreatieve verplaatsingen op een veilige en aangename manier te maken, op het platteland maar evengoed in de stad. De voorbije decennia raakte het netwerk aan trage wegen wat in onbruik, het onderhoud liet te wensen over, sommige wegen werden sluis ingenomen voor privaat gebruik. Sinds kort keert het tij. Steeds meer gemeenten erkennen het belang van trage wegen. De vzw Trage Wegen heeft al een zeventigtal gemeenten begeleid bij het verbeteren of herstellen van hun netwerk.

Drie fases

Momenteel is de vzw in dertig gemeenten aan de slag. De aanpak verloopt steeds in drie fasen. De eerste is de opmaak van de inventaris van de trage wegen in GIS (geografisch informatiesysteem). De vzw maakt die inventaris in samenwerking met de gemeente aan en zorgt voor de opleiding van de vrijwilligers die de wegen op het terrein verkennen. De vrijwilligers gaan na of de wegen

toegankelijk zijn, in welke toestand ze zijn en of er knelpunten zijn. Ze nemen ook foto's van elke weg. Fase twee is de participatie. “De gemeente verstuurt de uitnodigingen om aan het proces deel te nemen,” verduidelijkt Hilde Béatse, projectmedewerker Trage Wegen vzw. “We vragen haar alle verenigingen uit te nodigen die in het projectgebied actief zijn, alle gemeentelijke adviesraden, de scholen. Via het gemeentelijk informatieblad en de website worden ook individuele burgers aangesproken. We organiseren twee vergaderingen. Op de eerste vergadering krijgt iedere deelnemer per trage weg een evaluatiekaart en een vragenbundel mee. Alle informatie die daaruit voortkomt, wordt samengevat en dient als input voor de tweede vergadering. De besluiten van die synthesevergadering zijn de basis voor een adviesnota en een actieprogramma, die aan het gemeentebestuur worden bezorgd. Daarin staan de voorgestelde maatregelen per weg en wordt verduidelijkt waar voor de deelnemers de prioriteiten liggen. Dankzij de participatie van de bevolking en het plaatse-



“Dankzij de participatie hebben we een goed zicht op alle mogelijkheden en functies van de trage wegen in de gemeente.”

*Hilde Béatse,
projectmedewerker Trage
Wegen vzw*

lijke middenveld hebben we een goed zicht op alle mogelijkheden en functies van de trage wegen in de gemeente. En we creëren een draagvlak om het netwerk te verbeteren.”

Werkgroep

Het aantal deelnemers aan het participatieproces varieert van tien tot honderd, met een gemiddelde van om en bij de dertig. Vaak resulteert het traject in de oprichting van een tijdelijke werkgroep van ambtenaren, schepenen en enkele zeer actieve vrijwilligers. In enkele gemeenten is er zelfs een permanente werkgroep Trage Wegen. Hilde Béatse: “Uiteindelijk bepaalt het college de prioriteiten en neemt het de beslissing over de uitvoering van het actieprogramma. We merken dat gemeenten steeds meer vragen dat onze vzw hen ook bij de uitvoering begeleidt. In gemeenten waar dat niet het geval is, kan de werkgroep het verschil maken. Als die wat druk op de ketel houdt, zijn er sneller en meer realisaties. Ook na de uitvoering blijft een sterke werkgroep belangrijk. Als er weer problemen opduiken met een trage weg, zoals een ontoereikend onderhoud of ontoegankelijkheid, dan worden die meteen gemeld aan de gemeente. Gedreven vrijwilligers houden de aandacht voor het netwerk van trage wegen gaande.”

Het aantal deelnemers aan het participatieproces rond een tragewegenproject varieert van tien tot honderd, met een gemiddelde van om en bij de dertig.

Leuven Overmorgen: constructieve participatie

Meer dan 1000 inwoners gaven in de tweede helft van vorig jaar hun mening over de toekomst van Leuven. De campagne 'Leuven Overmorgen' koos voor een constructieve en positieve participatieaanpak. Ze leverde meer dan 1700 ideeën op in de domeinen mobiliteit, wonen en voedselvoorziening.

"Het college was aangenaam verrast over de constructieve en positieve manier waarop mensen participeerden."

Yanti Ehrentraut,
Netwerk Duurzaam
Leuven



'Leuven Overmorgen' is een initiatief van het Netwerk Duurzaam Leuven. Dat is een structuur, met als motor de Bond Beter Leefmilieu, waarin de stad met andere organisaties samenwerkt rond het thema duurzaamheid. Begin 2011 zette het Netwerk, met de steun van de stedelijke dienst Ruimtelijk Beleid, de directie Sociale Zaken en het Cultuurcentrum Leuven de krijtlijnen van de campagne uit. In juni gaf het stadscollege groen licht. Brieven, mails, 4000 folders en 900 affiches werden over de stad verspreid. Het informatieblad van de stad werd ingeschakeld, het project kreeg een webpagina op de site van de stad en een Facebookpagina.

1700 ideeën

Van eind augustus tot eind december konden de Leuvenaars via allerlei kanalen hun stem laten horen. In de Bondgenotenlaan en aan de bibliotheek legden tekenaars de wensen van voorbijgangers vast. Leuvenaars nodigden burens en kennissen uit om tijdens woonkamergesprekken over de toekomst van de stad te discussiëren. Sociale organisaties pikten het thema op tijdens het jaarlijkse sociale stadsgesprek. Verenigingen werden door het Netwerk Duurzaam Leuven en Vormingplus gratis begeleid om hun toekomstvisie uit te werken. Jongerenverenigingen en scholen gingen aan de slag. Er kwamen ook heel veel individuele suggesties en inzendingen. In het totaal gaven 1000 inwoners hun mening via teksten, gedichten, tekeningen, knutselwerken, filmpjes, grafische ontwerpen. De 1700 ideeën en stellingen werden gebundeld in een overzichtelijk rapport. "Het college was aangenaam verrast over de constructieve en positieve manier waarop mensen participeerden," zegt Yanti Ehrentraut van het Netwerk Duurzaam Leuven. "Deze aanpak zullen we in de toekomst herhalen, ook de naam Leuven



Overmorgen blijft behouden. Dit jaar willen we een traject opzetten rond het engagement van de stad om tegen 2030 klimaatneutraal te zijn." Schepen van Duurzame Ontwikkeling Mohamed Ridouani bevestigt dat de manier van werken en het eindrapport meegenomen worden: "De resultaten zullen ons inspireren bij de opmaak van toekomstige plannen, zoals het nieuw ruimtelijk structuurplan en het klimaatactieplan Leuven Klimaatneutraal 2030. In de toekomst zullen de Leuvenaars vaker gehoord worden over de ontwikkeling van hun stad."

Het eindrapport 'Leuven Overmorgen' staat op www.leuven.be, knop Leven, Leuven Overmorgen

Goed om weten

■ Basiscursus taxiwetgeving

Op maandag 1 oktober 2012 organiseren de VVSG en het departement MOW van de Vlaamse overheid een basiscursus taxiwetgeving voor de gemeenten en politiediensten.

Inlichtingen en inschrijven via de VVSG bij linda.francox@vvsg.be. De cursus gaat door in het Graaf de Ferrarisgebouw in Brussel (vlakbij het Noordstation) en start om 9u15. Het einde is voorzien voor 16u.

■ Jaarboek Verkeersveiligheid

Op 22 mei vond het tiende Verkeersveiligheidscongres plaats van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) in Gent. Ter gelegenheid van dit congres wordt traditiegetrouw een jaarboek uitgebracht met de congresstukken, aangevuld

met goede voorbeelden. Ter gelegenheid van de tiende verjaardag wordt er door verschillende partners ook kort teruggeblikt op de voorgaande edities. Dit zowel voor elke E (Engineering, Education, Enforcement) als voor de best practices van de afgelopen 10 jaar. Wie op het Congres Verkeersveiligheid aanwezig was, kreeg na afloop al een gratis exemplaar van het jaarboek.

Het jaarboek gratis downloaden of nabestellen voor 15 euro kan via www.verkeerskunde.be.

■ Thema 'fietsers' vervolledigd op mobienvlaanderen.be/overheden

Wenst u als lokaal bestuur iets meer te weten over de aanleg of het onderhoud van fietspaden? Hoe moet een fietsweg aangeduid worden? Wat is de

wettelijke minimale uitrusting voor fietsers? Misschien bent u op zoek naar inspirerende voorbeelden rond het onteigenen voor fietspaden of de kenmerken van een goede fietsenstalling? Wanneer kunt u een beroep doen op het Fietsfonds of het Pendelfonds? Voortaan vindt u alle informatie voor lokale besturen rond fietsers gebundeld op www.mobienvlaanderen.be/overheden. Klik in de linkerkolom op het thema fietsers. Of scan deze QR-code in, zo komt u meteen op de juiste pagina terecht.

