

## Participatie

Participatie is een decretale regel maar loont ook. Het draagt bij tot het welslagen van een project. Beleidsparticipatie betreft de bevolking actief bij de beleidsvorming en -uitvoering. Dat leidt tot gedragen keuzes, efficiënte acties en een transparant beleidsproces.



KOEN VAN OVERBERGEN

De stad Peer koos eind 2013 voor een vernieuwende aanpak met het project 'ParticiPeer'. Een van de belangrijkste engagementen in de beleidsverklaring was het betrekken van de inwoners bij verschillende thema's en concrete projecten. Burgemeester Steven Matheï licht toe.

## Fietsstraat krijgt vorm via ParticiPeer



STAD PEER

"Met de ideeën en opmerkingen van de mensen die plekken of dienstverlening dagelijks gebruiken, kunnen vernieuwingen of veranderingen alleen maar sterker worden." Steven Matheï, burgemeester Peer

interview

Onder het motto 'ParticiPeer, mijn gedacht!' worden de inwoners uitgenodigd mee te denken over de toekomst van hun stad. Een project dat zo tot stand kwam, is de nieuwe fietsstraat in het historische stadscentrum.

### Hoe werkt 'ParticiPeer, mijn gedacht?' concreet?

"We willen als stadsbestuur zoveel mogelijk de één-op-één-dialoog met inwoners benaderen bij het uitstippelen en realiseren van projecten. Via participatieacties stellen we ons open om de ideeën van de burgers te verzamelen. Het is een engagement van twee kanten: het stadsbestuur biedt de kans aan de inwoners, die er alle baat bij hebben om op hun beurt constructief voor de dag te komen. Alleen zo kunnen we projecten nog meer op maat van burgers, buurten of dorpen realiseren. Daarbij houden wij als stadsbestuur in het oog dat de grootste gemene deler gerespecteerd blijft: het algemeen belang. Voor het begeleiden van gesprekken zetten we 'participatiecoaches' in. Dat zijn gemotiveerde Perenaars die ongebonden, belangeloos en op een neutrale manier de levende link vormen tussen zoveel mogelijk andere Perenaars en het stadsbestuur. Een twintigtal personen tussen 20 en 70 jaar volgden de opleiding tot participatiecoach."

### Hoe verliep het traject naar de nieuwe fietsstraat?

"Er klonken al geruime tijd bekommernissen vanuit verschillende hoeken: 'de kasseien zijn een probleem voor voetgangers, fietsers en rolstoelgebruikers', 'auto's razen met momenten door het

centrum' en zelfs 'er is geen plaats voor fietsers in het stadscentrum, tenzij op het voetpad'. De roep om verandering werd steeds groter. Vanuit die bekommernissen stelden we dan als bestuur een aantal streefdoelen voorop: het feit dat we een fietsvriendelijke stad wilden worden, dat het marktplein flexibel kan gebruikt worden, de voetgangersvriendelijkheid, ... Daarna zijn we via de participatiewerkgroepen intensief met de burgers en lokale ondernemers gaan praten. Tijdens de werkgroepen werden de behoeften gedetecteerd en werden verschillende mogelijke infrastructuurele invullingen besproken. De fietsstraat bleek een uitermate geschikte oplossing binnen de verschillende noden en mogelijkheden. Het is bij de fietsstraat vooral een verstandige keuze geweest om de belangrijkste stakeholders vanaf de start van het traject nauw te betrekken. Nog voor er van een ontwerp sprake was, waren we samen het verhaal aan het schrijven. Qua betrokkenheid kan dat tellen. Daarnaast besteedden we veel aandacht aan voldoende brede communicatie om alle inwoners op de hoogte te houden van de plannen en de vorderingen."

### Welke communicatiemiddelen zetten jullie in als ondersteuning?

"Afhankelijk van de doelstellingen en doelgroepen wordt er steeds een communicatiestrategie >>>



STAD PEER

"Dankzij het participatieproject rond de fietsstraat waren we nog voor de ontwerpfasen samen al een verhaal aan het schrijven."

>>> op maat uitgezet. Het ParticiPeer-verhaal begint in alle projecten stevast met goed informeren. Zonder juiste info over de inhoud én het proces van een project, is het immers moeilijk om een waardevol gesprek aan te gaan met burgers. Het startkader en de spelregels moeten zeer helder zijn. Dat heeft ook te maken met het managen van verwachtingen. Dromen mag en moet in het beginstadium, maar op een bepaald moment komt de realiteit om de hoek. Die heeft nu eenmaal enkele factoren om mee in rekening te brengen: wetgeving, procedures, budgetten, eigendoms- en beheerrechten, ...

Het is steeds onze intentie om de drempel voor de mensen om zelf mee te denken zo laag mogelijk te leggen. Infomomenten waarbij een korte presentatie gevolgd wordt door rondetafelgesprekken, een terreinverkenning te voet, of zelfs een fietstocht, kunnen een goede aanpak zijn. Hoe informeler de sfeer, hoe sneller mensen het achterste van hun tong durven laten zien. Een infomarkt met een drankje erbij, dat kan ook aanslaan. We informeren en prikkelen geregeld via huis-aan-huisfolders, met verwijzing naar onze website voor uitgebreidere info. In een volgende stap willen we graag nog sterker inzetten op digitale participatie. Facebook gebruiken we vooral om een vinger aan de pols te houden. Wat leeft er in Peer? Het is zeker een goed medium om bijvoorbeeld leuke ideeën te verzamelen over iets luchtigere thema's, vaak in de vrijetijdssfeer. Diepgaandere discussies hebben er weinig zin. Wanneer het die kant op gaat, nodigen we de geëngageerde inwoners liever uit tot een rustig gesprek."




### Waarom kreeg participatie in uw beleid zo'n belangrijke plaats?

"In de eerste plaats willen we Peerse projecten dichterbij de Perenaren brengen. Door openheid te creëren, betrekken we inwoners op een persoonlijke manier bij zaken die ook zeer dicht bij hun leefwereld staan. Met de ideeën en opmerkingen van de mensen die plekken of dienstverlening dagelijks gebruiken, kunnen vernieuwingen of veranderingen alleen maar sterker worden. Daarnaast merken we dat die betrokkenheid ook voor een breder draagvlak zorgt bij projecten in de buurt of het dorp, vooral omdat mensen beter op de hoogte zijn."

### Welke andere mobiliteitsprojecten zullen in uw stad nog op deze participatieve manier benaderd worden?

"Het is voor ons vooral van belang om de inwoners mee te nemen in verhalen van veranderingen. Zo bijvoorbeeld ook bij een veilige kruispuntoplossing op de Peerderbaan N73 in Wijchmaal. Met de input van een grootschalige ParticiPeer-moment met

200 deelnemers onder de arm, gaan we in overleg met het AWV en andere betrokken instanties. We startten onlangs ook het project Route2school samen met IMOB van de UHasselt. Dit brengt fietsknelpunten op schoolroutes in kaart en zoekt naar oplossingen. Daarbij wordt vooral uitgegaan van de kijk van leerlingen en ouders. Zo kunnen we ook stap voor stap samen werk maken van veilige(re) fietsinfrastructuur in heel Peer."

 Het participatietraject rond de fietsstraat van Peer is één van de sessies over burgerparticipatie op het Vlaams Congres Verkeersveiligheid op 20 maart in Brugge. Meer info: [www.vlaamscongresverkeersveiligheid.be](http://www.vlaamscongresverkeersveiligheid.be)

## Lees meer over participatie

In het Mobiliteitsdecreet van 2009 wordt vooropgesteld dat een gemeente bij de opmaak of herziening van een mobiliteitsplan een participatietraject moet uitdenken. Veel gemeenten maken ook gebruik van dergelijke trajecten bij verkeerskundige infrastructuurprojecten.

Op onze website [www.mobielvlaanderen.be/overheden](http://www.mobielvlaanderen.be/overheden) vindt u onder het thema 'Participatie en inspraak' nog meer achtergrondinformatie en andere interessante voorbeeldprojecten.

Ook op [www.vvsg.be/thema/participatie](http://www.vvsg.be/thema/participatie) vindt u meer informatie over beleidsparticipatie van burgers.



JERRY DE BRIE

Mol

## Gebruikersgroep helpt parkeerbeleid uitstippelen

**Mol pakte al heel wat mobiliteitsthema's via participatietrajecten aan. Het meest recente grote participatieproject is dat rond de parkeerregeling in het centrum van Mol. Hiervoor stelde de gemeente een gebruikersgroep samen van 14 vrijwilligers.**

Om het nieuwe parkeerbeleid stap voor stap uit te stippelen, rekende het gemeentebestuur van Mol naast hun eigen expertise ook op de inhoudelijke inbreng van mensen die het centrum dagelijks gebruiken. De gemeente koos er bewust voor om te werken met een vaste kleine groep mensen met een uiteenlopende achtergrond: 4 bewoners, 2 winkelluitbaters, 2 vertegenwoordigers van scholen, 2 werknemers die in het centrum werken maar geen personeelsparking hebben, 2 pendelaars die hun wagen in de buurt van het station moeten parkeren, en 2 bezoekers die regelmatig naar het centrum komen met de wagen. Deze gebruikersgroep kwam de afgelopen 4 jaren 7 keer samen om denkpistes rond parkeren te bespreken en zelf suggesties te doen. Alle thema's die voor het

parkeerbeleid in het centrum van belang zijn, kwamen tijdens de samenkomsten aan bod: de randparkings, het systeem betalend parkeren, de blauwe zones, het bewonersparkeren, parkeren voor zorgverstrekkers, de parkeertarieven en de parkeerduur, de bewegwijzering en de parkeerroute.

### Andere bril

"De groep moet divers zijn om alle partijen aan het woord te kunnen laten. Maar ze mag ook niet te groot zijn want het moet werkbaar blijven", zegt mobiliteitsambtenaar Sonja Cools. "De openheid in zulke gesprekken loont omdat zo al een draagvlak ontstaat voordat de beslissingen effectief genomen moeten worden. De doelgroepen kunnen naar elkaars meningen en

ervaringen luisteren, zo kijkt elke deelnemer ook al eens door een andere bril. Het was bijvoorbeeld al snel duidelijk dat pendelaars en bewoners een totaal andere visie hadden op parkeren in een woonstraat."

Beslissingen die na het overleg genomen zijn:

- Stijging van het parkeertarief van 0,50 naar 0,60 euro/uur.
- Parkeer-app in plaats van sms-parkeren.
- Uitbreiding van de blauwe zone, in de woonstraten 4 uur.
- Mogelijkheid tot de aflevering van een 2<sup>de</sup> bewonerskaart aan progressief tarief (1<sup>ste</sup> aan 50 euro/jaar – 2<sup>de</sup> aan 75 euro/jaar).



# Burgers denken mee met experts



Tijdens de Laboratoria voor Mobiele Alternatieven (kortweg LaMA) werken bewoners en gebruikers samen met mobiliteitsprofessionals en beleidsmakers aan oplossingen voor lokale mobiliteitsvraagstukken. Alle belanghebbenden krijgen een stem in het zoeken naar een oplossing.

“Op heel wat plaatsen komt men met complexe mobiliteitsproblemen die moeilijk alleen van bovenuit op te lossen zijn. Het is essentieel om de gebruikers van de openbare ruimte te betrekken bij het zoeken naar oplossingen voor mobiliteitsproblemen”, zegt **Koen Van Overmeiren** van Netwerk Duurzame Mobiliteit. “LaMA speelt daarop in en promoot co-creatie met burgers, een andere manier om mobiliteitsvraagstukken aan te pakken. Laat burgers met experts meedenken. Zij beschikken immers over informatie die beleidsmakers en experts vaak over het hoofd zien. De focus ligt op één concrete zone in de stad of gemeente. Iedereen die er woont, werkt, of om een andere reden vaak komt, zit samen rond de tafel om te dromen en experimenteren rond lokale mobiliteit. Zo ontstaan nieuwe maatregelen die gegroeid zijn van onderuit en die daardoor

een groot draagvlak kennen. Lokale besturen onderschatten nogal eens de realiteitszin van hun inwoners. Uit het LaMA-project komen geen grote droomprojecten, maar concrete oplossingen die bovendien de ogenschijnlijke tegenstellingen tussen diverse belangengroepen moeiteloos overstijgen.”

## Voor alle gemeenten

In 2016 gaf het Netwerk Duurzame Mobiliteit de aftrap voor LaMA in drie pilotsteden. Het project werd enthousiast onthaald. Dit jaar nemen tien steden en gemeenten deel aan de tweede editie. “Uit de diverse gesprekken bleek dat men op veel plaatsen in Vlaanderen de wil om participatief te werken niet vlot omgezet krijgt naar de praktijk. Een traject als LaMA komt dan als geroepen. Op termijn zal de LaMA-methodiek helemaal vrij te downloaden

zijn. Ook andere steden en gemeenten zullen ze dan op een vrij eenvoudige manier kunnen toepassen”, aldus Koen Van Overmeiren.

## Neuzen in één richting

Geraardsbergen was één van de drie pilotsteden in het LaMA-project. “Het is eigenlijk een droom voor een duurzaamheidsambtenaar dat er van onderuit zoveel beweegt”, zegt **Liesbet Van de Castele**, duurzaamheidsambtenaar Geraardsbergen. “De participatieve methodiek van het LaMA-project heeft Geraardsbergen mijns inziens vooruit geholpen om de neuzen in één richting te brengen en het pad te effenen voor een traject naar een duurzame mobiliteit. Het heeft zeker iets doen bewegen. Way to go!”

## Inspiratie

# Inspiratie voor participatie bij tragewegenprojecten

Iedereen is een tragewegenkenner: wandelaars en fietsers, joggers, spelende kinderen... Niemand kent de wegjes en paden beter dan de gebruikers zelf. Trage wegen zijn dan ook een dankbaar en laagdrempelig onderwerp om burgers te betrekken bij een participatieproject. Zoekt u nog inspiratie of ondersteuning? Hier kunt u terecht:

- [www.slimmemobiliteitsschakels.be](http://www.slimmemobiliteitsschakels.be): een inspiratieboek met uitgewerkte methodiek (MAP-it) voor participatie ivm. trage wegen en doorsteekjes,
- [www.gangmakersenkoplopers.be](http://www.gangmakersenkoplopers.be): een experimenteel project over kinderpaticipatie op en rond trage wegen.

- Informeer ook eens bij uw provinciebestuur. Zo bieden de provincies ondersteuning voor gemeenten bij de aanpak van trage wegen. Vlaams-Brabant publiceerde zopas ook een inspiratieboek om op een participatieve manier een tragewegenplan uit te werken: ‘Samen met je bevolking naar een tragewegenplan’. Dit kunt u downloaden op [www.vlaamsbrabant.be/verkeer-mobiliteit/trage-wegen](http://www.vlaamsbrabant.be/verkeer-mobiliteit/trage-wegen).

Meer info op [www.tragewegen.be/professionals](http://www.tragewegen.be/professionals)



## Uitvoeringsbesluit verplicht GIPOD voor kleine werken vanaf 1 maart 2019



JERRY DE BRIE

Eind 2016 keurde de Vlaamse Regering een uitvoeringsbesluit goed waarin wordt bepaald dat het gebruik van het GIPOD steeds intenser zal moeten worden. Zo was het vanaf juli 2016 al verplicht om werken van categorie 1 (groter dan 50 m<sup>2</sup>) op te nemen in het GIPOD. Vanaf 1 maart 2019 zullen ook werken tussen 3 en 50 m<sup>2</sup> met ernstige hinder en alle werken met een omleiding minstens drie weken voor aanvang van de werken in het GIPOD moeten geregistreerd worden. Voor alle andere innames van het openbare domein die ernstige hinder veroorzaken, geldt dat je ze minstens twee weken voorhand moet invoeren. Indien er een omleiding van toepassing is, dan moet deze 3 weken voor aanvang in GIPOD geregistreerd zijn.

Innametype	... zonder omleiding	... met omleiding
Werken Cat 1 (x > 50m <sup>2</sup> )	6mnd* / 2mnd	
Werken Cat 2 (3m <sup>2</sup> < x < 50m <sup>2</sup> )	3 weken	
Werken Cat 3 (x < 3m <sup>2</sup> )	Niet gevat door decreet	3 weken
Andere innames	2 weken	3 weken
Omleidingen	n.v.t.	3 weken

\* Indien verplaatsingswerken van toepassing.

Meer info op [www.overheid.vlaanderen.be/Gipod-Algemeen](http://www.overheid.vlaanderen.be/Gipod-Algemeen) (klik op 'visie en wettelijk kader')



### Festival Lommel krijgt tijdelijke treinhalt

Het Daydream Festival in Lommel krijgt dit jaar een eigen treinhalt. Het gaat om een tijdelijk perron, dat wordt gebouwd naast een goederenspoorlijn die over het festivalterrein loopt. In samenwerking met NMBS zal er op zaterdag 8 april een partytrein stoppen,

de Daydream Express. NMBS en Daydream Festival pakken zo uit met een wereldprimeur. Het is namelijk de eerste keer dat een trein zijn eindhalte heeft op een festivalterrein.

## 'Waterwegen en Zeekanaal NV' en 'nv De Scheepvaart' worden 'De Vlaamse Waterweg nv'

In 2017 stromen de twee Vlaamse waterwegbeheerders, Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart, naar elkaar toe. Samen worden zij De Vlaamse Waterweg nv. De volledige integratie wordt afgerond tegen het jaareinde. Naast mobiliteit zet De Vlaamse Waterweg nv sterk in op waterbeheersing en het bevorderen van het leven op en langs de waterwegen, van leefbaarheid over recreatie tot milieu, waardoor ze een belangrijke schakel wordt voor de gehele maatschappij.

Meer info op [www.vlaamsewaterweg.be](http://www.vlaamsewaterweg.be)



### Leidraad 'Sportief op weg'



Met het project 'Sportief op weg' begeleidde Ecolife vzw in 2016 vier gemeenten in de provincie Oost-Vlaanderen rond duurzame sportverplaatsingen: De Pinte, Eeklo, Erpe-Mere en Sint-Martens-Latem. Hun ervaringen en een methodiek om uitdagingen te identificeren en acties uit te werken werden gebundeld in de leidraad 'Sportief op weg'.

De leidraad 'Sportief op weg' (31 p.) kunt u gratis downloaden op [www.oost-vlaanderen.be](http://www.oost-vlaanderen.be) of op <http://ecolife.be>. Voor meer info kunt u terecht bij de Dienst Mobiliteit van de provincie Oost-Vlaanderen.

## Bonheiden, Kortrijk en Hasselt winnen Smart City Award

Bonheiden heeft de Smart City Award van technologiefederatie Agoria gewonnen. De gemeente bouwde een systeem uit dat fietsers registreert en belooft. Zo'n 800 schoolgaande kinderen lieten een chip bevestigen aan hun voorwiel of fietshelm. Een draadloos systeem aan de fietsenstalling registreert de afstand die ze afleggen op weg naar school. In ruil voor de afgelegde afstand krijgen ze van de gemeente bonnetjes die ze kunnen gebruiken op de kermis in Bonheiden. Een app legt vast wie de meeste kilometers heeft gereden en hoeveel het totale aantal kilometers bedraagt. Tegen het einde van dit schooljaar hebben de leerlingen drie keer de aarde rondgefietst en 29 ton koolstofdioxide-uitstoot uitgespaard. Ook vijf andere gemeentes vielen in de prijzen: zo ontving Kortrijk een award voor 'Smart Mobility' en Hasselt een award voor 'Smart Living'. Technologiefederatie Agoria reikt sinds vijf jaar de Smart City Awards uit aan steden en gemeenten die investeren in technologische innovaties om het leven van hun inwoners te verbeteren. Ook drie Waalse gemeentes vielen in de prijzen: Houffalize, Comblain-au-Pont en Brugelette.

### Agenda

#### Maart

- 6 en 13** De basisprincipes van verkeerskunde
- 9** Plattelandsacademie: Het dorp als multimodale hub
- 10** Netwerkmeeeting mobiliteitsmanagement
- 17** Gladheidsbestrijding in de praktijk
- 17** Congres 20 jaar RSV. En nu?
- 20** Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2017
- 21** Nationale Applausdag voor Fietsers 2017
- 23** Initiatie in verkeersbeleid voor de politie
- 30** Congres Publieke Ruimte 2017

#### April

- 20** Samen voor een veilige schoolomgeving
- 24** Verkeersmodellen voor alle vervoerswijzen
- 27** Themadag senioren veilig mobiel

Zie ook de agenda op [www.mobielvlaanderen.be/overheden](http://www.mobielvlaanderen.be/overheden)

**Mobiliteitsbrief is er ook als e-zine.** Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. U kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via [www.mobielvlaanderen.be/overheden](http://www.mobielvlaanderen.be/overheden) ('Publicaties' - 'Mobiliteitsbrief'). Op deze website vindt u ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of uw abonnement kunt u mailen naar [info@mobiliteitsbrief.be](mailto:info@mobiliteitsbrief.be).