

MobiMaatwerkers

Rapport

lokaal traject Zottegem



Voorwoord

Met het project MobiMaatwerkers biedt Netwerk Duurzame Mobiliteit samen met de projectpartners Trage Wegen vzw, SOLVA, Way To Go en Avansa Centraal-Vlaanderen een antwoord op de uitdagingen die er zijn op vlak van mobiliteit in de Vlaamse Ardennen. We brengen bedrijven, burgers, organisaties en gemeentebesturen bij elkaar om samen te werken aan concrete oplossingen voor mobiliteit in de plattelandscontext van de Vlaamse Ardennen. Bottom-up versterken we de landelijke dorpskernen van de regio en zorgen we voor voldoende en efficiënte duurzame mobiliteit van de mensen die er wonen. Heel concreet leveren we met drie gemeentelijke werkbanken in Herzele, Oosterzele en Zottegem een mobiliteitsoplossing op maat af.

In dit rapport bundelen we de verworven inzichten van het lokaal traject in Herzele en formuleren we concrete aanbevelingen voor beleidsmakers. We vullen aan met goede praktijken als inspiratiegids voor verdere stappen die de gemeente wil zetten rond duurzame mobiliteit.

In overleg met het stadsbestuur van Zottegem, Netwerk Duurzame Mobiliteit en de projectpartners SOLVA, Way To Go en Avansa Centraal-Vlaanderen werd beslist om de focus te leggen op de verplaatsingen van inwoners uit de deelgemeenten naar Zottegem. Een belangrijke aanleiding hiervoor was het wegvallen van bus 13 tussen Sint-Goriks-Oudenhove en Zottegem in januari 2024. Hierdoor zagen veel inwoners zich genooddaakt hun verplaatsingsgedrag aan te passen en vaker gebruik te maken van andere vervoersmodi, zoals de flexbus of de eigen wagen.

Binnen dit traject geven we een stem aan inwoners van een landelijke omgeving waar de auto vaak de vanzelfsprekende keuze is. Die afhankelijkheid wordt versterkt door verschillende factoren, zoals het beperkte aanbod aan busverbindingen richting Zottegem en andere omliggende gemeenten, het heuvelachtige karakter van de regio en de relatief vergrijsde bevolking. Voor sommige inwoners leidt dit bovendien tot vervoersarmoede, waardoor deelname aan de maatschappij moeilijk wordt. Door in gesprek te gaan met de inwoners, zoeken we samen naar mobiliteitsoplossingen op maat.



Medegefinancierd door
de Europese Unie

provincie
Oost-Vlaanderen





Projectpartners



Netwerk Duurzame Mobiliteit

Promotor

Contactpersoon: Tine Pillaert

tine@duurzame-mobiliteit.be



SOLVA

Copromotor

Contactpersoon: Emilie De Witte

emilie.de.witte@so-lva.be



Way To Go

Copromotor

Contactpersoon: Merel Vansevenant

merel@waytogo.be



Avansa Centraal-Vlaanderen

Projectpartner

Contactpersoon: Sofie Verspeeten

sofie.verspeeten@avansa-cv.be

Contactpersoon: Bert Ostyn

bert.ostyn@avansa-cv.be



Stad Zottegem

Contactpersoon: Jenne De Potter (schepen van mobiliteit)

jenne.depotter@zottegem.be

Contactpersoon: Bram Van der Biest (mobiliteitsambtenaar)

bram.vanderbiest@zottegem.be

Met de steun van:

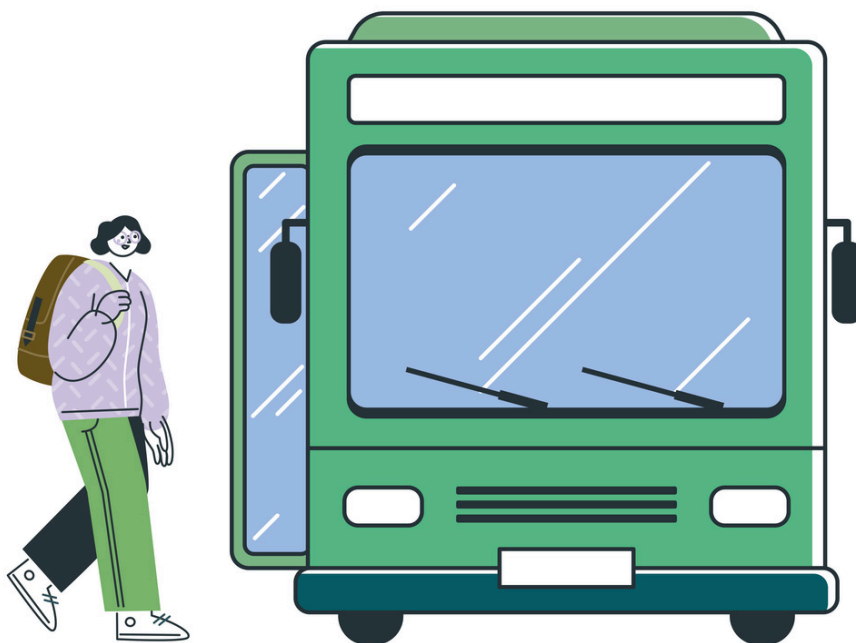


Medegefinancierd door
de Europese Unie



Inhoud

1. Projectomschrijving	6
1.1 Doelstellingen MobiMaatwerkers	7
1.2 Wat is duurzame mobiliteit?	8
1.3 Participatiecontinuüm	9
1.4 Double Diamond	10
2. Participatief traject deel 1: definieer het juiste probleem	11
2.1 Praatcafé	11
2.2 Online bevraging	15
2.3 Deur-aan-deur bevragingen	17
2.4 Online community	19
3. Participatief traject deel 2: oplossing op maat	20
3.1 Infosessie (Hackathon)	20
3.2 Testmoment: Samen met de flexbus naar de markt	23
3.3 Testmoment: deelmobiliteit - voertuigen van de toekomst	24
3.4 Bestaande vragen opvolgen	26
4. Conclusies en aanbevelingen	28
5. Reflectie: wat als participatie niet loopt zoals verwacht?	



1. Projectomschrijving

De Werkbank Zottegemse Dorpen is een lokaal traject uitgevoerd door Netwerk Duurzame Mobiliteit, SOLVA, Way To Go en Avansa Centraal-Vlaanderen.

Basisbereikbaarheid wordt momenteel als concept uitgerold in Vlaanderen. Het idee van basismobiliteit, waarbij elke Vlaming in woongebied recht heeft op een bushalte op maximaal 750 meter van de voordeur, werd vervangen door een robuust netwerk van OV-verbindingen dat bereikbaarheid garandeert. **Hierbij komt er een grotere verantwoordelijkheid bij de burgers en bij lokale overheden te liggen om de lokale eerste en laatste kilometer(s) tot dat OV-netwerk te organiseren.**

Op 6 januari 2024 lanceerde De Lijn haar nieuwe dienstregeling die een grote stap is bij de invoering van het concept basisbereikbaarheid. De invoering maakt duidelijk dat er nog een enorme uitdaging ligt op het lokaal niveau om bottom-up samen met burgers, overheden en andere stakeholders na te denken over duurzame mobiliteitsoplossingen op maat.

Met het project MobiMaatwerkers willen we een grote groep van besturen en organisaties inspireren en motiveren om zelf actie te ondernemen op vlak van duurzame mobiliteit in de Vlaamse Ardennen. Tegelijk willen we vanuit de Vlaamse Ardennen het initiatief nemen om innovatieve oplossingen voor vervoer op maat op het platteland te zoeken. Met ons project willen we aantonen dat een bottom-up aanpak van basisbereikbaarheid cruciaal is om van deze top-down bedachte oplossing ook op het meest lokale niveau een succes te maken. Vanuit het geloof in de kracht van lokale gemeenschappen en de opschaalbaarheid van lokale good practices biedt dit Leaderproject een sterke basis om met dit project een wezenlijk verschil te maken binnen deze thematiek.

In het kader van de hervorming naar basisbereikbaarheid in Vlaanderen richt dit rapport zich op de mobiliteitsuitdagingen tussen de deelgemeente Sint-Goriks-Oudenhove en het centrum van Zottegem. Door de afbouw van het aanbod op buslijn 13 is de bereikbaarheid van het stadscentrum voor veel inwoners verminderd. Voor dagelijkse verplaatsingen zijn zij daardoor vaak aangewezen op de auto. Samen met de partnerorganisaties verkennen we hoe deze mobiliteitsstromen duurzamer kunnen worden georganiseerd en hoe vervoersarmoede kan worden tegengegaan. We brengen de mobiliteitsuitdagingen in kaart.

Tijdens het traject gingen we in gesprek met inwoners om hun dagelijkse mobiliteitsrealiteit beter te begrijpen. Uit deze gesprekken bleek dat alternatieven voor de auto niet altijd vanzelfsprekend zijn. Inwoners gaven aan dat het gebruik van de fiets wordt bemoeilijkt door een combinatie van onveilige infrastructuur, het heuvelachtige landschap en onvoldoende verlichting. Ook het openbaar vervoer wordt door velen ervaren als onvoldoende betrouwbaar en ontoereikend om aan hun dagelijkse verplaatsingsnoden te voldoen. Verschillende groepen inwoners, waaronder ouderen, mensen zonder auto en mensen met kinderen, gaven doorheen het traject aan dat zij hierdoor drempels ondervinden om dagelijkse bestemmingen en voorzieningen te bereiken. Hun ervaringen tonen aan dat mobiliteit niet voor iedereen even toegankelijk is. Vanuit de ervaringen en uitdagingen die inwoners tijdens het traject naar voren schoven, onderzoekt MobiMaatwerkers hoe de mobiliteitsstromen tussen Sint-Goriks-Oudenhove - en bij uitbreiding andere deelgemeenten van Zottegem - en Zottegem Centrum duurzamer, inclusiever en sociaal rechtvaardiger kunnen worden georganiseerd. Bottom-up werken we samen met inwoners aan innovatieve oplossingen die vertrekken vanuit hun dagelijkse mobiliteitsrealiteit.

1.1 Doelstellingen MobiMaatwerkers

1. Het versterken van landelijke kernen in de Vlaamse Ardennen door de organisatie van bottom-up samenwerking en kennisuitwisseling op het lokale niveau tussen lokale besturen, middenveldorganisaties, andere soorten organisaties, bedrijven en burgergroeperingen.
2. Het opzetten van drie pilootprojecten op Vervoerregioniveau die invulling geven aan de maatschappelijke uitdagingen op vlak van duurzame mobiliteit in het kader van basisbereikbaarheid in een landelijke context.
3. Het definiëren van de middenveldsrol in de vervoerregiowerking. Het versterken van samenwerkingsverbanden in de QuadrupleHelix van Overheid, academische instellingen, het middenveld als vertegenwoordiger van de burgersamenleving en het bedrijfsleven.

Dit lokaal traject in Zottegem sluit aan bij de eerste en tweede doelstelling.



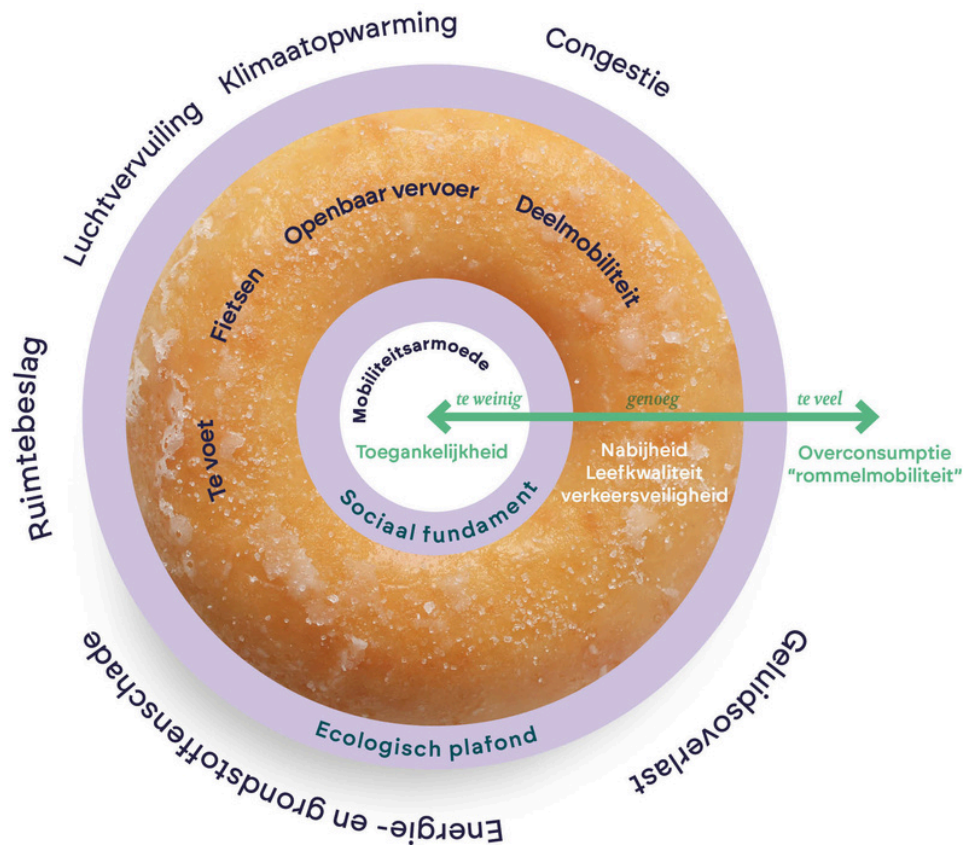
maatschappelijke vijfhoek

1.2 Wat is duurzame mobiliteit?

Duurzame Mobiliteit leggen we uit met de mobiliteitsdonut. Die is geïnspireerd op het model van de donut-economie van Kate Raworth.

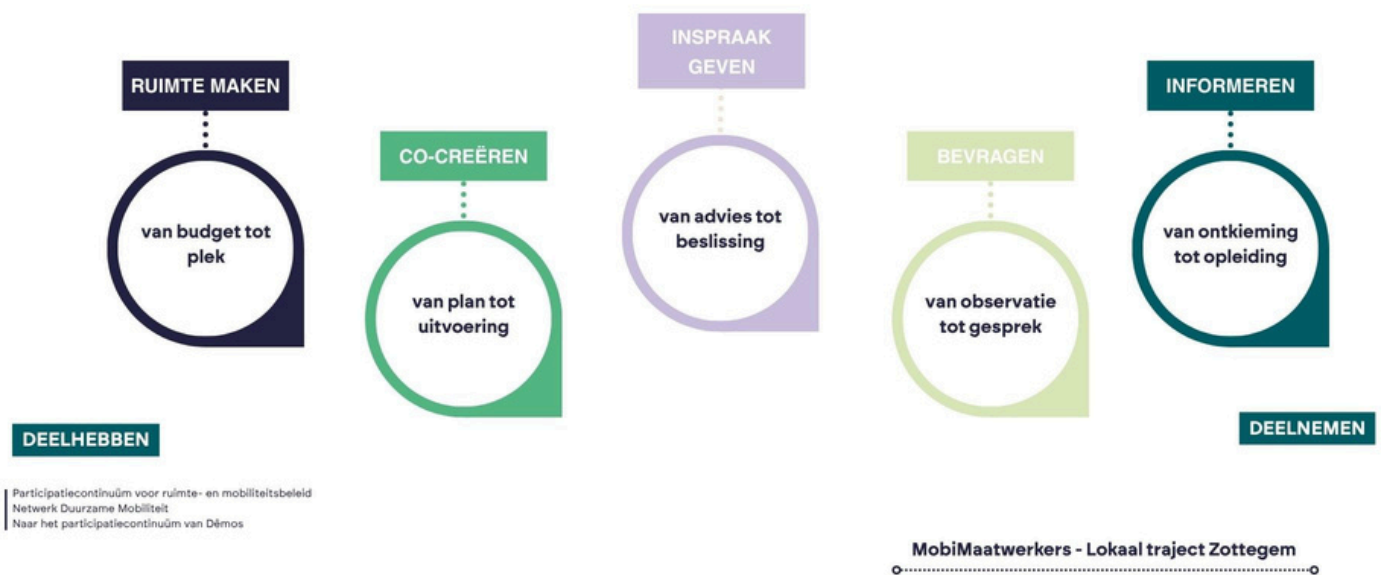
Mobiliteit is noodzakelijk om deelname aan de maatschappij te garanderen. Elk individu heeft nood aan een minimale toegang tot mobiliteit om deelname aan de maatschappij te verzekeren. In de mobiliteitsdonut heet dit het sociaal fundament. Wie te weinig toegang heeft tot mobiliteit is 'mobiliteitsarm'. Een mobiliteitssysteem dat aan iedereen die toegang biedt, is inclusief.

Mobiliteit legt ook een grote druk op onze leefomgeving en op ecosystemen: we zijn met steeds meer, nemen steeds meer plaats in en economische groei is voor velen een doelstelling. Te veel mobiliteit leidt tot klimaatopwarming, luchtvervuiling, geluidsoverlast, file, verkeersonveiligheid ... Overconsumptie van mobiliteit leidt tot een niet-duurzame situatie waarbij we het ecologisch plafond van onze leefwereld overschrijden.



Netwerk Duurzame Mobiliteit
Naar Kate Raworth en Kris Peeters

1.3 Participatiecontinuüm



Bottom-up mobiliteitsoplossingen op maat bedenken vraagt om een doordachte en contextgerichte aanpak van participatie. Participatie kan op veel verschillende manieren. Wanneer is participatie een goed idee en wanneer niet? En hoe ziet die er dan uit? Netwerk Duurzame Mobiliteit ontwikkelde het participatiecontinuüm voor ruimte- en mobiliteitsbeleid. De meeste participatieprojecten beperken zich niet tot één participatievorm of tot een vaste volgorde.

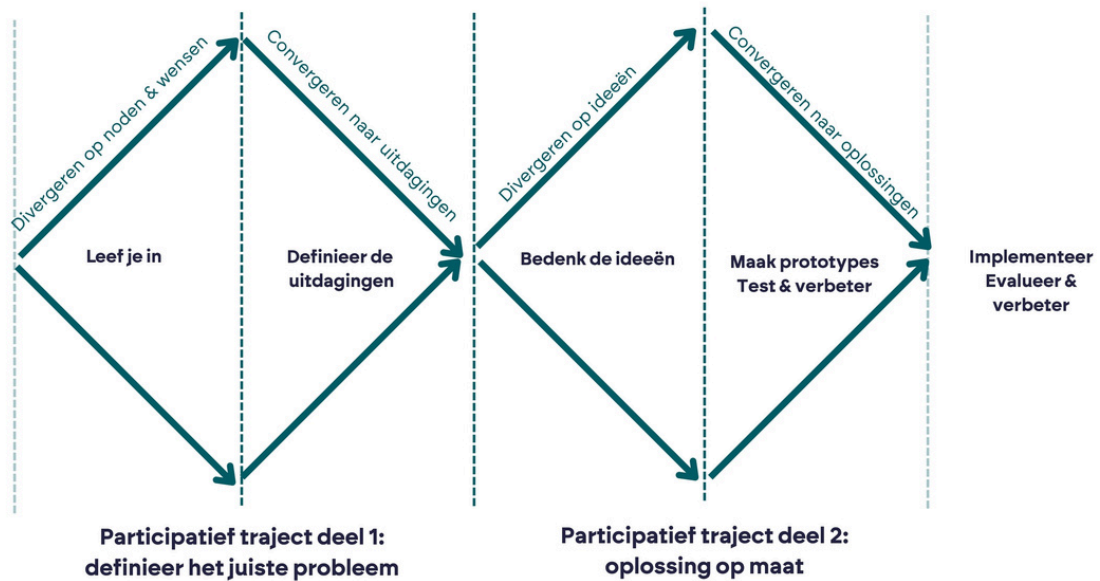
Dēmos, onderdeel van Publiq, ontwikkelde het participatiecontinuüm met het oog op participatie van mensen in kwetsbare situaties in vrije tijd en vrijetijdsbeleid. Ze vertrokken vanuit de participatieladder van Sherry Arnstein (1969) die verschillende participatievormen ordent van laag naar hoog: van informatie over inspraak tot samenwerking. Arnstein begint nog lager en neemt vormen van schijnparticipatie mee: manipulatie en decoratie. Dēmos besloot de ladder plat te leggen. Zo benadrukken ze dat deelnemen even waardevol is als deelhebben. Het uitgangspunt daarbij is dat niet iedereen altijd de meeste zeggenschap wil. Ook toont Dēmos met het continuüm dat het niet om een stappenplan gaat, maar om verschillende vormen die door elkaar kunnen georganiseerd worden. Dēmos breidde hun ladder bovendien uit. De originele ladder beperkt zich tot vormen van (mee)beslissen, terwijl manieren van (mee)doen ook vormen van participatie zijn. Hun participatiecontinuüm over vrijetijdsparticipatie vertaalde Netwerk Duurzame Mobiliteit naar een participatiecontinuüm in mobiliteitsbeleid. Meer info en goede voorbeelden lees je [via deze link](#) in onze publicatie Notenkraak#2: Participatie en mobiliteit of scan de onderstaande QR-code.



Lees meer over de publicatie
Notenkraak #2: Participatie en mobiliteit

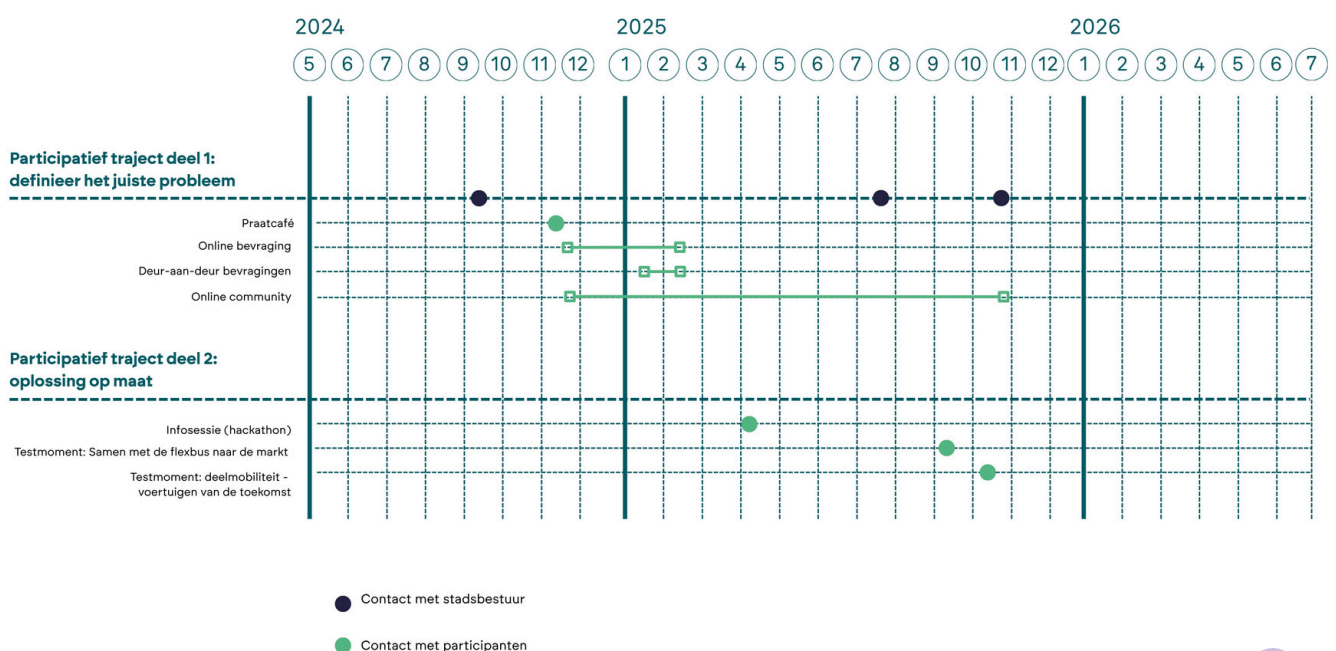
Binnen dit lokale traject in Zottegem onderzochten we participatie door gesprekken met inwoners via een praatcafé, een online bevraging, deur-aan-deur bevragingen en het opstarten van een community via een facebookgroep. Aanvullend organiseerden we twee testmomenten: een actie waarbij we met een groep inwoners samen de flexbus nemen naar de wekelijkse markt in Zottegem en een testmoment (deel)mobiliteit met verschillende lokale aanbieders. Dit traject situeert zich tussen bevragen en informeren.

1.4 Double Diamond

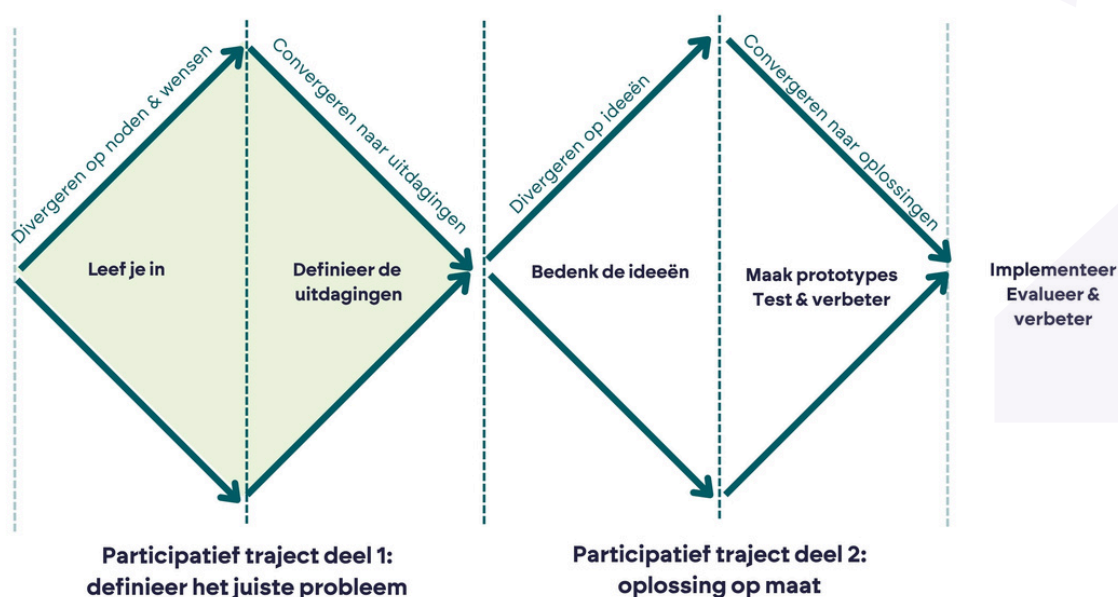


We werken volgens het principe van de Double Diamond, een methode uit de Design Thinking-discipline, ontwikkeld door de British Design Council. Deze methode visualiseert het creatieve proces aan de hand van twee 'diamanten': eerst wordt de blik verruimd en verdiepen we ons in de context om tot een heldere probleemstelling te komen. Daarna ontwikkelen, testen en implementeren we ideeën, waarna we ze evalueren en verder verfijnen.

Tijdslijn



2. Participatief traject deel 1: definieer het juiste probleem



Door het hanteren van verschillende participatiemethodieken en in gesprek te gaan met diverse actoren betrekken we burgers, lokale verenigingen en het middenveld bij het proces om zo tot een gedragen en sterke output te komen.

Voor de eerste fase in het traject willen we op zoveel mogelijk manieren input en ervaringen van de inwoners van Sint-Goriks-Oudenhove zelf capteren. Door verschillende gespreksmethodieken te hanteren en inwoners te bereiken, hopen we draagvlak te creëren en cocreatief tot mobiliteitsoplossingen op maat te komen.

2.1 Praatcafé

Wat & waarom

Op 14 november 2024 organiseerden we een praatcafé in Huys Ten Hove in Sint-Goriks-Oudenhove, een centraal gelegen lokaal cafeetje in het dorp. Aan de hand van gerichte vragen en een open gesprekshouding wilden we inzicht krijgen in hoe inwoners van Sint-Goriks-Oudenhove zich verplaatsen naar het centrum van Zottegem en welke bestemmingen zij daar bezoeken. Maar ook noden en drempels wouden we in kaart brengen.

Samen met Avansa Centraal-Vlaanderen en Way To Go werd een uitgebreide wervingscampagne opgezet. Er werden flyers verspreid in de buurt en via de communicatiekanalen van Stad Zottegem werd digitale promotie gevoerd. Daarnaast ging veel tijd naar het gericht bereiken van specifieke doelgroepen door lokale verenigingen, burgerinitiatieven, scholen en vrijetijdsorganisaties aan te schrijven en op te bellen. Onder meer volgende organisaties werden gecontacteerd: OKRA, CM (Christelijke Mutualiteit), Fietzersbond vzw, Lichtpunt, het Sociaal Huis, basisschool 't Waterpleintje, het Ontmoetingscentrum Sint-Goriks-Oudenhove, de lokale voetbalkantine en verschillende inwoners uit de buurt.

We mikten op een 10 à 15 deelnemers. Ondanks deze inspanningen namen uiteindelijk slechts vier personen deel aan het praatcafé.

“De bus in Sint-Goriks is helemaal niet afgestemd op treinuren die ook veranderd zijn. Onze dochter moet 30 minuten wachten voor ze op trein kan. Er is geen bus terug, dus moet ze de fiets nemen. Maar dat hebben we niet graag want fietsen in ten bosse is gevaarlijk...”



Belangrijkste inzichten

- Alle deelnemers verplaatsen zich vooral met de auto, zowel voor plaatselijke verplaatsingen in Sint-Goriks-Oudenhove als verplaatsingen naar omliggende steden en gemeenten.
- Ze rijden vooral met de auto naar Zottegem om boodschappen te doen.
- Kettingverplaatsingen (bv. supermarkt–apotheek–school) bepalen vaak de keuze van het vervoermiddel.
- Onveilige wegen, slechte verlichting en het heuvelachtige landschap beperken het fietsgebruik.
- Voor kinderen en jongeren weegt het onveiligheidsgevoel extra zwaar door op de mogelijkheid om zich zelfstandig te kunnen en mogen verplaatsen: gevaarlijk rijgedrag van autobestuurders, vroeg donker in de winter, te weinig straatverlichting en sociale onveiligheid.
- Inwoners ervaren het openbaar vervoer als onbetrouwbaar.
- Autodelen (Cambio/Valckenier Share) is in Sint-Goriks-Oudenhove amper of niet beschikbaar of te duur. Ook schrik voor het onbekende en te veel administratie wordt als reden aangegeven om geen deelwagens te gebruiken.
- Sociaal en psychologisch gedrag beïnvloedt de mobiliteitskeuze: gevaarlijk rijgedrag schrikt af en carpoolen gebeurt weinig door gebrek aan vertrouwen of gewoonte.
- Deelnemers zien nood aan zowel ontmoedigende als stimulerende maatregelen (push and pull), zoals duurdere parking gecombineerd met fietsvergoedingen of meer sociaal contact via carpoolen.



Geleerde lessen

- ✓ Deelmobiliteit en lokale alternatieven: Ideeën zoals een lokaal carpoolplatform (met bijvoorbeeld dagelijkse rit van en naar het station in Zottegem), dorpswinkels en een wachtcafé in Zottegem waar je kan meeliften met iemand die naar een deelgemeente rijdt, kunnen verder onderzocht worden.
- ✓ Push and pulls invoeren om alternatieve vervoerswijzen te stimuleren: Fietsvergoedingen, mobiliteitsbudgetten en lokale deelwagens kunnen verder verkend worden als mogelijke stimulansen voor duurzamere verplaatsingen.
- ✓ Gedrag en beleving als aandachtspunt: Fietsvaardigheidstrainingen voor kinderen kunnen drempels om te fietsen verlagen en hun vertrouwen en zelfstandigheid vergroten. Daarnaast kan sensibilisering rond kettingverplaatsingen inwoners in een plattelandscontext stimuleren om minder vaak de auto te gebruiken en verschillende bestemmingen binnen één verplaatsing te combineren.
- ✓ Concrete acties: mobiliteitsoplossingen zoals boodschappenlevering, verbeterde fietsverbindingen en georganiseerde ritten delen kunnen verder onderzocht worden op hun haalbaarheid en meerwaarde.

De toekomst

De inzichten uit het praatcafé tonen aan dat er kansen liggen om duurzame verplaatsingen in plattelandscontext aantrekkelijker en toegankelijker te maken, onder meer via deelmobiliteit, fietsstimulansen en initiatieven rond ritdelen. Verdere experimenten en lokale samenwerkingen kunnen helpen om deze ideeën te vertalen naar concrete oplossingen die aansluiten bij de leefwereld van de inwoners.



2.2 Online bevraging

Wat & waarom

Vanuit de vaststelling dat er tijdens het praatcafé maar vier deelnemers waren, stelden we een online bevraging op die we breed verspreiden via de verschillende communicatiekanalen van de stad. We stelden vast dat het thema niet erg aantrekkelijk is of onvoldoende leeft om inwoners tot bij ons te krijgen. De online bevraging rond het verplaatsingsgedrag tussen Sint-Goriks-Oudenhove en Zottegem centrum leverde enkele opvallende inzichten op. Ook hierbij hebben we moeten vaststellen dat er maar 9 deelnemers waren.

Belangrijkste inzichten

Verplaatsingsgedrag

- 44% van de respondenten geeft aan 100% van hun verplaatsingen naar Zottegem met de auto te doen.
- 60% tot 80% autogebruik wordt ook vaak aangegeven.
- Het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen, zoals de flexbus, ritten delen met burens of schoolbussen, komt nauwelijks aan bod.

Carpool Bereidheid

- Sommige respondenten zouden lege zitplaatsen in hun auto aanbieden als ze een vergoeding krijgen of als ze naar dezelfde bestemming gaan.
- Belemmeringen voor carpooling zijn onder andere:
 - Onregelmatige vertrektijden en bestemmingen.
 - Het niet kennen van andere reizigers met een gelijkaardig traject.
 - Sommigen geven aan terughoudend te zijn om kinderen van anderen te vervoeren vanwege het verantwoordelijkheidsgevoel dat daarbij komt kijken.

Kettingverplaatsingen

- 44% van de respondenten maakt gemiddeld twee tussenstops per rit.
- Sommigen combineren boodschappen, schoolritten en andere verplichtingen in één cyclus.
- De slechte staat van fietsinfrastructuur wordt als obstakel genoemd.

Deelwagens en deelfietsen

- 87,5% staat niet open voor particulier of regulier autodelen vanwege praktische bezwaren, verzekeringstechnische vragen of schrik voor het onbekende.
- 50% van de respondenten wil nadenken over alternatieven voor hun huidige verplaatsingsgewoonten.

Geleerde lessen

- ✓ Door te focussen op een deelgemeente blijft de input van inwoners beperkt en voelen veel mensen zich waarschijnlijk niet aangesproken om de bevraging in te vullen.
- ✓ Opnieuw een sterke afhankelijkheid van de auto voor verplaatsingen naar Zottegem.
- ✓ Weinig animo voor autodelen, maar wel een zekere bereidheid om na te denken over alternatieve mobiliteit.
- ✓ Het hebben of veel gebruiken van één of meerdere auto's wordt door inwoners van Sint-Goriks-Oudenhove niet als probleem ervaren.
- ✓ Kettingverplaatsingen vormen een uitdaging voor overstap op duurzame vervoerswijzen.
- ✓ Slechte fietsinfrastructuur (wegen zijn ondermaats, putten, steile hellingen, onvoldoende verlichting, modder in natte periodes...) weerhoudt mensen ervan vaker de fiets te nemen.

De toekomst

Bovenstaande inzichten en geleerde lessen bevestigen de nood aan verdere dialoog en experimenten rond alternatieve mobiliteitsoplossingen, met aandacht voor zowel de praktische haalbaarheid én volhoudbaarheid als sociaal-rechtvaardige mobiliteit. Ook het uitbreiden van het onderzoeksgebied naar andere deelgemeenten levert meer input op.



2.3 Deur-aan-deur bevestigingen

Wat & waarom

We beslisten om zelf op de man af te stappen om zo met meer mensen in gesprek te kunnen gaan. Twee dagen lang gingen we deur aan deur om met mensen in heel Sint-Goriks-Oudenhove te spreken. In totaal spraken we met 44 inwoners. Bij sommigen werden we zelfs op de koffie uitgenodigd en brachten we oudere mensen wat gezelschap.

"Wij wonen in Deinze en babysitten elke weekdag op onze kleinkinderen. We komen elke dag met de auto naar hier om ons kleinkind van school te halen, omdat onze dochter nog op haar werk is. We vinden dit jammer want waar wij zelf wonen gebruiken we zo veel mogelijk het openbaar vervoer, maar hier kan het niet anders."

"Ik zou wel meer de fiets of de bus naar Zottegem willen nemen, maar de bushalte is te ver van de supermarkt en met de heuvels hier zie ik het niet zitten om mijn boodschappen mee te sleuren."



"Door ouderdom kan je bijna niet anders dan je hier met de auto te verplaatsen. Ik kom dus niet veel meer buiten. Iedereen wordt ouder in de buurt."



Belangrijkste inzichten

- Dominantie van de auto: De auto blijft het dominante vervoermiddel voor 64% van de inwoners. Dit wordt mee verklaard door het beperkte aanbod aan alternatieve vervoersmogelijkheden en door mobiliteitsbeperkingen die het gebruik van andere vervoermiddelen bemoeilijken. Openbaar vervoer wordt nauwelijks gebruikt door de slechte aansluiting en ongunstige dienstregelingen.
- Beperkte alternatieven: Een kleine groep gebruikt de fiets, maar heuvelachtig terrein wordt als drempel ervaren. Elektrische fietsen winnen wel aan populariteit.
- Carpoolen leeft minder: Hoewel sommigen carpoolen, vooral naar het werk, is er sinds corona een afname van dit gedrag. Toch geven sommigen aan hier nog steeds voor open te staan.
- Sociale verbondenheid en hulp onder ouderen: Ouderen zijn vaak afhankelijk van burens of familieleden voor vervoer. Verschillende oudere inwoners gaven aan eenzaam te zijn. Ze hebben het gevoel geen deel meer te zijn van de maatschappij, doordat ze zich niet meer zelfstandig kunnen verplaatsen.
- Hoofdbestemmingen: De meeste verplaatsingen zijn voor boodschappen, school en werk. Er is een duidelijke vraag naar betere verbindingen naar zorginstellingen en supermarkten. Ook het brengen en halen van kinderen naar school is een uitdaging voor verschillende gezinnen. In verschillende gezinnen waarmee we pratten, nemen de grootouders deze taak op zich.
- Ontevredenheid over openbaar vervoer: Vooral ouderen en mensen zonder auto ondervinden moeilijkheden door de gebrekkige dienstverlening van De Lijn. Bushaltes liggen vaak te ver en zijn, zeker voor ouderen, moeilijk bereikbaar. Dienstregelingen sluiten bovendien niet aan bij de dagplanning.
- Autodelen versus carpoolen: Autodelen wordt minder interessant gevonden door praktische bezwaren (bv. geen parkeerplek aan huis), terwijl carpoolen eerder als een haalbare optie wordt gezien. Anderzijds is er bij carpoolen gebrek aan vertrouwen in elkaar.
- Mobiliteit en gemeenschapsgevoel: Sommige inwoners missen sociale interactie en gaven aan dat gezamenlijke initiatieven, zoals een buurtgroep voor mobiliteit, welkom kunnen zijn.
- Het gebrek aan alternatieven op de auto beïnvloedt de dagelijkse realiteit van inwoners, vooral kwetsbare groepen zoals ouderen en mensen zonder auto.

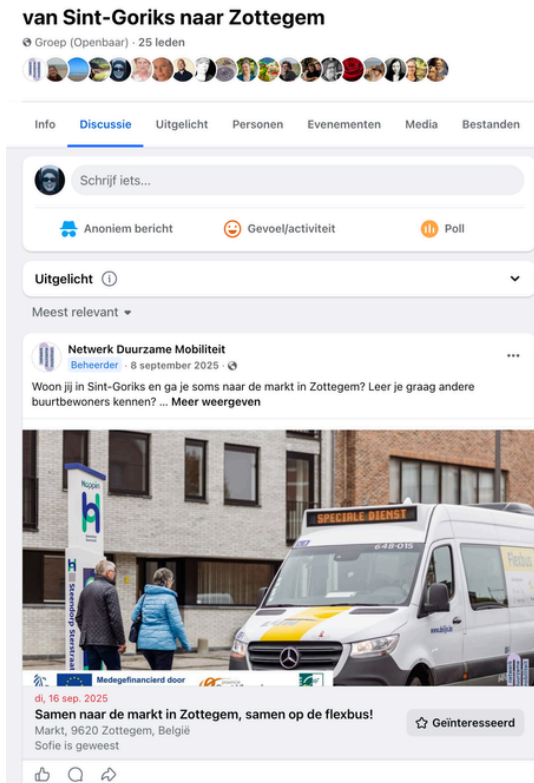
Geleerde lessen

- ✓ Lokale carpoolinitiatieven hebben potentieel, maar vragen een toegankelijk platform en actieve (volhoudbare!) ondersteuning om succesvol te zijn.
- ✓ Veilige en comfortabele fietsinfrastructuur, aangevuld met begeleiding voor onzekere fietsers, kan het fietsgebruik verhogen.
- ✓ Initiatieven zoals de Minder Mobielen Centrale bieden waardevolle ondersteuning voor ouderen en minder mobiele inwoners. Hier kan meer op ingezet worden. Anderzijds kan niet iedereen hier gebruik van maken en gelden er bepaalde voorwaarden, zoals een inkomensgrens.
- ✓ Buurtorganisatie via Hoplr zou kunnen helpen om de bereikbaarheid van winkels en het vervoer van boodschappen te verbeteren.
- ✓ Een sterk gemeenschapsgevoel en langdurige samenwerkingsopbouw vormt een belangrijke hefboom om lokale mobiliteitsuitdagingen gezamenlijk aan te pakken.
- ✓ Informele ontmoetingsplaatsen, zoals een wachtcafé, kunnen sociale contacten versterken en wachttijden aangenamer maken.

2.4 Online community

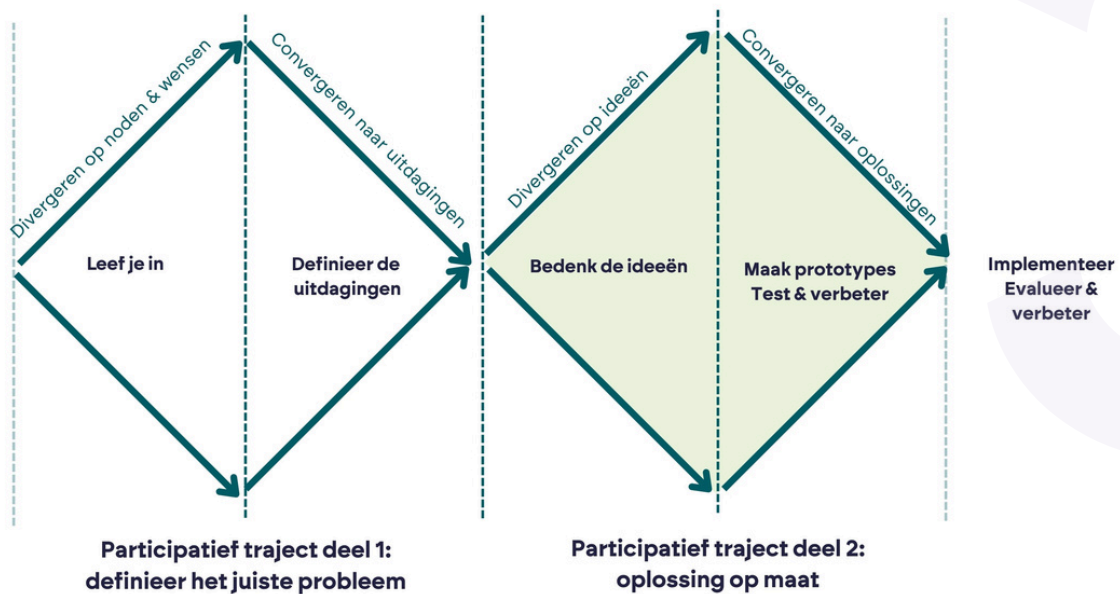
Wat & waarom

Aan het begin van het traject richten we een Facebookgroep 'Van Sint-Goriks naar Zottegem' op om inwoners te betrekken en te informeren. Sofie, collega bij Avansa Centraal-Vlaanderen en zelf inwoner van Sint-Goriks, merkt op dat de bestaande lokale Facebookgroep zeer actief is. Daarom kiezen we ervoor om een specifieke groep te maken met een focus op verplaatsingen naar Zottegem-centrum. Via dit platform kunnen inwoners op de hoogte blijven van de volgende stappen en kunnen we waardevolle reacties verzamelen om het traject verder vorm te geven. Het is een makkelijke manier om bezorgdheden en signalen van inwoners snel te kunnen opvangen en monitoren.



"Vroeger werd er meer gecarpooled, sinds corona leeft iedereen in zijn bubbel. Als ik weet wie nog dezelfde trein neemt, zou ik die kunnen meenemen."

3. Participatief traject deel 2: oplossing op maat



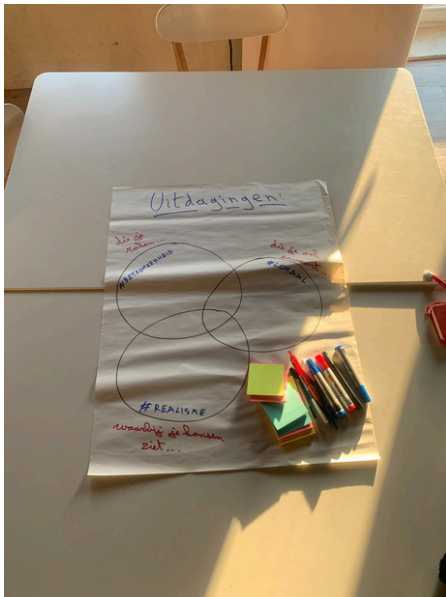
3.1 Infosessie (Hackathon)

Wat & waarom

Na de verschillende gesprekken en bevestigingen organiseerden we een hackathon in de Boembekemolen op 2 april 2025. Een hackathon is een intensieve en interactieve werksessie waarin deelnemers met verschillende achtergronden samen nadenken over oplossingen voor een concreet vraagstuk. Vanuit de eerdere inzichten en banden die we met inwoners hebben proberen opbouwen, gingen inwoners, experts, organisaties en lokale partners samen aan de slag om ideeën te ontwikkelen voor de mobiliteitsuitdagingen in Sint-Goriks-Oudenhove. Samen met Reset.vlaanderen, Avanse Centraal-Vlaanderen en Way To Go zetten we een intensieve werving op poten.

Het doel van de hackathon was om de verzamelde kennis en ervaringen om te zetten in haalbare en gedragen oplossingsrichtingen. Met nadruk op experiment. Door verschillende perspectieven samen te brengen, konden we creatieve ideeën ontwikkelen en onderzoeken welke acties het meeste potentieel hebben om de lokale mobiliteit duurzamer en volhoudbaar te maken. Dat was dan ook de naam van de activiteit: Volhoudbare mobiliteit? Duurzaam en sociaal rechtvaardig.

Er was geen enkele burger aanwezig, wel verschillende professionals en het stadsbestuur.



Belangrijkste inzichten

Het publieksmoment in de boembekemolen op 2 april had niet het gehoopte resultaat. We zien daarvoor meerdere oorzaken:

- Het thema was erg specifiek en specialistisch om een 'koude' bevolking te bereiken.
- Het thema bleek minder te leven dan op voorhand gedacht
- We vroegen mensen die moeite hebben zich te verplaatsen, om zich... te verplaatsen.
- Er was nog geen band van wederkerigheid opgebouwd tussen de organiserende partijen en de bewoners. We kozen ervoor een derde fase op te zetten en zelf twee mobiliteitsoplossingen naar voor te schuiven om de burgers te laten proeven, in plaats van bottom up met inwoners toe te werken naar een oplossing. Daarnaast beantwoorden we bestaande vragen van burgers uit de bredere regio (Vlaamse Ardennen).

Met de aanwezigen kwamen we wel tot enkele nuttige vaststellingen:

- Tijdens het traject en de avond werd duidelijk dat mobiliteitsprojecten ook kansen creëren buiten de directe projectwerking. Zo besliste de stad Zottegem om in Sint-Goriks-Oudenhove vijf Hoppydeelfietsen te plaatsen tijdens de projectperiode, waarvan twee worden gefinancierd door de stad en drie via het Landschapspark Vlaamse Ardennen. Deze beslissing toont aan dat het mobiliteitsvraagstuk ook door andere beleidsdomeinen, zoals toerisme, wordt opgepikt.
- De komst van Hoppy deelfietsen in Sint-Goriks-Oudenhove creëert nieuwe mogelijkheden voor combimobiliteit. Inwoners en bezoekers kunnen zich voortaan gemakkelijker verplaatsen tussen de deelgemeente en het station van Zottegem. Doordat de elektrische deelfietsen kunnen worden achtergelaten in een officiële dropzone, verlaagt de nieuwe dropzone in Sint-Goriks-Oudenhove bovendien de drempel om van deze vervoersoptie gebruik te maken.

Geleerde lessen

- ✓ Het uitblijven van inwoners op deze activiteit leverde opnieuw te leren lessen op. Enerzijds vond op dezelfde avond een informatieavond van Natuurpunt plaats, wat mogelijk invloed had op de opkomst. Anderzijds bleek de titel en inhoud van het programma sterk gericht op professionals, waardoor inwoners zich wellicht minder aangesproken voelden om deel te nemen.
- ✓ Participatie gaat hand in hand met communicatie.
- ✓ Onwetendheid, onbekendheid en vooroordelen heersen bij inwoners en moeten worden aangepakt. Een testkaravaan kan een manier zijn om hierop in te spelen. We brengen de mogelijke opties tot bij de inwoners, zodat ze deze kunnen uitproberen, evalueren en zelf beslissen wat werkt voor hen en wat niet. Zolang de burger niet zelf naar oplossingen heeft gekeken, moeten alle opties open gehouden worden.

De toekomst

Een hackathon - waarbij we inwoners, stadsbestuur, lokale verenigingen, en andere belangrijke betrokkenen samenbrengen - kan weldegelijk impact hebben en op lange termijn werken, maar daarvoor moet de communicatie meer gestroomlijnd zijn om participatie te organiseren. Ook de drempel om te participeren moet laag liggen.

3.2 Testmoment: Samen met de flexbus naar de markt

Wat & waarom

Bij de inventarisatie van de vervoersnoden in Sint-Goriks-Oudenhove kwamen twee terugkerende behoeften naar voren: de mogelijkheid om boodschappen te doen en het gebrek aan sociale contacten. Om hierop in te spelen, zetten we een proefproject op rond een gezamenlijke marktbus.

Met dit initiatief wilden we inwoners de kans geven om samen met de bus naar de markt te reizen. Naast het bieden van een praktische vervoersoplossing stond ook het sociale aspect centraal. Door de verplaatsing gezamenlijk te organiseren en ruimte te voorzien voor een gezellige babbel bij een kop koffie of thee tijdens de busrit, wilden we ontmoeting en verbondenheid tussen inwoners stimuleren.

Overigens werd bij de opmaak van het decreet Basisbereikbaarheid ooit het concept van een marktbus als vorm van vervoer op maat naar voren geschoven. Deze proefactie zien we als een testmoment en als het hacken van de flexbus, een manier om de mogelijkheden van de flexbus in de praktijk te verkennen, in vraag te stellen en uit te dagen.

Om mensen warm te maken voor deze proef, gingen we nogmaals deur-aan-deur in de gemeente. Wie niet thuis was, kreeg een flyer in de bus.

netwerk duurzame mobiliteit

SAMEN NAAR DE MARKT IN ZOTTEGEM, SAMEN OP DE FLEXBUS!

Doe mee op dinsdag 16 september!
Scan de QR-code voor meer info
of mail naar
tine@duurzame-mobiliteit.be

QR code

Medegefinancierd door de Europese Unie Provincie Oost-Vlaanderen avanssa SOLVA WAY GO STAD ZOTTEGEM

Dag Tine,

Naar Zottegem verplaats ik me meestal per fiets (elektrisch maar op ecostand). Als ik naar het station ga en halve of hele dag weg ben ga ik per auto en parkeer op een gratis parking aan het Egmontkasteel. Er zijn veel fietsdiefstallen aan het station. Het eerste jaar van mijn pensioen had ik een busabonnement maar helaas bijna niet gebruikt wegens te beperkt aanbod en geen passende uren voor marktbezoek enz... Jammer toch dat er weinig reactie kwam.

Vriendelijke groeten

reactie van een inwoner van Sint-Goriks-Oudenhove met wie we doorheen het project verschillende keren in gesprek gingen.

Belangrijkste inzichten

Met de beschikbare middelen en tijd was het niet mogelijk om een volwaardig marktbus op te zetten. We wilden de flexbus daarom inzetten met het doel als marktbus te fungeren. Volgende drempels bleven daardoor echter bestaan:

- Mensen moesten zelf de flexbus reserveren.
- Mensen moesten zelf aan de halte geraken (wat al een drempel is op zich voor mensen die niet goed te been zijn)
- Mensen voelden zich weinig tot niet verbonden met een organisatie die ze niet echt kennen en weinig tot geen voorgeschiedenis mee hebben.

We kregen uiteindelijk te weinig reactie om deze test te laten doorgaan.

3.3 Testmoment: deelmobiliteit- voertuigen van de toekomst

Wat & waarom

We organiseerden een testmoment waarbij inwoners van Sint-Goriks-Oudenhove bestaande mobiliteitsoplossingen konden uittesten. Zo konden zij kennismaken met de e-deelfietsen van Hoppy, e-rijden en met (particulier) autodelen. We nodigden een particuliere autodeler uit de gemeente uit om de ervaringen te delen.

Om ons te verzekeren van voldoende passage en aanwezigheid koppelden we dit moment aan een sneukeltocht van de lokale gezinsbond. Ook voor dit testmoment maakten we reclame via deur-aan-deur gesprekken en het bussen van flyers. We bezorgden bovendien communicatiekits aan lokale verenigingen en maakten een event op relevante platformen zoals facebook en UiTinVlaanderen. We slaagden er op die manier een groter aantal inwoners te betrekken.

Belangrijkste inzichten

- Tijdens het testmoment gingen we in gesprek met verschillende inwoners over hun mobiliteitsgewoonten en hun kijk op autodelen. Uit de gesprekken bleek dat veel gezinnen over twee wagens beschikken en het momenteel niet praktisch haalbaar achten om één van deze voertuigen te delen. Tegelijk kwamen er ook situaties naar voren waarin deelmobiliteit potentieel een meerwaarde kan bieden. Zo gaf een nieuw samengesteld gezin aan dat hun oudere dochter baat zou hebben bij toegang tot een extra wagen.
- Om deelnemers kennis te laten maken met bestaande deelinitiatieven, deelde autodeler Veera haar ervaringen met het particulier autodeelsysteem Dégage. Daarnaast maakte één deelnemer een testrit met een elektrische deelwagen van Valckenier Share en testten enkele inwoners een deelfiets van Hoppy.
- Hoewel de stap naar effectief gebruik van deelmobiliteit voor veel deelnemers nog groot blijkt, bood het testmoment een waardevolle gelegenheid om inwoners te informeren en kennis te laten maken met alternatieven voor autobezit. Op die manier werden eerste zaadjes geplant voor een geleidelijke mentaliteitsverschuiving van wagenbezit naar het gebruik van gedeelde voertuigen.



3.4 Bestaande vragen opvolgen

Wat & waarom

De oorspronkelijke aanpak, gebaseerd op de Double Diamond-methode waarbij samen met inwoners vanuit een concrete probleemstelling naar oplossingen wordt gezocht, sloeg in Sint-Goriks-Oudenhove onvoldoende aan. Daarom werd gekozen voor een aangepaste aanpak, waarbij niet langer werd vertrokken vanuit het ontwikkelen van nieuwe oplossingen, maar vanuit het analyseren van bestaande mobiliteitsoplossingen en de knelpunten die inwoners daarbij ervaren.

In het bijzonder richtten we ons op burgers uit de ruimere regio rond Zottegem die aangeven onvoldoende aanbod van deelfoertuigen in hun buurt te hebben. We putten voor deze bevraging uit twee datasets. Enerzijds is er via de website van Way To Go de mogelijkheid om een onvoldoende aanbod van deelmobiliteit in de omgeving te signaleren. We contacteerden burgers uit de regio in en rond Zottegem die dit formulier invulden. Anderzijds schreef intercommunale Sol-va in het verleden een regionale wedstrijd 'Deelwagen zoekt dorp' uit. We contacteerden de inzenders uit dorpen die geen deelwagen 'winnen'.

Om een beter inzicht te krijgen in hun noden en hen waar mogelijk te ondersteunen, namen we telefonisch contact op met deze burgers. De gesprekken boden waardevolle inzichten in de ervaren drempels, de mobiliteitsbehoeften in de regio en de mogelijkheden om inwoners beter toe te leiden naar bestaande deelmobiliteitsinitiatieven.

Belangrijkste inzichten

Uit de gesprekken blijkt dat er wel degelijk interesse is in deelmobiliteit, maar dat verschillende drempels de effectieve deelname bemoeilijken.

1. Er is vraag naar deelmobiliteit in gebieden zonder aanbod

- Verschillende respondenten geven aan dat een deelwagen voor hen of hun omgeving een meerwaarde zou zijn.
- Vooral in landelijke gebieden met beperkt openbaar vervoer wordt een gebrek aan vervoersalternatieven ervaren.
- Sommige geïnterviewden vermoeden ook interesse bij buurtbewoners, maar er ontbreekt een concreet aanbod of initiatiefnemer.

2. Onbekendheid over het gebruik van deelwagens blijft een belangrijke drempel

- Een aantal personen wist niet goed hoe deelwagens werken, hoe je ze reserveert of welke aanbieders beschikbaar zijn.
- In enkele gevallen bleek de oorspronkelijke vraag vooral een informatievraag te zijn eerder dan een gebrek aan aanbod.

3. Deelmobiliteit wordt vooral gezien als aanvulling, niet als vervanging

Respondenten tonen vooral interesse voor occasioneel gebruik, bijvoorbeeld wanneer:

- een eigen wagen tijdelijk niet beschikbaar is;
- een tweede wagen ontbreekt;
- specifieke verplaatsingen moeilijk met fiets of openbaar vervoer kunnen gebeuren.

4. Bereikbaarheid blijft cruciaal

- Ook wanneer er deelwagens in de regio aanwezig zijn, worden afstand tot de standplaats en een gebrek aan veilige fietsverbindingen of fietsstallingen als belangrijke hindernissen genoemd.
- Voor sommige inwoners is het huidige aanbod te ver verwijderd om praktisch bruikbaar te zijn.

5. Er bestaan lokale kansen voor gedeeld gebruik

- Enkele respondenten delen vandaag al succesvol privéwagens met andere gezinnen.
- Ook organisaties beschikken soms over voertuigen die mogelijk gedeeld kunnen worden met buurtbewoners, maar weten niet hoe ze dit kunnen organiseren of welke ondersteuning beschikbaar is.

6. Deelmobiliteit kan een sociale meerwaarde bieden

Vanuit welzijnsorganisaties wordt gewezen op mobiliteitsarmoede in bepaalde dorpen.

Voor mensen zonder eigen wagen kan een deelwagen een belangrijke hefboom zijn om toegang te krijgen tot dienstverlening, werk of sociale activiteiten.

Veera (32, Zottegem): “Ik vind het zonde als een auto gewoon stilstaat”

Toen Veera met haar gezin van Gent naar Zottegem verhuisde, besloten ze een auto aan te schaffen. “In Gent waren we al Dégage-gebruiker. Dat werkte zo goed dat we nu onze eigen wagen delen via hetzelfde systeem.”

Omdat ze de auto niet dagelijks nodig hebben, leek delen vanzelfsprekend. “Ik vind het zonde dat auto’s vaak gewoon stilstaan en ruimte innemen. Bovendien zorgt particulier autodelen voor meer contact in de buurt.”

Binnenkort vertrekken ze op reis, en hun auto ook — met iemand anders achter het stuur. “Terwijl wij weg zijn, wordt onze auto gebruikt door anderen. Anders zou die gewoon twee weken stil blijven staan in onze straat. Nu rijdt hij rond, ergens op weg naar een andere bestemming. Dat vind ik fantastisch.”

Veera’s tip? “Bepaal vooraf wat voor jou belangrijk is. Mogen huisdieren of een bezoek aan het containerpark bijvoorbeeld? Duidelijke communicatie zorgt voor vlotte samenwerking.”

Interview met dégage aanbieder in Sint-Goriks-Oudenhove

4. Conclusies en aanbevelingen

Wat kan de stad doen om de mobiliteit in de (deel)gemeenten in de toekomst te verbeteren? Rekeninghoudend met wat we leerden door onze acties op het terrein, zien we volgende mogelijke toekomststappen. We geven telkens goede praktijkvoorbeelden mee ter inspiratie.

Co-creatie oplossingen

Opbouwwerk

Om in de toekomst in te zetten op concrete behoeften en gedragen oplossingen, is het cruciaal om in te zetten op aanwezigheid en vertrouwen. Zo zette Saamo Limburg in het bivelenhof alles op alles om samen met de bewoners mobiliteitsoplossingen op maat uit te denken. Een opbouwmedewerker investeerde in de relaties met de bewoners door veelvuldig aanwezig te zijn en in dialoog te gaan. Na een bevraging via zowel laagdrempelige polls als via persoonlijke gesprekken met alle bewoners, werd een deelproject gelanceerd met een elektrische deelfiets, een deeldriewieler en binnenkort ook een deelscootmobiel en 2 deelauto's. De deelvoertuigen slaan goed aan en verlagen voor de bewoners effectief de drempel om zich te verplaatsen.

Het burgerbudget als hefboom voor actieve burgerparticipatie

Burgers haken af op theoretische mobiliteitsconcepten. Toekomstige participatiemomenten kunnen daarom beter gekoppeld worden aan de reeds bestaande burgerbudgetten van de stad. De koppeling met een concreet budget maakt meteen duidelijk dat hun input diezelfde avond nog leidt tot een tastbaar resultaat voor hun eigen buurt.

In de toekomst kan de gemeente een gerichte workshopavond organiseren rond mobiliteit en leefbaarheid, waarbij een diverse groep inwoners (zoals jonge gezinnen, senioren, buurtcomités...) samen wordt gebracht rond interactieve ontwerptafels. Het doel van deze avond: binnen één intensieve sessie de krachten bundelen en samen een concreet en financierbaar dossier smeden dat direct kan dingen naar het burgerbudget.

Anderzijds kunnen projecten die de mobiliteit in de stad verbeteren binnen het burgerbudget ook worden gestimuleerd door voorbeelden inclusief begroting uit te werken van bv een deelbakfiets voor de buurt of een shuttle bestuurd door vrijwilligers naar de markt en deze te communiceren naar burgers.

Ook thematische quota voor het verdelen van het burgerbudget, kunnen zorgen voor meer gedragen duurzame mobiliteitsoplossingen van onderuit.

Deelmobiliteit (hyper)lokaal boosten

Om deelmobiliteit (hyper)lokaal te boosten, kan de gemeente een testcampagne rond deelmobiliteit opzetten. Bij zo een testcampagne kunnen inwoners gratis én met persoonlijke ondersteuning deelmobiliteit uittesten gedurende een tweetal maanden. In de aanloop worden er bestaande gebruikers van deelvoertuigen gezocht die optreden als ambassadeurs. Zij maken hun burens warm voor deelmobiliteit, doen getuigenissen en ondersteunen bij het eerste gebruik als buddy. Daarnaast zet een testcampagne volop in op zichtbaarheid voor deelmobiliteit onder meer door aanwezigheid op publieke evenementen zoals de markt, communicatie via diverse gemeentelijke kanalen....

Je kan voor een testcampagne terecht bij Way To Go. De gemeente kan via het omgevingscontract bovendien beroep doen op een subsidie van de provincie Oost-Vlaanderen.

Particulier autodelen promoten

Via systemen zoals CozyWheels en Dégage kunnen particulieren hun wagen delen met hun burens op een ondersteunde en veilige manier. De platformen bieden onder meer reservatiekalenders, contracten, verzekeringen en afrekenmodules aan.

Om het delen van particuliere wagens te promoten, kan de gemeente inzetten op autodeelparties. Bij een autodeelparty (vergelijkbaar met de klassieke Tupperware party), leren mensen van burgers die al aan particulier autodelen doen hoe alles ineen zit. Dit wekt vertrouwen om zelf de stap te durven zetten. De gemeente kan de bestaande autodelers in de gemeente activeren en ondersteunen om deelmobiliteit verder te laten groeien. Voor het organiseren van een autodeelparty kan je bij Way To Go terecht.

Samenrijden via Hoplr

Om burgers die zelf minder mobiel zijn en zelf niet (meer) kunnen fietsen of autorijden, kan de gemeente een sensibiliseringsactie opzetten rond de meerijdfunctie van de Hoplr-app.

De Hoplr-app versterkt lokale gemeenschapsvorming door het aanbieden van een gratis en besloten sociaal netwerk voor geografisch afgebakende buurten. Hoplr verbindt inwoners online, maar stimuleert ook offline ontmoetingen en betrokkenheid. Binnen de Hoplr app zijn er verschillende functies zoals materialen lenen van je burens, vragen stellen, events organiseren...

Sinds kort is er een functie toegevoegd aan de applicatie waarbij mensen hun burens kunnen vragen om mee te rijden. Door deze app en functie te promoten in de (deel)gemeenten zullen inwoners met mobiliteitsbeperkingen enerzijds terug (meer) deelnemen aan de maatschappij en hun bestemmingen vlotter bereiken. Anderzijds zorgt een dergelijke app ook voor meer sociale cohesie in de buurt. Samenrijden zorgt bovendien voor minder afgelegde kilometers wat een win is voor verkeerscongestie en ons leefmilieu.

Laagdrempelig alternatieve vervoerswijzen testen met de Testkaravaan

De stad zou kunnen intekenen op de Testkaravaan of het aanbod van de Testkaravaan bekend maken bij lokale werkgevers.

De Testkaravaan is een aanbod van de Provincie Oost-Vlaanderen waar lokale besturen en werkgevers een beroep op kunnen doen. De Testkaravaan biedt alternatieve vervoersmiddelen (e-fietsen, OV, deelfietsen...) aan, die werknemers gedurende drie of zeven weken op een laagdrempelige manier kunnen uittesten. Door de duurzame opties zelf te laten uitproberen, maakt het de overstap naar duurzame mobiliteit een stukje gemakkelijker. Het aanbod bevat ook een kant-en-klare campagne met minimale werklust voor het lokaal bestuur en begeleiding en advies door de provincie.

Ondersteunende acties

Om de bovenstaande mobiliteitsoplossingen een (grotere) slaagkans te geven, kunnen onderstaande acties worden ondernomen.

Opleiden van sleutelfiguren rond mobiliteit

Nieuwe mobiliteitsoplossingen vinden het gemakkelijkste ingang op kantelmomenten. Kantelmomenten zijn de momenten waarbij mensen nadenken over hun (mobiliteits)gedrag omdat ze sowieso hun gewoonten al moeten doorbreken. Denk aan een verhuis, nieuwe job, heraanleg van de straat, behalen rijbewijs, op pensioen gaan... maar ook meer individuele kantelmomenten zoals de wagen die een (verstrengde) LEZ niet meer binnen mag of hoge kosten aan de wagen. Op deze momenten zijn burgers extra ontvankelijk voor info rond andere mobiliteitsopties. Als lokaal bestuur kan je inzetten op deze kantelmomenten door te zorgen dat sleutelfiguren in de stad (medewerkers met een publieksfunctie, eerstelijns hulpverleners van het OCMW, het Sociaal Huis, Wijkgezondheidscentra, CAW, SAAMO...) het aanbod van mobiliteitsoplossingen in de regio kennen. Zij geven de eerste informatie over (deel)mobiliteit aan mensen waarvan ze denken dat ze er baat bij zouden hebben.

Mobiele digipunten

Voor mensen die het werken met een smartphone als een (grote) drempel ervaren, kan het zinvol zijn om daarbij ondersteuning te bieden. Dat kan door smartphones uit te lenen en mensen op te leiden om die te gebruiken. In Zottegem zijn er reeds digipunten om inwoners te helpen met alle digitale vraagstukken. Voor mensen die een mobiliteitsprobleem ervaren en een digitale tool willen gebruiken is dit echter geen oplossing. Om deze mensen te helpen, kan een mobiel digipunt in het leven worden geroepen. Een digipunt-vrijwilliger gaat dan éénmaal per week op aanvraag naar de mensen met een digitaal vraagstuk toe. Deze vrijwilliger kan dan helpen met andere oplossingen zoals Hoplr.



5. Reflectie: een project zonder resultaten?

Of een project met 'andere' resultaten...

Als sociaal-cultureel werker begin je zelden aan iets zonder verwachtingen. Je ziet een knelpunt, je voelt urgentie, je gelooft dat het anders en beter kan. Je denkt na over een aanpak, over een traject, over hoe je stap voor stap verandering kan brengen – samen met anderen.

Zo begonnen wij ook aan het project **MobiMaatWerkers** in Zottegem. Met goesting en overtuiging, en ergens het stille vertrouwen dat dit project wel *zin* moest hebben.

Tot het even anders bleek.

Het project in een notendop

Een tijdje geleden startten we met het project **MobiMaatWerkers Zottegem**. Wij, Bert en Sofie, gingen daarvoor naar Sint-Goriks-Oudenhove. Dat is een landelijke deelgemeente van Zottegem.

We merkten dat inwoners van Sint-Goriks-Oudenhove het soms moeilijk hebben om zich op een milieuvriendelijke manier te verplaatsen naar het centrum van Zottegem. Het openbaar vervoer is niet altijd handig, de afstanden zijn groot en er zijn weinig andere mogelijkheden, of ze zijn niet voor iedereen toegankelijk. Ons doel was niet om meteen met dé perfecte oplossing te komen. We wilden vooral samen met de inwoners nadenken over wat mogelijk is. Hoe kunnen mensen zich op een eerlijke en milieuvriendelijke manier verplaatsen van en naar Zottegem?

We kozen voor een traject in verschillende stappen. Eerst luisteren naar verhalen en ervaringen van de inwoners. Daarna samen nadenken en dromen over mogelijke oplossingen. Tot slot proberen om één van die ideeën ook echt uit te werken en in de praktijk te brengen.

Dat leek ons een mooi stappenplan, succes gegarandeerd. Maar achteraf gezien was het misschien wel iets té mooi.

Botsing met de realiteit

Al vroeg in het project begon het te wringen. Tijdens het eerste praatcafé voelden we dat het enthousiasme bij dorpsbewoners beperkt was, slechts vier deelnemers. Maar geen probleem. Als de bewoners niet tot bij ons komen, gaan wij toch gewoon tot bij hen. Zo gingen we deur-aan-deur bij iedereen langs. We bevroegen individuen en lanceerden nog een online bevraging voor wie we niet konden bereiken. Samen met collega's uit andere organisaties verzamelden we zo behoorlijk wat input.

En toch bleef het gevoel knagen: het probleem dat wij meenden te zien, werd niet als probleem ervaren door de mensen voor wie we het project opgezet hebben. Dat onderbuikgevoel bleek geen toeval want tijdens onze volgende publieke activiteit konden we letterlijk geen enkele dorpsbewoner aantrekken, ondanks een zeer grote wervingscampagne.

Het project werd stopgezet, na heel wat inzet, maar zonder tastbare resultaten. Dat het werk van een sociaal-cultureel werker niet elke dag aanvoelt als een walk in the park, hoefde je ons die dag niet meer te vertellen.

Waren alle inspanningen dan voor niets?

Een project stopzetten voelt niet goed. Zeker niet als je er zo veel tijd, energie en hoop in hebt gestoken. Toch vonden we het te makkelijk om dit hoofdstuk simpelweg af te sluiten. Dus stelden we ons een andere vraag: *wat als dit project wél iets heeft opgeleverd, maar niet op de manier die we vooraf hadden verwacht?* Wat als de inzichten zelf het resultaat zijn? En wat als we die inzichten niet voor onszelf houden, maar teruggeven aan de samenleving – aan collega's, burgers, professionals?

Ok, de belangrijkste inzichten al even op een rijtje ... (Waar botsten we eigenlijk op?)

- **Is het probleem er wel?**

Zien wij een probleem dat er voor burgers helemaal geen is? Als sociaal-cultureel werkers kijken we naar de samenleving vanuit kansen en noden tot verbetering, meer rechtvaardigheid, voor mens en planeet. Door die bril zien we knelpunten waarvan we oprecht geloven dat het anders kan. Of soms zelfs moet? Maar wat als de mensen met wie we praten dat niet zo ervaren? Wat als ons probleem simpelweg niet gezien wordt in hun dagelijks leven? Of niet bestaat?

- **Participatie: OK. Maar voor en met wie eigenlijk?**

Wij geloven heel sterk in de sterkte van participatie. Samen nadenken, samen beslissen, samen uitvoeren. Maar wil of kan iedereen wel meepraten over elk thema dat iemand anders belangrijk vindt? Gewoon omdat je 'tot de doelgroep behoort'?

Misschien moeten we de vraag omdraaien. Misschien ligt de uitdaging er niet in om burgers maximaal te laten participeren aan de vragen van organisaties en besturen, maar om organisaties en overheden méér te laten participeren aan het leven van mensen, aan de dingen waar zijzelf dagdagelijks tegenaan botsen.

- **Waar vinden we de tijd?**

Onze samenleving is druk: vol met routines, verwachtingen en verplichtingen. Het kost inzet, aandacht en moeite om even stil te staan, om het grotere plaatje te bekijken. Het is menselijk om vooral bezig te zijn met jezelf en het hier en nu – dat is wat onze manier van leven van ons vraagt.

Is het dan zo vreemd dat burgers niet staan te springen om mee na te denken over mobiliteit of klimaat? En is het niet oké als burger om gewoon verder te doen, zolang je niemand anders pijn doet? Of toch alleszins niet rechtstreeks.

- **Gedragsverandering is geen kleinigheid**

Zelfs als we overtuigd zijn dat het anders moet, botsen we op weerstand. Gedragsverandering vraagt tijd, energie en goesting. Soms moet je er zelfs van alles voor opgeven. De winst is vaak niet direct voelbaar, of slechts een droombeeld in de verre toekomst terwijl het verlies op twee vlakken heel voelbaar is: zowel nú/vandaag/instant én zeer direct/persoonlijk..

- **Er is niet één samenleving**

We leven van elkaar gescheiden, in aparte gemeenschappen. We hebben onze scholen, buurten, hobby's, vrienden en familie waar we steeds dezelfde mensen ontmoeten. Daarbuiten hebben we maar weinig sociaal contact. Daardoor wordt het steeds moeilijker om te zien welke uitdagingen anderen – zelfs dorpsgenoten – ervaren. Zelfs in het kleinste dorp kennen we soms elkaars leefwereld amper. We zorgen nog wel voor 'de onzen', maar niet meer voor 'de anderen'. En dat is niet altijd een kwestie van niet willen, maar vaak van niet weten.

- **Waar ligt de prioriteit?**

Niet iedereen voelt dezelfde dingen even dringend aan. Dat heeft te maken met waar je bent, wat je meemaakt en vanuit welke bril je kijkt.

Voor de ene voelt de klimaatcrisis heel dringend, voor de andere staat iets anders voorop, zoals rondkomen met geld. Wat voor iemand heel dichtbij is, kan voor een ander ver weg lijken. Dat betekent niet dat iemand fout zit, maar wel dat we allemaal vanuit een ander standpunt kijken. Misschien zou alles anders aanvoelen als we even door de ogen van de aarde zelf konden kijken. Wie vertegenwoordigt haar stem?

En wat kunnen we hier nu mee... ?

Inderdaad, je las het goed. Een reeks kant-en-klare oplossingen hebben we jullie niet voorgeschoteld. Die zijn er immers ook niet, dat beseffen we ondertussen wel. Maar er is zeker heel wat stof tot nadenken, en ook dat maakt het zinvol.

Wanneer voel jij je aangesproken om mee te denken, mee te doen, mee te veranderen – en wanneer niet?

Wanneer leg je de verantwoordelijkheid bij de overheid, en wanneer neem je die zelf op? En wat kunnen we hier mee?

A en B: Als post-its, of todo' lijstjes ...

A: Wat nemen wij mee als sociaal-cultureel werkers?

- We starten vanuit luisteren. Door aandacht te hebben voor wat leeft bij mensen, ontstaat ruimte om samen verder te werken.
- Onze initiatieven sluiten aan bij de leefwereld van mensen, niet bij wat wij vooraf bedenken als aanpak of oplossing.
- Participatie is een waardevol middel, dat we bewust inzetten wanneer het past bij de context en de vraag.
- Participatie vraagt de nodige tijd, engagement en vertrouwen om te groeien.
- We aanvaarden dat niet iedereen wil deelnemen, en dat is oké.
- Sommige maatschappelijke uitdagingen vragen vooral duidelijke beleidskeuzes, daarin kan participatie inspireren maar niet alles oplossen.

Bert en Sofie

Socio-cultureel werkers bij Avansa Centraal Vlaanderen

Foto's



B: En jij, als lezer?

Laat ons weten welke inzichten jij hieruit haalt. Ga je er graag verder over in gesprek? Stuur dan een mailtje naar sofie.verspeeten@avansa-cv.be en bert.ostyn@avansa-cv.be.

***Misschien begint verandering soms niet met doen, maar met vertragen. Met even stilstaan.
En met durven erkennen dat niet alles op te lossen valt – maar dat luisteren altijd zinvol
blijft.***

duurzame-mobiliteit.be

