notenkraker #2



Participatie en mobiliteit

netwerk duurzame mobiliteit



Inhoud

3 Voorwoord
4 Inleiding - Over donuts en harde noten
8 Artikel - Politici overschatten het aantal mensen dat het met hen eens is
12 Interview - In gesprek met twee schepenen over participatie
20 Verhaal - “Goelevegem”, de gemeente waar het bestuur perfect samenwerkt met de inwoners. Een utopie?
26 Artikel - Van ervaring naar inzicht: de reiziger als sleutel tot beter openbaar vervoer
30 Handleiding - Participatie met een plan!
37 Goede praktijkencatalogus
Inleiding - Het participatiecontinuüm voor ruimte- en mobiliteitsbeleid
1. Atelier Meunier
2. OpenStratenDag
3. StraatPraat
4. Tactical Urbanism
5. De Ontknoping van Mechelen
6. De Verhalenkaravaan
7. Wegspotters
8. Adviesraad Mobiliteit en Openbare Werken Oosterzele
9. Hoppinstappers met Citizen Dialog Kit
10. Van Vraagvlak naar Draagvlak

Voorwoord

Het circulatieplan in Gent, dat de binnenstad autoluw maakt en doorgaand verkeer weert, ging in op 3 april 2017. Ik werkte toen nog bij een Gentse circusorganisatie en niet bij Netwerk Duurzame Mobiliteit. Een mobiliteitsdeskundige en -activist was ik nog niet. Ik fietste veel en graag, maar tot die dag deed ik mijn woon-werk-verplaatsing van 15 kilometer enkel met de wagen. Op die bewuste dag besliste ik om vanaf dan zo veel mogelijk met de fiets naar het werk te gaan. Ik nam mijn beslissing niet heel doordacht, het was eerder een spontane ingeving. De voornaamste reden: gewicht verliezen en conditie opbouwen. Ook voor een betere leefomgeving en een leefbaar klimaat deed ik graag een inspanning. De discussie over het circulatieplan had ik vanop een afstand gevolgd. Ik was enthousiast over dat plan. Het leek me logisch en beter voor alles en iedereen. Maar op geen enkel moment had ik van me laten horen in het maatschappelijk debat daarrond.

Op 29 november 2023 ging het jaarlijkse POLIS-congres door in Leuven. In een panelgesprek hadden verschillende politici het over draagvlak. Schepen Filip Watteeuw vertelde er over zijn herinnering aan die bewuste derde april. Op vraag van een journalist fietsten ze samen rond in Gent. Watteeuw toonde de journalist waar precies geknipt werd. Na maanden van moddergooien op Facebook en in de HLN-commentsectie, ging hij ervan uit dat hij zou nageroepen worden. Maar dat gebeurde niet. Wat wel gebeurde: hij kreeg massaal veel opgestoken duimen van mensen op straat. “Maar waar waren die mensen in de maanden ervoor?”, vroeg hij zich luidop af. Hij had een draagvlak, maar wist het niet.

Met enige vertraging Filip, mijn excuses en mijn oprechte dank. Gent is een veel mooiere stad geworden. Mijn gezondheid is veel verbeterd. Maar ik had van me moeten laten horen. Ik was lui en had noch de moed, noch de goesting om die moddergooiers van antwoord te dienen.

Ministers, gedeputeerden, schepenen, verkozenen. Jean-Luc, Annick, Cathy, Kurt, Joris, Evi … Mijn oprechte bewondering voor jullie politieke engagement. Theodore Roosevelt zei het heel mooi in een speech aan de Sorbonne in 1910, waarbij hij jammer genoeg wel de helft van de samenleving vergat:

“It is not the critic who counts; not the man who points out how the strong man stumbles, or where the doer of deeds could have done them better. The credit belongs to the man who is actually in the arena, whose face is marred by dust and sweat and blood; who strives valiantly; who errs, who comes short again and again, because there is no effort without error and shortcoming; but who does actually strive to do the deeds; who knows great enthusiasms, the great devotions; who spends himself in a worthy cause; who at the best knows in the end the triumph of high achievement, and who at the worst, if he fails, at least fails while daring greatly, so that his place shall never be with those cold and timid souls who neither know victory nor defeat.”

Ministers, gedeputeerden, schepenen, verkozenen. Weet dat jullie niet alleen zijn. De dingen waar we achter staan zullen we mee verdedigen en helpen realiseren. Voor waar we het mee oneens zijn, zijn wij jullie beleefde gesprekspartners die ervan overtuigd zijn dat dialoog tot betere beslissingen zal leiden. België heeft een uniek middenveld en een verenigingsleven waarin burgers zich hebben georganiseerd. Koester dat! Een democratie is niet om de vier jaar eens naar de stembus gaan. Een democratische samenleving wordt gemaakt door haar burgers. Elke dag opnieuw. Vergeet niet dat wij uw medestanders zijn, zelfs als we een andere mening hebben. Ook wij staan in de arena.

Matthias Vermael
Co-coördinator bij Netwerk Duurzame Mobiliteit



Inleiding

Over donuts en harde noten

Notenkraker

Met Netwerk Duurzame Mobiliteit publiceren we jaarlijks een thematijdschrift: de Notenkraker. Telkens zoomen we in op een van de deelaspecten van het wicked problem duurzame mobiliteit. Een notenkraker kennen we voornamelijk als een hulpmiddel om een (harde) noot te kraken. Dat is dan ook wat we doen: harde noten in het mobiliteitsbeleid kraken. Maar de notenkraker is niet enkel een instrument, het is ook een vogel. Hij is verlekkerd op zaden en noten die hij onder de grond verstopt. In de winter overleeft hij op de voorraden die hij tijdens het jaar heeft aangelegd. Uit wat niet opgegeten worden, ontstaan nieuwe bomen. Met onze Notenkraker willen we ook zaadjes planten die misschien nieuwe bomen worden in het mobiliteitslandschap. Door interviews met organisaties, experts en bewoners schetsen we de uitdagingen en de kansen. De goede praktijken geven kant-en-klare tips die geïntegreerd kunnen worden in mobiliteitsbeleid. De uitdagingen zijn groot, maar de oplossingen zijn talrijk, inventief, makkelijk te kopiëren en op te schalen.

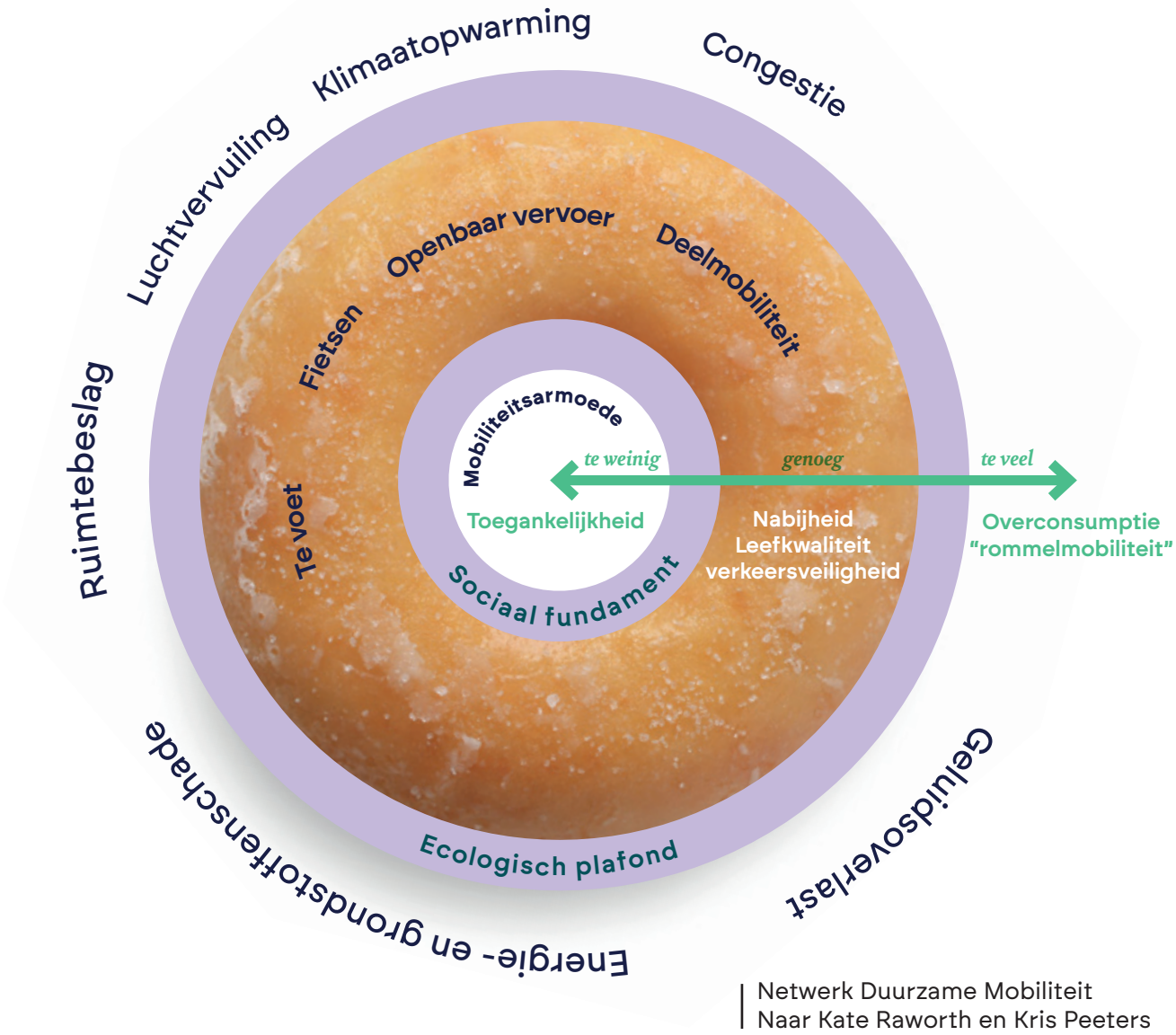
Wicked Problem

Duurzame mobiliteit realiseren is dus een wicked problem, een taai en moeilijk op te lossen beleidsprobleem. De uitdaging is te vatten in verschillende thematieken zoals verkeersveiligheid, sociale rechtvaardigheid, klimaatneutraliteit, gezondheid, kernversterking, ... De uitdaging strekt zich ook uit over verschillende vervoersmodi: te voet of met de rolstoel, met de fiets, de wagen, de trein, de tram, de bus, het schip en het vliegtuig en recenter ook de deelfiets, -step, -auto en andere varianten. Elke persoon en elke organisatie is stakeholder in het verhaal. Alle thematieken, modi en stakeholders zijn ook nog eens op heel veel verschillende manieren met elkaar verbonden. Beleidsmakers hebben de laatste 60 jaar voornamelijk problematische vormen van mobiliteit gefaciliteerd die een enorm beslag hebben gelegd op grondstoffen, ecosystemen, leefkwaliteit en ruimte. Dat maakt de uitdaging nog complexer. Want sommige schadelijke gewoontes zijn diep ingesleten in ons gedrag en onze cultuur. Een modal shift kan er enkel komen als er ook een paradigmashift wordt georganiseerd en gerealiseerd. Het denken over mobiliteit moet anders.

Mobiliteitsexpert Kris Peeters was in Vlaanderen de eerste die het donutmodel van econome Kate Raworth gebruikte om over onze mobiliteit na te denken. Een model dat onze economie, of in dit geval onze mobiliteit, benadert vanuit een ecologisch plafond en een sociaal fundament. Duurzame mobiliteit speelt zich af tussen deze twee grenzen.

Sociaal fundament

Een duurzaam mobiliteitssysteem is voor zoveel mogelijk mensen toegankelijk. Elk individu heeft nood aan een minimale toegang tot mobiliteit. Vooral de meest kwetsbare mensen in de maatschappij moeten toegang hebben tot een vorm van mobiliteit zodat ze zich zo zelfstandig



Netwerk Duurzame Mobiliteit
Naar Kate Raworth en Kris Peeters

mogelijk kunnen verplaatsen. De combinatie van armoede en een gebrek aan mobiliteit vormen samen een neerwaartse en moeilijk te doorbreken spiraal die leidt tot nog meer armoede en nog minder mobiliteit. Met Netwerk Duurzame Mobiliteit willen we ons actief engageren om al deze vormen van onrechtvaardigheid aan te kaarten en te bestrijden. Het debat rond duurzame mobiliteit wordt maatschappelijk te veel verengd tot een technocratisch perspectief van engineering en innovatie. We betwisten niet de noodzaak van fietssnelwegen, MaaS-applicaties en elektrificatie van het deelwagenpark, maar we willen tegelijk pleiten voor een mobiliteitsvisie waarbij inclusie en rechtvaardigheid uitgangspunten zijn.

Ecologisch plafond

Onze economie maakt onze welvaart mogelijk. Het rapport 'Grenzen aan de groei' van de club van Rome uitte in 1972 al een enorme bezorgdheid over de uitputtingsproblematiek die zich als een donkere wolk boven onze welvaart en onze leefomgeving opstapelt. Ongebreidelde economische groei als drijfveer voor de welvaartsstaat heeft ook op vlak van mobiliteit enorm negatieve consequenties voor de mens en hun leefomgeving. 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. Die overconsumptie leidt ook tot schaarste. De overmaat aan mobiliteit leidt tot meer ruimtelijke versnippering en zo tot meer auto-afhankelijkheid en dus een groter gat in de donut. Bovendien moeten de kosten die gebruikers en de maatschappij dragen voor het in stand houden van het mobiliteitssysteem (zoals onderhoud van wegen en aanbod van openbaar vervoer) van die aard zijn dat ze ook in de toekomst kunnen volgehouden worden.

Participatie en Mobiliteit

Met Netwerk Duurzame Mobiliteit zijn we ervan overtuigd dat het belangrijk is om burgers te betrekken bij het uitzetten van mobiliteitsbeleid en -projecten. We stellen vast dat dit voor beleidsmakers niet altijd evident is. Sociale media hebben mensen veel meer mogelijkheden gegeven om hun stem te laten horen. Onderzoek toont aan dat ongeveer 70% van de Vlamingen ervan overtuigd is dat meer duurzame mobiliteit nodig is, zodat ook toekomstige generaties in een leefbare omgeving kunnen leven. Dat betekent natuurlijk ook dat er 30% mensen niet overtuigd zijn. Ook die minderheid aarzelt niet om van zich te laten horen als ze het niet eens zijn met een maatregel of een project. Voor beleidsmakers is het niet evident om aan de druk van georganiseerde tegenstand te weerstaan. Wie luid roept, zuigt de aandacht naar zich toe. De verleiding om niet in dialoog te gaan is groot. Bovendien blijft die meerderheid van 70% medestanders dikwijls stil. Bestuurders weten soms zelf niet dat ze meer draagvlak hebben dan ze denken.

Wie dieper graaft en in gesprek gaat, leert dat degelijk georganiseerde communicatie en participatie bijna altijd leidt tot betere projecten en beslissingen. Met deze Notenkraker doen we een bijdrage door op verschillende manieren inzichten mee te geven: Wat zijn de juiste beweegredenen om participatie op te zetten? Hoe maak je actief ruimte voor burgerschap? Hoe geef je aandacht aan groepen die minder mondig zijn? Samen met partners in ons netwerk brengen we een reeks van artikels, interviews, goede praktijken, ...

Veel leesplezier!




BRASSERIE
O'TACOS

auteur: Dries Janssens

“Politici overschatten het aantal mensen dat het met hen eens is”

In dit artikel brengen we de inzichten van Stefaan Walgrave, professor politieke wetenschappen aan de Universiteit Antwerpen en co-auteur van Politicians’ Reading of Public Opinion and its Biases (1), samen met het onderzoek van Eva De Vrij, projectleider bij Mobiel 21, die lokale participatietrajecten begeleidt en meewerkte aan een enquête bij 2.000 Vlamingen over mobiliteit (2). Zo leggen we Walgraves inzichten over de perceptie van publieke opinie door politici, naast concrete data en praktijkervaring van bewoners.

Weten wat de mensen denken of toch hoe ze denken over belangrijke thema’s … Het is de droom van veel politici. Aan onderwerpen om een maatschappelijk debat rond te voeren ontbreekt het alvast niet. Aan meningen erover ook niet. Dat maakt het voor politici niet makkelijker om een goed beeld te krijgen van de publieke opinie. En nog moeilijker om die mee te nemen in hun beleidsbeslissingen.

Terwijl burgers in enquêtes of participatieprojecten soms opvallend progressieve voorkeuren formuleren, blijft beleid in de praktijk vaak achter. En waarom blijken politici zo vaak een onjuist of veel conservatiever beeld te hebben van wat de burger eigenlijk wil?

Welkom in het spanningsveld tussen publieke opinie, politieke perceptie, participatie en draagvlak.

Politici geven veel om de publieke opinie, maar …

Politici hechten veel belang aan de publieke opinie en doen er veel aan om te weten te komen wat de bevolking wil. Ondanks hun grote aandacht voor de publieke opinie ontdekte het team van Walgrave dat de perceptie van politici van wat de bevolking wil, opmerkelijk onnauwkeurig is. Ze schatten niet alleen het aandeel van de bevolking dat bepaalde beleidsmaatregelen steunt verkeerd in, maar plaatsen ook relatief vaak de meerderheid aan de verkeerde kant van het debat. Hun perceptie van de publieke opinie is bovendien systematisch afwijkend in een bepaalde richting. Ze schatten de standpunten van hun burgers meestal conservatiever in dan in werkelijkheid het geval is. Ook meningen die in lijn liggen met hun eigen mening beschouwen ze automatisch als

kwaliteitsvoller. Tot slot projecteren politici hun eigen opinie op de publieke opinie. Daardoor overschatten ze hoeveel mensen het met hen eens zijn.

De Vlaming is klaar voor duurzame mobiliteit (veel meer dan politici denken)

Recent onderzoek van Mobiel 21 maakt de bevindingen van Walgrave duidelijk: er is wel degelijk een kloof tussen hoe Vlamingen werkelijk denken over (duurzame) mobiliteit en hoe hun mening politiek wordt ingeschat. Als we kijken naar het huidige beleid op het vlak van bv. openbaar vervoer of salariswagens, dan kunnen we stellen dat een duurzame modal shift geen topprioriteit is. Uit een representatieve enquête bij 2.000 Vlamingen blijkt nochtans dat die wel open staan voor duurzame mobiliteitsmaatregelen. Een greep uit de antwoorden in de enquête:

68% wil meer en betere fietspaden.

48% wil toegankelijke haltes en stations.

55% is voor een snelheidsverlaging in woonwijken van 50 naar 30 km/u.

59% wil goedkoper openbaar vervoer.

Aan de andere kant blijkt de Vlaming toch verknocht aan de auto. Zo vindt 54% dat mensen hun auto moeten kunnen gebruiken wanneer ze dat willen. 38% van de autobestuurders is niet geïnteresseerd in minder rijden en 43% ligt wakker van de files. Die spreidstand geeft een dubbel signaal: wij zijn voor duurzame mobiliteit, maar liever zonder al te veel persoonlijke hinder. Het is net dat gelaagde beeld dat politici kopbrekens bezorgt. Enquêtes meten de opinie vóór maatregelen voelbaar worden, maar niet wat er gebeurt na de invoering ervan. Zo kunnen mensen op papier voor een zone 30 zijn, maar zodra een straat wordt geknipt of een parkeerplaats verdwijnt, ontstaat weerstand. Daardoor kan steun die in een enquête groot lijkt, in werkelijkheid snel slinken of polariseren.

Dus maken politici niet enkel een inschatting van “hoe denken burgers nu?”, maar vooral van “hoe zullen ze reageren als die maatregelen echt ingaan?”. Want misschien worden burgers effectief conservatiever wanneer ze progressieve mobiliteitsmaatregelen gaan voelen, werpt Walgrave op. En dan hebben politici het toch bij het rechte eind wanneer ze de publieke opinie (te) rechts inschatten.

Waarom politici liever luisteren dan meten

Beleidsmakers hebben vandaag heel wat tools ter beschikking om zich een beeld te vormen van de publieke opinie. Gevraagd naar welke bronnen ze gebruiken, zeggen de meesten dat ze dat vooral doen door met ‘gewone mensen’ te praten. Ondanks hun soms felle kritiek erop, zijn de traditionele media hun tweede favoriete bron van informatie. Belangengroepen en sociale media zijn de derde en vierde bron van informatie over de publieke opinie.

Politici schatten de waarde van een persoonlijk gesprek met een burger dus hoger in dan meer objectieve gegevensbronnen zoals peilingen, onderzoek en enquêtes. Het gebrek aan systematische data en kennis over de publieke opinie heeft daar zeker mee te maken. Maar ook het feit dat politici peilingen en enquêtes te oppervlakkig en abstract vinden. Authenticiteit is hier een sleutelbegrip. Een gesprek maakt de meningen en argumenten van echte mensen tastbaar, veel meer dan de afstandelijke anonimiteit van peilingen. Het verklaart meteen waarom politici een cafégesprek waardevoller vinden dan een wetenschappelijke studie, weet Walgrave.

Een enquête wordt gezien als oppervlakkig omdat er geen context aan vasthangt: Waarom geven mensen dat antwoord? Hoe belangrijk vinden ze het thema? Welke argumenten leggen ze op tafel? Dat vertellen die peilingscijfers allemaal niet. Terwijl je tijdens dat geanimeerde tooggesprek met die ene burger, argumenten kan uittesten en uitwisselen. Dat is én luisteren, én antwoorden én lichaamstaal zien. Intense interactie dus, die politici veel leert over hoe diep verankerd een bepaalde opinie is of hoe groot de steun voor hun standpunt is bij de burger.

Participatie als georganiseerde intensiteit

Een participatietraject zou weleens de gulden middenweg kunnen zijn tussen tooggesprek en objectief – maar weinig diepgaand – onderzoek. Want het biedt politici de kans om met veel burgers op hetzelfde moment en op een

gestructureerde manier in contact te komen. Dat is een heel belangrijk voordeel. De politicus kan zijn argumenten en visie tegelijk aan meerdere mensen toelichten (authentiek én met hoge intensiteit), terwijl de feedback van deze grotere groep gemakkelijker een genuanceerd beeld zal geven (minder bias).

Iets wat quasi onmogelijk is als je maar met één individu praat. Een participatiemoment is meteen ook voor burgers zelf een kans om hun vooroordelen of hun NIMBY-reflex onder ogen te zien, weet Mobiel 21.

Participatie als tegengewicht voor vooroordelen

Hoe diverser het participerende publiek, hoe krachtiger het effect is dat participatie heeft om vooroordelen om te buigen. En daar knelt vaak het schoentje. Je hoort weleens dat het altijd de luidste roepers of de hooggeschoolden zijn die op zo'n participatiemomenten afkomen. Geen wonder dat politici zich dan vragen stellen over de representativiteit van participatie. Dan blijft enkel het dilemma over: Moet ik luisteren naar de stille meerderheid of naar de luidste minderheid?

Dat beseffen ook onze participatie-specialisten bij Mobiel 21. Zij ervaren dat evenwichtige representatie niet evident is. Vaak starten ze met een enquête om in de breedte te bevragen en minder evidente stemmen naar boven te brengen. Daarna komen de gesprekken om nuance in het debat te brengen, extra kennis aan te reiken en te luisteren naar ervaringen en standpunten.

Heel belangrijk is de communicatie door het hele proces. Want beslissingen of veranderingen zullen altijd wel iemand teleurstellen. Blijven uitleggen waarom bepaalde keuzes gemaakt worden is cruciaal. Transparante communicatie vermijdt polarisering en geeft legitimiteit aan het proces, ook bij maatregelen die niet iedereen steunt. Een goede manier om mensen mee te krijgen in een verhaal van verandering zijn testopstellingen. Zo kunnen beslissingen die via participatie tot stand zijn gekomen, getoetst worden aan de realiteit. En waar nodig bijgestuurd.

Kunnen we de kloof tussen publieke opinie en politiek verkleinen?

Het onderzoek van het team van professor Walgrave en de enquête van Mobiel 21 bieden drie handvatten voor zelfbewuste beleidsmakers:

1. Besef dat je eigen inschatting van de publieke opinie vaak niet overeenkomt met de werkelijkheid

Perceptie is niet de realiteit. De publieke opinie is gelaagd en kneedbaar. Een sterk beleid verhoogt ook de bereidheid tot verandering via open communicatie.

2. Diversifieer: wissel brede dataverzameling af met diepgaande gesprekken

Authenticiteit en directe feedback zijn belangrijk. Goed participatiebeleid combineert persoonlijke gesprekken met verschillende doelgroepen en objectieve data uit verschillende bronnen en (systematisch) onderzoek om de representativiteit te versterken.

3. Durf beleid voeren dat progressiever is dan je buikgevoel suggereert

Weet dat mensen meer openstaan voor vernieuwing dan je denkt. Verandering vraagt tijd, maar neem die dan ook om nieuwe maatregelen uit te testen en mensen de tijd te geven om eraan te wennen.

Het spanningsveld tussen publieke opinie en politieke besluitvorming zal altijd blijven bestaan. Politici die bereid zijn om onbevooroordeeld naar de publieke opinie te kijken en te luisteren, hoeven zich niet als behoedzame voorspellers te gedragen. Zij beseffen namelijk dat burgers niet zo conservatief zijn als vaak wordt aangenomen. De uitdaging voor beleidsmakers ligt niet in het vinden van draagvlak, maar in het herkennen en ondersteunen ervan. En in het besef dat beleid, zeker rond mobiliteit, nooit alleen het uitvoeren van opinies is, maar het begeleiden van maatschappelijke verandering.


Hoppin

auteur: Matthias Vermael

Twee schepenen over participatie

Filip Michiels en Evi Baeyens

Netwerk Duurzame Mobiliteit organiseert in de Vervoerregio Vlaamse Ardennen het Leaderproject Mobimaatwerkers, dat inspeelt op mobiliteitsuitdagingen op het platteland. Het project omvat een overkoepelend traject dat zoekt naar oplossingen voor participatie op het vervoerregioniveau en meerdere lokale trajecten: in Oosterzele over functionele fietsroutes en in Herzele over schoolfietsroutes. Matthias Vermael is co-coördinator van Netwerk Duurzame Mobiliteit en gaat in gesprek met Filip Michiels en Evi Baeyens, de schepenen van Mobiliteit van beide gemeenten.

Het is voor beiden jullie eerste mandaat als schepen van Mobiliteit. Hoe is de rit tot hiertoe geweest?

Evi: Voor mij is het mijn eerste politieke mandaat. Veel ervaring had ik dus nog niet. Iedereen heeft een mening over mobiliteit. Ik ben verrast door de complexiteit van het thema. Het oplossen van bepaalde knopen is een langzaam proces. Elk straatje, elk pleintje is een verhaal van voors en tegens. Je kan niet voor iedereen goed doen. Voor ik het mandaat opnam dacht ik zelf soms ook dat de oplossing eenvoudig was, maar als je de dossiers in de diepte leert kennen blijkt dat toch dikwijls anders te zijn. Ik vind het heel boeiende materie en heb al zeer veel bijgeleerd.

Filip: Voor mij was het thema net iets minder nieuw na achttien jaar in de oppositie en twee jaar op het kabinet van een Vlaamse minister van Mobiliteit. Wat helpt is dat ik ook Openbare Werken als bevoegdheid heb. Dat zorgt ervoor dat we dikwijls snel kunnen schakelen, al zijn er ook moeilijke dossiers uiteraard. Geplande infrastructuur- en rioleringswerken creëren opportuniteiten om rond actieve weggebruikers dingen te ondernemen: aanleg van fietspaden, een tragewegenbeleidskader, een voetpadenbeleidsplan, … We werken ook heel goed en constructief samen in het college.

Filip, je bent ook Schepen van Participatie, toch wel uitzonderlijk om dat in de titel van een schepen van een landelijke gemeente te zien staan.

Filip: Klopt. Participatie brengt de burger dichter bij het publiek en bouwt bruggen tussen de politiek en de burgers en tussen burgers onderling. De soms wel negatieve Facebookcultuur verdwijnt als er ruimte is voor echte dialoog in een fysiek gesprek. Nieuw in Oosterzele is dat we met testopstellingen werken. Op Facebook staan mensen soms snel op hun achterste poten. Zaak is om dan rustig te blijven. Dat is het moment waarop we participatief moeten werken, uitleg geven en op die manier draagvlak krijgen. Het is bovendien niet erg dat mensen zich al eens kwaad maken. Dat hoort bij politiek en toont de betrokkenheid van mensen.

Evi: Als schepen probeer je mensen te helpen, maar ze ervaren dat niet altijd zo. Je wordt toch snel gezien als ‘de politieker’. We moeten inderdaad in gesprek gaan: langsgaan of ze bellen. Mailen is niet altijd de beste manier om in een wij-zij-verhaal tot een oplossing te komen. Bij echte gesprekken wordt die wij-zij-tegenstelling kleiner.

Filip: We zijn onlangs gestart met informatie- en luistersessies over ons meerjarenplan. Interessant is dat heel veel vragen over mobiliteit gaan. Mensen liggen er duidelijk van wakker. Als we op zo'n gespreksavond uitleggen waarom bepaalde zaken niet kunnen, dan krijgen we soms heel interessante reacties van burgers: "Ah, nu begrijpen we het". Die uitleg is erg belangrijk.

Evi: In Herzele hebben we goed functionerende dorpsraden waarin belangrijke figuren uit die dorpen een rol opnemen. Mobiliteit is vaak een heet hangijzer. Als schepen gaan we dikwijls langs om uitleg te geven. Op dat moment merk je ook het belang van die dorpsraden. Als die centrale figuren in het dorp zaken goed begrijpen omdat wij ze goed uitleggen, dan gaan die op hun beurt aan de andere inwoners uitleg geven. Zo creëren we draagvlak.

Filip: Op dezelfde manier werken wij goed samen met onze adviesraden, waaronder de pas opgerichte Adviesraad Mobiliteit en Openbare Werken (zie goede praktijkencatalogus). Het is belangrijk om vroeg genoeg in dialoog te gaan met die adviesraad, zodat we ook die ideeën kunnen meenemen. We brengen ook de verschillende adviesraden met elkaar samen zodat ook zij niet enkel binnen de muren van hun eigen beleidsdomein kijken, maar ook dat breder kader begrijpen waarin we besturen.

Jullie onderstrepen beiden het belang van communicatie. Hoe informeren jullie burgers? De klassiekers website en het gemeenteblad kennen we. Ook sociale media en Hoplr zijn in veel gemeenten al kanalen. Hebben jullie ook andere tips?

Evi: Ook wij werken met proefopstelling. Gekoppeld daaraan gebruiken we ons digitaal participatieplatform 'Denk eens H', waarbij we mensen achteraf bevragen over testopstellingen die er zijn geweest. In ons infozine 'HZ' willen we graag ook een wist-je-dat-rubriek invoeren rond mobiliteit: over belijning, over parkeerbeleid, ... Op die manier geven we uitleg aan burgers over bepaalde keuzes.

> Wat helpt is dat ik ook Openbare Werken als bevoegdheid heb. Dat zorgt ervoor dat we dikwijls snel kunnen schakelen.

Filip: Wij zijn momenteel bezig met info- en luistersessies in alle deelgemeenten. We geven uitleg over ons meerjarenplan en we verzamelen ook feedback van bewoners. We hopen deze legislatuur die inspanning duurzaam te verankeren als een echte participatiecultuur. Met infoavonden bereik je uiteraard wel vaak de usual suspects die tijd en energie hebben voor dergelijke momenten, maar er komen ook mensen opdagen die we nooit eerder zagen.

Je hebt het over usual suspects, dat betekent impliciet dat er ook een groep is die minder makkelijk wordt bereikt. Hoe pakken jullie dat aan?

Filip: Wij overwegen ook om met wijkraden te werken in de kleinere deelgemeenten waar het dorpsgevoel nog altijd zeer groot is. Naast de thematische participatie zouden we op die manier ook meer gebiedsgebonden input kunnen verzamelen, heel dicht bij de mensen. Ook de digitale kanalen bieden op dat vlak mogelijkheden. Een drempel is dat we nog geen ambtenaar hebben die specifiek de opdracht heeft om het participatiebeleid vorm te geven. Samen met één van onze ambtenaren met kennis over participatie ben ik aan het pionieren: zelf een opleiding volgen, samen met de adviesraden ook de participatie zelf participatief organiseren, ...

Evi, in Herzele hebben we met Mobimaatwerkers kinderen uit het zesde leerjaar actief betrokken. Niet de meest evidente doelgroep voor participatie. Mijn collega's vertelden dat je heel erg verrast was over de input die vanuit die kinderen kwam.

> Het is niet erg dat mensen zich al eens kwaad maken. Dat hoort bij politiek en toont de betrokkenheid van mensen.

Evi: Inderdaad. Ik vind die kinderen hun visie frappant. Ze legden heel veel heikele kwesties op tafel, tot zelfs het vrachtverkeer. Dat kinderen in de klas daar de tijd voor krijgen is belangrijk en heeft tot veel resultaat geleid. Die kinderen hebben op hun leeftijd exact de vinger op de wonde gelegd. Ik was ook verrast dat je met participatie al op zo een jonge leeftijd zoveel interessante en bruikbare input kan verzamelen. De kaart met knelpunten die jullie vanuit die participatie hebben opgeleverd is heel accuraat. Voor elk knelpunt dat de kinderen oplijsten, heb ik wel een mail in mijn inbox.

Filip: Wij proberen via de kinderen op school ook de ouders wat op te voeden als het over parkeren gaat. Sommige mensen zouden met de auto tot in de klas rijden om hun kind af te zetten. Als de kinderen zelf aan hun ouders zeggen wat mag en niet mag, heeft dat dikwijls meer impact dan wanneer wij dat als lokaal bestuur proberen te doen. Kinderen zijn de beste ambassadeurs voor verkeersveiligheid!

Filip, tijdens onze samenwerking in Oosterzele was ik zelf onder de indruk van uw kennis over bepaalde kwesties. Gesprekken van schepenen met inwoners zijn duidelijk ook wel een belangrijke vorm van participatie.

Filip: Achttien jaar in de lokale politiek en nog langer in het lokale verenigingsleven zorgt er natuurlijk voor dat je de gemeente goed kent. Onderschat ook niet de impact van een verkiezingscampagne waarbij je van deur tot deur in gesprek gaat met de mensen. Ik vind dat ook plezant. Nog een tip voor collega-schepenen: gebruik de fiets! Het is makkelijk en je geeft het goede voorbeeld op het vlak van respect in alle richtingen tussen weggebruikers. Je ziet de dingen ook beter omdat je traag onderweg bent. Op die manier leer je ook om bepaalde signalen van burgers te begrijpen en om zaken en belangen goed tegen elkaar af te wegen.

Zijn er nog zaken die wij met Mobimaatwerkers hebben georganiseerd die jullie een grote meerwaarde vinden voor de gemeente?

Evi: Ik was verrast door de positieve samenwerking die er was met de ouderraad. Ik hield mijn hart wat vast voor de sessie, omdat dat wel een kritisch publiek is. Maar die ouderraad was echt wel mee in het verhaal. Dat traject heeft veel opgeleverd voor ons. Een degelijke schoolroutekaart is echt iets waar we als gemeente op zitten te wachten. De kaart kan nieuwe en veel veiligere routes opleveren en zal misschien het gebruik van routes wat kunnen veranderen. Ik begin te geloven dat we er door dit initiatief echt in zullen slagen om bepaalde veelgebruikte schoolroutes te verleggen naar een veiliger alternatief.

Filip: Die routekaarten zijn inderdaad heel interessant. Ze zouden eigenlijk deel moeten uitmaken van elk communicatiepakket van een gemeente. Dergelijke zaken helpen ook om die 50/50 modalshiftdoelstelling te realiseren. Het kan ook een heel overtuigend instrument zijn om de twijfelaars over de streep te halen. De cijfers in Vlaanderen voor fietsgebruik zitten nu al in de lift. Dit zijn extra stimulansen die ons als bestuur ondersteunen om de inwoners te motiveren.

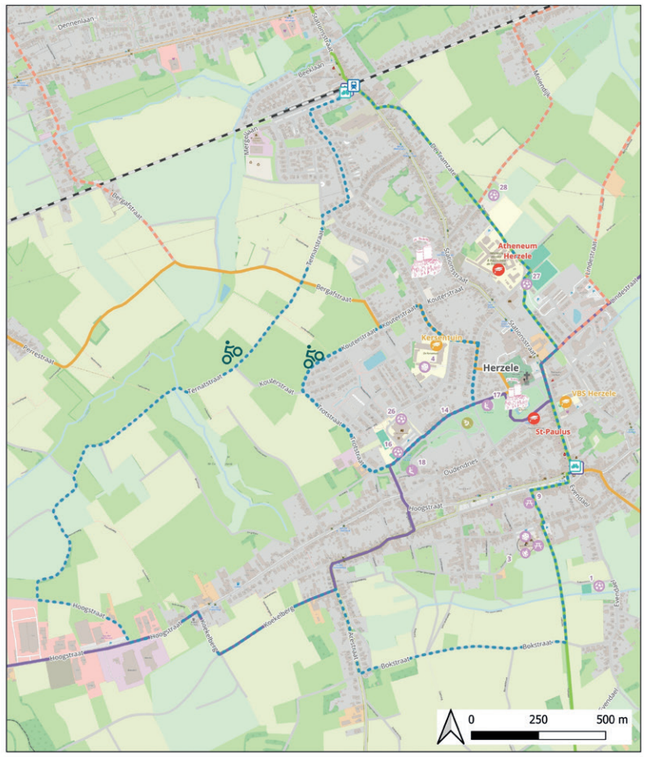
> Ik vind die kinderen hun visie frappant. Ze legden heel veel heikele kwesties op tafel, tot zelfs het vrachtverkeer.



Deze kaart is ontwikkeld binnen het LEADER-project MobiMaatwerkers, georganiseerd door Netwerk Duurzame Mobiliteit samen met de gemeente Herzele.

Ze is het resultaat van participatie- en co-creatiesessies met leerlingen uit het 6e leerjaar en het 1e middelbaar in de Herzeelse scholen, aangevuld met een online bevraging bij hun ouders. Zo kregen kinderen, jongeren en ouders de kans om actief mee te denken en hun stem te laten horen bij het in kaart brengen van veilige, functionele en groene routes naar scholen, hobby's en andere bestemmingen.

Stapdetail Herzele



Legende

- Gemeentegrens Herzele
- Groen gebied
- Waterweg
- Verharde weg
- Spoorweg

Belevingsplekken

- Basisschool
- Middelbare school
- Sport
- Cultuur
- Jeugdwerk
- Speelplein
- Ontmoeting
- Park

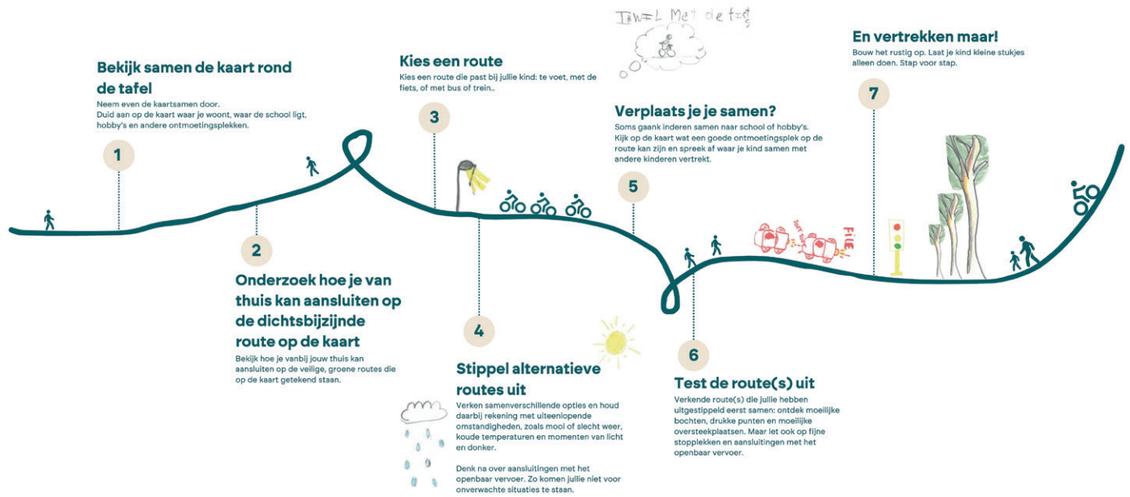
Openbaar vervoer

- Hoppinpunt (vervoersknooppunt)
- Treinstation
- Deelfietsen
- Bushalte

Fietsroutes

- Grote- en kleine fietsring
- Oombergen - Hillegem - Herzele - Woubrechtegem - Sint-Antelinks - Aspelare
- Sint-Lievens-Houtem - Herzele - Sint-Lievens-Esse - Steenhuize-Wijnhuize - Ophasselt
- Zottegem - Herzele - Ressegem - Burst
- Zottegem - Sint-Lievens-Esse - Sint-Antelinks - Aspelare
- Zottegem - Steenhuize-Wijnhuize - Sint-Antelinks - Aspelare
- Alternatieve schoolroutes

Hoe gebruik je deze kaart?



Voor Netwerk Duurzame Mobiliteit mocht ik zelf werken aan de fietsroutes in Oosterzele. De samenwerking met de lokale Fietsersbond vond ik daarbij heel interessant. De lokale afdeling was aanwezig met meerdere mensen op de sessie die we organiseerden. De methodiek zorgde er ook voor dat we heel constructief en positief samen naar oplossingen toewerkten.

Filip: Transparantie en samenwerking zijn sleutelwoorden. We zijn inderdaad met de Fietsersbond een goede samenwerking aan het opbouwen. Het is heel belangrijk om daarbij als bestuur eerlijk en open te zijn over onze plannen. Een anekdote: vorig jaar stonden we nog op vijftig meter van elkaar te applaudisseren voor fietsers op de nationale applausdag. Dit jaar hebben we dat samen gedaan. De wij-zij samenstelling moeten we overstijgen. Onze nieuwe adviesraad, waarin ook de Fietsersbond zetelt, helpt ook. De adviesraad is daarbij niet enkel een doorgeefluik. Het werkt in twee richtingen.

Evi: Wij werken aan de oprichting van een commissie in de schoot van de gemeenteraad. Ook die stem van mensen ernstig nemen is belangrijk. Een andere vaardigheid die belangrijk is, is goed luisteren. Als mensen zich gehoord voelen, zullen ze ook meer begrip en betrokkenheid tonen.

Met Netwerk Duurzame Mobiliteit willen we op het niveau van de vervoerregio een participatiecultuur en participatie-instrumenten en -oplossingen creëren. Samen met de intercommunale SOLVA werken we aan een rapport over stakeholderbetrokkenheid in de vervoerregiowerking. Wat kan de vervoerregio specifiek voor jullie betekenen rond dit thema? Helpen met participatie?

Filip: Het moeilijke zal zijn om de juiste stakeholders te vinden om op dat niveau tussen het lokale en het Vlaamse niveau te werken. Wat wij echt kunnen gebruiken zijn bruikbare kaders en draaiboeken om bepaalde concrete cases participatief uit te rollen. Gelijkaardige cases komen in elke gemeente voortdurend terug, maar elke gemeente heeft tegelijk een eigenheid. Modellen om daarbij burgers te betrekken zouden kunnen helpen. We merken dat bij bepaalde studiebureaus en aanleggers van nutsvoorzieningen participatie niet top-of-mind is. De vervoerregio zou ons heel hard kunnen helpen om die bovenlokale partners te sensibiliseren en om de participatie samen met hen goed aan te pakken. Belangrijk om te weten is dat je niet over alles participatie kan organiseren. Als er een riool moet aangelegd worden, dan is dat een feit. Je kan daar niet de mening van de bewoners over vragen. Dan moeten wij de beslissing nemen en die uitleggen.



> De vervoerregio zou ons heel hard kunnen helpen om die bovenlokale partners te sensibiliseren en om de participatie samen met hen goed aan te pakken.

Evi: De ondersteuning zou ook in functie van onze vertegenwoordiging in de vervoerregioraad kunnen staan. De vervoerregio zou bijvoorbeeld kunnen helpen om een bepaalde participatieruimte af te bakenen. Schepenen en ambtenaren willen soms te veel hun best doen om mensen tegemoet te komen. Soms moet je inderdaad als politicus een keuze maken. Niet eenvoudig om daar evenwicht in te vinden. De vervoerregio kan helpen om dat kader te creëren waarin wel of geen ruimte voor participatie mogelijk is. Onze ambtenaren staan ook heel dicht bij de burger. Dat is een grote kwaliteit, maar tegelijk ook een gevaar voor hen omdat zij samen met ons de wind vangen. Neem bijvoorbeeld de hervormingen bij De Lijn nu. Het zijn onze ambtenaren en wij die de kwade burgers te woord moeten staan. Er ligt misschien een opdracht bij de vervoerregio om dat proces goed te begeleiden.

Filip: Misschien moeten ze het kapblok met de bijl klaarzetten voor als wij hun beslissingen moeten gaan uitleggen (hilariteit). Terug ernstig: een afstemming van ideeën tussen gemeenten onderling kan ook interessant zijn: keuzes op het vlak van weginrichting, wat streven naar eenheid … Uiteraard zonder onze eigenheid als gemeente te verliezen.

Een laatste vraag: als jullie over participatie en mobiliteit mogen dromen, welke droom is tegen 2030 uitgekomen?"

Filip: Als we tegen het einde van de legislatuur 70 à 75 procent van de burgers onmiddellijk mee hebben in ons verhaal, dan zal ik heel blij zijn. Ik hoop dat het vaak en structureel organiseren van participatie de kloof met de burger kan verkleinen. Het zou natuurlijk wel kunnen dat we als politici altijd een vertekend beeld hebben van de publieke opinie omdat we vooral de klachten op ons bord krijgen. Misschien is het draagvlak nu soms al groter dan we denken. Want ik moet toegeven dat ik meer en meer positieve signalen krijg via privéberichten en dat op Facebook af en toe medestanders van zich laten horen wanneer er weer eens met modder wordt gegooid. Dat doet soms echt deugd."

Evi: Ik heb eigenlijk een gelijkaardig antwoord. Het zou mooi zijn als mensen het bredere plaatje zien en begrijpen dat alles gebeurt in het algemeen belang. Hopelijk kunnen we tegen het einde van de legislatuur zeggen dat het begrip daarvoor vergroot is.

Filip: En ik hoop ook dat 90 procent van de fietsinfrastructuur bij ons dan gerealiseerd is. Als onze plannen lukken, dan ligt er aan het einde van de legislatuur 16 kilometer extra fietspaden op ons grondgebied.

Ik wil afsluiten met mijn waardering voor het werk dat jullie doen. Vanuit mijn ervaring in beide lokale projecten kan ik alleen maar mijn grote appreciatie uitspreken voor jullie inzet en engagement in onze samenleving.

> Vorig jaar stonden we nog op vijftig meter van elkaar te applaudisseren voor fietsers op de nationale applausdag. Dit jaar hebben we dat samen gedaan.

verhaal

auteur: Agnes Voet

“Goelevegem”, de gemeente waar het bestuur perfect samenwerkt met de inwoners. Een utopie?



GOEDSAAM



GOEDELEEST



GOEDERTEL



GOEDEJAN



GOEDEBROEK



GOEDEBEKE

Agnes Voet is beleidsmedewerker bij De Vlaamse Vereniging Dorpsbelangen vzw, de koepel van bijna honderd dorpsteams. VVDB ziet in het werken met dorpsteams (ook dorps- of wijkraden of bewonersplatformen genoemd) een prachtig participatiemodel voor gemeenten met dorpen en wijken.

De utopische gemeente “Goelevegem” kent de participatieve kracht die van burgerplatformen uitgaat. Deze modelgemeente bulkt van de goede praktijken die vanuit burgerkracht zijn ontstaan. Elk hieronder vermeld opzet is uit de werking van een twaalftal reële burgergroepen of drie lokale besturen in Vlaanderen geplukt. Alles is dus uit het leven gegrepen.

Het landelijke Goelevegem telt een klein centrum en vijf unieke dorpen. Overal zorgt een burgergroep voor een bruisend dorpsleven. De vijf dorpsteams en het kernteam inspireren elkaar. Ze delen informatie over actuele projecten die de veerkracht aanwakkeren. Het lokaal bestuur houdt nauw contact, is regelmatig aanwezig op uitwisselingen en samenkomsten en biedt logistieke steun waar het kan. De burgemeester wil proactief werken in plaats van reactief, met gedeeld eigenaarschap. Hierdoor beslist het lokaal bestuur niet over de inwoners heen, maar voert het een beleid waarin de zes teams centraal staan en ruimte krijgen om hun buurt te co-creëren. De ontwikkelingen zijn maatwerk: elke buurt grijpt andere kansen en heeft andere uitdagingen. Maar een gezamenlijke visie verbindt. Bovendien zijn de zes buurten door kwalitatieve trage wegen ook nog eens letterlijk met elkaar verbonden. Goelevegemse burgers ontmoeten elkaar hierdoor gemakkelijker en wisselen spontaner ideeën uit, waardoor het sociaal kapitaal groeit. En als de neuzen van het bestuur en de burgerteams eens niet in dezelfde richting wijzen, laat overleg zien hoe een impasse kan worden doorbroken. De burgerteams zijn ambitieus. Ze willen uitblinken en andere Vlaamse dorpen inspireren. Hun drive maakt van Goelevegem een warme gemeente. Deze zes teams zijn aanwezig:





Goedebroek

Dorpsteam Goedebroek ijverde jaren voor een eigen dorpshuis. Recent kwam een geschikt erfgoedpand vrij. De gemeente kocht het op en renoveerde het – samen met het dorpsteam en 100 dorpsbewoners – tot een gezellig, gebruiksvriendelijk buurthuis. Een van de trekkers vertelt: “Ons dorpshuis is écht verbindend en verwelkomt alle dorpelingen. De caféruimte vormt ook de start- en eindplek van wandelingen. Elke week wordt op bestelling een groentepakket van de lokale CSA-boer afgeleverd. We fungeren als weekendbakker, helpen mensen met ICT-noden, geven lessen Nederlands aan dorpsgenoten met een migratieverleden en doen nog veel meer. De gemeentelijke contactambtenaar coacht ons wanneer het nodig is. Op dit moment richten we de buitenruimte op een duurzame manier in. We plannen ook een kleine vorm van sociale tewerkstelling om mensen met zorgnood te laten meewerken. En we hebben nog veel andere ideeën!”

Goedeleest

Het dorp Goedeleest is afgelegen maar telt een ruim aantal inwoners. **Dorpsteam Goedeleest** fungeert als antennepunt van de gemeente. De voorzitter zegt: “Wij willen niet dat elke dorpsbewoner voor iets kleins zoals een kids-ID of reispas naar het gemeentehuis moet. We regelen ook afspraken met de burgemeester, een schepen of de wijkagent op een vaste dag in ons ontmoetingscentrum. Andere vrijwilligers coördineren hier een digipunt of helpen mensen bij een online-reservatie of inschrijving. De goede contacten met ons lokaal bestuur en de waardering die wij voor onze inzet krijgen, geven alle vrijwilligers de energie om hiermee verder te gaan.”





Goedebeke

Dorpsteam Goedebeke herinnert zich de grote infrastructuurwerken die enkele jaren geleden plaatsvonden, onder andere op de ringweg aan een spoorwegovergang: “Het waren woelige tijden. De gemeente had nog niet die overlegcultuur. Het dorpsteam fungeerde als schakel tussen de dorpsbewoners en de gemeente. Wij hielden enquêtes die onder andere leidden tot de aanleg van geluidschermen langs het spoor en gaven advies rond de aankleding van de stationstunnel. Later vroegen we een betere verkeerssignalisatie aan een rondweg en brachten we enkele verbeteringen in het beleidsplan Ruimte voor Goelevegem aan. Onze expertise en de steeds betere ingesteldheid van het bestuur brachten ons echt vooruit! Zo gaven we onze dorpelingen ook een morele opkikker.”

Goedejan

Dorpsteam Goedejan bewaakt de openbare ruimtes. Het team wil meer landschapselementen in en rond het dorp binnenbrengen. Aan het kerkplein klinkt het zo: “Wij betrokken de dorpsbewoners rond de herinrichting van dit plein en realiseerden de verbinding met een ruige hoek waar we samen oude fruitrasbomen en inheemse struiken herplantten. Zo ontstond onze dorpsboomgaard, waarvoor de dorpsschool een insectenhotel knutselde. We daagden de gemeente ook uit om bomen te planten op openbaar domein, met de belofte om dan zelf vijf keer zoveel bomen op privégrond te plaatsen. We formuleerden onze ideeën voor de verfraaiing van het stationsplein. Enkele van onze bewoners hebben gelukkig ervaring met ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP). Binnenkort stellen we een advies op voor een aankomende verkaveling die we luchtig willen houden met groenaanplanten. Stiekem is het onze droom om de aanwezige groenstructuren rond het dorp met elkaar te verbinden tot een volledig groene gordel. Met nog diverse recreatie- en ontmoetingsfaciliteiten kan dit uitgroeien tot een echt visitekaartje voor ons dorp.”





Goedertel

Dorpsteam Goedertel zoekt het in samenwerking. “Wij sloten een coalitie met enkele professionele diensten in de gemeente en enkele verenigingen. Netwerken is ons motto, want samen kunnen we meer!”, klinkt het. Enkele dorpsteamleden ondersteunen als buddy vrijwillig gezinnen met administratieve of financiële noden. Dit gebeurt in een samenwerking tussen CAW, OCMW en Verenigingen Waar Armen Het Woord Nemen. Een buddy vertelt: “Onze taken zijn divers, maar vooral afgestemd op de persoonlijke noden van het gezin. We helpen met budgetvriendelijk winkelen, papieren ordenen, betalingen plannen en uitvoeren, … Wij leren de mensen vaardigheden aan zodat ze stap voor stap alles weer zelfstandig kunnen uitvoeren.”
Dit Dorpsteam organiseert ook bosbaden. Hiermee motiveren vrijwilligers de deelnemers om hun drukke dagelijkse leven bewust te vertragen en in een sterkere verbinding met de natuur hun gezondheid te verbeteren. In de toekomst wil het Dorpsteam ook gesprekstafels organiseren rond wonen en zorg.

Goedsaam

Centrumteam Goedsaam organiseerde zich als koepel van alle centrumverenigingen. Speerpunten van dit team zijn het betrekken van jeugd en de kwetsbare burger in een blauw-groene omgeving. Met de uitbouw van een Kinder- en jongerencentrum in samenspraak met veel partners – waaronder de jeugd – ontstond een natuurinclusieve, belevingsgerichte speelomgeving. En via het Kinderparlement bereidt het team kinderen voor op het nemen van beleidsbeslissingen.
Sinds corona gaan vrijwilligers elke winter langs bij 70-plussers in Goedsaam om te kijken hoe het met hen gaat en straatambassadeurs signaleren noden van omwonenden. Een trekkersfiguur stelt: “Door alle initiatieven kennen bijna alle dorpsbewoners elkaar. Het sociale weefsel vertoont nog enkele zwakke plekken, maar er is opvallend minder eenzaamheid en minder vraagschaamte. De dorpelingen – of ze nu al lang of nog maar pas in het dorp wonen en van welke origine ze ook zijn – durven elkaar iets vragen en helpen elkaar ook spontaan.”




Houtstraat
flex
0800 12 2 12
hoppin.be
Hoppin
Waarom deze
R-code scannen?
FLEXBUSHALTE

auteurs: Marjolein Hantson en Freke Caset

Van ervaring naar inzicht:

de reiziger als sleutel tot beter openbaar vervoer

Marjolein Hantson is doctoraatsonderzoeker aan Vrije Universiteit Brussel (Cosmopolis). Haar werk focust op de rol van vraagafhankelijk openbaar vervoer binnen openbaar vervoersplanning en mobiliteitsbeleid, met als casestudy de Belbus in Vlaanderen.

Freke Caset is postdoctoraal onderzoeker aan de Universiteit Gent (afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning). Ze onderzoekt momenteel de mobiliteit van jonge mantelzorgers, met aandacht voor hoe ervaringskennis een plek kan krijgen in mobiliteitsplanning en -beleid.

Beiden waren betrokken in het Europese onderzoeksproject CARIN-PT (2022 - 2025) dat focust op sociale rechtvaardigheid in openbaar vervoer. In Vlaanderen spitste het onderzoek zich toe op een analyse van vraagafhankelijk openbaar vervoer (de Belbus/Flexbus) op basis van een enquête met Belbusgebruikers, een geografische analyse van Belbusritten en kwalitatief vervolgonderzoek (focusgroepen en stakeholderworkshops) in Vervoerregio Vlaamse Ardennen.



Mobiliteitsplanning is geen neutraal domein: het bepaalt wie toegang krijgt tot werk, zorg, onderwijs en sociale relaties. Die spanning wordt bijzonder zichtbaar in de context van openbaar vervoer. Beslissingen over openbaar vervoer beïnvloeden groepen met zeer uiteenlopende belangen, middelen en mogelijkheden. Maar niet alle groepen krijgen een gelijkwaardige stem in dit debat, sommige groepen krijgen er zelfs geen. Openbaarvervoersplanning is zo onvermijdelijk ook een kwestie van rechtvaardigheid en democratie. De vraag stelt zich hoe participatie in deze context méér kan worden dan een procedurele stap in een technisch planningsproces en kan evolueren naar een meer rechtvaardige praktijk die gebruikerservaringen centraler stelt. Deze kwestie staat centraal in ons onderzoek naar het planningsproces voor openbaar vervoer in de Vlaamse vervoerregio's. In deze bijdrage koppelen we enkele bevindingen uit dit onderzoek aan het bredere debat over participatie, rechtvaardigheid en de rol van openbaar vervoer. We maken gebruik van input die we verzamelden tijdens focusgroepen met (bel) busreizigers en tijdens workshops met verschillende stakeholders van de vervoerregio.

Efficiëntie als leidend principe: wie telt mee in de cijfers?

Planning van het openbaar vervoer vertrekt traditioneel sterk vanuit kwantitatief meetbare gegevens en geaggregeerde datasets van reizigersstromen. Ook de nieuwe Vlaamse plannen voor het openbaar vervoer, uitgewerkt in het kader van het decreet basisbereikbaarheid, steunen voor een groot deel op dergelijke data. Binnen de logica van dit decreet – openbaar vervoer aanbieden waar de mobiliteitsvraag het grootst is – en vanuit de veronderstelling dat efficiënt openbaar vervoer zal leiden tot een modal shift, werden de busnetwerken hertekend. Buslijnen werden geconcentreerd op de drukste assen en vooral ingezet tijdens piekuren. In gebieden waar de vervoersvraag lager ligt verdwenen haltes of werden ze vervangen door flexhaltes die bediend worden door busjes op reservatie. Ook tijdens daluren worden veel haltes enkel nog door flexvervoer bediend.

Deze nieuwe beleidsvisie op openbaar vervoer heeft per vervoerregio vorm gekregen op basis van analyses van grote vervoersstromen, berekeningen van intrinsiek potentieel op basis van bevolkingsdichtheid en het aantal opstappers per belbushalte. Zulke criteria lijken op het eerste gezicht objectief. Maar ze weerspiegelen impliciete aannames over wie de 'typische' busreiziger is en welke verplaatsingen als belangrijk worden beschouwd. Naast verplaatsingen naar school, wegen vooral woon-werkverplaatsingen zwaar door. Maar ook hier is niet elke werkbestemming gelijk: het gaat vooral over verplaatsingen naar centraal gelegen werklocaties en jobs met een klassiek 9-to-5-ritme, omdat deze verplaatsingen sterk geconcentreerd zijn in tijd en ruimte. Verplaatsingen van werknemers in ploegendiensten, deeltijdse jobs of werkplekken op industrieterreinen en meer afgelegen locaties, wegen minder door. Dit geldt nog meer voor verplaatsingen in functie van onbetaalde activiteiten: zoals zorg voor naasten, het begeleiden van kinderen, boodschappen of vrijwilligerswerk. Nochtans zijn dit essentiële activiteiten voor het functioneren van de samenleving. Uit onderzoek blijkt telkens opnieuw dat vrouwen het grootste deel van deze onbetaalde activiteiten voor hun rekening nemen. En omdat vrouwen oververtegenwoordigd zijn onder busreizigers, speelt de keuze voor het concentreren van buslijnen op drukke assen duidelijk in hun nadeel. Een lijn die weinig reizigers telt kan volgens statistieken ook van cruciaal belang zijn voor een kleine groep die echt geen alternatief heeft. Hier wordt een fundamentele spanning zichtbaar in het plannen voor openbaar vervoer: tussen het streven naar een modal shift en multimodaliteit enerzijds en de realiteit van zogenoemde captive users die exclusief afhankelijk zijn van het busaanbod om aan het maatschappelijke leven deel te nemen anderzijds.

Gebruikerservaringen als ontbrekende schakel

Participatie kan helpen om deze spanningsvelden expliciet zichtbaar te maken en de normatieve keuzes bloot te leggen die in technische planning vaak verborgen blijven. Door ervaringen en kennis van reizigers serieus te nemen, worden deze aannames bespreekbaar en kan het planningsproces explicieter democratische keuzes maken over welke verplaatsingen meetellen.

Gesprekken met reizigers tonen hoe openbaar vervoer erg verschillend wordt beleefd. Wat voor de ene reiziger een aanvaardbare overstaptijd of -plek is, kan voor anderen een reële drempel vormen. Ook digitale systemen en ticketing vormen belangrijke drempels. Het gebruik van aparte apps, gebrekkige integratie van abonnementen en onlogische overstappen versterken voor sommige respondenten het gevoel dat het systeem niet vanuit het perspectief van de gebruiker is ontworpen. Dit soort drempels komt duidelijk naar voren bij reizigers die afhankelijk zijn van de Flexbus. Vooral de hoge flexibiliteit – zoals het flexibele tijdsvenster van 30 minuten waarbinnen ze opgepikt worden – veroorzaakt bij veel respondenten kopzorgen. Sommige ouderen en personen met een mentale beperking ervaren sterke gevoelens van angst en stress bij Flexbusritten, met als gevolg dat ze soms gewoon thuisblijven.

Deze persoonlijke ervaringen over dagelijkse mobiliteitsbarrières en gevoelens van sociale uitsluiting zorgen voor een ongemakkelijke situatie wanneer experten ermee geconfronteerd worden. De verhalen voegen nuance en complexiteit toe. Ze maken zichtbaar wat moeilijk te vatten is in dashboards en modellen: angst om een overstap te missen, onzekerheid over een flexreservering, schaamte om hulp te moeten vragen of de impact van een geschrapte halte op het sociale netwerk van een oudere bewoner. Tijdens overlegmomenten met stakeholders die betrokken zijn in de vervoerregio's, worden deze ervaringen vaak herleid tot uitzonderingen en beschouwd als individuele problemen en anekdotisch bewijs, terwijl ze samen structurele

tekortkomingen blootleggen. Het niet meenemen van deze ervaringsgebonden kennis leidt niet alleen tot minder gedragen oplossingen, maar ook tot systemen die vaak net die groepen benadelen die het meest afhankelijk zijn van openbaar vervoer.

Vertegenwoordiging aan de overlegtafel

Binnen het planningsproces voor de nieuwe plannen van het openbaar vervoer kregen reizigers geen directe stem. Formeel worden zij vertegenwoordigd door de lokale besturen, waarvan wordt verwacht dat zij de belangen van hun burgers vertegenwoordigen. In theorie vormt dit een democratisch verantwoord model: verkozen mandatarissen spreken uit naam van hun burgers. In de praktijk roept deze indirecte vertegenwoordiging toch belangrijke vragen op over wie effectief gehoord wordt, welke kennis wordt ingebracht en hoe beslissingen tot stand komen.

De vervoerregio's brengen gemeenten samen volgens een ruimtelijke en functionele logica, maar deze schaalvergroting gaat ook gepaard met machtsverschillen. Grotere steden beschikken doorgaans over meer beleidsmatige capaciteit, gespecialiseerde mobiliteitsdiensten en politieke slagkracht, terwijl kleinere gemeenten vaak met beperkte middelen deelnemen. Dit vertaalt zich in een ongelijke positie aan de overlegtafel, waarbij niet alle lokale noden even zwaar doorwegen.

Daarnaast wordt het planningsproces sterk gestuurd door de technische expertise van studiebureaus, intercommunales en openbaarvervoerbedrijven. Zij leveren grondige analyses, modelleringen en scenario's aan, vaak in een hoog tempo en met complexe terminologie. Voor lokale mobiliteitsambtenaren, die mobiliteit meestal combineren met veel andere beleidsdomeinen, is het vaak moeilijk om die informatie kritisch te wegen. Verschillende actoren gaven aan dat de impact van beslissingen vaak pas duidelijk werd ná de implementatie. Ook de kennis over het profiel van busgebruikers bleek beperkt. Gemeenten kregen vooral geaggregeerde cijfers te zien, zoals het aantal opstappers per bushalte. Deze beperkte kennisbasis maakte een inhoudelijke afweging van de sociale gevolgen moeilijker.

Formeel ligt de besluitvorming dus bij gemeenteraden, maar in de praktijk wordt het proces vooral gestuurd door technische kennis. De stem van burgers blijft daarbij meestal afwezig of gefilterd. Participatie veronderstelt in dit verhaal ook meer dan enkel betrokkenheid – mogen meedoen - maar ook zeggenschap – je stem mogen laten horen - en invloed - de macht om iets te veranderen. Dat vraagt enerzijds tijd: wanneer burgers hun stem mogen laten horen op het einde van een planningsproces is bijsturing vaak nauwelijks nog mogelijk. Fundamentele vragen over doelstellingen en oplossingsrichtingen van een project zijn op dat moment helemaal niet meer aan de orde. Anderzijds vraagt het een kritische blik op wie participeert en welk type kennis en inbreng als legitiem wordt beschouwd. Voor planners en experten vraagt dit om een bewustzijn van eigen aannames en de bereidheid om écht te luisteren. Persoonlijke vragen en klachten blijken vaak symptomen van structurele tekortkomingen in het systeem. Door deze signalen ernstig te nemen en te verbinden, kan participatie evolueren van het afhandelen van individuele problemen naar het herkennen van bredere ongelijkheden en blinde vlekken in het planningsproces.

> Door deze signalen ernstig te nemen en te verbinden, kan participatie evolueren van het afhandelen van individuele problemen naar het herkennen van bredere ongelijkheden en blinde vlekken in het planningsproces.

Rechtvaardige mobiliteitsplanning vraagt geen keuze tussen technische, politieke en ervaringskennis, maar een structurele dialoog tussen modellen, beleidskaders, professionele praktijk en de leefwereld van reizigers. Ervaringskennis moet daarbij niet pas worden opgehaald tijdens een inspraakmoment op het einde van een proces of zelfs pas na het implementeren van plannen, maar een volwaardige plaats krijgen in analyse, ontwerp en evaluatie van het openbaar vervoersnetwerk. Dat vergt participatievormen die ook gericht zijn op wie het meest afhankelijk is van openbaar vervoer, in plaats van enkel de gemiddelde reiziger te bevragen, en het vraagt een doordachte mix van formele en informele kanalen, samen met diverse middenveldorganisaties en gebruikersgroepen. Cruciaal hierbij is dat planners individuele ervaringen niet als anekdotisch wegzetten, maar proberen om die te verbinden met bredere patronen en beleidskeuzes. Alleen zo ontstaat een planningsproces dat recht doet aan diverse noden en bijdraagt aan toegankelijk en inclusief openbaar vervoer.



auteurs: Wim Soontjens en Ellen De Grauwe

Participatie met een plan!

Sterk (mobiliteits)beleid houdt rekening met de noden, capaciteiten en behoeften van burgers. Dat is ook een van de uitgangspunten van user based design. Een deel van die noden en behoeften kennen we via opgebouwde expertise en wetenschappelijk onderzoek, maar alleen dat is niet voldoende. Burgers betrekken bij ontwerpprocessen blijkt essentieel om sterk beleid te ontwikkelen; hier komt beleidsparticipatie in beeld. Beleidsparticipatie op een kwalitatieve manier vormgeven blijkt in de praktijk niet altijd evident. Zeker als we ook kinderen en jongeren expliciet willen betrekken.

Heel wat actoren zijn op zoek naar handvatten of aanknopingspunten, daarom nemen we jullie in dit artikel mee langs een aantal afwegingen en wegwijzers.

Als ledenorganisatie van lokale besturen in Vlaanderen en Brussel, bouwt Bataljong aan een samenleving waarin álle kinderen en jongeren volwaardig kunnen deelnemen en waarin kinderrechten worden gegarandeerd. Om dit te bereiken, inspireert en verbindt Bataljong ambtenaren, politici, kinderen en jongeren, zodat ze samen sterk beleid kunnen voeren voor jonge inwoners. Dit beleid is gebaseerd op de brede jeugdreflex en het recht om gehoord te worden – ook in beleidsdomeinen zoals mobiliteit en publieke ruimte.

Ellen De Grauwe focust zich binnen Bataljong al twaalf jaar op beleidsparticipatie van jonge inwoners. Ze geeft diverse vormingen en ondersteunt lokale jeugdraden en -ambtenaren in hun rol om de stem van kinderen en jongeren te versterken.

Wim Soontjens begeleidt sinds 2019 lokale besturen in het realiseren van kind- en jongerenvriendelijk beleid. Samen met Kind & Samenleving ontwikkelde hij de toolbox Jonge Wegweters en helpt hij steden en gemeenten om écht met jongeren in gesprek te gaan over hun mobiliteitsbeleving en het lokale mobiliteitsbeleid.

Dit artikel is gebaseerd op de drie bouwstenen van Bataljong voor beleidsparticipatie, gericht aan jeugdambtenaren en vertaald naar het mobiliteitsbeleid.

Bezint eer ge begint

Voor je concrete participatietrajecten uittekent is het zinvol om stil te staan bij enkele vragen. Zie deze vragen als een afwegingskader: ze helpen jou na te denken over welke vormen van participatie wenselijk en haalbaar zijn in jouw specifieke context.

Waarom wil ik beleidsparticipatie organiseren?

Probeer hier je eigen visie scherp te krijgen. Vertrek je vanuit user based design of eerder vanuit een (kinder)rechtenbril? Wil je innovatieve ideeën ontvangen of gaat betrokkenheid voor jou ook om samen dingen doen? Waar liggen voor jou de grenzen van participatie? Welke beslissingen wil je met andere woorden niet uit handen geven?

Ontdek meer over de kracht van beleids-participatie op de site van het project [It takes a child to raise a village.]

Wie wil ik betrekken in dit verhaal, als partner én als doelgroep?

Denk van bij de start na over welke collegadiensten, middenveldpartners of andere organisaties kunnen bijdragen aan dit project. Sterke participatie vraagt verschillende expertise, die meestal niet bij één persoon onder te brengen is. Stel dus een sterk team samen dat jou kan bijstaan in dit proces.

Denk ook na over welke gebruikers je zeker wil betrekken. Zijn er onzichtbare groepen die je niet uit het oog mag verliezen? Denk aan minder mobiele personen, bewoners zonder eigen fiets of auto of kinderen die zich nog niet zelfstandig kunnen verplaatsen, ...

Waarover wil ik participatie opzetten?

Wat verwacht je van de participatie? Schrijf op wat je precies te weten wil komen of wat je precies wil bereiken met je traject. Wil je input verzamelen over de noden of wil je gebruikers opstellingen laten testen? Of wil je vooral dat gebruikers goed geïnformeerd zijn over de werken die gepland staan? Anders gezegd: bepaal duidelijk wat de contouren zijn en baken gerust ook af waar er geen inbreng of betrokkenheid mogelijk is.

Pas op voor schijnparticipatie. Denk aan een kinderburgemeester die enkel een lintje mag knippen of buurtbewoners die enkel nog de kleur van het straatmeubilair mee mogen bepalen.

Op welk moment in het proces kan of wil ik dit doen?

Nog te vaak zien we participatie als een inputmoment bij het begin van een traject. Durf dit open te trekken. Burgers (en dus ook kinderen en jongeren) kunnen betekenisvol zijn tijdens een volledig planningstraject, al moet je daarvoor de vorm van participatie soms wat aanpassen. Laat gebruikers mee ontwerpen of experimenteer met vormen van citizen science (bv. Straatvinken).

Op www.ittakesachildtoraiseavillage.be brachten we in kaart op welke manier kinderen en jongeren op verschillende tijdstippen in een ruimtelijk planningsproces betrokken kunnen worden.

Van weten naar doen

Er bestaat geen 'one size fits all'-model voor participatie. Het is altijd een beetje maatwerk, maar dat betekent niet dat er geen houvast is. Integendeel: er zijn wel degelijk enkele kapstokken.

Het model van Lundy

Het eerste model dat we jou graag meegeven, vertrekt vanuit artikel 12 uit het Kinderrechtenverdrag. Dat stelt dat kinderen het recht hebben om gehoord te worden en dat wij ook de plicht hebben om daar passend gevolg aan te geven. Hoewel het model vanuit de kinderrechten vertrekt, is het ook geschikt voor gebruikers in het algemeen.

Laura Lundy verwerkte dit artikel naar een eenvoudig kader (2007), vanuit de vaststelling dat we vaak al luisteren naar kinderen en jongeren, maar daar nog te weinig mee doen in de praktijk.

Lundy onderscheidt vier zaken waarop je kan inzetten bij participatie:

- **Ruimte**: Creëer plekken waar kinderen en jongeren zich veilig en sterk genoeg voelen om hun mening te uiten. Ga tegelijk ook op zoek naar plekken waar kinderen en jongeren nu al zijn en nu dus al mee vormgeven aan de samenleving.
- **Stem**: Zoek naar manieren om de stem van kinderen en jongeren te versterken. Dat betekent ook kinderen en jongeren de nodige informatie en kennis bezorgen zodat ze een gefundeerde mening of actie kunnen uitwerken.
- **Publiek**: Geef een forum aan kinderen en jongeren. Zorg dat de juiste actoren hun boodschappen zien en horen, en dat kinderen en jongeren deel uitmaken van een breder verhaal.
- **Invloed**: Maak dat er ook effectief iets gebeurt met de inbreng van kinderen en jongeren. Zorg voor terugkoppeling en transparantie. Ook wanneer bepaalde input niet wordt meegenomen of als er specifieke keuzes door het beleid gemaakt werden.

De Ierse jeugdraadondersteuner 'Hub Na Nóg' werkte heel wat checklists en tools rond dit model uit.





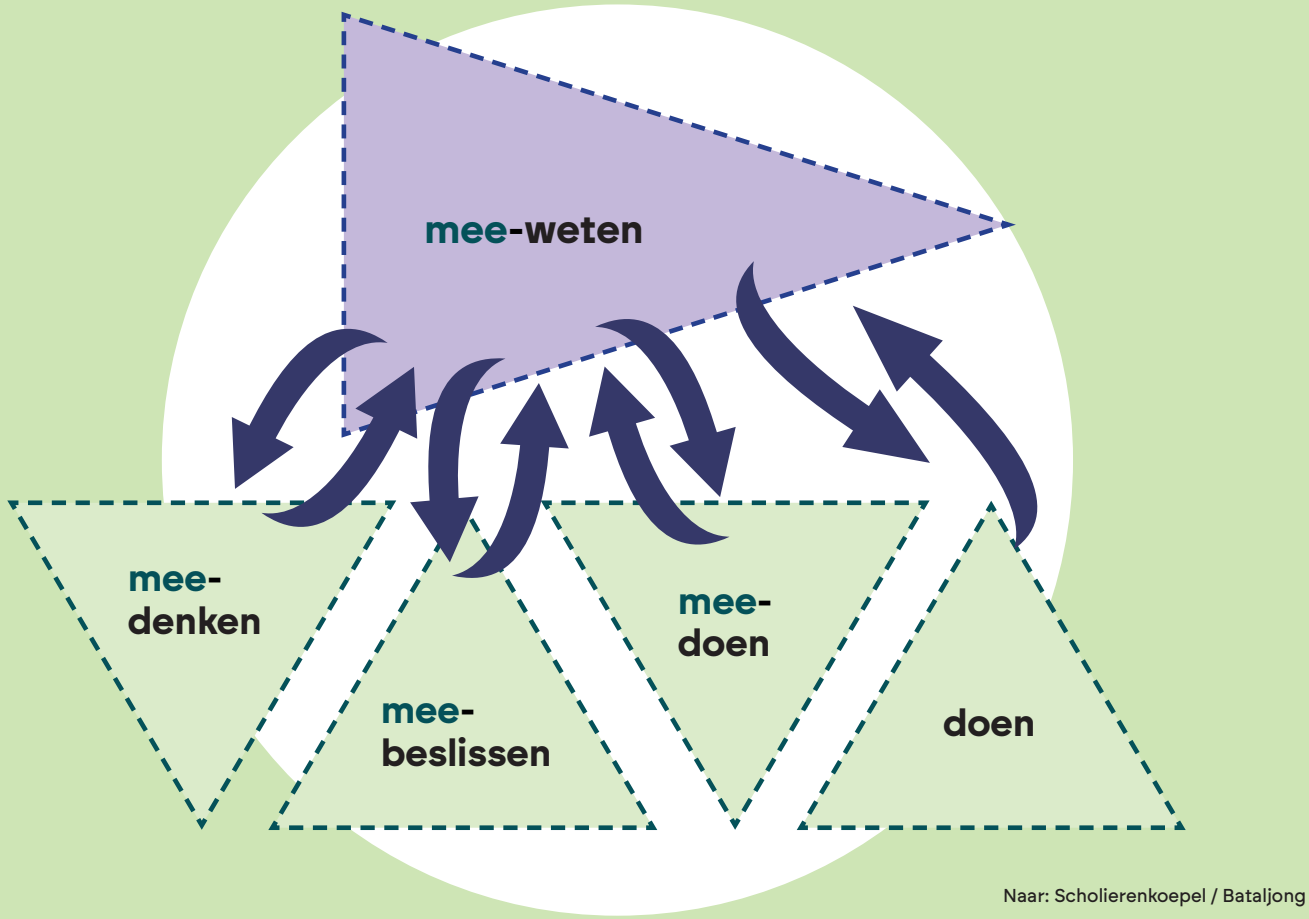
Bron: Laura Lundy (2007)

Van meeweten tot (mee)doen

Een tweede model vertrekt vanuit de rol die een gebruiker opneemt in een participatieproces. We haalden eerder al aan dat participeren niet alleen meepraten betekent.

De Scholierenkoepel maakt onderscheid tussen volgende vormen van participatie:





Naar: Scholierenkoepel / Bataljong

Participatie begint en eindigt altijd met 'mee weten' en dus met informeren en terugkoppelen, ook als je verder geen actieve participatie opzet of verwacht.

Daarnaast maakt de Scholierenkoepel onderscheid tussen meedenken, meebeslissen en meedoen. Gebruikers laten meedenken betekent dat je hen consulteert, dat je hen eventueel ook mee laat denken en dromen over hun omgeving. Gebruikers laten meebeslissen betekent dat ze zeggenschap krijgen over (een deel van) het project. Meedoen (of meebeheren) is de laatste rol die de Scholierenkoepel naar voren schuift. Ook dit is een legitieme manier om betrokkenheid bij beleid te creëren en te versterken.

We voegen er zelf graag nog een extra element aan toe. Gebruikers zullen ook heel vaak (bewust of onbewust) signalen aan het beleid bezorgen. Dat kan via klachtenprocedures, maar even goed ook gewoon door hoe ze gebruik maken van hun omgeving en hulpbronnen. Tieners die op straat voetballen, omdat er geen graspleintje in de buurt is, zijn niet enkel gevaarlijk, maar geven een duidelijke nood aan.

Participatiemix

We schreven het al: er is geen 'one size fits all'. Kies daarom voor een gebalanceerde participatie-mix in jouw werk. Varieer met de methodieken, maar speel ook met de instrumenten die in je lokaal bestuur aanwezig zijn.

Gebruik het kwadrant van de participatiemix om voor jouw eigen gemeente of context in beeld te brengen welke participatie-initiatieven er zijn. Varieer in bottom-up (burgerinitiatief) en top-downinitiatieven (aangestuurd door het lokaal bestuur) en zoek een evenwicht tussen structurele participatie (bv. adviesraden) en ad hoc projecten, die eenmalig doorgaan.



WAT?
Participatieprojecten die tijdelijk zijn, en georganiseerd worden wanneer de kans zich voordoet. Ad hoc betekent ook op dat moment, voor deze zaak en in dit geval. Het is vaak een eerste proeftuin.

top-down

WAT?
De gemeente organiseert op eigen initiatief een participatieproject en heeft de touwtjes in handen. De gemeente bepaalt het onderwerp, de participatievorm en begeleiding.

Project om via kleurrijke pop-up inrichting de schoolomgeving zichtbaar te maken.

Gemeente organiseert langdurig burgeronderzoek via Telraam of ander citizen science project

ad hoc

structureel

Actie Fietsersbond of kinderraad/oudercomité zet veilige school-omgeving op de agenda

Maandelijkse fietstocht van Critical Mass

WAT?
Het initiatief start vanuit kinderen en jongeren. Er is een idee of nood ontstaan waar jongeren zichzelf rond organiseren. De deelnemers willen iets op de agenda zetten. De taak van de gemeente kan erin bestaan om het initiatief te ondersteunen.

bottom-up

WAT?
Wanneer iets elk jaar of om de zoveel tijd wordt georganiseerd. Vaak in een vaste structuur met een format dat duidelijk en herkenbaar is. Een initiatief kan experimenteel en ad hoc starten en later tot een vaste waarde uitgroeien. Dit soort initiatieven staat vaak ook in het meerjarenplan.

We bundelden in dit artikel een aantal handvatten om in je eigen werk participatie te gebruiken. Puzzel, mix & match wat voor jou en jouw projecten werkt. Onthoud tegelijkertijd dat beleids-participatie gaat over betrokkenheid bij beleidsthema's en dat die betrokkenheid van burgers lang niet altijd vorm krijgt via een formeel proces. Burgers en gebruikers zijn betrokken bij hun leef- en woonomgeving en geven daar sowieso mee vorm aan, binnen of buiten vastgelegde processen of procedures. Durf dus af en toe gewoon de straat op te gaan: volg de stroom, kijk, luister, voel en ontdek de ervaringen van gebruikers en van bewoners, jong én oud.

Goede praktijken catalogus



1. Atelier Meunier
2. OpenStratenDag
3. StraatPraat
4. Tactical Urbanism
5. De Ontknoping van Mechelen
6. De Verhalenkaravaan
7. Wegspotters
8. Adviesraad Mobiliteit en Openbare Werken Oosterzele
9. Hoppinstappers met Citizen Dialog Kit
10. Van Vraagvlak naar Draagvlak

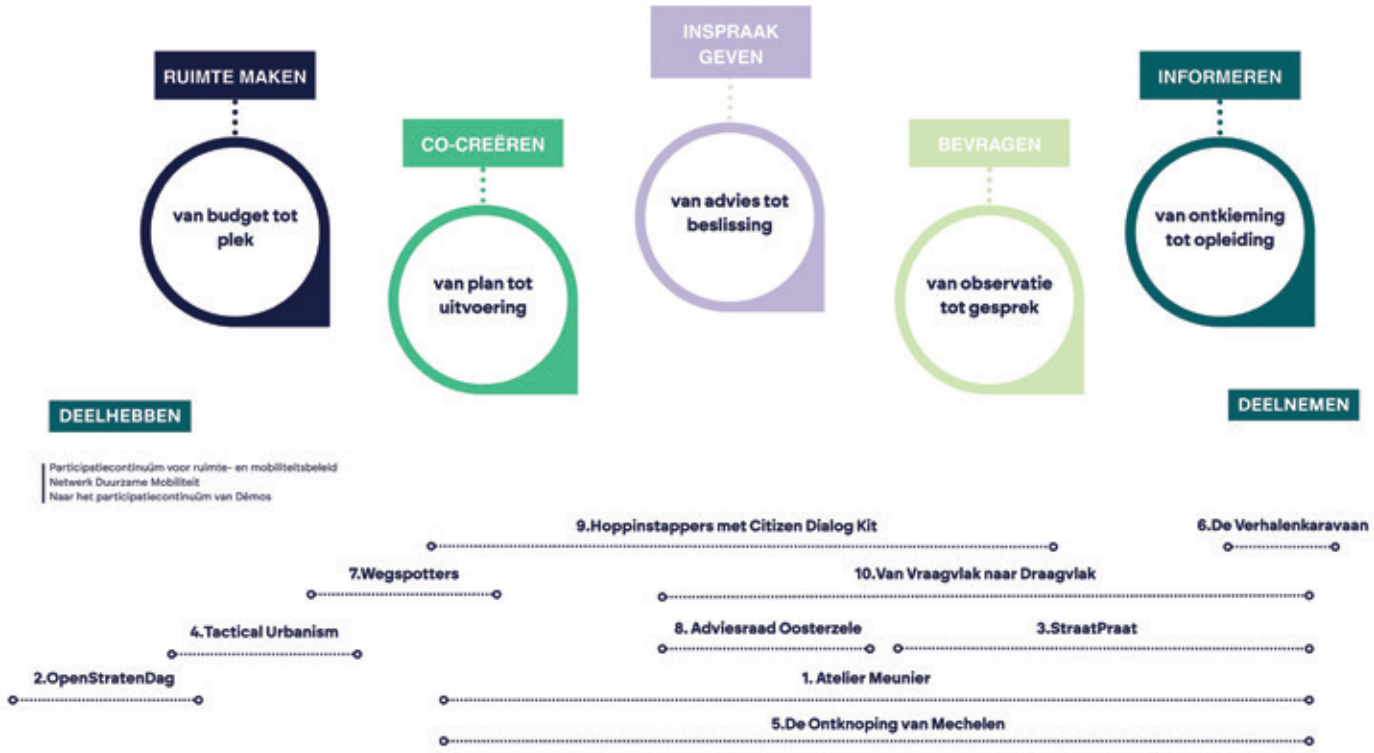
auteur: Fien De Smet

Het participatiecontinuüm voor ruimte- en mobiliteitsbeleid

Participatie kan op veel verschillende manieren. Wanneer is participatie een goed idee en wanneer niet? En hoe ziet die er dan uit? In het artikel ‘participatie met een plan’ geven we een reeks praktische handvatten om een gedragen keuze te maken. In deze catalogus lees je 10 goede voorbeelden die het elk op een heel andere manier hebben aangepakt. Ze gaan van de burger informeren tot als burger het heft in eigen handen nemen en elke vorm van samenwerking daartussenin. We gaven elke goede praktijk een plek op dit participatiecontinuüm. De meeste participatieprojecten beperken zich niet tot één participatievorm of tot een vaste volgorde. Burgers informeren is bijvoorbeeld een actie die tijdens een project herhaaldelijk terugkomt.

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 vertaalden wij naar een participatiecontinuüm in mobiliteitsbeleid.





Informeren

Burgers informeren over mobiliteit en eventuele veranderingen kan veel vormen aannemen: Infoavonden over de voortgang van een infrastructuurproject, plannen die tonen hoe een plek er in de toekomst zal uitzien, maar ook bijvoorbeeld campagnes die gesprekken aanwakkeren over verplaatsingsgedrag (ontkieming) of mobiliteitsexperten die op infomomenten een spoedcursus geven over technische materie (opleiding).

Bevragen

Om te weten te komen wat de noden en bezorgdheden zijn van burgers, kan je in gesprek gaan tijdens een participatieavond, deur-aan-deur of aan een standje op een buurtevenement (bevragen). Maar je kan ook een terreinonderzoek doen waar je verkeerstellingen doet of ongebruikelijkheden zoals olifantenpaadjes in kaart brengt (observeren).

Inspraak geven

In sommige participatieprojecten worden burgers betrokken in het beslissingsproces door plannen voor te leggen en hen om advies te vragen of hen zelfs mee te laten beslissen. Als er verschillende ontwerpplannen zijn kan je hen bijvoorbeeld vragen de voor- en nadelen van elk ontwerp te formuleren (advies) of wanneer dat zinvol is een geloot burgerpanel laten stemmen op hun favoriet (beslissen). Adviesraden zijn een structurele manier om inspraak te geven aan burgers.

Co-creëren

Co-creatie is burgers de kans geven om niet enkel mee te denken, maar ook mee te doen. Zo kunnen ze deel uitmaken van het ontwerpteam en het plan mee uittekenen (plan), of komen ze samen om een stuk openbare ruimte in te richten door bijvoorbeeld bomen te planten en een speelparcours te timmeren (uitvoering). Als bestuur geef je dan een deel van de beslissing over een project uit handen.

Ruimte maken

Hier geef je als lokaal bestuur de regie aan de burgers zelf. Je faciliteert ruimte en budget voor actief burgerschap zodat zij hun eigen ideeën kunnen uitwerken en uitvoeren. Dat kan door een wijkbudget of burgerbegroting uit te reiken (budget), een leegstaand pand vrij te laten invullen (plek), verenigingen te ondersteunen ... Als er geen ruimte is en burgers voelen dat er iets moet veranderen, nemen ze die ruimte hoe dan ook zelf in. Als bestuur let je op die signalen.

#1 Atelier Meunier

Wat & waarom

Atelier Meunier is een participatieproject via het Europees Horizon 2020 programma JUSTNature naar aanleiding van de heraanleg van de Constantin Meunierstraat in Leuven. De Meunierstraat was een brede straat zonder groen met veel potentieel.
Stad Leuven vertrok in 2023 met hoge ambities voor de straat: Ontharding die de straat klimaatrobuust maakt, mobiliteit die past bij het lokale karakter, ruimte voor de buurtbewoners en onderzoek naar het potentieel van een warmtenet voor de buurt via geothermie. In 10 buurtateliers evolueerden die ambities naar ontwerpplannen, testopstellingen en uiteindelijk een definitief plan. Eerst kreeg een deel van de straat een testopstelling waarna Stad Leuven de ervaringen bevroeg. Met die input werd de testopstelling voor de hele straat uitgewerkt. De lessen uit het bewonerstraject en de testopstelling werden vertaald naar een ontwerp op maat voor de heraanleg van de hele straat. De testopstelling blijft nog staan tot de heraanleg begint.

Geleerde lessen

- Het is heel belangrijk om eerlijk te communiceren over de randvoorwaarden. Burgers kregen bijvoorbeeld een vooraf bepaald aantal parkeerplekken en rijrichtingen om hun wensbeeld vorm te geven.
- Deurbelgesprekken bleken een goede manier om iedereen te betrekken.
- De testopstelling is robuust en gedetailleerd, waardoor het soms verkeerd opgevat werd als definitief resultaat. Het maakte duidelijk dat er niet alleen minder plaats voor auto's zou zijn – een verandering die bij de bewoners gevoelig kan liggen – maar ook wat de buurt er in ruil voor krijgt.
- Zo'n uitgebreid project is niet op elke plek haalbaar of wenselijk. Kies als stad of gemeente sleutelplekken uit die een mindshift in een grotere buurt teweegbrengen.

Impact

De verandering voor de buurt is groot. Daarom was het essentieel om in stappen te werken. Zo kreeg de buurt de kans om te wennen aan het idee, om het uit te proberen en om bij te sturen. Telramen, slimme verkeerstellers aan het raam van een burger, hielpen om concreet te informeren over de impact op de verkeersstromen. Wat blijkt: in de testopstelling is het autoverkeer sterk gedaald en ook in de omliggende buurt zakte het met 15%, voornamelijk door minder sluipverkeer. Buurtbewoners geven ook aan dat ze elkaar beter leren kennen door de ateliers en de testopstelling.

De toekomst

Stad Leuven onderzoekt nu de mogelijkheden voor een warmtenet voor de straat. Dat was de enige ambitie die nog ontbrak. Ongeacht daarvan staat de heraanleg van de Meunierstraat gepland vanaf eind 2026.



Link: youtube.com
Meer info: Nele Janssen - Stad Leuven / studiedienst.openbarewerken@leuven.be

#2 OpenStratenDag

Wat & waarom

OpenStratenDag is een initiatief van burgerbeweging Recht Op Lucht. Sinds 2023 roepen ze Antwerpenaren op om op Autovrije Zondag (tijdens de Week van de Mobiliteit, elk jaar van 16 tot 22 september) een straatfeest aan te vragen in hun straat. Op die manier zijn niet alleen het historische centrum van Antwerpen, maar ook de omliggende buurten autovrij. Ook, of vooral, zij hebben nood aan zo'n rustdag: een dag om te ademen met betere luchtkwaliteit.

Recht Op Lucht biedt die dag verschillende activiteiten aan die buurtbewoners voor hun straat kunnen boeken. Ze zetten de straat open om erin te leven en nodigen mensen uit om na te denken over de inrichting van hun straat en over hoe ze zich dagelijks verplaatsen.

Geleerde lessen

- ☑ Een nauwe samenwerking met de administratie maakt het verschil.
- ☑ De politiek wil in Antwerpen niet mee met de verwachtingen van Recht Op Lucht, maar door constante afstemming en een goede relatie met ambtenaren, lukt het om een groot deel van de gewenste speelstraten aan te vragen.
- ☑ Door vanuit het project buurtbewoners kansen te geven en hen te laten experimenteren, leren ze van elkaar. Het netwerkeffect over de buurten heen is daardoor een blijvende kracht.



Impact

Bewoners kunnen die dag volop genieten van de open ruimte voor hun deur: ze kunnen elkaar ontmoeten, samen eten en drinken of hun kinderen veilig laten spelen op straat. Autovrij maakt blij. De sterkere sociale cohesie is een zichtbare impact van OpenStratenDag. Daarnaast zet het mensen aan om na te denken over de functie en inrichting van hun straat en de manier waarop zij zich elke dag verplaatsen. De ruimte die geparkeerde wagens innemen en zo ontmoeting belemmeren, is een terugkerend thema. Alle bezorgdheden verzamelen ze in een jaarlijks rapport om te werken aan gezondere lucht in Antwerpen.

De toekomst

De stad wil geen clusters van speelstraten, om de doorgang te garanderen en de parkeerdruk te beperken. Recht Op Lucht werkt er hard aan om toch clusters te realiseren en in de toekomst drie autovrije zondagen te organiseren in verschillende wijken: Kiel, Borgerhout en 2060. Ze hopen ook op een sterkere samenwerking tussen bestuur en burgers. De droom is dat het bestuur grote delen van de stad afsluit voor gemotoriseerd verkeer en dat burgers de vrijheid krijgen om de straten in te vullen hoe zij het willen. En na de OpenStratenDag? Blijven hameren op anti-sluipverkeermaatregelen, meer openbaar vervoer, strengere parkeerregels en een circulatieplan. Ook voor de buurten buiten het centrum.

Link: openstratendag.be
Meer info: Inge Salden – Recht Op Lucht vzw / inge@rechtoplucht.be

#3 StraatPraat

Wat & waarom

StraatPraat is een bordspel over mobiliteit, ontwikkeld door Mobiel 21 samen met De Aanstokerij. Het brengt mensen met elkaar in gesprek over hun dagelijkse verplaatsingen en hoe vlot of moeizaam die verlopen. Onderweg luister je naar ervaringen en tips van andere spelers over wandelen, fietsen, trein-tram-bus, deelauto's en deelfietsen. In elke spelsessie worden aanbevelingen geformuleerd, zowel naar lokaal beleid als naar vervoersaanbieders en andere actoren. Mobiel 21 verzamelt de input van alle spelelementen om de vinger aan de pols te houden rond het thema mobiliteitsarmoede.
De kiem van het spel lag in buurtcentrum De Keeting in Mechelen. Samen met Netwerk tegen Armoede en Welzijnsschakels werd het spel verder ontwikkeld door Mobiel 21 en De Aanstokerij. Nadien werd het opnieuw getest in De Keeting en bij buurtwerking De Ruimtevaart in Leuven.

Impact

De drempel om deel te nemen aan klassieke participatietrajecten is vaak hoog, waardoor de stem van mensen in een maatschappelijk kwetsbare situatie niet altijd wordt gehoord. Daarom ontwikkelde Mobiel 21 Straatpraat, om op een plezante en laagdrempelige manier met de bewoners in gesprek te gaan over mobiliteit en zo bezorgdheden rond het dagelijks verplaatsingsgedrag te verzamelen. Dat gebeurt in het buurthuis, vertrekkend vanuit hun eigen ervaringen, in aanwezigheid van een buurtwerker en met koffie en een koekje. Zonder moeilijke woorden, maar wel met tijd om naar elkaar te luisteren. Door een samenwerking met Netwerk tegen Armoede kunnen armoedeverenigingen het spel gratis lenen.



Geleerde lessen

- StraatPraat heeft een lange weg afgelegd sinds de eerste versie. De regels werden veel eenvoudiger waardoor de focus ligt op de inbreng van de deelnemers - de experten van hun eigen buurt. Het bordspel is nu breed inzetbaar.
- Spelbegeleiders kunnen bepaalde thema's kiezen: bijvoorbeeld of en hoe deelmobiliteit een oplossing kan bieden, hoe Hoppinpunten en de weg ernaartoe kunnen ingericht worden en welke impact de afschaffing van buslijnen wel of niet hebben ...

De toekomst

Na uitgebreide tests in 2025 gebruiken ze het spel nu in diverse trajecten. Door de resultaten systematisch te documenteren, hoopt Mobiel 21 beleidsbeslissingen voor inclusieve mobiliteit te versnellen. Het spel toont ook hoe participatie op een creatieve manier kan: door continu de vinger aan de pols te houden en niet alleen ad hoc te werken. Zo versterkt het de band tussen bestuur, verenigingen en burgers en kan beleid op tijd bijgestuurd worden.

Link: straatpraat
Meer info: Sanne Vanderstraeten – Mobiel 21 / info@mobiel21.be

#4 Tactical Urbanism

Wat & waarom

Burgerbeweging Filter Café Filtré Atelier (FCFA) bouwt in samenwerking met gereedschaps-bibliotheek Tournevie aan tactical urbanism tijdens de jaarlijkse summerschools voor architecten en makers in Brussel. Dat zijn tijdelijke installaties in het straatbeeld die de leefbaarheid verhogen en die toekomstige ruimtelijke plannen uittesten.
Als voorbereiding op de summerschool gaat FCFA in gesprek met de gemeente en/of het gewest. Dat doen ze ook met buurtbewoners via onder andere workshops met kinderen. Zo bepalen ze welke plek nood heeft aan een tijdelijke invulling en wat er mogelijk is. Tijdens zo een summerschool transformeerden ze bijvoorbeeld overtollig asfalt in groene ontmoetingsplekken, een kerkplein met te veel criminaliteit in een groene speelzone met trampoline, een verwaarloosd braakliggend terrein met zwerfvuil in een buurttuin, een druk kruispunt in een verkeersfilter, de kerkmuur in een klimmuur en het buurthuis in een te brede straat kreeg een amfitheater.

Impact

Tijdens de bouw van de speelzones staan kinderen vaak al te popelen, een teken van de dringende behoefte aan speelruimte in Brussel. FCFA laat deze kinderen opgroeien met nieuwe herinneringen en een andere blik op de stad. Een voorbeeld: Een buurttuin, daarvoor een grote afvalberg, ligt op privaat terrein tussen appartementsgebouwen. Bewoners nemen nu zelf het beheer op zich: elke dag opent en sluit iemand de poort en het afval dat er lag, is niet meer teruggekeerd. FCFA koos aanvankelijk locaties op basis van signalen uit de buurt, maar ze krijgen nu vaker aanvragen vanuit de gemeente zelf. Hun projecten tonen dat Brusselaars behoefte hebben aan rust, autoluwe plekken en levendige ontmoetingsruimtes. Voor lokale besturen is dit bovendien een betaalbare manier om veranderingen in de openbare ruimte uit te testen.


© Franky Verdickt

Geleerde lessen

- FCFA leerde dat niet alleen lokale besturen overtuigd moeten worden, maar ook alle buurtbewoners, niet enkel de geëngageerde burgers.
- Door elk jaar op een nieuwe plek te tonen wat mogelijk is, groeit het vertrouwen.
- Zelfs bij weerstand of vandalisme is het cruciaal om vol te houden: een te vroege afbraak geeft het verkeerde signaal en ontgoochelt de burgers die enthousiast zijn. Door proefopstellingen te laten staan, krijgen ook bewoners die zich minder laten horen een eerlijke kans om ze te ervaren.

De toekomst

FCFA hoopt dat de tijdelijke invullingen binnenkort een blijvend karakter krijgen. Ondertussen bouwen ze verder aan tactical urbanism. Om hun werk elk jaar te versterken, bevragen ze regelmatig hun critical friends: een netwerk dat via werktafels meedenkt over verbeterpunten en toekomstige keuzes.

Link: fcfatelier.be
Meer info: Annekatrien Verdickt - Filter Café Filtré Atelier vzw / info@fcfatelier.be

#5 De Ontknoping van Mechelen

Wat & waarom

De Ontknoping van Mechelen is een complex project van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) voor de herinrichting van de knooppunten Mechelen-Noord en Mechelen-Zuid op de E19. De studiebureaus Tractebel en SBE verzorgen het integraal ontwerp, terwijl Common Ground instaat voor procesbegeleiding, participatie en communicatie. Het participatietraject bestaat uit verschillende acties, van informeren tot co-creëren. Hier ligt de focus op expertsessies om burgers te informeren.

Common Ground zet sterk in op joint fact finding (Susskind e.a., 2016), een collaboratieve methode waarbij stakeholders samen feiten verzamelen en interpreteren om tot gedeelde inzichten te komen. Burgers en het middenveld worden vanaf het begin betrokken. Hun kennis over de materie groeit door expertsessies en webinars over onderwerpen als het MER (milieueffectenrapport), geluidsmetingen en verkeersmodellen. Deze webinars blijven tijdens het hele project beschikbaar via de website.

Impact

Burgers waarderen de kans om bij te leren over complexe materie, zodat ze volwaardig kunnen deelnemen aan werkgroepen. Waar discussies aanvankelijk vertrokken vanuit bezorgdheid en wantrouwen, is nu sprake van wederzijds vertrouwen tussen het ontwerpteam en de burgers. De uitwisseling is inhoudelijk sterker en het ontwerpteam kan op tijd afstemmen, waardoor er geen stappen terug hoeven te worden gezet.

Geleerde lessen

- ☑ Dit soort projecten vraagt langetermijndenken.
- ☑ Herhaaldelijk informeren over vaktermen en over de voortgang van het project is cruciaal.
- ☑ Om participatiemoeheid te vermijden, wordt het project opgedeeld en wordt er telkens een andere vraag gesteld aan burgers.
- ☑ Het is oké als niet altijd dezelfde mensen bereikt worden; Common Ground verwacht geen jarenlange toewijding.
- ☑ Weerstand is ook een vorm van participatie. Door waardering te tonen voor bezorgdheden en eerlijk te communiceren over de grenzen van het mogelijke, wordt al veel bereikt.



De toekomst

Het is de ambitie om in de volgende fase vrijgekomen ruimtes co-creatief te gaan invullen. Door te differentiëren in participatievormen hopen Common Ground en AWV lokale burgers gerichter te bereiken. Eerdere fasen vroegen vooral inbreng aan gesprekstafels over een integraal project in de verre toekomst – iets dat niet voor iedereen even relevant en tastbaar is.

Link: ontknoping van Mechelen
Meer info: Steven Michiels - Common Ground / info@common-ground.eu

#6 De Verhalenkaravaan

Wat & waarom

In het project De Verhalenkaravaan zoekt STR.AAT zowel vertellers als luisteraars en slaat zo een brug tussen kinderen en buurtbewoners via verhalen over hun straat of wijk waar ze wonen of gewoond hebben. Samen met leerkrachten van Gentse scholen werkt STR.AAT met kinderen rond het thema 'jouw straat' en verzamelen ze verhalen. Met deze beluisterbare verhalen trekt De Verhalenkaravaan de wijk in, waar bewoners op hun beurt hun eigen verhalen delen. Zo verbindt het project generaties, toont het gelijkenissen in hun leefwereld en creëert het ruimte voor verschillen.

Impact

Kinderen en volwassenen blijken meer gemeen te hebben dan je denkt, bijvoorbeeld in hoe ze aankijken tegen publieke ruimte en mobiliteit. Die verbinding wordt nog sterker als ook de verschillen naar voren komen: zo is de begraafplaats voor een kind een favoriete speelplek, terwijl een oudere er juist rust zoekt. Het luisteren naar elkaars verhalen helpt om te beseffen dat er ruimte is voor ieders beleving.

Maar de grootste impact? Het plezier dat mensen ervaren tijdens de bezoeken van De Verhalenkaravaan.

Enkele verhalen van de kinderen zijn gebundeld in het eerste boekje van een toekomstige reeks 'Grootse verhalen van kleine mensen', gemaakt in samenwerking met copywriter Emma Petillion (Volzin) en illustrator Ella Vandenbussche.

Geleerde lessen

- ☑ Projecten die sociale cohesie bevorderen zijn erg tijdrovend. Participatie is dus niet iets wat je zomaar doet.
- ☑ Het vraagt veel flexibiliteit. Niet enkel in de verschillende manieren van werken met bijvoorbeeld ouderen en kinderen, maar ook elk individu is een uniek persoon met eigen noden.

De toekomst

De ambitie is om uit te groeien tot het eerste mobiele museum voor immaterieel erfgoed over onze straten. Deze zomer trekt De Verhalenkaravaan alvast naar verschillende straatevenementen, waar passanten verhalen kunnen beluisteren en zelf nieuwe verhalen kunnen toevoegen aan het toekomstige museum.



Link: de verhalenkaravaan
Meer info: Koos Fransen – STR.AAT / koos@str-aat.be

#7 Wegspotters

Wat & waarom

Wegspotters is een project van Trage Wegen vzw en drie Regionale Landschappen (Meetjesland en Leievallei, Schelde-Durme & Vlaamse Ardennen tot Dender) met de steun van de provincie Oost-Vlaanderen. Burgers engageren zich als meter of peter voor de opvolging van een of meerdere trage wegen. Per seizoen controleren ze de toestand van de weg: is de bewegwijzering in orde? Liggen er obstakels of zwerfvuil op de weg? Problemen melden ze via het Routecheckerplatform. De gemeente volgt die meldingen verder op en koppelt nadien terug met de wegspotter.

Sinds 2017 kan elke gemeente uit provincie Oost-Vlaanderen die over een tragewegeninventaris beschikt, instappen in het project. Trage Wegen of een Regionaal Landschap ondersteunt de gemeente één jaar met de uitrol van het project. Elk jaar komen de wegspotters samen op een ontmoetingsdag: een ideaal moment om de wegspotters uit andere gemeenten te leren kennen en ervaringen uit te wisselen.

Impact

Wegspotters helpen om trage wegen beter te onderhouden en meer te gebruiken, zonder hoge kosten voor de gemeente. De betrokkenheid van burgers versterkt ook de band met het lokale bestuur. Wegspotters uitrollen blijkt bovendien een graadmeter te zijn voor hoe het bij de start gesteld is met participatie in de gemeente. Hoe vlot engageren burgers zich? Hoeveel vertrouwen hebben ze?

Ondertussen zijn 17 Oost-Vlaamse gemeenten aan de slag met Wegspotters.



Geleerde lessen

- De belangrijkste sleutel tot succes is de interne organisatie in de gemeente: hoe wordt de juiste dienst op de hoogte gebracht, wie lost het probleem op en wie koppelt terug naar de wegspotter?
- Een goede samenwerking uitbouwen tussen diensten en burgers versterkt ook andere initiatieven in de gemeente.

De toekomst

Het project in Oost-Vlaanderen (met financiële steun van de provincie) loopt alvast de hele legislatuur door. Trage Wegen vzw wil ook gemeenten uit andere provincies stimuleren om Wegspotters op te zetten: ze verkennen een laagdrempelig systeem om meldingen van burgers via Routechecker door te geven aan lokale besturen.

Link: wegspotters
Meer info: Pieter Brusselman - Trage Wegen vzw / info@tragewegen.be

#8 Adviesraad Oosterzele

Wat & waarom

De gemeente Oosterzele besliste in 2025 om een nieuwe **adviesraad voor mobiliteit en openbare werken** op te richten. Dit orgaan adviseert het lokale bestuur over het mobiliteitsbeleid en de inrichting van de openbare ruimte. Sinds het Decreet Lokaal Bestuur (2019) is een mobiliteitsraad niet langer verplicht voor gemeenten. Dat Oosterzele er toch opnieuw één opricht in deze legislatuur, is dus een initiatief dat vertrekt vanuit overtuiging en motivatie.
De raad is samengesteld uit een mix van vertegenwoordigers van verenigingen, scholen, politie en ondernemers enerzijds en enkele onafhankelijke inwoners anderzijds. De raad is ook evenwichtig samengesteld op het vlak van gender.

Impact

De gemeente wil het verkeer vlotter, veiliger en toegankelijker maken, en tegelijk werk maken van een duurzame modal shift. De adviesraad is nog maar net opgericht. Het is dus niet makkelijk om nu al te analyseren of het initiatief ook de gewenste impact heeft. De heraanleg van de dorpskern van Landskouter is een eerste afgerond project dat het beste laat vermoeden: de lokale school kreeg een groen pleintje voor de deur i.p.v. een parking, de invalswegen kregen veilige fietspaden, de kern faciliteert fix-the-mix met een uitgebreide zone 30, ...
Een recente infosessie in het dorp, leerde dat burgers enthousiast zijn.

Geleerde lessen

- Ondanks dat de mobiliteitsraad nog maar een jaar bestaat, geeft de schepen nu al aan dat de oprichting als een succes aanvoelt. Op de Applausdag stond de lokale Fietsersbond vorig jaar nog op 50 meter van het bestuur te applaudisseren voor fietsers. Op 20 maart 2026 deden ze dat voor het eerst samen. Zo groeit het vertrouwen tussen burgers en verenigingen enerzijds en de politiek anderzijds.
- Transparantie is voor het bestuur een van de belangrijkste tips/lessen. Alles wordt open en eerlijk op tafel gelegd. Er wordt niets achtergehouden.



De toekomst

De gemeente spreekt in haar meerjarenplan pro-actief de ambitie uit om van participatie een standaardaanpak te maken. Participatie wordt zelfs gezien als motor van de gemeenschap. Deze adviesraad is een van de eerste stappen in de uitrol van die visie. Naast een thematische adviesraad, wil Oosterzele bijvoorbeeld ook dorpsraden oprichten.

Link: adviesraad Oosterzele
Meer info: Filip Michiels - Gemeente Oosterzele / Filip-Michiels@oosterzele.be

#9 Hoppinstappers met Citizen Dialog Kit

Wat & waarom

Hoppinstappers is een LEADERproject met twee lokale trajecten in Kalmthout en Zoersel van de organisaties Netwerk Duurzame Mobiliteit, Trage Wegen, Voetgangersbeweging en IGEAN. Het richt zich op de first en last mile: de verbinding tussen Hoppinpunten en de eindbestemming. De uitkomst van Hoppinstappers resulteert in aantrekkelijke en toegankelijke functionele wandel- en fietsroutes verbonden met het openbaar vervoernetwerk. In beide gemeenten hebben we burgers op allerlei manieren bevraagd. In Zoersel onder meer via de Citizen Dialog Kit (CDK).
De CDK is een handige tool voor snelle bevragingen ter plaatse. Met draadloze schermen en eenvoudige drukknoppen kunnen voorbijgangers vragen beantwoorden. In Zoersel stond een CDK bij het ziekenhuis en bij een toegankelijke bushalte. Vragen als 'Hoe lang wil je maximaal wandelen naar een bushalte?' en 'Wat heb je nodig om vaker te voet te gaan?' gaven waardevolle inzichten. De CDK voedde terreinbezoeken, straatgesprekken en inspraakmomenten. Alle input hebben we via GIS-analyse omgezet in een kaart voor voetgangers en fietsers met veilige, groene en aantrekkelijke routes naar Hoppinpunten en andere belangrijke plekken in de gemeenten.

Impact

In twee weken leverde de CDK in Zoersel 177 antwoorden op via de bevragingsschermen en tachtig online via de bevraging in de gemeentelijke nieuwsbrief. De fysieke CDK bereikt mensen die niet naar inspraakmomenten komen. Bovendien levert het stellen van de juiste vragen op een strategisch gekozen plek, inzichten op die online of op afstand moeilijker te verkrijgen zijn. CDK hielp ons om toegankelijke routes te ontwikkelen die gedragen zijn door de buurt.



Geleerde lessen

- Gesloten meerkeuzevragen leveren antwoorden die makkelijker te verwerken zijn. Het vereist wel een voorafgaand traject om de juiste vragen te kunnen bepalen. Dat kan door bijvoorbeeld een inspraakmoment waarvan de resultaten afgetoetst kunnen worden bij een breder publiek. Of door eerst de online versie te verspreiden en met die resultaten de vragen te verfijnen voor de fysieke CDK's.
- Omdat er zoveel reacties waren, konden er zeker meer dan twee CDK's geplaatst worden, om de antwoorden op de verschillende plekken te kunnen vergelijken.

De toekomst

We hopen de ontwikkelde routes binnenkort te kunnen aanduiden in wayfinding. Als daardoor veel mensen die routes gebruiken, vergroot dat het gevoel van sociale veiligheid op de aangeraden autoluwe en trage - maar vandaag ook meer afgelegen - wegen. Daarnaast werken we aan het uitrollen van deze methodiek in meerdere gemeenten in Vlaanderen.

Link: hoppinstappers

Meer info: Jorgos Coenen - Citizen Dialog Kit / info@citizendialogkit.com
Tine Pillaert - Netwerk Duurzame Mobiliteit / info@duurzame-mobiliteit.be

#10 Van Vraagvlak naar Draagvlak

Wat & waarom

Van Vraagvlak naar Draagvlak is een project van Intercommunale Leiedal, UHasselt, Howest en Avansa Mid- en Zuidwest met de steun van Departement Omgeving binnen de projectoproep “Samen verbeelden we de ruimte”. Leiedal testte in dat project drie ingebedde methodieken en een guerrilla-aanpak uit.

De ingebedde methodiek werd getest in drie naoorlogse wijken met gelijkaardige uitdagingen, zoals verdichting, vergroening, energierenovatie en mobiliteit. In elke wijk gingen residenten, mensen die er tijdelijk zijn, in gesprek met de buurt. Dat deden ze op verschillende manieren: enkele weken vanuit een caravan waar bewoners op de koffie konden komen, op stap met een MAP-IT-kar (een 3D-kaart van de wijk) en door te kamperen in een mobilhome.

Bij de guerrilla (of interventionistische) aanpak plaatsten ze in zes gemeenten, telkens zonder aankondiging, een houten tribune met daarop vragen als “Welke verandering zou jij graag zien op deze plek?” Burgers schreven massaal ideeën op de tribune. De stad of gemeente die de meeste of origineelste ideeën verzamelde won een gratis proefopstelling, waarbij de plek tijdelijk werd omgetoverd tot een groene ontmoetingsplaats.

Impact

Het actief burgerschap groeide door dit project. Een buurtbewoner liet zich inspireren om na het project een aantal bloembakken te bouwen die in de wijk dienstdeden als gedeelde kruidentuin. Ook kregen de gemeenten na het project meer vragen van burgers over renoveren. Daarnaast zorgden de trajecten ervoor dat de gemeenten holistischer te werk gingen. Diensten die zich daarvoor afzonderlijk naar de burger richtten, hebben nu vaker de reflex om dat samen te doen.

Geleerde lessen

- Een guerrilla-aanpak zonder aankondiging lokt heel onbevangen reacties uit en je bereikt er (bijna) iedereen mee.
- Toch blijkt dat deze interventionistische methodiek nadien ook een ingebedde aanpak nodig heeft als je echt tot een gedragen resultaat wil komen.
- In Kuurne was het eerste plan om bij mensen thuis op de koffie te gaan, maar de drempel bleek minder groot om dat op publiek domein te organiseren.
- Thermografische schetsen, een 3D-kaart en verbeeldende schetsen werken als een magneet: mensen herkennen hun woning en kunnen zich mogelijke veranderingen beter voorstellen.



De toekomst

Aan de hand van de geformuleerde beleids-aanbevelingen kunnen gemeenten zelf starten met een integrale aanpak van de wijk. Met de ervaringen uit dit project maakte Leiedal een toolbox die hen en anderen helpt om in de toekomst per project de juiste methodiek te kiezen.

Link: Van vraagvlak naar draagvlak
Meer info: Soetkin Decaluwe - Leiedal / info@leiedal.be

Colofon

Notenkraker#2 - Mobiliteit op het platteland is een uitgave van:
v.u. Matthias Vermael
Netwerk Duurzame Mobiliteit
Dendermondsesteenweg 50 - 9000 Gent
info@duurzame-mobiliteit.be
www.duurzame-mobiliteit.be
BE0458862557

Gent, 20 april 2026

Auteurs
Matthias Vermael (co-coördinator Netwerk Duurzame Mobiliteit)
Fien De Smet (project- en beleidsmedewerker Netwerk Duurzame Mobiliteit)
Dries Janssens (Mobiel 21) - auteur 'Politici overschatten het aantal mensen dat het met hen eens is'
Marjolein Hantson (VUB) en Freke Caset (UGent)
- auteurs 'Van ervaring naar inzicht'
Agnes Voet (Vlaamse Vereniging Dorpsbelangen)
- auteur 'Goelevegem'
Wim Soontjens en Ellen De Grauwe (Bataljong)
- auteurs 'Participatie met een plan!'

Met dank aan
Stefaan Walgrave (UAntwerpen) en Eva De Vrij (Mobiel 21)
- voor hun bijdrage aan het artikel 'Politici overschatten het aantal mensen dat het met hen eens is'
Filip Michiels (Oosterzele) en Evi Baeyens (Herzele) - voor hun bijdrage in het interview 'In gesprek met twee schepenen over participatie'

Alle initiatiefnemers van de goede praktijken om hun project met ons te delen.

Tine Pillaert en Tom Van Gijsegem (collega's Netwerk Duurzame Mobiliteit) voor hun bijdrage en feedback

Bart Vliegen - Vormgeving
Bert Bossaert - Fotografie
Coverfoto: Ivan Put - Filter Café Filtré Atelier

Overname van tekstmateriaal uit deze publicatie is toegestaan voor niet-commerciële doeleinden en mits bronvermelding. Voor de overname van foto- en ander beeldmateriaal is een schriftelijke toelating van NDM vereist.

NDM heeft geprobeerd alle rechthebbenden voor het copyright te contacteren. Mocht er een opname, zonder voorkennis van rechthebbenden zijn gebeurd, dan verzoeken wij alsnog contact op te nemen.

Mede mogelijk gemaakt door

Wandel- en fietskaart van Herzele mede mogelijk gemaakt door


OMER.
SOCIAAL HUIS

duurzame-mobiliteit.be

netwerk duurzame mobiliteit