

## **Verslag Duurzame lokale mobiliteit- workshop 1**

### **Expert Patrick Auwerx van Mobiel21**

Lama: laboratoria duurzame alternatieven – focus op menselijke verhaal

Mobiel 21: mensen motiveren, mobiliseren.

---

### **SESSIE VOORMIDDAG**

Campagnes rond bv. woensdag fietsdag.

Slang de verkeerssling

Werknemers stimuleren – serieus gaming (groene marsmannetje)

Projecten rond vervoersarmoede en doelgroepen

Vrijhouden van stoepen: red de stoep

Zie ook de toegelichte powerpoint voor meer informatie.

Duurzame mobiliteit: iedereen moet er geraken. Link naar ‘vervoersarmoede’ – geraak ik er?

Openbaar vervoer en fietsen is belangrijk. Voor vele mensen is ‘fietsen’ moeilijk (bv. groep van vluchtelingen) – fietslessen,...

Netwerk Duurzame mobiliteit heeft Lama-project uitgerold. Participatief traject met burgers en beleid – vorm van co-creatie. Proces van onderuit loopt in verschillende stappen (zie slides). Alles mag, creatieve oplossingen mogen voorgesteld worden. Wordt begeleid door mobiel21. Traject focust telkens op proefopstelling tijdens week van de mobiliteit (september). Timing is vrij strak, laatje beetje flexibiliteit toe.

Co-creatie werkt op basis van ‘service-design’; methode van diensten te bedenken door gebruikers/bewoners om een bepaald beleid te verbeteren. Wat zijn ‘noden/drijfveren’ om aan te pakken. Design-thinking is mindset; uittesten, falen, herhalen horen bij traject. Holistisch denken (niet enkel voor fietsers, ook ruimtelijk denken, integrale aanpak). Design moet soms aangepast worden;

Lama heeft vorig plaatsgevonden in een 10-tal gemeenten. Voorbeeld van Kortessem (poort tot Haspengouw) wordt nu gegeven – op kruispunt 2 gewestwegen en afslag van autosnelweg. Eerste co-creatie workshop heeft een aantal inzichten opgeleverd (zie slides).

Kortessem heeft 8000 inwoners (5 gehuchten).

Uitdagingen per thema worden gedetailleerd opgelijst.

1<sup>ste</sup> thema: betere bewegwijzering van parkeergelegenheden – parkings met bepaalde kleur zodat mensen beter zicht krijgen op welke parking voor welke doelgroep meest geschikt is.

2<sup>de</sup> thema: opwaardering van 'Ons plein' aan de kerk. Verkeerssituatie is ook aangepakt.

In het begin was er veel enthousiasme en opgestart door 2 deelnemers vanuit 'jeugd'. Grote opkomst bij eerste co-creatie-workshop; maar nadien heel sterk is afgezwakt. Beleid heeft 'schrik' van de reactie van de burgers en van 'falen' ivm proefopstelling. Dit was niet het uitgangspunt!

Evaluatie van de 10 projecten (niet enkel Kortessem en Kermt) is meegegeven. Wat zijn randvoorwaarden / succesfactoren! In de presentatie zijn nog een aantal filmpjes te zien.

Nieuwe oproep komt er in november van dit jaar. Kandidaturen kunnen gestuurd worden naar coördinator netwerk.

**Bedoeling van de sessie: 2 onderwerpen verder verdiepen in een gesprek (nog 45 minuten hiervoor).**

Patrick neemt nu gewoon deel aan het gesprek als deelnemer.

Kortessem is eigenlijk een 'slaapgemeente'; buiten kerk is het echt landelijk. Vrachtwagens maken meer gebruik van deze wegen omdat er geen tol geheven wordt; omleiding is opgeheven (door RUP recreatie – goedgekeurd door AWV omdat men dan geen extra wegen moet aanleggen).

**Raecties en bedenkingen van de deelnemers**

- De gegevenheid van de ruimtelijke ordening die er nu is, vormt steeds een zeer grote uitdaging in lokale verkeersproblematiek. Vaak leidt de hoofdweg doorheen de dorpskern. Hoe de verkeersafwikkeling in het centrum aanpakken is een zorg voor elk lokaal bestuur. Vaak gaat het echter om gewestwegen en dan ligt de bevoegdheid bij het Agentschap voor Wegen en verkeer. Deze afhankelijkheid is niet makkelijk, want de prioriteiten van beide besturen verschillen vooral als het gaat om 'tijd' in uitvoering. Er bestaat wel de mogelijkheid voor lokale besturen om een beheersovereenkomst af te sluiten met AWV ivm doortocht door het centrum (lichten, visualisatie centrum, vrachtwagensluizen,...?).
- Veel lokale besturen zijn bezig meer dan vroeger bezig met co-creatieve processen die de burgers betrekken. Hoe kunnen burgers zelf experimenteren? (bv. smart city) Hoe kan een gemeente co-creatie sturen en ondersteunen of begeleiden?

Jammer dat het enthousiasme van co-creatie ook verdwijnt. Verandering vraagt vaak een lange planningstijd omdat er studiewerk noodzakelijk is (zeker in verkeerproblemen, bv. zoeken naar de juiste schaal om de stromen te onderzoeken). Burgers haken dan ook soms af. Misschien niet de juiste thema's gekozen om met co-creatie verder te gaan? Andere onderwerpen kiezen voor co-creatie: bv. gedragswijziging rond functioneel fietsen op punt zetten? Hoe kan een goed overstappunt naar openbaar vervoer verbeterd worden. Nieuwe 'bewegingen' voel je meer in steden (gedragsverandering) dan op het platteland.

Interesse in 'pleinfunctie' en parkeervoorzieningen. Soms werkt co-creatie niet en is 'politieke daadkracht' nodig. Hoe beslissingsmomenten voorzien? Thema van 'tolwegen' en basisbereikbaarheid. Hoe vanuit dorpen op snel 'vervoersnet' komen. Heel wat zwaar verkeer verlegd zich van ene naar andere weg; beleidsmaatregelen worden financieel genomen en heeft repercussie op leefbaarheid van dorpen. Hoe reageren naar minister?

Hoe werken naar enig realisme en bewoners op bepaald moment met voeten op de grond brengen? Hoe werken naar 'responsabilisering' van eigen gedrag met ouders/winkeliers? Als je er niet uitgeraakt, moet het beleid soms ook knopen durven doorhakken.

Gedragsveranderingen van mensen hebben te maken met 'afstand' en 'tijdsgebruik'. Elektrisch fietsen geeft enorme nieuwe boost aan 'fietsgedrag'. Mensen zijn soms ook wel gebonden aan 'sneltoets' in kader van mobiliteit (is opgegeven door Vlaamse gemeenschap); moet eerst gebeuren voor je mobiliteitsplan kan herwerken. Provinciale fietswegenkaart zijn niet altijd aangepast aan de huidige situatie en veranderingen aanbrengen is heel log. Heel veel opgaven van hogerhand werken belemmerend om ideeën verder uit te werken; dit zien de burgers niet altijd duidelijk en dat geeft frustraties. Onteigeningsproblematieken werken zeer vertragend en storend.

In tendens van participatie is te zien dat hoe sterk het ook van onderuit groeit, er is altijd een soort 'expertise' nodig om dingen in gang te zetten. Technische kennis is essentieel en is misschien in plattelandsgemeenten niet altijd voorhanden. Een jong en nieuw beleid kan dingen 'veranderen', maar kan mede aanleiding geven tot frustraties van burgers.

Het halen van korte-termijn-doelstellingen zijn essentieel om mee te willen werken. Communicatie met burgers van wat er met zaken gebeurt is heel belangrijk.

**Hoe enthousiasme bewaren in co-creatie traject?**

## Werken met **quick wins**

Nadenken over de aanwezigheid en rol van AWV en gemeentelijk beleid binnen het traject

Alle stakeholders meenemen in een workshop (beleidsmakers/beslissers en burgers): meer kans dat er begrip komt voor elkaars werkveld (de beperkingen van elkaars positie)

Haalbare zaken voorstellen. Stakeholders willen gevoel hebben dat ze 'impact' hebben op beleidsbeslissingen.

## **Spanningsveld dromen en realisaties?**

In eerste fase moet er heel ruim gedacht kunnen worden?

Focus op knelpunten geeft direct problemen? Vertrekken vanuit de sterkten die er zijn? Welke ingrepen kunnen gedaan worden om vanuit recreatief fietsen over te stappen naar functioneel fietsen? Misschien is een fietsenparking belangrijker dan een auto-parking? Bv. parking om auto voor een dag te stallen en ook aan te duiden waar die parkings zijn.

- Gewestwegen zijn een enorm knelpunt qua oversteekbaarheid voor bewoners.
- Veiling na fusies van Borgloon; extra tankstation voor vrachtwagens met 'gevolgen' op leefbaarheid van het dorp. Dit is een knelpunt op 'regionaal / Vlaams niveau'. Nu moet elke gemeente een eigen mobiliteitsplan maken zonder dat de onderlinge samenhang gezien wordt.

Ideeën zijn vrij 'klassiek'. Kunnen jullie echt 'open' denken? En bv. hele verkeersafwikkeling omdraaien van één-richtingsverkeer? Soms moeten burgers getriggerd worden heel anders naar hun 'dorp' te kijken?

Voorstel: om bv te proberen om proefopstellingen te zetten en 'gedragsveranderingen' in gang te zetten (bv. schoolstraat zelf tijdelijk autovrij maken). Tijdelijk poorteffect creëren om te kijken hoe het zou kunnen zijn.

Evenementen organiseren (bv. in Kortesseem avondmarkten) om doorgaand verkeer te beletten. Ruilverkavelingswegen sluiten 'verbindingen' af. Je komt op de problematiek van het doorgaand verkeer als je een evenement organiseert. Zou iets op gang kunnen brengen; bv. lokale omleiding via ruilverkavelingswegen wat dan van een tijdelijk iets naar een permanente situatie wordt. Fietsrekken plaatsen bij een evenement zodat mensen met de fiets aangetrokken worden om te komen – of tijdelijke halte creëren.

Timing van Lama is kort en afgerond na een jaar. Verder werken na een traject is mogelijk. Poorteffect creëren zou daarin misschien kunnen opgenomen worden. Zijn bijkomende omleidingswegen een oplossing? Magneet om nog meer vrachtwagens en autoverkeer aan te trekken.

**Opmerking:** Vlaams beleid vertrekt vanuit een ander (theoretisch) kader en soms lijkt er weinig bereidheid om te 'luisteren' naar lokale oplossingen. Hoe kan dit aangepakt worden? Moet dit altijd via 'politieke' kanalen? Geld kan maar 1 keer uitgegeven worden; grote projecten in Vlaanderen leggen hypotheek op kleinere steden/gemeenten.

Hoopgevende signalen? Mentaliteitswijziging is nodig, maar gebeurt vaak pas door een crisissituatie. Koppelen aan 'tijdelijke' maatregelen of evenementen om iets uit te proberen.

---

## **SESSIE NAMIDDAG**

Mobiel 21 = organisatie voor duurzame mobiliteit die het thema vooral benaderd vanuit het menselijke aspect.

Initiatieven en campagnes: SAM de verkeerslang, Woensdag Fietsdag,...

Het gaat steeds om campagnes die mensen motiveren en sensibiliseren.

- Naar steden en gemeenten:  
Autovrije zondag/inspraak en participatie/fiets Suite (plaats van de fiets in een architecturaal ontwerp)
- Portaal rond vervoersarmoede: [ikgeraakerniet.be](http://ikgeraakerniet.be)
- LaMA = participatief modeltraject dat vertrekt van cocreatie, op basis van service-design  
Aansluitende op de noden en drijfveren van gebruikers
- Succesfactoren:  
rekening houden met voorgeschiedenis in participatieve trajecten  
heldere uitdagingen  
open en blijvende communicatie  
TESTopstelling

## **Vragen na de presentatie:**

Succesverhaal Kermt: opstelling van een Trage Weg + bereikbaarheidskaart voor nieuwe campus

Verschil tussen Kermt en Kortesseem: in Kortesseem situeert het vervoersknelpunt zich op gewestwegen (niet in Kermt), in Kermt positief startpunt nl. nieuwe campus.

Voor de nieuwe oproep van LaMA trajecten in november 2017 die dan zullen doorlopen worden in 2018, zal een intentieverklaring gevraagd worden aan de initiatiefnemer. Deze verklaring kan de motivatie duidelijk maken = doorslaggevend bij de beoordeling welke LaMA trajecten kunnen opstarten.

9 maanden LaMA traject doorlopen: hoe verankeren?

Ook mogelijk om LaMA gemeente overschrijdend toe te passen? Is te proberen.

Is mobiliteit het enige aspect dat met LaMA moet/kan aangepakt worden? Moet mobiliteit het leidend aspect zijn in de aanvraag? Ja, maar de aanpak mag tot een ruimere visie leiden.

Hoe groepen betrekken die niet of minder aan bod komen in participatieve trajecten?

Hoe omgaan met angsten rond autogebruik verminderen? Zijn er truken?

Hoe krijg je de juiste mensen aan tafel?

Hoe een meer continue dialoog organiseren?

Hoe omgaan met zwijgende meerderheid voor wie de auto koning is?

Welke alternatieven zijn er?

Wat zijn de criteria om een project in te dienen?

Co-creatie kan heel moeilijk zijn, hoe bevorderen dat deelnemers hun best doen?

Hoe een dorpsraad inclusief én representatief maken??

Hoe ervaren participanten de spanning tussen leefbaarheid en koning auto?

---

#### Grenzen aan participatie in het LaMA traject

- Mensen ervaren problematiek best vanuit hun eigen directe omgeving
- Voor de diagnose van problemen: geen afwijkende visies, WEL bij het formuleren van oplossingen
- Goed om te vertrekken vanuit een gemeenschappelijke problematiek
- Beginnen met 'Hoe kunnen we...' (legt de nadruk op samenwerking). Positief formuleren is belangrijk.
- Stakeholderidentificatie is belangrijk, maar moeilijk
- In een kort traject als LaMA : burgers duidelijk meegeven wat zij kunnen verwachten en dat een na-traject nodig is