

Participatiestrategie Vervoerregio Leuven
Oktober 2019

COMMON GROUND

ruimte maken

1	Achtergrond.....	3
2	Context van de vervoerregio Leuven	4
3	Context van beleidsparticipatie en communicatie.	6
	A. Kaderen.....	6
	B: Participeren én informeren.....	6
	D: Verleiden	7
	E: Engagement en win-win	7
4	Stakeholderaanpak	9
5	Vier-sporen traject.....	10
6	Participatie	11
	Ambities	11
	Invulling.....	11
7	Volgende stappen	12

1 Achtergrond

Dit document gaat dieper in op de participatiestrategie voor de Vervoerregio Leuven. Deze wordt uitgewerkt door het Studieconsortium THV REGIOPACT rond Arcadis, Common Ground & TML, dat werd aangesteld door het departement MOW voor de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan voor Vervoerregio Leuven. Meer specifiek neemt Common Ground de lead in het uitwerken van de participatie (strategie en uitvoering).

2 Context van de vervoerregio Leuven

De vervoerregio Leuven telt 31 gemeenten. Hierin zijn begrepen: de stadsregio Leuven, de gemeentes uit het Hageland, Haspengouw, de Brabantse Leemstreek en de Druivenstreek. Op cijfermatig niveau betekent dit een oppervlakte van ca. 1.215.941 km² met ongeveer 548.870 inwoners en 160.732 arbeidsplaatsen.

De vervoerregio beslist als geheel tijdens plenaire vergadermomenten. Gezien de omvang van de vervoerregio (31 gemeenten!) is het niet haalbaar alle technische discussies tijdens het plenaire overleg te houden. Daarom is beslist het globale gebied op te delen in 4 kleinere werkbanken, waar diepgaander overleg mogelijk is. Er is bij de uitwerking van de werkbanken gekozen om de grensgemeentes tussen 2 werkbanken steevast toegang te verlenen tot beide werkbanken, zodat er geen 'muren' tussen de verschillende werkbanken opgetrokken worden. De 4 werkbanken zijn:

Subregio Druivenstreek

- Hoeilaart
- Overijse
- Huldenberg
- Tervuren
- Bertem*
- Kortenberg*

Subregio Leuven

- Leuven
- Herent
- Kortenberg*
- Bertem*
- Oud-Heverlee
- Bierbeek
- Boutersem*
- Lubbeek
- Tielt-Winge*
- Holsbeek
- Rotselaar
- Tremelo
- Keerbergen
- Haacht

Subregio Diest-Aarschot

- Diest
- Aarschot
- Begijnendijk
- Scherpenheuvel-Zichem
- Bekkevoort
- Tielt-Winge*
- Glabbeek*
- Kortenaken*
- Geetbets*

Subregio Tienen

- Tienen
- Hoegaarden
- Boutersem*
- Glabbeek*
- Kortenaken*
- Geetbets*
- Linter
- Zoutleeuw
- Landen

De grensgemeentes of actoren uit een andere Vervoerregio "kunnen" bij de publieksmomenten/klankbordgroepen/werkgroepen betrokken worden. Er dient er wel duidelijk gecommuniceerd te worden dat het inhoudelijk enkel over de Vervoerregio Leuven gaat.

COMMON GROUND

ruimte maken



3 Context van beleidsparticipatie en communicatie.

Uitdagingen en kritische succesfactoren

In het kader van de Vervoerregio staan we voor een enorme uitdaging op het vlak van communicatie en participatie. De volgende principes en de daaruit voortvloeiende Kritische Succes Factoren (KSF) vormen de basis voor het participatie- en communicatietraject:

A. Kaderen

Het hele concept van de Vervoerregio is onbekend en dus onbemind. Daarnaast weten we, uit ervaring, dat mensen constructief deelnemen aan verschillende participatiemomenten als ze hun inbreng kunnen *plaatsen* binnen het globale proces.

Vooralsnog zien we het concept basisbereikbaarheid en Vervoerregio Leuven als twee elkaar versterkende en ondersteunende initiatieven, die beiden in 2020 verder vorm krijgen. De informatie verkregen uit de participatiemomenten van de Vervoerregio zijn relevant voor het team dat basisbereikbaarheid uitwerkt en vice versa. Het concept Basisbereikbaarheid wordt op Vlaams niveau uitgerold en de Vervoerregio's kaderen zich binnen dit initiatief. De twee processen kennen een verschillend tijds kader en een verschillend schaalniveau, niettemin houden deze inhoudelijk met elkaar verband en is het zinvol om te zorgen voor een op elkaar afgestemd communicatiebeleid.

Het veranderende mobiliteitsaanbod kaderen en de impact ervan op de lokale gebruikers, lokale besturen en de dagelijkse leefomgeving van de mensen vormen ook een uitdaging.

KSF1 – Inpassen van visie en mogelijke gevolgen van traject Basisbereikbaarheid in communicatiestrategie Vervoerregio.

B: Participeren én informeren

We beogen een dubbele doelstelling met het participatie- en communicatieproces. Enerzijds willen we professionele en niet-professionele actoren betrekken in de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Leuven. Daarbij is het noodzakelijk hun inhoudelijke inbreng, lokale expertise en constructieve inzichten naar boven te laten komen in het participatieproces. Dit komt het te ontwerpen regionaal mobiliteitsplan ten goede.

Daarnaast zal het ook belangrijk zijn om deze actoren (professioneel en niet-professioneel) te gaan informeren over het veranderende mobiliteitsbeleid binnen hun regio. We moeten er ons dus bewust van zijn dat het informeren en sensibiliseren van het brede, op heden niet geïnformeerde publiek, ook een belangrijke doelstelling zal vormen van onze strategie

KSF2 – Bij het uitwerken van onze communicatie- en participatiestrategie willen we zowel informeren en sensibiliseren als inhoudelijk raadplegen en inhoudelijke adviezen van deze actoren capteren

C: Realiteitszin

Participatie moet het ontwerpproces volgen en versterken. Het participatieproces dient zich, in een ideaal scenario, qua timing te aligneren met het ontwerpproces. Ook moeten we er ons van bewust zijn dat de professionele actoren al verder staan in de mentale bereidheid en/of inhoudelijke inzichten om te gaan participeren en inbreng te hebben op dit proces dan de burgers.

Individuele burgers, gebruikers van het OV, buurtbewoners zijn van onschatbare waarde vanuit hun lokale expertise, reële gebruikservaringen en dagelijkse realiteitszin. Toch zijn ze vaak onvoorbereid, onwetend ook,

over wat de mogelijkheden van andere, nieuwe mobiliteitsvormen kunnen zijn. Daarom moeten ze nog een stuk meegenomen worden in het positieve verhaal van potenties, realistische toekomstbeelden en inspirerende voorbeelden. Elementen of ontwerpsuggesties die volgens de professionele actoren en experts vaak zeer realistisch en mogelijk zijn in de nabije toekomst, kunnen voor onwetende burgers soms nog zeer innovatief of utopisch overkomen.

KSF3 - Daarom pleiten we voor enige realiteitszin. We gaan de lokale burgers en gebruikers moeten aanspreken op hun specifieke kennis en expertise. Dat zal waardevolle input aanleveren voor de studiebureaus en de professionele actoren. Anderzijds gaan we hen moeten opvoeden en meenemen in de haalbare mobiliteitsoplossingen die uitgedacht zullen worden in dit proces.

D: Verleiden

Aan de hand van een wervend communicatie- en participatieproces willen we de belangrijkste actoren *verleiden* om de hogere ambities realiseerbaar en uitvoerbaar te maken. Ook beleidsmakers moeten immers verleid worden met innovatieve oplossingen, toekomstbeelden, *out-of-the box* oplossingen, zodat zij de politieke moed vinden en argumentatie opbouwen dat bepaalde beslissingen in de ene of andere richting genomen moeten of kunnen worden. Gelet op budgettaire restricties moeten nu eenmaal keuzes gemaakt worden. Aan de hand van het participatieproces willen beleidsmakers overtuigen dat het gerechtvaardigd is om keuzes te durven maken en dat daar ook een reëel draagvlak voor kan gevonden worden.

De uitdaging bestaat er in een haalbaar, uitvoerbaar plan op te maken, dat – mits uitvoering – capabel is mensen tot alternatieve vervoerswijzen te verleiden. Het mobiliteitsgedrag zoals burgers het vandaag kennen is niet duurzaam. De OV- en mobiliteitsplannen zullen hier een antwoord op moeten zoeken. Ook gedragsveranderingen van de huidige gebruikers van het systeem zijn nodig. Doorheen ons proces gaan we moeten duiden dat het ook anders kan.

KSF4 – De communicatie zal zo moeten opgebouwd worden dat burgers verleid worden om actief mee te denken over nieuwe concepten, geïnspireerd door ambassadeurs en experimenten. Het doorlopen van het participatieproces en de brede consultatie van stakeholders zal de beleidsmakers dermate moeten overtuigen dat bepaalde (moeilijkere) keuzes toch gerechtvaardigd kunnen worden en er een maatschappelijk draagvlak kan voor bestaan of gevonden worden.

E: Engagement en win-win

De Vervoerregio is een zeer uitgebreide regio. Het is voor het studiebureau en/of MOW onmogelijk om dit hele gebied zelf helemaal af te dekken. Daarom zal het van cruciaal belang zijn om van de lokale actoren en besturen een uitgebreid engagement te krijgen. Het betreft een engagement om de communicatie- en participatieplannen mee te realiseren en om operationele ondersteuning te bieden bij de uitrol van de communicatieplannen. Het is veel efficiënter om de bestaande communicatiekanalen van onze partners (lokale besturen, professionele actoren en middenveldorganisaties) in te zetten dan zelf nieuwe communicatiekanalen te creëren.

Het is in het belang van elke betrokken lokale overheid of partner dat een goed communicatie- en participatieproces wordt doorlopen. Dit kan de dynamiek en draagkracht van lokale mobiliteitsplannen die uitgewerkt worden, enorm versterken.

KSF5 – We hebben als studiebureau een expliciet engagement van alle betrokken publieke actoren en lokale besturen nodig dat elke communicatiedienst zijn medewerking zal verlenen aan de uitrol van het communicatie- en participatieplan. Zij zijn immers van onschatbare waarde in het kader van het doelgroepenbereik, de kennis van de lokale context en expertise en de bestaande communicatiekanalen. Concreet verwachten we dat de lokale besturen minimaal de door ons aangeleverde communicatieboodschappen en -instrumenten zullen verspreiden via hun eigen kanalen. Maar we gaan graag in dialoog over meer. We bekijken met elke lokale overheid hoe zij ook een actieve rol kunnen spelen in het uitwerken van onze participatie- en

communicatieplannen. Op die manier zal een participatietraject doorlopen worden dat sterk lokaal verankerd is. Dat is van onschatbare waarde voor de lokale besturen in de verdere uitwerking en de opbouw van het draagvlak van de nieuwe plannen.

Opzet van het geïntegreerd planningsproces

Het geïntegreerd planningsproces heeft betrekking op de uitwerking van een OV- en mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Leuven. In het kader van dit proces brengen we de lokale en regionale noden in kaart waaraan het regionaal mobiliteitsplan moet voldoen. We heronderzoeken de ingrepen die nodig zijn om maximaal aan de vragen tegemoet te komen, rekening houdend met andere aspecten zoals ruimte, landschap, ecologie, budgettaire beperkingen, erfgoed, leefbaarheid, ...

We doen dit:

- Aan de hand van een geïntegreerde aanpak, waarbij zowel mobiliteits- als leefbaarheidsaspecten aan bod komen. Dat betekent dat thema's als mobiliteit, infrastructuur, kwalitatieve (stedelijke) ruimte, landschap, ecologie en erfgoed als gelijkwaardige aspecten beschouwd worden.
- In een open proces met stakeholders.

4 Stakeholderaanpak

In onze stakeholder aanpak schuiven we twee principes naar voor die cruciaal zijn voor een constructieve samenwerking met onze stakeholders.

Een open proces

We willen een open proces aangaan met onze stakeholders. Dat betekent dat we in dialoog met de stakeholders de probleemstelling, doelstellingen en onderzoeksvragen definiëren en zoeken naar een gedeelde ambitie, voor we oplossingen definiëren. We sturen dus niet toe naar een vooraf bepaalde oplossing.

Rond een oplossing die op voorhand vastgelegd wordt, is het bijzonder moeilijk om draagvlak te verwerven. Daarom stellen we de oplossingen uit en onderzoeken we eerst de noden en potenties. We houden daarbij rekening met de fasering en planning van het in de Vervoerregio te doorlopen traject. Rond de kansen brengen we actoren samen en bouwen we coalities. In dialoog met stakeholders definiëren we een gezamenlijke ambitie die uitgaat van een win-win. In die zin beschouwen wij de maatschappelijke meerstemmigheid van stakeholders in deze opdracht als een absolute troef, die we inzetten om potenties te detecteren waarrond we een breed gedragen project kunnen definiëren dat winsten kan betekenen op meerdere vlakken.

Dat houdt engagementen in:

- van de Vervoerregio

We gaan niet uit van een voor-gedefinieerde oplossing en kiezen voor een brede stakeholderdialoog van bij de start van het proces, om zo tot een zo breed mogelijk gedragen probleemstelling en daaraan gekoppelde onderzoeksvragen te komen.

- van onze stakeholders

Veel gesprekken met stakeholders worden gevoerd in functie van standpunten. Wij willen echter een stap verder gaan dan het louter onderhandelen vanuit standpunten. Dat betekent dat we voorbij standpunten ook peilen naar belangen, waarden. Vanuit die belangen en waarden kunnen we vervolgens makkelijker tot breed gedragen oplossingen komen. Daarom vragen we van stakeholders om naast hun standpunten – die we uiteraard ook willen kennen – ook breder hun waarden, belangen, kennis en ideeën te delen tijdens de gesprekken die we met hen zullen aangaan.

Zo vroeg mogelijk in dialoog

We gaan zo vroeg mogelijk in dialoog met stakeholders. Op die manier kunnen vragen, noden, wensen en bezorgdheden tijdig meegenomen worden in het planningsproces, en kunnen we stakeholders betrekken in de definiëring van de probleemstelling en de onderzoeksvragen. Van daaruit werken we naar zo breed mogelijk gedragen oplossingen toe.

5 Vier-sporen traject

Onder stakeholders verstaan we alle bij het mobiliteitsplan voor de Vervoerregio betrokken actoren, zowel georganiseerde als niet-georganiseerde. In het proces dat we voorstellen, voorzien we vier sporen waarlangs verschillende stakeholders geïnformeerd en betrokken worden. Aan elk spoor koppelen we één of meerdere participatievormen. We onderzoeken per spoor via welke communicatiekanalen we de betrokken stakeholders kunnen informeren.

Tabel 1 Participatiestrategie – matrix

Spoor	Participatievormen
<p><u>Spoor 1:</u> Bestuurlijke actoren; op lokaal, intergemeentelijk, provinciaal en regionaal niveau; ambtelijk en/of politiek. De gemeentebesturen maken deel uit van deze groep.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vervoerregioraden • Bilaterale kennismakinggesprekken • Werkbanken
<p><u>Spoor 2:</u> Middenveldorganisaties / belangengroepen; binnen verschillende domeinen (mobiliteit, onderwijs, zorg, sport, landschap, milieu, landbouw, economisch, ...)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Klankbordgroepen • Online participatie
<p><u>Spoor 3:</u> Experten KU Leuven, Imec, ...</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Interviews • Klankbordgroep
<p><u>Spoor 4:</u> (Georganiseerde) burgers; binnen het veld van de lokale stakeholders kunnen we het onderscheid maken tussen georganiseerde en niet-georganiseerde stakeholders.</p> <p>Binnen de groep van de georganiseerde stakeholders onderscheiden we 4 categorieën op basis van hun werkingsgebied:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plaats: wijkcomités, buurtverenigingen, ... • Doelgroep: scholen, bedrijven, armoedeverenigingen, handelaarsverenigingen, vrouwenbeweging, verenigingen voor mensen met een beperking, ... • Thematisch: natuurliefhebbers, Bond Beter Leefmilieu, fietsersbond, toeristische verenigingen, burgerbewegingen, ... • Lokale adviesraden: ruimtelijke ordening (gecoro), mobiliteit (gecomo), milieu, jeugd, senioren, sport, cultuur en lokale economie <p>Tot slot kunnen ook niet-georganiseerde burgers aansluiten op de participatiemomenten die we organiseren voor het brede publiek.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Brede publieksmomenten • Online participatie

6 Participatie

Ambities

De participatiemomenten zijn gericht op het delen en ophalen van kennis en het betrekken en inspireren van stakeholders. We organiseren een kennisuitwisseling tussen de opdrachtgever/het projectteam en de stakeholders en tussen de stakeholders onderling. Dit zien we als tweerichtingsverkeer.

1. Een eerste ambitie voor de participatiemomenten is de kennis van REGIOPACT (Arcadis-TML-Common Ground) en Dep. MOW aan te vullen met lokale kennis van stakeholders. Als gebruikers van hun omgeving hebben lokale stakeholders immers een diep inzicht in het functioneren van hun omgeving: wat werkt, wat werkt onvoldoende of niet, welke noden worden nog niet ingevuld en welke functionaliteiten mogen bij wijzigingen niet verloren gaan.
2. Een tweede ambitie voor de participatiemomenten is dat stakeholders inzicht krijgen in de complexiteit van de materie en in elkaars belangen, zodat ze de uiteindelijke keuzes ook kunnen begrijpen. Daarmee beantwoorden deze momenten ook aan een behoefte van de lokale besturen: hen ontzorgen van het informeren van het lokale speelveld, hun kiespubliek. Zeker bij maatregelen die voor sommige stakeholders moeilijk liggen, kan het vertrouwen geven dat zij niet alleen de dialoog hierover moeten aangaan.
3. De derde en laatste ambitie van de participatiemomenten is stakeholders betrekken en inspireren. De effectiviteit van de regionale vervoersplannen heeft immers baat bij een actieve bijdrage van de verschillende stakeholders

Invulling

Binnen het planningsproces voorzien we minimaal vier publieke participatiemomenten per subregio, met telkens daaraan voorafgaand een klankbordgroep.

Het eerste moment vindt plaats in de analysefase. Op dat moment liggen alle pistes nog open en kunnen diverse opties nog in alle openheid besproken worden. Vanuit het projectteam willen we dan vooral de lokale context scherper krijgen vanuit verschillende invalshoeken. **Het tweede moment** volgt op het moment dat er een overgang gemaakt wordt van doelstellingen naar globale visie. Dat is een ideaal moment omdat dan ook duidelijker wordt hoe diep het water nog is voor bepaalde voorstellen. Op basis daarvan kan het communicatietraject vorm krijgen en zal ook duidelijk worden welke onderdelen nog verdere verfijning nodig hebben en dus wat de inhoud wordt voor **het derde participatiemoment**. **Het vierde en laatste participatiemoment** is een feestelijk slotmoment. Aanvullend aan deze vier grote momenten die we organiseren rond projectmijlpalen kan het interessant zijn om kleinere aanvullende sessies te organiseren voor een specifieke doelgroep, bijvoorbeeld bedrijven, of rond een specifiek thema, bijvoorbeeld fietsen. Dit zal duidelijk worden na de stakeholderanalyse. Voor de concrete invulling van de participatiemomenten zijn de mogelijkheden van programma en methodieken oneindig. Afhankelijk van de in deze regio te bereiken participatiedoelen werken we aan een aanpak op maat.

De precieze invulling van deze participatiemomenten zal naar aanleiding van voortschrijdend inzicht tijdens het proces aangepast en verfijnd worden.

7 Volgende stappen

Stappen	Voorleggen ter goedkeuring	Goedgekeurd
Kennisname concept communicatie- en participatiestrategie	Team MOW 15 september 2019	Aanpassingen gevraagd door MOW -> Aanpassingen doorgevoerd voor Vervoerregioraad 15 oktober
Toelichting Participatie strategie (Powerpoint presentatie)	Vervoerregioraad 15 oktober	
Uitsturen Participatie Nota naar alle gemeenten	Enkele dagen na 15 oktober	
Aanleveren van stakeholderslijst	Uiterste datum 31 oktober	Aanpassingen gevraagd door team MOW Bezorgen aan de Vervoerregioraad
De Vervoerregioraad verklaart zich akkoord met de stakeholderlijst en hun betrokkenheid	Vervoerregioraad 19 november	