

# VERSLAGEN INHOUDELIJKE SESSIES INSPIRATIEDAG

## PARKEREN

---

Datum: 19/04/2024

Locatie: Provinciehuis Hasselt

Tijdstip: 13u-16u

### 1 INHOUDELIJKE SESSIE DUURZAAM PARKEERBELEID – SWECO

#### 1.1 Algemene toelichting

Sweco heeft de mogelijkheid gehad om de markt van Gavere her in te richten in het kader van een geïntegreerd rioleringsdossier. Hiertoe werd ook het parkeerbeleid herzien in het volledige centrum van Gavere. Er werden verschillende scenario's bedacht en aangepast in samenwerking met de verschillende omwonende en lokale handelaars en horecazaken. Ondanks negatief protest, werd het basisbeleidsplan toch doorgevoerd door Gavere. Nu, na uitvoering, zijn er veel positieve reacties en wordt een evaluatie van het parkeerbeleid gepland. Er worden nieuwe parkeertellingen uitgevoerd, die kunnen vergeleken worden met de nulmeting. Indien noodzakelijk kan het plan bijgestuurd worden.

#### 1.2 Vragen ronde 1

V: Hoe zit het met handelaars die foutparkeren bij interventies?

A: Daarbij blijft de wegcode gelden. Maar op vandaag is er geen overbezetting waargenomen.

V: Is het principe van 1 parkeerkaart per woning vlot aanvaard?

A: De gemeente is gestart met de worst case. Evaluatie kan voor bijsturing zorgen maar men houdt dat achter de hand. Indien er meer bewonerskaarten voorzien zullen worden, heeft dit ook een grote impact op het parkeeraanbod in de verschillende straten.

V: Heeft de gemeente een doorkijkvenster naar nog minder parkeerplaatsen op de Markt?

A: Niet meteen duidelijk. Wel kan bijgestuurd worden naar parkeerplaatsen laadpalen, verder ontharden indien dit nodig blijkt maar evenementen moeten wel mogelijk blijven.

V: Gaan er evenementen door?

A: Ja, dat was initieel een uitgangspunt. Vandaar dat alle voorstellen een groot verhard oppervlak hebben met functie evenementenzone.

Mint is ook aanwezig in de zaal en geeft mee dat het parkeeronderzoek opgestart werd om te zien of het nieuwe parkeeraanbod (slechts 1/3 van het aandeel Markt) haalbaar was ten opzichte van de parkeervraag.

#### 1.3 Vragen ronde 2

V: Hoe lang is dit al uitgevoerd?

A: Zomer 2023 werden de werken definitief opgeleverd.

V: Wat als mijn garage te smal is voor een wagen, die ik wel gebruik als fietsenstalling? Specifiek toepasbaar in stad Hasselt?

A: Dat moet besproken worden met de stad (Hasselt). We gaan ervan uit dat, indien dit aantoonbaar is, dit wel besproken kan worden en dat een bewonerskaart wel een optie kan zijn.

V: Wat als de parkeerstudie aantoont dat er een probleem is met het aanbod van parkeerplaatsen?

A: Niet meteen duidelijk? Maar betalend parkeren kan mogelijk helpen?

V: Waarom bijkomende parking bij Markt aanleggen en geen betalend parkeren toepassen?

A: Dan is die parking niet nodig

#### **1.4 Vragen ronde 3**

V: Is nu een verhaal rondom autoparkeren. Is er ook gekeken naar fietsparkeren?

A: Daar is ruimte voor voorzien in het plan, maar niet opgenomen in de presentatie.

V: Hoe zit het met de wekelijkse markt en evenementen.

A: Dit vindt nog steeds plaats (m.u.v. plekken die niet gebruikt kunnen worden vanwege vergunningen, maar de totale omvang van de markt kon in stand blijven).

V: Heeft dit ook gevolgen voor de circulatie in de directe omgeving.

A: Er is een soort lus en de herinrichting heeft een positief effect voor de circulatie (i.c.m. dynamische bebording).

V: Wie doet handhaving?

A: Zelfstandig orgaan OPC.

## **2 INHOUDELIJKE SESSIE FIETSPARKEREN – TND & FIETSBERAAD**

### **2.1 Algemene toelichting**

Extra toelichting sheet 8 omtrent categorieën fietsvoorzieningen: Vandaag is de 5% fietsen met afwijkende maat (bakfietsen etc) eerder 10%.

### **2.2 Vragen ronde 1**

V: Maatvoering?

A: advies = minimaal 1 meter tussen nietjes. Er zijn ook voorbeelden van 1,20 meter.

V: Elektrische fietsen zijn zwaarder. Dus dubbellaags fietsparkeren wordt minder efficiënt?

A: Elektrische fietsen worden veelal (of enkel) op de onderste laag gestald.

### **2.3 Vragen ronde 2**

V: Is de ingewikkeldere rekenmethode (voor voorzieningen, a.d.h.v. piek bezoekers) ook toepasbaar voor evenementen?

A: Ja, die kan daar ook prima voor gebruikt worden.

V: Moet er dan ook rekening worden gehouden met de voorgestelde verdelingen en marge?

A: Liefst wel.

V: Hoe ga je bij fietshellingen om met bijzondere fietsen?

A: Een rijgoot is niet bruikbaar voor bakfietsen, maar een lift is erg duur. Je kunt de bakfietsen dan op het gelijkvloers voorzien, maar dan gaan daar ook andere fietsen staan. Handhaving is dan de enige manier om de ruimte vrij te houden. Een flauwere helling kan helpen dat die helling wel bruikbaar/berijdbaar is voor bakfietsen.

### **3 INHOUDELIJKE SESSIE PARKEERBELEID IN NEDERLAND - GOUDAPPEL**

#### **3.1 Algemene toelichting**

Het ruimtegebruik per vervoerswijze is geheel anders, waarbij de auto de meeste ruimte nodig heeft. Het is bovendien ook belangrijk om de juiste parkeerder op de juiste plek te krijgen. Fietsers zijn gewoon om steeds voor de deur te kunnen parkeren. Het is slimmer om ze dan ook te faciliteren, want anders heb je een groter probleem. Voorzie daarom in het centrum toch stallingen of parkeervakken.

Er is geen parkeerprobleem, maar eerder een mobiliteitsprobleem. De actie die nodig is, zit wel vaak op parkeervlak. Voor fietsparkeren is er naast hoeveelheid ook een kwaliteitsprobleem. Intercommunales kunnen daarin wel een rol spelen. Fietsparkeerplaatsen organiseren daar waar fietsers zitten (bv terrassen) is wel een grote uitdaging, zeker omdat de fietsen zelf duurder worden en mensen die niet graag uit zicht achterlaten.

Het in beeld brengen van parkeerdruk kan ook een pervers effect hebben omdat dit kan zorgen dat er meer parkeerplaatsen komen wanneer de druk toeneemt. Dit is eigenlijk niet wat we willen.

Mensen zijn vooral tegen betalend parkeren, omdat ze er te weinig kennis van hebben. Als je mensen meer zou inlichten zouden er wel andere meningen ontstaan.

Fietsers en voetgangers komen vaker terug naar de winkel waardoor ze per keer minder besteden, maar wel vaker besteden. Mensen kopen vaak ook minder dan je denkt, dus dit zou prima ook in fietstassen passen. Het beeld dat mensen daarbij hebben is veelal vertekend.

#### **3.2 Vragen ronde 1**

V: Waar lopen gemeenten tegenaan?

A: Leesbaarheid parkeerplaatsen en parkeerbeleid; Lokale handelaars die blijven stellen dat ze afhankelijk zijn van de parkeerplaats voor de deur.

V: Hoe belangrijk is fiets in het parkeerbeleid?

A: Belang neemt toe de laatste jaren, maar de autoafhankelijkheid blijft; Parkeerbeleid is ook vooral vraaggericht en fiets zit daar niet standaard in; 6 jaar geleden was niet geweten hoe fiets eigenlijk in beleid ingebed kan worden, hoe dit kan worden afgedwongen. Het is al beter, maar er is nog een hele lange weg af te leggen, zeker naar uitvoering toe; Voor ontwikkelaars is fiets ook echt onbelangrijk en ze worden in een hoek geduwd die geen andere functie krijgt.

V: Verdwijnen er dan sneller handelaars uit het centrum als je parkeren verandert?

A: Kappers en kleinere handel kan verdwijnen, maar dat is niet per se erg. Je moet keuzes maken en die gaan zich dan wel elders vestigen.

V: Zoekverkeer is mogelijks erger als alles betalend is?

A: Dat kan inderdaad en dat is niet per se wenselijk. Het is wel beter om een ruime zone te hebben met eenzelfde beleid en niet afwisselend ander beleid te hebben. Een parkeerroute voor bezoekers (en P&R op afstand) kan wel helpen om zoekverkeer te vermijden.

### 3.3 Vragen ronde 3

V: Waar lopen gemeenten tegenaan?

A: Politiek gaat er van uit dat parkeerplekken heilig zijn en blijven; Groot spanningsveld handelaars vs aangenaam en groener centrum

V: Hoe belangrijk is fiets in het parkeerbeleid?

A: Zoeken historisch centrum niet veel ruimte voor de fietsen; Nieuwe mobiliteitsvisie, vroeger auto eerst waardoor het nu moeilijk is om de fiets in te passen; Het fietsparkeeraanbod in het zicht, gelijkgronds, overdekt en aan de inkom.

V: Hoe gaat u om met parkeertekort?

A: Dat is er niet, plek genoeg; In woongebieden in Lummen uitdagingen met infiltratiebermen; [www.Passendeparkeernorm.nl](http://www.Passendeparkeernorm.nl) als voorbeeld van parkeernormen, voor heel NL.

V: Hoe zien jullie de link met parkeren en schoolomgevingen?

A: Stimuleren dat mensen te voet en met de fiets komen. Auto liever wat verder weg. Geen conflicten. Prioriteit in inrichting naar voetgangers en fietsers.

## 4 INHOUDELIJKE SESSIE PARKEREN EN RUIMTE – ATELIER HORIZON

### 4.1 Algemene toelichting

Wanneer er gewerkt wordt in de openbare ruimte om deze een nieuwe invulling te geven, zijn er altijd heel veel ideeën. Maar elke keer opnieuw gooit iemand de vraag “ja, maar de parkeerplaatsen” op tafel. Er is daarom een bouwmeesterlabel opgemaakt om dorpscentra in Vlaanderen te kunnen herinrichten. Er is een animatievideo beschikbaar die kort de problematiek schetst alsook de keuzes waar je voor komt te staan.

### 4.2 Vragen ronde 1

#### 1) Verandering inkapselen in een groter plan

- Het is handig als er een concrete aanleiding is over een (master)plan na te moeten denken, bijvoorbeeld noodzaak tot vergroening/waterberging - en dan moet de rest ook veranderen.
- Het helpt als er een gezamenlijke problematiek/aanleiding wordt gevoeld.
- Parkeervraag kan worden opgepakt om reductie parkeerplaatsen op te pakken.
- Eerst verschillende opgaven definiëren vooraleer naar oplossingen te gaan.
- Daarbij wordt vaak ook nog te vaak enkel naar eigen beleidsdomeinen gekeken, terwijl hier meerdere beleidsdomeinen samenkomen. Dit gebeurt in de praktijk vaak nog weinig; het bestuur heeft vaak een korte termijnvisie (vanwege verkiezingen), waar de ambtenaren vaak meer de langetermijnvisie (moeten) vertegenwoordigen.
- De omgeving aantrekkelijker maken moet uiteindelijk ook helpen; dan is parkeren op afstand beter op te brengen. Het kan werken, maar het moet de moeite zijn; Werk aan kernbelevingsgebieden in plaats van kernwinkelgebieden.

- Een parkeerterrein is maar een parkeerterrein en wordt verder niet gebruikt, dat is zonde. Die ruimte kan – soms in tijd – anders worden gebruikt. Dat kan bijvoorbeeld ook met een schoolomgeving; die wordt een deel van de dag als zodanig gebruikt, en kan op andere momenten anders worden ingezet.
- 2) Verandering aanvatten vanuit een kwalitatieve publieke ruimte en niet vanuit mobiliteit
    - Het is lastig als vanuit mobiliteit een ander beeld/standpunt volgt dan vanuit de vereniging van handelaars.
    - Van belang om ook het landelijke component een plek geven in dat standpunt, want er wordt vaak verwezen naar ‘dat is de stedelijke context’.
    - Het is niet zo dat meer parkeerplaatsen automatisch meer parkeercomfort oplevert: men krijgt meer zoekverkeer, etc.
    - Parkeren is onderdeel van businessplan van jonge ondernemers, misschien valt daar nog wel winst te behalen, aangezien dan de focus nog veel op de auto ligt.
    - Je moet voorbeelden hebben van winkels waar fietsend winkelen succesvol werkt.
  - 3) Verandering aanvatten als een co-constructief proces
    - Voorbeeld van Hasselt: het is niet dat de handel het moeilijk had door het weghalen van de auto, maar eerder door (nieuwe) concurrerende handelslocaties in de buurt.
    - Voorbeeld van Gent: vermindering van parkeerruimte leidde tot een dip in de omzet, maar uiteindelijk was het niveau hoger dan voorheen. Handelaars zijn bang voor die dip.
    - Handelaars kunnen niet winnen van thuisbezorging of van grote winkelgebieden met veel parkeerruimte, maar moeten het hebben van de stedelijke aantrekkelijkheid.
    - Appartementisering helpt niet: als de bijbehorende parkeerplaatsen moeilijk bereikbaar zijn gaat men alsnog op straat parkeren als er geen parkeerbeleid is.
  - 4) Verandering is een proces dat tijd nodig heeft en gestimuleerd kan worden door stapsgewijze implementatie
    - Het heeft tijd nodig om zaken te laten bezinken; mensen moeten er aan wennen. Proefopstellingen kunnen ook helpen. Aan het begin moet je beseffen: dit kan lang duren; een hard tijdsplan is moeilijk.
    - Stapsgewijs werken om het idee uit te rollen. Parkeerplaatsen kunnen ook in kleine aantallen verminderd worden, dan past het beter bij de perceptie van de inwoners.
    - Tussentijds resultaat van het project van Tessenderlo lijkt dat eigenlijk niemand tevreden is. Het bestuur lijkt voor een compromis gekozen te hebben, maar daardoor is dat het resultaat. Wellicht had men meer baat gehad bij een heldere, duidelijke keuze.
    - Handelaars overschatten vaak het aantal klanten dat per auto komt en onderschatten de klanten per OV en fiets. Het helpt niet dat onderzoeken daarnaar vaak uit het buitenland komen en/of gedateerd zijn. Het zou goed zijn dat te objectiveren met een Vlaams onderzoek. Een dergelijk onderzoek staat niet (meer) op de agenda.

### 4.3 Vragen ronde 2

- 1) Verandering inkapselen in een groter plan
  - Indien er een werfkeet is en hierdoor parkeerplaatsen verdwijnen, is dit geen probleem. Maar wanneer de werfkeet verdwijnt, voegen we ze terug toe. Dit zou net een hele goede kans zijn om parkeerplaatsen permanent weg te halen zonder oorlog.
  - Het kan ook helpen om mensen al te *teasen* door een speeltuig en dergelijke te zetten, ook al is het voorlopig, om zo te laten proeven van wat kan in de toekomst.

- Er is vaak een kip-ei-discussie over parkeren opofferen voor fietsparkeren of bus want “het wordt niet gebruikt”. Je moet ook ergens beginnen om de transitie in te zetten.
- Ruimere afzettijden aan scholen zouden ook helpen om verkeer meer te spreiden.
- Een stadsvisie of streekvisie zou helpen om alles beter in te bedden. Mobiliteit is een middel om iets te gaan bereiken en geen doel op zichzelf.

## 2) Verandering aanvatten vanuit een kwalitatieve publieke ruimte en niet vanuit mobiliteit

## 3) Verandering aanvatten als een co-constructief proces

- Maasmechelen: cocreatieve sessie met heel veel leuke ideeën en vooral veel bomen die mensen wilden toevoegen/tekenen. Wanneer het plan dan eindelijk klaar was, kwam er teveel commentaar dat de bomen niet voor de eigen deur mochten want daar moest een parkeerplaats blijven. Dit maakt het heel erg lastig.
  - Wat mogelijks kan helpen binnen deze participatie, is om samen eerst doelstellingen en randvoorwaarden te gaan bepalen. Als je daar gaat vastleggen dat vergroening een doelstelling is, dan kan daarnaar teruggerepen worden in het vervolg van het traject.
  - Bewoners worden ook mondiger en sturen ook sneller aan op juridische middelen. Het is essentieel dat er moed is bij de politiek zodat er doorgedruwd kan worden. Want zelfs maatregelen die overeenkomen met de beleidsdoelstellingen, worden niet steeds goedgekeurd in het college.
- Het is beter om te praten over het eindresultaat en niet over de parkeerplaats zelf. Bv: je wil meer groen, dus dan verdwijnt er een parkeerplaats. Dat is een logische gevolgtrekking. Inzetten op storytelling kan hier veel in betekenen met een hoofdfocus op de voordelen.
- Meerhout: er is een nieuw plan uitgerold en de logistieke spelers zijn hier boos. Inspraak had dit mogelijks verbeterd, maar het resultaat zal wel zijn dat het centrum leefbaar wordt.
  - Voorbeeld Diepenbeek: het centrum is bijna onbereikbaar geweest door werken aan spoorwegen. Carrefour had hier geen omzetsverlies door, maar beweerde wel dat 30km/u de zaak zou doen kelderen. Dit is een vooringenomen mening die niet te staven is met enige vorm van bewijs.
  - Handelaars zijn zeer conservatief en staan niet open voor good practices omdat het niet over de eigen gemeente gaat.
- Als er ruimte wordt gegeven voor participatie en mensen komen niet opdagen, is dit jammer voor hen. Het is dan wel nodig dat mensen gewezen worden op de eigen verantwoordelijkheid en dat ze te laat komen met de meningen.
- Voorbeeld Maasmechelen: werken met maquettes met vaste elementen die moesten voorzien worden (bv fietspad, bomen etc) en daarbij kwamen goede voorstellen.

## 4) Verandering is een proces dat tijd nodig heeft en gestimuleerd kan worden door stapsgewijze implementatie

- Mensen hebben ook nood aan extra uitleg over hoelang bepaalde zaken duren zodat ze weten waarom er soms in de marge gemorrelt moet worden. Het is belangrijk om een langetermijnplan op te maken met een einddoel en dan systematisch daarnaartoe werken via korte- en middellangetermijn acties.
- Tijdelijke inrichtingen plaatsen om een beeld te geven van de toekomst, helpt in het overtuigen van bewoners. Dit kan via een speeltuigje of bomen in potten. Het laat mensen zien wat de voordelen kunnen zijn.

- Voorbeeld Kessel-Lo: wijk die vragen om groen te behouden en geen fietspaden te voorzien en gemengd verkeer te behouden. Dit is veiliger en heeft het beleid overtuigd.

## 5 INHOUDELIJKE SESSIE PARKEREN, LADEN EN AUTODELEN – TND

### 5.1 Vragen ronde 2

V: Wetgeving: Verplichte signalisatie?

A: Oranje paal is niet meer noodzakelijk.

### 5.2 Vragen ronde 3

V: Voor een laadpunt is vaak de opmerking in een appartementencomplex: dat mag niet van de brandweer. Op eigen terrein: ik krijg van mijn werkgever geen vergoeding voor thuisladen, maar wel een laadpas.

A: Als de brandweer negatief adviseert: dan kan de overheid tegemoetkomen met een publieke laadplaats. Voor het eigen terrein blijft het dan aan de bewoner om zelf een laadplaats te investeren, daar komt de overheid niet tussenbeide.

V: Wat kost de investering in een laadplaats op eigen locatie?

A: Een laadplaats thuis kost tussen de € 800-€ 1000

V: Wat gebeurt er na het aflopen van de concessie voor AC-laadinfrastructuur?

A: Ofwel moet de concessiehouder de laadpaal verwijderen en de straat in oorspronkelijke staat herstellen, ofwel neemt MOW de paal over en contracteert een nieuwe aanbieder.

V: Als iemand een openbare laadpaal aanvraagt, ruimte op eigen terrein heeft, maar een huis huurt?

A: Dan kunnen ze wel een publieke laadpaal toegewezen krijgen.

V: Kunnen alle elektrische auto's ook met een normale stekker laden?

A: Ja, elke auto krijgt een stekker voor een normaal stopcontact. Het grootste probleem is het vermogen van de stroomleiding. Het grote stroomvermogen creëert dan mogelijk onveiligheid.

V: Hoe gaat men om met verschillende palen van verschillende aanbieders naast elkaar?

A: Dat kan voorkomen. Het kan dus zijn dat mensen voorkeur hebben voor een bepaalde laadpaal. De hoop is dat aanbieders daarop hun prijs aanpassen om weer concurrentieel te zijn; er ontstaat dan concurrentie tussen laadpaalaanbieders.

V: Wanneer wordt bepaald dat een extra laadpaal op een locatie nodig is?

A: Dat heeft te maken met bezetting maar ook geleverd vermogen – ook binnen bepaalde tijdsvensters.

V: Zijn er voorwaarden waar een laadpaal mag staan?

A: Ja, o.a. voor toegankelijkheid, en er zijn verwijzingen naar vademeca. Er zijn eisen voor de locatie opgenomen in het bestek van MOW. Bij elke locatie voor een laadpaal wordt de gemeente betrokken, zij moeten de uiteindelijke goedkeuring geven.

V: Wat kan de politie doen als de wagen wel geconnecteerd is, maar niet met een laadkabel?

A: Het vermoeden is dat de politie dan wel gaat handhaven, ook al is het naar de letter van de wet niet mogelijk.

V: Wat kan de gemeente verder nog doen?

A: De gemeente kan bij MOW een aanvraag indienen om een rotatietarief te hanteren. Dit geldt dan voor alle laadpalen in de gemeente.

V: Het rotatietarief is toch helemaal niet hoog?

A: Men heeft dit bewust voorzichtig ingezet. MOW heeft wel de mogelijkheid dit zelf op termijn te verhogen.

V: Hoe zit dat dan samen met betalend parkeren?

A: Er kunnen meerdere tarieven gelden voor dezelfde parkeerplaats: een tarief voor het laden (inkomsten voor MOW) en een tarief voor betalend parkeren (inkomsten voor gemeente).

## 6 INHOUDELIJKE SESSIE COMMUNICATIE EN PARTICIPATIE – LEVUUR & CONNECT

De meeste deelnemers willen te weten komen hoe ze participatie en communicatie beter kunnen aanpakken in de projecten. Soms gebeurt het al, maar is het resultaat niet zoals gewenst en soms gebeurt het niet uit vrees voor het proces. Participatie vraagt ook veel tijd en die is er vaak niet, dus er wordt gezocht naar efficiënte manieren om daar beter mee om te kunnen gaan.

#1 Omgevingscommunicatie start altijd intern.

Voor je naar buiten kan, moet je intern eerst alles afstemmen met de interne dienst, medewerkers, politiek en dergelijke. Dit kost tijd, maar je wint die terug omdat je hierdoor met dezelfde visie verder kan werken.

#2 Vanuit een belang is het makkelijker een compromis te vinden van vanuit een standpunt.

Je moet momenten zo inrichten dat mensen tijd hebben om even te landen in hun standpunten. Mensen moeten voelen dat het belang (bv verkeersveiligheid) hetzelfde is, en dat kan alleen als we naar elkaar luisteren. Je hebt iemand nodig die het participatiegesprek kan voeren zodat jij als mobiliteitsambtenaar in je expertenrol kan blijven zitten. Social media is meestal een platform waar mensen net standpunten delen.

#3 Bij omgevingscommunicatie zijn de omgekeerde informatiepiramides omgekeerd.

Veel mensen willen veel info en ook heel vaak. Dit komt omdat de betrokkenheidsafstand veel kleiner wordt.

#4 Bij (ingrijpende) veranderingen in de omgeving moet je informatie aan vier basisprincipes voldoen. Info moet juist, tijdig, begrijpelijk en volledig zijn. Websites van actiecommités bevatten vaak alle info die nodig is. Wanneer de 4 basisprincipes voldaan zijn, kan gekeken worden naar “leuke” communicatie

#5 Doe niet mee aan verleiden, maar laat de realiteit zien.

IMOB heeft een tool ontwikkeld waarmee je kan bekijken hoe alles nu is. Dit verloopt op basis van dronebeelden van de huidige verkeersstromen die laten zien waar het momenteel verkeerd loopt. Dit zorgt voor een onderbouwing van het plan dat uitgetekend kan worden.

#6 (gedrags)verandering vraagt tijd. Geef de maatregelen tijd om zich te bewijzen.

Iedereen vindt zichzelf mobiliteitsexpert omdat we ons allemaal verplaatsen. Plan een evaluatie in (vergadering, platform...) na een tijd zodat je kan kijken wat de maatregel nu effectief heeft qua effect. Mensen moeten eerst kunnen ervaren en ondervinden voor ze effectief kunnen zien hoe het is in realiteit. Een testfase kan één maand zijn, maar idealiter is dit langer. Het is wel belangrijk om data te verzamelen om te kunnen communiceren over de voor- en na-situatie.



V: Kan dit toegepast worden op een case van een gemeente die blauwe zone zou willen invoeren?

A: Er bestaat geen one size fits all. Mogelijk dingen die kunnen gebeuren:

- In beeld brengen wat er misloopt: foutgeparkeerde auto's fotograferen, brandweer laten screenen of ze alle huizen kunnen bereiken als er iets zou gebeuren ... Dit helpt politiek om te laten zien dat er effectief een probleem is.
- 3 sessies waar burgers welkom zijn: via posters en flyers bekendmaken. Conclusie van gesprekken is meestal: de buurt weet het ook niet dus er is nood aan ondersteuning.
- In de gesprekken moet je tijd nemen om te kijken welke belangen er zijn (en niet in die standpunten te blijven hangen)
- Je hangt je communicatie vast aan deze participatiemomenten: video's, flyers, perscommunicatie ... Zet ook genoeg in op mensen die niet online handig zijn.
- Niet alles kan getest worden (zoals betalend parkeren), maar rondrijden, verder wandelen ... kan wel in beeld gebracht worden. Bv letterlijk laten weten aan mensen hoeveel stappen het is naar een verdere parking.
- Laat mensen die niet bezig zijn met mobiliteit je communicatie en presentaties ook te screenen zodat je zeker bent dat alles duidelijk is.

V: Het houden van een testfase schept ook het idee dat je na de fase alles terug kan afvoeren?

A: Het is ook zo dat je uit een testfase kan leren waardoor er kleine zaken effectief aangepast kunnen worden, zoals het verschuiven van wat bloembakken (die voor een oprit staan), het voorzien van toch één extra parkeerplaats ... Zo laat je net zien aan de burger dat je openstaat voor de feedback.

Opmerking: Als je goed nadenkt over de communicatie die mensen online krijgen en sessies snel opdeelt in kleine deeltafels, dan doorbreek je de dynamiek dat veel mensen tegen één iemand zijn. Hierdoor gaan roepers over het algemeen ook sneller stoppen én gaan andere mensen ook positief praten over het plan.

V: Veel dingen gebeuren nu plenair, maar vooral omdat er niet anders geweten is. Bij AWV gebeurt bv heel veel online zodat er niet geroepen wordt en hoogstens wat in de chat verschijnt.

A: Chat laten aanstaan werkt wel goed, maar je hebt best wel een moderator die dit in het oog kan houden.

Opmerking: Je kan informatiesessies best geen participatiemoment noemen. Soms wil je gewoon iets uitrollen of uitvoeren en ga je daar meteen mee van start. Wees daar dan ook eerlijk over en geef niet de indruk dat mensen inspraak hebben als het niet zo is.

Tip: Probeer binnen het lokale bestuur meerdere mensen op te leiden tot geschikte moderatoren.