

Inspraak, participatie en co-creatie in de vervoerregio Vlaamse Ardennen

**Een blauwdruk
2026**

Voorwoord

We leggen je als voorzitters van vervoerregioraad Vlaamse Ardennen graag deze blauwdruk over inspraak, participatie en co-creatie voor. We zijn zeer tevreden dat dit nieuwe rapport er is. En waarderen dat velen actief willen meedenken over hoe participatie verder vorm kan krijgen bij het uitvoeren van het Regionaal Mobiliteitsplan.

Met het decreet Basisbereikbaarheid koos Vlaanderen bewust voor een mobiliteitsbeleid met meer samenhang, afstemming en regionale verantwoordelijkheid. In die context kreeg ook het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vlaamse Ardennen vorm, via een meerjarig traject van overleg en samenwerking tussen lokale besturen, Vlaamse actoren, middenveld en burgers. Deze blauwdruk sluit daarop aan. En biedt waardevolle handvatten om ook in de uitvoeringsfase werk te maken van meer betrokkenheid.

Participatie op regionaal niveau is niet vanzelfsprekend. Net daarom is het waardevol dat we met deze blauwdruk een concrete basis leggen om hierover verder in gesprek te gaan. En vooral om ermee aan de slag te gaan in de praktijk. We vertrouwen erop dat dit rapport zal bijdragen aan een vervoerregio die - samen met haar partners en inwoners - verder bouwt aan breed gedragen en goed doordachte mobiliteitskeuzes.

Kathleen Huet en David Vandekerkhove

*Ambtelijke en politieke voorzitter
vervoerregioraad Vlaamse Ardennen*



Inhoud

Voorwoord	2
Inleiding	5
Context	9
Projectbeschrijving	12
Interviews	13
Kernprincipes	15
1. Heldere kaders en reële invloed	17
2. Concreet en leefwereldgericht	20
3. Middenveld als verbindende schakel	23
4. Professionele slagkracht	26
5. Projectmatige en stapsgewijze aanpak	29
6. Structurele verankering	32
Aan de slag	35



Inleiding

Dit document is een **blauwdruk voor inspraak, participatie en co-creatie in de vervoerregio Vlaamse Ardennen**. Daarbij denken we aan de betrokkenheid van inwoners, middenveldorganisaties, lokale besturen en andere partners bij het voorbereiden, uitvoeren en evalueren van mobiliteitsbeleid op vervoerregioniveau. Mobiliteitskeuzes op dit niveau hebben een voelbare impact op het dagelijkse leven van al deze partijen. De manier waarop ze worden betrokken, biedt nog heel wat mogelijkheden. We kunnen die kansen optimaal benutten door noden en verwachtingen sterker op elkaar af te stemmen en ze vroeg genoeg én goed zichtbaar een plaats te geven in de besluitvorming.

Deze blauwdruk is gebaseerd op inzichten uit gesprekken met lokale besturen, uitwisselingen met het middenveld en concrete praktijkervaringen met participatie binnen de vervoerregio. Met een specifieke focus op de overgang van planvorming naar uitvoering.

De uitvoeringsfase is niet louter het moment waarop eerder gemaakte keuzes worden toegepast. Maar ook een fase waarin hun gevolgen zichtbaar worden en nieuwe vragen opduiken. Net daarom blijft participatie ook dan relevant: om ervaringen te capteren, spanningen bespreekbaar te maken en waar nodig bij te sturen.

Participatie betekent niet dat over elke maatregel consensus moet zijn. Of dat politieke verantwoordelijkheid verdwijnt. Maar wél dat keuzes transparanter, beter uitgelegd en maatschappelijk sterker gedragen worden.

Deze zes kernprincipes vormen samen de bouwstenen voor succesvolle participatie:

- 1. Heldere kaders & reële invloed**
- 2. Concreet & leefwereldgericht**
- 3. Middenveld als verbindende schakel**
- 4. Professionele slagkracht**
- 5. Projectmatige & stapsgewijze aanpak**
- 6. Structurele verankering**

In dit document krijg je een heldere toelichting over elk principe, geïllustreerd met inspirerende praktijkvoorbeelden uit de vervoerregio. Je ontdekt dat participatie geen vrijblijvende optie is, maar een structureel en werkbaar onderdeel van het beleid.

Deze blauwdruk is er voor iedereen die mee vorm geeft aan mobiliteitsbeleid in en rond de

vervoerregio. Leden en medewerkers van de vervoerregio, lokale besturen, Vlaamse actoren en middenveldpartners. Je kan de inhoud van het document gebruiken als leidraad om verwachtingen te verduidelijken. Of als checklist bij de start van nieuwe trajecten. En als houvast om participatie te plannen, te begeleiden en vooral ook zorgvuldig af te ronden en terug te koppelen. Het is geen gestandaardiseerde benadering, wel een set principes en keuzes die je per situatie op het thema, de doelgroep en de schaal kan afstemmen.

We nodigen je uit om de principes samen met andere partners te gebruiken, te testen en te verfijnen.

Alleen door structureel te leren van wat werkt en wat niet, zal de vervoerregio uitgroeien tot een transparant en sterk gedragen platform. Waar mobiliteitskeuzes niet alleen worden genomen, maar ook samen worden gemaakt.

Deze blauwdruk heeft niet de ambitie om meteen een sluitend of volledig participatiemodel uit te tekenen. Hij biedt je vooral **een kader om in de praktijk stappen te zetten, te leren uit ervaringen en gaandeweg bij te sturen.** In die zin sluit hij aan bij de vaak aan Voltaire toegeschreven gedachte dat *'perfectie de vijand van het goede is'*: wacht niet op het ideale systeem, maar begin meteen met wat haalbaar en zinvol is.

In deze blauwdruk verstaan we onder **inspraak, participatie en co-creatie** de verschillende vormen van betrokkenheid van inwoners, middenveldorganisaties, lokale besturen en andere partners bij het voorbereiden, uitvoeren en evalueren van mobiliteitsbeleid op vervoerregioniveau.

Het **onderscheid tussen de drie begrippen** zit vooral in de mate waarin deelnemers invloed hebben op het proces en op de uiteindelijke keuzes. We plaatsten de **verschillende vormen van betrokkenheid onder de noemer 'participatie'**. En we zien ze als een reeks strategieën om participatiekansen te realiseren voor je doelpubliek.

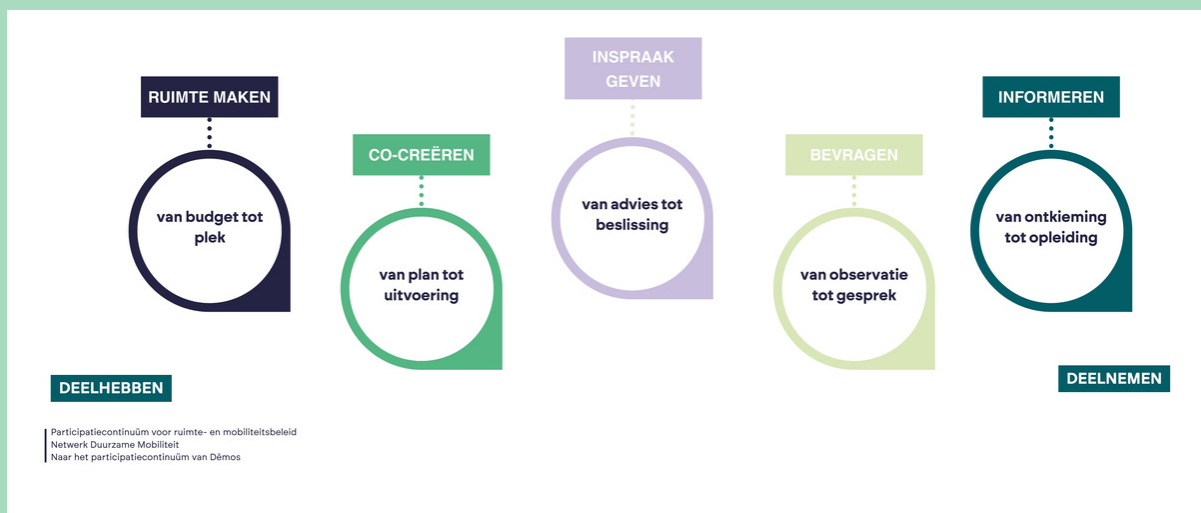
Deze drie begrippen van participatie kaderen in het **participatiecontinuüm voor ruimte- en mobiliteitsbeleid**, ontwikkeld door Netwerk Duurzame Mobiliteit. Dit continuüm is een vertaling van het participatiecontinuüm van Dēmos, onderdeel van Publiq, dat zich richt op participatie van mensen in kwetsbare situaties in vrije tijd en vrijetijdsbeleid.

Dēmos vertrok vanuit de participatieladder van Sherry Arnstein (1969) die verschillende participatievormen ordent van laag naar hoog: van informeren en inspraak geven tot samenwerking. Arnstein begint nog lager en neemt vormen van schijnparticipatie mee: manipulatie en decoratie. Dēmos besloot de ladder plat te leggen. Zo benadrukken ze dat deelnemen even waardevol is als deelhebben. Het uitgangspunt daarbij is dat niet iedereen altijd de meeste zeggenschap wil. Ook toont Dēmos met het continuüm dat het niet om een stappenplan gaat, maar om verschillende vormen die door elkaar kunnen georganiseerd worden. Dēmos breidde hun ladder bovendien uit. De originele ladder beperkt zich tot vormen van (mee)beslissen, terwijl manieren van (mee)doen ook vormen van participatie zijn. Hun participatiecontinuüm over vrijetijdsparticipatie vertaalde Netwerk Duurzame Mobiliteit naar een participatiecontinuüm in mobiliteitsbeleid.

Participatie is belangrijk omdat er een ruimere en sterkere dialoog ontstaat tussen het beleid en de samenleving. Ze brengt ervaringen, belangen en kennis samen, versterkt wederzijds begrip en draagt bij aan sociale cohesie, democratische kwaliteit en beter gedragen keuzes.

Welke vorm van participatie je best kiest, hangt af van het doel, de situatie, het moment, en de fase van het proces. **Inspiraak, participatie en co-creatie staan daarbij niet in een hiërarchie, maar kan je gelijkwaardig naast elkaar inzetten.** Zolang maar helder is welke invloed deelnemers hebben en wat met hun inbreng gebeurt. Het uiteindelijke doel? Komen tot gedeelde inzichten, gedragen oplossingen en lokaal eigenaarschap.

- **Inspiraak:** meningen, ervaringen en signalen worden opgehaald, terwijl de beslissing bij de initiatiefnemer blijft.
- **Participatie** gaat verder: betrokkenen denken mee, wegen mee af en oefenen binnen duidelijke klijtlijnen invloed uit op de keuzes.
- **Co-creatie** veronderstelt een nog nauwe samenwerking waarbij de actoren vanaf de probleemstelling tot en met uitvoering en evaluatie mee richting geven aan de oplossingen.



[Lees meer over het participatiecontinuüm voor ruimte- en mobiliteitsbeleid door op deze link te klikken of surf naar duurzame-mobiliteit.be](#)



Context

“Het regionale middenveld wordt onvoldoende en niet systematisch betrokken bij de werking van de vervoerregioraden.” Het zijn niet onze woorden, maar die van de MORA, de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, in zijn reflectie over de werking van de vervoerregio's (MORA, 2024). Deze vaststelling is een **goed vertrekpunt om ook in de vervoerregio Vlaamse Ardennen werk te maken van inspraak, participatie en co-creatie**. De MORA onderstreept dat de vervoerregio's een duidelijke positie hebben verworven binnen het Vlaamse mobiliteitsbeleid, waar ook verwachtingen bijhoren vanuit de samenleving en het middenveld.

Het Steunpunt Publieke Vernieuwing wijst erop dat vervoerregio's zich de voorbije jaren hebben ontwikkeld tot een volwaardig regionaal afstemmings- en onderhandelingsplatform. Oorspronkelijk lag de focus uitsluitend op het openbaar vervoer. Maar al snel verbreedde het werkveld naar andere aspecten van regionale mobiliteitsplanning (Schraepen, Voets en De Rynck, 2023). Die evolutie werd erg goed zichtbaar toen het vernieuwde busnetwerk gefaseerd werd ingevoerd in het kader van het decreet Basisbereikbaarheid. In de Vlaamse Ardennen kwamen de belangrijkste aanpassingen er op 6 januari 2024.

Ook voor thema's zoals fietsbeleid, wegencategorisering, grote infrastructuurprojecten, deelmobiliteit en vrachtverkeer is **de vervoerregio steeds vaker het niveau waar onderhandelingen plaatsvinden en keuzes worden gemaakt. Daarmee groeien ook de kansen tot inspraak, participatie en co-creatie op dat regionale schaalniveau**.

Dat burgers graag meepraten over mobiliteitsbeleid is niet nieuw. In aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen van 2024 vatte de VRT-redactie dit kernachtig samen met drie thema's die de Vlaming bezighouden: vuiligheid, veiligheid en verkeer. Wanneer beslissingen over mobiliteit steeds vaker op regionaal niveau worden voorbereid of genomen, verplaatst ook de vraag naar inspraak zich naar dat niveau. Een duidelijk voorbeeld is het Toekomstverbond rond Oosterweel uit 2017 tussen Antwerpse burgerbewegingen, de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen en het havenbedrijf. Dit akkoord benadrukt het belang van samenwerking tussen overheden, burgerbewegingen, lokale en bovenlokale actiegroepen, economische sectororganisaties en experts. En erkent expliciet dat **participatie en inspraak moeten worden georganiseerd op het niveau waar de beslissingen worden genomen** (Mobiliteitsbrief, juni 2019).

Het decreet Basisbereikbaarheid verankert participatie expliciet in de Vlaamse regelgeving, zowel tijdens de opmaak als bij de uitvoering en evaluatie van het regionaal mobiliteitsplan. Bij de opstart van de vervoerregio Vlaamse Ardennen werd een consortium van studiebureaus aangesteld om dit traject te begeleiden. Deloitte nam de rol van procesbegeleider op, Mint en Tractebel stonden in voor inhoudelijke ondersteuning, en O2 (nu Involved) werd aangeduid als participatiebureau. De keuze om er participatiespecialisten bij te betrekken, onderstreept het belang dat hieraan in de planningsfase werd gehecht.

Het zwaartepunt van het participatietraject lag in 2020. Een jaar met onder meer een inspraakmoment voor gemeenteraadsleden, initiatieven voor stakeholders van het openbaar vervoer en een peergroupsessie over de uitwerking van vervoer op maat. Daarnaast waren er ook workshops over thema's zoals vervoer op maat en woon-werkverkeer, inclusief overleg met Waalse partners.

Participatie op regionaal niveau brengt eigen uitdagingen met zich mee. Het gaat niet over concrete, lokale ingrepen zoals de ligging van een bushalte of de aanleg van één fietspad, maar over abstractere principes en keuzes, zoals haltespreiding, lijnvoering, netwerkstructuren en prioriteiten binnen een regionaal fietsnetwerk. De vertaalslag van lokale ervaringen en noden naar dergelijke regionale afwegingen is niet evident. Net hierin kan het regionale middenveld een belangrijke rol spelen, als brug tussen de lokale realiteit en regionale beleidskeuzes.

Tegen die achtergrond kunnen we de eerdere reflectie van de MORA lezen. De raad erkent wel dat het middenveld betrokken werd bij de werking, maar stelt ook vast dat van 'echte participatie en betrokkenheid bij de besluitvorming onvoldoende sprake' was (MORA, 2024). Nochtans zaten de technieken om tot participatie te komen vrij goed. Hét probleem was de doorstroming van de participatieve bottom-up-input. Die ideeën vonden onvoldoende hun weg naar de mobiliteitsexperten van de studiebureaus en de beleidsmakers, die het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan opmaakten.

Dit roept fundamentele vragen op. **Wat betekent 'echte' participatie en betrokkenheid op regionaal niveau? En hoe organiseer je inspraak, participatie en co-creatie op een realistische en structurele manier in een vervoerregio?** Een duidelijke rolverdeling, governance en afbakening van verantwoordelijkheden zijn hierbij essentieel. De algemene beleidsaanbevelingen van het Steunpunt Publieke Vernieuwing over de ontwikkeling van vervoerregio's als regionaal onderhandelingsplatform bieden ook hiervoor waardevolle aanknopingspunten.

Aanbevelingen ontwikkeling vervoerregio's als regionaal onderhandelingsplatform (Schraepen, Voets en De Rynck, 2023)

1. Ontwikkel een **stabiel onderhandelingskader** met volhoudbare engagementen op centraal niveau, die duidelijke wederzijdse verwachtingen en langetermijnverbintenissen tussen de actoren mogelijk maken
2. Zorg voor een **gedragen regionale agenda** die de opgaven en belangen van zowel de centrale als lokale overheden goed weerspiegelt
3. Benader regionale samenwerking niet als een louter ambtelijk proces, maar investeer in **politieke gedragenheid**, zowel lokaal als op Vlaams niveau
4. Zet voldoende **Vlaamse personeelscapaciteit** in op regionaal niveau en denk na over hoe je de beschikbare **lokale capaciteit** zo nodig kan versterken
5. Voorzie een **duidelijke en robuuste financiële omkadering** waarbinnen heldere afspraken tussen centrale en lokale overheden tot stand kunnen komen en denk daarbij na over een passende vorm van cofinanciering.

Deze aanbevelingen zijn een prima vertrekpunt om een structuur voor inspraak, participatie en co-creatie uit te werken in de vervoerregio Vlaamse Ardennen. Ook hier gelden dezelfde randvoorwaarden: een stabiel en gedragen kader, een duidelijke regionale agenda, voldoende personeel en een robuuste financiële omkadering.

De vervoerregio Vlaamse Ardennen bevindt zich vandaag op een kantelpunt. Op 13 maart 2024 werd het Regionaal Mobiliteitsplan definitief goedgekeurd. Daarmee kwam een einde aan het participatietraject van de planningsfase en stopte de begeleiding door het participatiebureau. Tegelijk kondigde de vervoerregio aan dat 'een participatietraject op maat zal worden uitgewerkt om de uitvoering van het Regionaal Mobiliteitsplan op te volgen'.

Deze blauwdruk is een eerste aanzet om dit nieuwe participatietraject concreet vorm te geven. We nemen dit initiatief omdat we inzien dat de vervoerregio Vlaamse Ardennen reële invloed uitoefent op het mobiliteitsbeleid. En ook omdat de samenleving en het middenveld een duidelijke behoefte hebben aan meer inspraak en betrokkenheid. Tegelijk beseffen we dat het uitbouwen van een regionaal participatiemodel complex is en dat zorgvuldige keuzes daarbij belangrijk zijn. Daarom legt dit rapport geen kader op. Maar reikt het handvatten aan om inspraak, participatie en co-creatie in de uitvoeringsfase van het Regionaal Mobiliteitsplan structureel en op maat van het regionale niveau te organiseren.

Projectbeschrijving

Deze blauwdruk kwam tot stand in het kader van het LEADER-project MobiMaatwerkers. Met dit project biedt Netwerk Duurzame Mobiliteit een antwoord op de mobiliteitsuitdagingen in de Vlaamse Ardennen, samen met de projectpartners Trage Wegen vzw, SOLVA, Way To Go en Avansa Centraal-Vlaanderen. We brengen bedrijven, burgers, organisaties en gemeentebesturen bij elkaar om samen te werken aan concrete mobiliteitsoplossingen in de plattelandscontext van de Vlaamse Ardennen. Bottom-up versterken we de landelijke dorpskernen van de regio en zorgen we voor voldoende en efficiënte duurzame mobiliteit van de mensen die er wonen. Dit gebeurde onder andere met drie gemeentelijke werkbanken, dat zijn lokale participatieve trajecten, om te komen tot concrete oplossingen op maat.

Aanvullend werden ook een participatieprofessional, lokale mobiliteitsambtenaren en politieke mandatarissen geïnterviewd. Met als doel een beter zicht te krijgen op praktijkervaringen, knelpunten en verwachtingen rond inspraak, participatie en co-creatie op lokaal en regionaal niveau. Samen vormden ze een belangrijke bouwsteen binnen het project. De gesprekken brachten de ervaringen uit de lokale trajecten in verband met bredere bestuurlijke, methodologische en politieke inzichten. En leverden zo belangrijke inhoudelijke inzichten voor deze blauwdruk.

Overzicht van het proces:



Interviews

Inzichten van een participatieprofessional

Mike Van Acoleyen van het participatiebureau O2 (nu Involved) was procesbegeleider bij de opmaak van meerdere regionale mobiliteitsplannen van Vlaamse vervoerregio's. Zijn betrokkenheid bij verschillende participatietrajecten heeft hem een **scherp inzicht gegeven in de werking van participatie op bovenlokaal niveau**.



Foto: Mike Van Acoleyen

Van Acoleyen werd omwille van zijn rijke praktijkervaring geïnterviewd. Hij bracht waardevolle inzichten aan over het organiseren van participatie, de balans tussen lokale noden en regionale kaders, en de uitdagingen bij het betrekken van diverse doelgroepen.

- Hij wees op effectieve methodes als online bevestigingen en gemengde focusgroepen. Maar ook op knelpunten zoals het bereiken van jongeren en andere minder toegankelijke doelgroepen.
- Volgens hem zijn abstractie en complexiteit op regionaal niveau obstakels voor participatie. Gebrek aan nazorg en terugkoppeling schaadt ook het vertrouwen.
- Dit zijn voor Mike van Acoleyen de sleutels tot succes: duidelijke kaders, reële inspraak, transparante communicatie en actieve opvolging.

Zijn inbreng leidde tot een verfijning van de blauwdruk participatie, met extra aandacht voor lokale burgerparticipatie en bovenlokale samenwerking met professionals.

Inzichten van lokale mobiliteitsambtenaren

In het project MobiMaatwerkers waren er negen **diepte-interviews met lokale mobiliteitsdiensten in de Vlaamse Ardennen** (de gemeenten Brakel, Geraardsbergen, Kluisbergen, Kruisem, Maarkedal, Oosterzele, Oudenaarde, Sint-Lievens-Houtem en Zwalm). Met een focus op participatiepraktijken, ervaringen met Vervoer op Maat en samenwerking met de vervoerregioraad.

Uit de interviews leerden we hoe gemeenten participatie in het mobiliteitsbeleid aanpakken en hoe ze bovenlokale keuzes vertalen naar lokale acties. Lokale besturen zijn cruciaal om burgers te bereiken en participatie op een haalbare manier vorm te geven.

- Gemeenten gebruiken verschillende vormen van participatie, van mobiliteitsraden tot digitale tools als Hoplr en Go Vocal. De maturiteit en aanpak verschillen sterk, van eenvoudige ad-hoc-initiatieven tot goed uitgewerkte visies.
- Uit de gesprekken blijkt dat participatie vaak wordt bemoeilijkt door beperkte capaciteit, het ontbreken van gespecialiseerde medewerkers en gebrekkige terugkoppeling.
- Sommige doelgroepen - zoals ouderen, laaggeletterden en nieuwkomers - worden vandaag nog minder bereikt in participatietrajecten, terwijl mobiliteitsmaatregelen voor hen vaak bijzonder relevant zijn.
- Gemeenten geven aan nood te hebben aan meer structuur, ondersteuning en duidelijke rolafspraken tussen alle beleidsniveaus.

Deze inzichten scherpten de blauwdruk participatie verder aan, met aandacht voor schaalbewuste participatie, regionale ondersteuning, gedeelde methodieken en betere doorwerking.

Politieke inzichten

Filip Michiels (Oosterzele) en Evi Baeyens (Herzele), allebei schepen van mobiliteit, werden geïnterviewd over hun **ervaringen met participatie in het mobiliteitsbeleid**. Hun intensieve betrokkenheid bij lokale projecten en focus op participatie vormden de basis voor het politieke perspectief in de publicatie 'Notenkraker#2: Participatie en mobiliteit'.



*Links Filip Michiels, rechts Evi Baeyens
Foto: Netwerk Duurzame Mobiliteit*

Als aanspreekpunt voor inwoners en eindverantwoordelijke voor mobiliteit balanceren ze tussen technische haalbaarheid, politieke keuzes en maatschappelijke verwachtingen. Hun inzichten waren cruciaal om deze blauwdruk politiek te verankeren.

De schepenen hebben ervaring met participatie, zowel formeel als informeel. **Via dorpsraden, infosessies, testopstellingen en samenwerking met scholen en verenigingen zetten ze in op directe dialoog en fysiek overleg, om zo het wederzijdse begrip te vergroten.** Ze beseffen zeer goed dat mobiliteitsdossiers vaak verschillende belangen samenbrengen. En dat participatie het draagvlak versterkt en helpt om keuzes toe te lichten, ook als ze niet alle zorgen wegnemen.

- Communiceer krachtig, dat is essentieel. Dorps- en adviesraden bijvoorbeeld verspreiden informatie en zorgen voor minder weerstand bij inwoners.
- Maak plannen tastbaar met testopstellingen. Zo kunnen burgers veranderingen ervaren en genuanceerde feedback geven voor een definitieve beslissing.
- Betrek er kinderen en jongeren bij, dat levert verrassende inzichten op. Hun stem stimuleert ook gedragsverandering bij ouders 'aan het stuur'.

Filip Michiels en Evi Baeyens vragen heldere kaders en draaiboeken. En ondersteuning bij het afstemmen van visies en omgaan met bovenlokale spanningen. Hun ervaringen tonen dat participatie nauw verbonden is met bestuurlijke verantwoordelijkheid. Duidelijke afbakening, sterke communicatie en goede ondersteuning en helpen duurzame participatie écht vooruit.

Deze inzichten vind je in deze blauwdruk terug, met aandacht voor de rol van politieke besluitvorming en test- en leerprocessen.



Scan deze QR code en vraag jouw online of digitale versie van de Notenkraker over participatie in mobiliteitsbeleid aan.

Kernprincipes

Kernprincipes voor een krachtige participatie in mobiliteit

1. Heldere kaders & reële invloed
2. Concreet & leefwereldgericht
3. Middenveld als verbindende schakel
4. Professionele slagkracht
5. Projectmatige & stapsgewijze aanpak
6. Structurele verankering

Op de volgende pagina's vind je bij elk kernprincipe een paars kader dat de vertaalslag maakt naar de praktijk. Ze helpen je stap voor stap na te denken over de vragen: wanneer organiseer je participatie, wie betrek je, op welke schaal werk je, hoe pak je het aan en welke randvoorwaarden zijn daarvoor nodig.



1. Heldere kaders & reële invloed

Participatie is pas geloofwaardig wanneer ze niet beperkt blijft tot luisteren, maar volop ruimte biedt voor dialoog, gezamenlijke afweging en reële invloed op keuzes. **Duidelijke werkkaders zijn daarbij noodzakelijk.** Ze maken zichtbaar wat het doel van het traject is. Wie welke rol opneemt. En op welke momenten of onderdelen deelnemers écht invloed hebben.

In de vervoerregiowerking groeit de aandacht voor participatie. **Daardoor hebben steeds meer deelnemers behoefte aan duidelijkheid over de kaders waarin gewerkt wordt.** Ze willen ook weten waar ruimte is voor keuzes en wie welke besluiten neemt. Burgers en het middenveld worden actiever betrokken door samen te werken aan transparante processen en duidelijke rolverdelingen. Zo wordt complexiteit omgezet in concrete kansen voor dialoog en samenwerking tussen lokale besturen, burgers en partners.

De ambtenaren bij de lokale besturen zeggen expliciet nood te hebben aan houvast, duidelijke procedures en een heldere rolverdeling tussen de gemeente, de vervoerregio en de Vlaamse actoren. De schepenen zelf geven aan dat ze bruikbare kaders en draaiboeken om bepaalde concrete cases participatief uit te rollen echt kunnen gebruiken. **De vervoerregio kan helpen om een participatieruimte af te bakenen, en daarbij een kader creëren waarin omschreven wordt welke participatievorm wanneer geschikt is.** Er ligt een mogelijke opdracht bij de vervoerregio om dat proces goed te begeleiden en afstemming tussen gemeenten te organiseren. Reële invloed veronderstelt niet alleen heldere kaders, maar ook participatieve bottom-up-input die effectief doorstroomt naar de mobiliteitsexperten van de studiebureaus en naar de beleidsmakers. Daarom is ook duidelijke communicatie naar de deelnemers belangrijk, over hoe hun inbreng concreet werd meegenomen. Daarbij is een goede vertaalslag in beide richtingen nodig, via intermediairs die zowel de taal van de expert als van de doelgroep spreken (zie ook kernprincipe 2: 'Concreet en leefwereldgericht').

Want als die spelregels ontbreken, ontstaat het gevoel van 'beleefd luisteren zonder gevolg'. Mensen investeren tijd en expertise, maar zien te weinig wat ermee gebeurt. Dat leidt tot participatiemoeheid, selectieve deelname met steeds dezelfde mondige deelnemers en minder diversiteit onder de participanten. Ook organisaties uit het middenveld haken dan sneller af, omdat de meerwaarde van deelname en het mandaat onduidelijk blijven.

Duidelijke kaders mét aantoonbare beïnvloedingsruimte zijn daarom de hefboom. Ze maken het mandaat, de rol, de timing en de verwachtingen expliciet. En helpen het spanningsveld te overbruggen tussen te sturend (alles ligt al vast) en te vaag (geen richting).

Ze dwingen bovendien tot een transparante verantwoording bij moeilijke afwegingen. En tot een systematische terugkoppeling, precies omdat participatie volgens praktijkervaring alleen werkt als er zichtbaar iets met de input gebeurt.

Ten slotte maken heldere kaders ook duidelijk wie het traject moet dragen. Wie de touwtjes in handen heeft voor een beslissing, moet ook het participatieproces organiseren en ernstig nemen. Alleen zo zal het vertrouwen in de uitvoeringsfase groeien en standhouden.

➤ **BLAUWDRUK ‘heldere kaders & reële invloed’**

Wanneer? • Bij de start van elk traject (probleemstelling, doelen, speelruimte) • Vóór ontwerpkeuzes • Terugkoppeling per beslissingspunt • Bij bijsturing en evaluatie	Door wie? • Vervoerregio/intercommunale (proces & kaders) • Vlaamse actoren (randvoorwaarden) • Lokale besturen (lokale vertaling) • Middenveld/gebruikers (dialoog) • Burgers (dialoog)
Op welke schaal? • Vervoerregio (regionale keuzes) • Cluster buurgemeenten • Lokaal (lokale accenten)	Hoe? • Transparante communicatieformats (toegankelijke taal/visuals) • Diverse communicatiekanalen • Inzet van verschillende participatiemethodieken • Duidelijke procesfiches en besliskalender • Terugkoppeling per beslispoint • Kennisplatform (één centraal overzicht input, keuze, voortgang)
Voorwaarden: • Participatie-/communicatiecapaciteit voor begeleiding en terugkoppeling • Randvoorwaarden: afbakenen wat vastligt vs. wat beïnvloedbaar is • Werken met scenario's/varianten + expliciete afwegingscriteria	

➤ Goede praktijk: Mobiliteitsplan Oudenaarde - participatie als motor voor gedragen beleid

Wat & waarom?

Oudenaarde koos bij de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan bewust voor een participatieve aanpak. In plaats van participatie te beperken tot communicatie achteraf, werd gewerkt met een mix van informeren, inspraak en co-creatie, afhankelijk van het thema en de beschikbare beleidsruimte. Via mobiliteitscafés, een enquête en duidelijke terugkoppeling konden burgers input geven. Daarbij werd zichtbaar gemaakt welke bijdragen werden meegenomen en waarom bepaalde keuzes anders werden gemaakt. Zo groeide het mobiliteitsplan uit tot een gedragen beleidsdocument richting 2035, met doorkijk naar 2050.



© SWECO - Denkavonden met stakeholders (opmaak mobiliteitsplan Oudenaarde)

Impact

Door participatie vanaf de start werden inwoners, stakeholders, gemeenteraadsleden, lokale commissies en schepenen van meet af aan meegenomen in het mobiliteitsverhaal.

De mobiliteitscafés creëerden ruimte voor dialoog tussen burgers. Doordat deelnemers konden rondwandelen, kaarten bekijken en elkaars standpunten beluisteren, groeide het begrip voor verschillende invalshoeken en belangen.

Deze aanpak droeg bij aan een groter draagvlak en een vlotter beleidsproces. Het college van burgemeester en schepenen werd tijdig betrokken, het mobiliteitsplan werd positief onthaald binnen de lokale commissies en in de kerngroep groeide bij de betrokken schepenen uit de meerderheid geleidelijk een breed gedragen consensus.

Dankzij deze werkwijze werd de opmaak van het mobiliteitsplan sterker ervaren als een gezamenlijk project van de stad, de politiek en de inwoners.

Geleerde lessen

Neem voldoende tijd en start participatie vroeg op. Participatie vraagt voorbereiding, duidelijke krijtlijnen en ruimte om input effectief te verwerken én terug te koppelen. Werk met een mix van participatievormen op maat van het vraagstuk: informeren waar de speelruimte beperkt is, inspraak waar keuzes nog verfijnd kunnen worden en co-creatie waar lokale actieplannen samen met burgers vorm kunnen krijgen.

Ga fysiek naar mensen toe en kies voor werkvormen die beweging en gesprek stimuleren. Mobiliteitscafés met kaarten en stellingen zorgen voor meer dialoog dan klassieke bewonersvergaderingen met eenrichtingsverkeer.

Denk na over hoe je jongeren op een andere manier kunt bereiken. Traditionele participatievormen spreken hen vaak onvoldoende aan. Ontwikkel daarom aangepaste methodieken die aansluiten bij hun leefwereld en interesses.

Betrek ook de politieke actoren breed en tijdig. Wanneer verschillende partijen en schepenen mee in het proces stappen, ontstaat sneller wederzijds begrip en wordt de besluitvorming robuuster.

2. Concreet & leefwereldgericht

Maak beleid tastbaar: vertaal mobiliteitsvragen naar herkenbare situaties en dagelijkse ervaringen. Sluit aan bij wat mensen echt bezighoudt. En ga ook voorbij de eerste vraag of klacht, zo maak je de onderliggende noden, zorgen en verwachtingen zichtbaar.

Regionale mobiliteitskeuzes worden snel als technisch en abstract ervaren. Waardoor burgers, organisaties en zelfs lokale communicatieambtenaren vaak moeite hebben om de vertaalslag te maken naar *'wat betekent dit voor mij, vandaag?'*. Mobiliteitsexperts zitten vaak vast in hun jargon en kijken met de bril van een deskundige. Dat maakt het voor hen moeilijk om concreet en leefwereldgericht te handelen. **Mensen haken af wanneer participatie niet aansluit bij de dagelijkse praktijk.** Of ze herformuleren de participatievraag vanuit hun eigen leefwereld. Daarbij worden soms zaken aangehaald die op het eerste gezicht niet relevant lijken of buiten het voorwerp van de discussie vallen. Maar wel belangrijke signalen bevatten over onderliggende noden, zorgen of drempels. Als ze te snel als niet relevant worden weggezet, missen we kansen tot dialoog.

Gemeenten geven aan dat ze **sommige doelgroepen moeilijk bereiken** en dat digitale participatie niet iedereen meeneemt (o.a. ouderen, laaggeletterden en nieuwkomers). Ook voor Vervoer op Maat is die leefwereldfocus essentieel. Lokale besturen zien het als een hefboom voor sociale mobiliteit, maar signaleren tegelijk dat de concrete invulling en communicatie voor ambtenaren én burgers vaak onduidelijk blijft.

Als participatie op dit schaalniveau te abstract blijft, krijg je een lage respons, selectieve deelname en een gesprek dat vooral gevoerd wordt door wie tijd, taal en beleidskennis heeft. In de denktafels met het middenveld komen die drempels scherp naar voren. Er wordt herhaaldelijk gepleit voor laagdrempelige, visuele en informele formats, thematisch afgebakende participatiemomenten en communicatie die expliciet maakt waartoe hun inbreng leidt. Heldere communicatie vraagt om een goede vertaalslag. Waarbij de lokale communicatieambtenaar best nauw betrokken wordt, om de boodschap helder tot bij de burger te kunnen brengen. Intermediairs die zowel de taal van experts als die van de doelgroep spreken, zijn daarbij een belangrijke schakel die soms nog ontbreekt (*zie ook kernprincipe 3 'Middenveld als verbindende schakel' en kernprincipe 4 'Professionele slagkracht'*).

Concreet en leefwereldgericht werken is daarom de hefboom. Het maakt mobiliteitsbeleid bespreekbaar in termen van ervaringen, drempels en keuzes die mensen herkennen. Het vergroot de ruimte voor dialoog en wederzijds begrip. En maakt het gemakkelijker om participatieve input beleidsmatig te verwerken.

Praktijkervaringen wijzen daarbij op een mix van methodieken die de leefwereld echt binnenhalen. Zoals het gesprek aangaan in de gebruikscontext (straatinterviews of op het openbaar vervoer), jongeren bereiken via scholen, werken met persona's, en online bevestigingen met open tekstvelden (eventueel na een korte socialemediapoll) om ook signalen op te vangen die anders onzichtbaar blijven. Gemeentelijke communicatiekanalen blijken bovendien cruciaal om mensen te activeren. Het resultaat is rijkere, actiegerichtere signalen (wat loopt mis, waar botsen mensen op, welke informatie ontbreekt, zijn er aanvullende goede ideeën, welke route/verbinding heeft een sterke belevingswaarde) die zowel bij het uitvoeren als het bijsturen veel sneller tot concrete verbeteringen leiden.

Netwerk Duurzame Mobiliteit introduceerde in de Notenkraak #2 het **participatiecontinuüm als model om participatie leefwereldgericht en concreet te maken. Het model benadrukt dat deelnemen even waardevol is als deelhebben.** En vertrekt dus niet vanuit de klassieke logica dat participatie een hiërarchische ladder is waarbij samen beslissen met de politiek het hoogste goed is. Een volledig scala aan participatie-oplossingen informeert, bevraagt, geeft inspraak, zorgt voor co-creatie en creëert ruimte voor burgers om zelf actie te ondernemen. **Verschillende methodieken staan daarbij naast elkaar en hebben elk hun waarde.**

➤ **BLAUWDRUK 'concreet & leefwereldgericht'**

Wanneer? • Bij de start van het traject: Mobiliteitsvraagstuk vertalen naar leefwereld en persona's • Bij werving/activering: wie zijn de gebruikers? persona's? wie betrekken? • Bij dialoog (in context) • Bij terugkoppeling (begrijpelijk, maak het concreet)	Door wie? • Lokale besturen (kanalen, raden, verenigingen) • Middenveld/intermediairs (groter bereik) • Professionelen (theorie omzetten naar praktijk) • Vervoerregio (formats & synthese)
Op welke schaal? • Zo lokaal mogelijk (ter plaatse) • In de leefwereld (OV/school/straat) • Cluster (bovenlokaal concretiseren, thematisch) • Vervoerregio (synthese)	Hoe? • Persona's + concrete scenario's • Outreach: straatinterviews/gesprekken in het openbaar vervoer • Jongeren: participatie in schoolcontext (les- en leermomenten) • Online bevestiging met open tekstvelden + sociale media polls als instap
Voorwaarden: • Inzetten op diverse communicatiekanalen (zo inclusief mogelijk) • Tools (Hoplr, Go Vocal) ter beschikbaar stellen • Tijd en personeel voor outreach + verwerking (analyse, evaluatie, terugkoppeling) • Toegankelijke output (taalniveau, visuals, korte formats)	

➤ **Goede praktijk: Campagne ‘Deelauto Zoekt Dorp’**

Wat & waarom?

Een wedstrijd- en sensibiliseringscampagne waarbij dorpen/deelgemeenten zich kandidaat konden stellen voor een tijdelijke deelauto. Doel was latente vraag naar autodelen zichtbaar maken, vooral buiten de centra, en lokale besturen ondersteunen om autodelen concreet te testen vóór structurele uitrol.



© Campagnebeeld 'Deelauto zkt. dorp'

Impact

Concrete proefopstellingen van deelauto's in geselecteerde dorpen, gekoppeld aan communicatie, testmomenten en infosessies. Beter inzicht in draagvlak en gebruikspotentieel per deelgemeente, om verdere beleidskeuzes mee te onderbouwen. In meerdere gemeenten leidde de proef tot verlenging of verankering van het aanbod, als onderdeel van het regionaal autodeelsysteem.

Geleerde lessen

Een sterk lokaal engagement binnen het lokaal bestuur is bepalend voor het succes van de participatie en een hoog deelnamepercentage. Ook het betrekken van het middenveld, bestaande raden en verenigingen maken het verschil.

Gericht en vaak communiceren vanuit dat lokaal engagement (zoals verenigingen en bestaande raden) op het juiste moment, zijn cruciaal voor het succes.

Monitoring (gebruik, profielen, locaties) binnen de dorpscontext is noodzakelijk om participatieve experimenten te evalueren en bij te sturen.

3. Middenveld als verbindende schakel

Het maatschappelijk middenveld is een onmisbare brug tussen burgers en beleid. Ondersteun hun structurele betrokkenheid financieel en organisatorisch. En organiseer bovenlokale participatie via koepels en netwerken.

Op het niveau van de vervoerregio botsen participatietrajecten snel op een probleem van bereik en representatie. De schaal is groot, de thema's zijn complex en het kost veel tijd om méér te bereiken dan de klassieke, gemotiveerde deelnemers. In de lokale interviews herkennen besturen dat ook. Ze ervaren moeite om moeilijk bereikbare doelgroepen te betrekken, zien dat digitale participatie niet iedereen bereikt en geven aan nood te hebben aan houvast en ondersteuning om participatie minder ad hoc te organiseren. Tegelijk toont het mobiliteitsatelier dat het middenveld in de Vlaamse Ardennen zeer divers is: van mobiliteitsactoren tot welzijn, jeugd, onderwijs en lokale verenigingen. En dat mobiliteitskeuzes voor hun achterban niet 'een thema naast vele andere' zijn, maar een randvoorwaarde voor toegang tot zorg, werk, diensten en sociale participatie.

Zonder deze sterke en gedragen brugfunctie krijg je opnieuw selectieve participatie en ondervertegenwoordiging van sommige groepen. Ook organisaties haken soms af wanneer deelname veel tijd kost, de return onduidelijk is en hun rol en meerwaarde onvoldoende gewaardeerd worden. Deze drempel kwam aan ook bod als gespreksstof op het mobiliteitsatelier. Veel organisaties werken slechts gedeeltelijk rond mobiliteit en daarbij wordt participatie zelden als kerntaak gefinancierd. Deelnemers vinden is bijzonder arbeidsintensief, en zonder intermediairs geraak je zelden verder dan de klassieke participanten.

Hoewel over de vervoerregio's heen geregeld gelijkaardige signalen terugkeren, **blijven ook de lokale context, ervaringen en accenten van wezenlijk belang.** Participatie via koepels en netwerken helpt om efficiënt te werken en bovenlokale patronen zichtbaar te maken, maar volstaat op zich niet. Er moet ook ruimte zijn voor lokale spelers, die dicht bij hun achterban staan en vanuit hun context vaak andere of scherpere inzichten aanbrengen. Daarom moeten we lokale actoren niet alleen te betrekken, maar ook beter ondersteunen en écht versterken. Dat is goed voor de kwaliteit van de participatie, en zorgt ook voor meer lokale democratie en de erkenning van lokale betrokkenheid. We onderstrepen nogmaals het belang van goede processen, heldere kaders en duidelijke mandaten om deze actoren te betrekken.

Het kernprincipe 'middenveld als verbindende schakel' is de hefboom om participatie tegelijk

haalbaar én inclusiever te maken. Het middenveld brengt doelgroepen, vertrouwen en contextkennis binnen en kan lokale signalen vertalen naar beleidsrelevante inzichten (en omgekeerd). Daardoor worden regionale keuzes beter getoetst op effecten voor bereikbaarheid en sociale inclusie. Ruimte geven aan het middenveld om zelf actie te ondernemen vanuit hun eigen achterban, zorgt bovendien voor innovatie en een bottom-up- betrokkenheid bij het regionaal mobiliteitsbeleid.

De denktafels stellen een concrete richting voor: werk via bestaande netwerken en koepels, betrek organisaties thematisch en ondersteun dit met een lokaal of regionaal kernteam/spilfiguur dat het overzicht bewaart en gericht activeert afhankelijk van het thema. Cruciaal is dat die brugfunctie niet vrijblijvend is. Organisaties engageren zich pas duurzaam als de rol, het mandaat en de verwachtingen duidelijk zijn, als de participatietijd waar nodig ondersteund wordt en als er een structurele terugkoppeling is over wat met de input gebeurt. Zo wordt het middenveld geen 'extra laag' in het proces. Maar wel een noodzakelijke schakel om de leefwereld systematisch binnen te brengen in de besluitvorming op vervoerregioniveau.

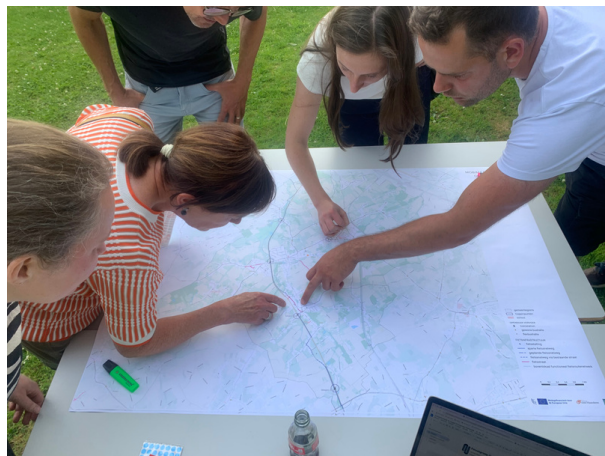
➤ BLAUWDRUK 'middenveld als verbindende schakel'

Wanneer? • Agenda bepalen (thema's kiezen) • Voor elk thematraject (werving) • Tijdens sessies (duiden/prioriteren) • Bij terugkoppelen en opvolgen	Door wie? • Koepels/netwerken (aanspreekpunt) • Lokale verenigingen (signaleren) • Vervoerregio/intercommunale (proces) • Kernteam/spilfiguur (overzicht)
Op welke schaal? • Vervoerregio (regionale vragen) • Cluster buurgemeenten (behapbaar) • Lokaal (achterban & netwerken) • Vlaams (overkoepelend)	Hoe? • Toe? • Thema's afbakenen en gericht uitnodigen (geen 'open maar diffuus') • Werken via bestaande overlegfora/koepels (druppeleffect) • Duidelijk maken: doel, rol, timing, return • Lokaal kernteam activeert netwerk naargelang thema • Structureel financieren van kernteam/spilfiguren • Altijd zorgen voor de juiste balans: beroepsfederaties hebben vaak meer mogelijkheden dan lokale bewegingen of ngo's, maar zorg er toch voor dat iedereen op gelijke voet betrokken wordt.
Voorwaarden: • Stakeholderkaart per thema + contactpunten koepels • Kernteam/spilfiguur + duidelijke afspraken rond mandaat • Vergoeding/middelen voor participatietijd waar nodig • Terugkoppelingsformats + centraal kennisplatform	

➤ Goede Praktijk: 'MobiMaatwerkers – traject Oosterzele'

Wat & waarom?

Lokaal traject dat onderzoekt hoe inwoners zich met de fiets verplaatsen naar de vijf treinstations en Hoppinpunten in Oosterzele. Via bevestigingen aan stations, een lokale sessie in De Kluize en kaartanalyses wordt het gebruik van het landelijke wegennetwerk en deelfietsen in kaart gebracht. Met als doel het fietspotentieel beter te benutten. Dit gebeurde in samenwerking met de lokale Fietzersbond en Trage Wegen vzw, de partners in dit traject.



© Netwerk Duurzame Mobiliteit - Focusgroep functionele fietsroutes in Oosterzele op 16 juni 2025

Impact

Het traject levert inzicht op in verplaatsingspatronen, knelpunten en conflictzones op fietsroutes, en vormt een onderbouw voor gerichte ingrepen rond fietsverbindingen en stationsontsluiting.

Geleerde lessen

Data, lokale kennis en participatie combineren werkt versterkend. De betrokkenheid van organisaties zoals Trage Wegen en de lokale Fietzersbond geeft het proces mee vorm, bereikt meer mensen en reikt gerichter oplossingen aan, vooral waar fietsers landbouw- en sluipverkeer kruisen.

4. Professionele slagkracht

Kwalitatieve participatie vraagt vakmanschap en tijd. Investeer in procesbegeleiders, participatiemedewerkers en gerichte opleidingen binnen vervoerregio's. Maar even essentieel is 'tijd' en 'ruimte' bij alle betrokken professionals. Om de dialoog te kunnen aangaan, zowel onderling als met de verschillende partijen.

Capaciteit is het terugkerende knelpunt. Lokale besturen hebben vaak geen participatieprofiel en de beschikbare tijd en middelen zijn beperkt. Terwijl participatie in lokale en regionale trajecten extra werk vraagt op meerdere fronten. Denk aan werving en outreach, begeleiding, analyse, coördinatie, afstemming, terugkoppeling én inhoudelijke opvolging. In de lokale interviews wordt dit heel tastbaar. Participatieculturen verschillen sterk, maar over gemeenten heen keert dezelfde nood terug aan structurele ondersteuning, concrete methodieken, draaiboeken, eenvoudige communicatie en meer monitoring en terugkoppeling. Ook de denktafels met het middenveld benoemen capaciteit als rode draad en wijzen op het ontbreken van centrale coördinatie in de communicatie. Er is veel overleg en informatie, maar weinig overzicht, samenhang en structurele verwerking.

Als die professionele capaciteit ontbreekt, wordt participatie onvermijdelijk ad hoc en persoonsafhankelijk. Dan blijft rekrutering beperkt (altijd dezelfde deelnemers), schiet inclusie tekort (sommige groepen worden moeilijk bereikt) en ontbreekt terugkoppeling. Daardoor neemt het vertrouwen af en duiken dezelfde knelpunten telkens opnieuw op. Effectieve participatie vergt vakmanschap. Niet alleen empathisch luisteren en voeling hebben met doelgroepen. Maar ook gesprekstechnieken beheersen, de inhoud goed kennen én resultaten vlot communiceren. Outreach-methoden zoals straatinterviews, gesprekken in het openbaar vervoer, jongeren via scholen en gemengde focusgroepen werken wél goed, maar zijn arbeidsintensief. En vragen dus tijd en personeelscapaciteit.

Professionele slagkracht gaat niet alleen over participatievakmanschap. Maar ook over tijd en ruimte bij de inhoudelijke ambtenaren en politici die het beleid mee vormgeven. Externe procesbegeleiders en participatiemedewerkers kunnen trajecten ondersteunen, maar de eigen verantwoordelijkheid van beleidsactoren niet overnemen. Participatie is in de kern een leerproces tussen verschillende partijen, ook onderling tussen inwoners, organisaties, ambtenaren en mandatarissen. Dat veronderstelt dat niet alleen het proces goed begeleid wordt. Maar ook dat inhoudelijke trekkers beschikbaar zijn om mee in dialoog te gaan, afwegingen te verduidelijken en uit die dialoog te leren voor de verdere beleidsuitvoering.

Professionele capaciteit en vakmanschap zijn daarom de hefboom om participatie kwaliteitsvol, efficiënt en duurzaam in te zetten.

Investeren in een participatie- en communicatieprofiel zoals een procesbegeleider, participatiemedewerker of coördinator/spilfiguur maakt het mogelijk om trajecten methodisch op te zetten, inclusie doelgericht te organiseren, input te analyseren en terug te koppelen. En om kennis vast te leggen, zodat gemeenten van elkaar leren. Lokale besturen krijgen concrete tools en draaiboeken aangereikt in plaats van abstracte kaders. En het creëert één herkenbare communicatielijn richting burgers en middenveld. Daarmee wordt participatie niet iets dat 'erbij moet', maar een professionele basisfunctie van de vervoerregio in de uitvoeringsfase.

➤ **BLAUWDRUK 'professionele slagkracht'**

Wanneer? • Doorlopend (basisvoorwaarde) • Voor trajecten (voorbereiding) • Tijdens sessies (begeleiding) • Na afloop (analyse & terugkoppeling)	Door wie? • Stakeholdermanager • Participatiemedewerker (methodiek) • Communicatieprofiel (taal/visuals) • Vervoerregio (opdrachtgever) • Lokale partners & intermediairs
Op welke schaal? • Vervoerregio (inspraak) • Lokaal (outreach, uitvoering) • In het veld (scholen/haltes) • Vlaams (afstemming)	Hoe? • Werken met een vaste participatiemix (online + fysiek + outreach) • Kwaliteitskader: inclusie, verslaggeving, verwerking en terugkoppeling • Opleidingen/coachings voor lokale ambtenaren (tools i.p.v. abstracte kaders) • Intervisie: goede praktijken delen als lerend netwerk • Horizontale samenwerking tussen verschillende overheidsdiensten
Voorwaarden: • Structurele personeelscapaciteit (regionaal + lokaal) • Praktische toolkits/sjablonen (persona's, draaiboeken, formats) • Budget voor outreach en analyse (vrije tekstvelden kosten tijd) • Centrale coördinator/spilfiguur + communicatiekanalen	

➤ Goede Praktijk: Participatietraject als onderdeel van de opmaak van het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP)

Wat & waarom?

Participatietraject dat integraal deel uitmaakte van de opmaak van het Regionaal Mobiliteitsplan in opdracht van MOW (Departement Mobiliteit en Openbare Werken). Het traject was een afgebakende deelopdracht binnen de overheidsopdracht en combineerde thematische participatie (met stakeholders en middenveld) met burgerparticipatie, aangevuld met communicatie over het plan en basisbereikbaarheid, onder meer via een informatief filmpje.



© Cover Regionaal Mobiliteitsplan - Beleidsplan
Vervoerregio Vlaamse Ardennen

Impact

De directe impact van de participatie op de uiteindelijke inhoud van het RMP is moeilijk meetbaar. Wel droeg de participatie bij aan een bredere bekendheid en een beter begrip van het plan en van basisbereikbaarheid bij lokale besturen, stakeholders en burgers binnen de vervoerregio.

Geleerde lessen

Een duidelijke terugkoppeling naar deelnemers over wat met hun input gebeurt, is essentieel om het draagvlak voor participatie te versterken. Het traject maakte ook duidelijk dat een vervolgstrategie ontbreekt nadat het plan is opgemaakt: participatie was beperkt in de tijd en er was geen expliciete overdracht naar de uitvoeringsfase of een nieuw participatieproces.

5. Projectmatige & stapsgewijze aanpak

Bouw duurzame participatie op rond concrete projecten en beleidsvragen. Organiseer participatie op sleutelmomenten, koppel die aan zichtbare vooruitgang en stimuleer fysieke ontmoetingen voor meer draagvlak.

Structurele participatie op vervoerregioniveau lukt zelden wanneer vragen te breed en te abstract blijven en wanneer inspraak losstaat van concrete dossiers, timing en beslismomenten. Afhankelijk van de vraag en context is een participatiemethodiek op maat van belang. Lokale besturen herkennen dat spanningsveld. **Participatie gebeurt vandaag vooral rond concrete mobiliteitsprojecten en dorpsgerichte thema's. Maar veel minder rond de bredere mobiliteitstransitie of regionale keuzes.** Daardoor blijft regionale participatie voor veel mensen veraf. Terwijl de uitvoeringsfase net vraagt om keuzes tastbaar te maken, knelpunten vroeg te signaleren en waar nodig bij te sturen. Tegelijk wordt participatie binnen mobiliteitsprojecten nog te vaak pas opgestart wanneer de probleemstelling en oplossingsrichting al grotendeels vastliggen. Dat beperkt de aansluiting bij uiteenlopende noden. Een sterk participatietraject vertrekt daarom al van bij de probleemstelling en zorgt ervoor dat alle relevante stemmen op tijd gehoord worden.

Als je niet projectgericht en stapsgewijs werkt, wordt participatie al snel reactief en start ze te laat. Vaak ontstaat inspraak pas wanneer plannen al bijna vastliggen, onder druk of vanuit verzet. Dat vergroot de polarisatie en ondergraaft het vertrouwen. Zeker wanneer er geen terugkoppeling is en de participanten geen zicht hebben op de impact. En er gaat ook veel opgebouwde kennis verloren. Trajecten blijven persoonsafhankelijk, leerlessen worden niet gedeeld en je begint telkens opnieuw. Structurele betrokkenheid groeit het best uit projectmatige trajecten, en de frequentie van participatiemomenten moet afgestemd zijn op zichtbare vooruitgang en relevante sleutelmomenten.

Ook belangrijk in de stapsgewijze aanpak is een methode om een reactieve stellingenoorlog te voorkomen. Dit kan met deze drie stappen:

- Eerst een **informatieve stap**: elkaar en het onderwerp/thema/project leren kennen, empathie ontwikkelen, veiligheid creëren
- Daarna een **proactieve stap**: kijken wat de randvoorwaarden zijn van een goede oplossing en hierover transparant communiceren
- Derde **reactieve stap**: de plannen toetsen aan die randvoorwaarden en bijschaven zodat er voor iedereen iets in zit.

Projectmatig en stapsgewijs werken is de hefboom om participatie behapbaar, relevant en lerend te maken. Dankzij die aanpak zal structurele inbedding uitgroeien tot een praktijk van permanent participeren.

Knip grote ambities op in afgebakende projecten (lokaal, in clusters van buurgemeenten of rond één concreet onderdeel uit het Regionaal Mobiliteitsplan). Zo kan je doelgroepen gericht betrekken en het gesprek voeren over herkenbare keuzes. De denktafels benadrukken daarbij: experimenteer met thematisch afgebakende participatiemomenten, koppel participatie aan concrete vragen, en schaal op wat werkt. Pilots en proefprojecten bieden een veilige ruimte om te leren en bij te sturen. Kleine, gerichte middelen (zoals experimenteerbudgetten of projectsubsidies, ook voor uitvoering) helpen om ideeën effectief te realiseren. Organiseer participatie op sleutelmomenten (start, ontwerpkeuzes, bijsturing, evaluatie) en maak resultaten zichtbaar. Zo groeit vertrouwen en zal de vervoerregio sneller evolueren naar een lerend netwerk waarin goede praktijken systematisch gedeeld en opgeschaald worden.

➤ **BLAUWDRUK ‘projectmatig & stapsgewijs’**

Wanneer? • Jaarlijks/periodiek: prioriteiten kiezen • Vóór opstart: afbakening & mandaat • Op sleutelmomenten (start-ontwerp-beslissing-evaluatie) • Bij zichtbare vooruitgang (ritme)	Door wie? • Projecttrekker (lokaal inzetbaar) • Vervoerregio (selectie/ondersteuning) • Kernteam (kwaliteitsbewaking) • Middenveld/burgers/professionelen (aanvullend dialoog)
Op welke schaal? • Lokaal (deelprojecten) • Cluster van gemeenten • Vervoerregio (samenhang) • Vlaams (kaders/middelen)	Hoe? • reek grote dossiers op in lokale stukken • Werk thematisch en koppel aan gedeelde waarden (veiligheid, gezondheid, cohesie) • Pilots/proefprojecten: leren → bijsturen → opschalen • Fysieke ontmoetingen waar draagvlak cruciaal is (niet enkel digitaal) • Methodologische aanpak: informatief > proactief > reactief
Voorwaarden: • Regionale participatie- & communicatiecapaciteit • Klein experimenteerbudget / projectsubsidies (ook voor uitvoering) • Draaiboeken per projectfase + herbruikbare methodieken • Kennis delen (platform, intervisie, ‘wat werkte?’)	

➤ Goede Praktijk: Compair – Herzele

Wat & waarom?

COMPAIR was een Europees burgerwetenschapsproject rond mobiliteit en luchtkwaliteit, uitgevoerd in Herzele. Met partners als Digitaal Vlaanderen, VMM, Telraam, SOLVA, de gemeente en lokale scholen. Het project koos een stapsgewijze aanpak met participatie vanaf de opstart, waarbij inwoners en scholen samen verkeers- en luchtkwaliteitsimpact in kaart brachten met Telraam verkeerstellers, onder meer in de context van een schoolstraat. Op een tussentijdse infomarkt werden resultaten besproken. Parallel liepen er bevragingen via de gemeente en in de scholen.



© Projectteam Compair - Tussentijdse infomarkt Compair project

Impact

Het project leverde objectieve verkeers- en luchtkwaliteitsmetingen op (o.a. auto's, fietsers, zwaar verkeer, NO₂ en fijn stof) en ondersteunde een geïnformeerde beleidsbeslissing van de gemeente Herzele. Via dashboards, een tussentijdse infomarkt en educatief lesmateriaal werd het thema mobiliteit en luchtkwaliteit actief op de agenda geplaatst, ook in de scholen. Helaas werd na de proefopstelling geen permanente schoolstraat ingericht, ondanks data die de voordelen hiervan duidelijk maakten.

Geleerde lessen

Hoewel bewoners actief betrokken werden via het burgerwetenschappelijk onderzoek, betreurden bewoners dat er geen inspraak was over welke straat als voorlopige schoolstraat werd ingericht. Tegelijk stelden veel bewoners zich kandidaat om Telramen te plaatsen bij hen thuis. De objectieve metingen hielpen de weerstand bij de start om te buigen naar een meer gedeeld en feitelijk debat over mobiliteitsmaatregelen.

De eindresultaten werden onvoldoende cijfermatig publiek kenbaar gemaakt. En ook een afsluitend moment ontbrak. Een 'standstill' in de pre-electorale periode speelde hier zeker een rol.

6. Structurele verankering

Participatie is meer dan alleen maar input verzamelen. Het vraagt ook om dialoog, systematische verwerking en duidelijke terugkoppeling. Maak zichtbaar wat met voorstellen gebeurt, welke keuzes worden gemaakt en hoe verschillende stemmen daarin worden afgewogen.

Het moment waarop participatie geloofwaardig wordt of definitief faalt, is het moment waarop de participanten te horen krijgen hoe verder wordt gebouwd op de eerdere dialoog.

In de lokale interviews geven besturen aan dat terugkoppeling naar burgers vandaag vaak beperkt is. Waardoor de betrokkenheid verslapt en de motivatie afneemt. In de denktafels met het middenveld komt dezelfde nood scherp naar voren. Organisaties willen alleen investeren in participatie als duidelijk is wat er met hun input gebeurt, wat het mandaat is en wat de meerwaarde of 'return' is voor hun achterban. De participatie-oefening voor de opmaak van het Regionaal Mobiliteitsplan schoot op dat vlak tekort. Er is veel input verzameld, maar die werd te weinig (zichtbaar) benut, wat het vertrouwen ondergraaft en de zin om opnieuw deel te nemen vermindert.

Als verwerking en terugkoppeling ontbreken, ontstaat een neerwaartse spiraal:

participatiemoeheid, selectieve deelname en groeiende scepsis tegenover vervoerregiowerking en Vlaamse beslissingen. Dat is extra problematisch in dossiers waar keuzes direct voelbaar zijn in de leefwereld (zoals Vervoer op Maat). Wanneer mensen de afwegingen niet begrijpen of geen zicht hebben op bijsturing, groeit ruis, weerstand en polarisatie. Bovendien gaat leerkapitaal verloren. Zonder systematische doorwerking worden inzichten niet gedocumenteerd, herhalen dezelfde knelpunten zich en blijft participatie persoonsafhankelijk en versnipperd.

Structurele opvolging, terugkoppeling en doorwerking zijn daarom de hefboom om draagvlak en kwaliteit op te bouwen in de uitvoeringsfase. Ze maken besluitvorming transparant (welke input kregen we, wat nemen we mee, wat niet, en waarom?) en vertalen keuzes naar begrijpelijke taal en formats die deelnemers effectief bereiken.

Actieve communicatie - niet enkel publiceren maar ook teruggaan naar deelnemers via lokale kanalen en netwerken - houdt het contact warm en maakt de waarde van participatie zichtbaar. Ten slotte vormt doorwerking de basis van een lerend systeem. Door input, beslissingen, monitoring en leerlessen structureel te bundelen en te delen, kunnen de gemeenten, de vervoerregio en de partners sneller bijsturen en goede praktijken opschalen.

➤ **BLAUWDRUK ‘structurele verankering’**

Wanneer? • Direct na elk moment (quick recap) • Na analyse (wat nemen we mee?) • Bij elke mijlpaal/beslissing • Periodiek tijdens uitvoering	Door wie? • Vervoerregio/intercommunale • Communicatie/participatie (formats) • Lokale besturen (verspreiding) • Partners (inhoudelijke duiding)
Op welke schaal? • Vervoerregio (centraal) • Gemeenten (lokale duiding) • Netwerken/koepels (naar achterban) • Publiek toegankelijk (kort & visueel)	Hoe? • Standaard: wat hoorden we? + wat doen we ermee? per traject • Heldere redenen bij niet-opname (afwegingen, budget, regelgeving) • Disseminatie: actief terug naar deelnemers (niet enkel online zetten) • Leren zichtbaar maken: goede praktijken, kleine realisaties belichten • Essentieel = het onderhouden van de communicatielijnen, niet alleen tijdens de participatiefase maar doorlopend. Dit voorkomt veel klachten en verzet.
Voorwaarden: • Kennisplatform of centrale pagina (input → beslissing → status) • Communicatiesjablonen (taalniveau, visuals, 1-pagers) • Capaciteit voor opvolging en verwerking (niet projectmatig ‘erbij’) • Netwerk van lokale kanalen (nieuwsbrieven, raden, pers)	

➤ Goede Praktijk: ‘MobiMaatwerkers – traject Herzele’

Wat & waarom?

Bij het lokale MobiMaatwerkers-traject in Herzele werd participatie opgevat als een doorlopend proces, niet als een eenmalig inspraakmoment. Na bevestigingen en co-creatiesessies met leerlingen, ouders en scholen kozen ze bewust voor duidelijke terugkoppeling: resultaten gedeeld via rapporten, overlegmomenten met de gemeente en scholen, en doorlopende communicatie met betrokkenen.



© Netwerk Duurzame Mobiliteit - Klasgerichte bevestiging 6e leerjaar in een Herzeelse lagere school in mei 2025

Impact

De structurele terugkoppeling versterkte het wederzijdse begrip tussen lokaal bestuur en deelnemers. Kinderen, ouders en scholen kregen zicht op wat met hun input gebeurde. De opgebouwde inzichten werden ook actief meegenomen naar volgende beleidsprocessen, zoals het mobiliteitsplan en de verdere uitwerking van schoolroutes. Dit verhoogde de beleidsrelevantie van het participatietraject en het vertrouwen in participatie als instrument.

Geleerde lessen

Terugkoppeling en doorwerking is cruciaal om participatie geloofwaardig te houden. Maak zichtbaar welke inzichten worden meegenomen, en waar grenzen liggen. Zo voelen deelnemers zich ernstig genomen. Voorzie voldoende tijd en capaciteit voor structurele opvolging. En maak duidelijke afspraken over hoe participatieresultaten worden doorgegeven en verankerd in vervolgttrajecten. Zonder die verankering dreigt participatie los te komen van beleid.

Aan de slag

Hoe kunnen we als vervoerregio praktisch aan de slag met deze blauwdruk?

Wat is de eerste stap?

De blauwdruk nodigt uit om inspraak, participatie en co-creatie opnieuw centraal te zetten in het werk van de vervoerregio. Daartoe reikt hij goed bruikbare instrumenten aan die de effectieve implementatie ervan vergemakkelijken.

Het is belangrijk om **voldoende professionele slagkracht** te voorzien. Dat kan als taak voor medewerkers van één of meerdere partijen binnen de vervoerregio of door een externe ondersteuner. Zonder deze inzet is het niet haalbaar om **duidelijke participatiekaders** te maken, waarin ook voldoende aandacht is voor opvolging en feedback. Pas als deze voorwaarden zijn ingevuld, kan participatie effectief worden aangepakt. Zo kun je **inspelen op de verschillende doelgroepen** en werk je **stapsgewijs en projectmatig**. Diverse praktijkvoorbeelden tonen aan dat **het middenveld hierin een essentiële schakel** kan zijn, en daartoe bereidwilligheid toont, mits de juiste randvoorwaarden en context worden gecreëerd.

De belangrijkste conclusie uit het proces voor deze blauwdruk is dat er een **grote vraag is naar meer participatie, co-creatie, inspraak en ook betere communicatie** over het werk van de vervoerregio Vlaamse Ardennen. Het is belangrijker om **nu concrete acties** te starten dan te blijven zoeken naar het perfecte systeem. Met de uitdrukking *‘Perfectie is de vijand van het goede’*, wil deze blauwdruk daarom vooral inspireren om **participatie écht te verankeren** in de werking van de vervoerregio. En om er meteen mee aan de slag te gaan.

Colofon

Penhouders

Emilie De Witte (*deskundige duurzame mobiliteit SOLVA*)

Ewout Depauw (*coördinator mobiliteit en digitalisering SOLVA*)

Met dank aan

Mike Van Acoleyen (*voormalig procesbegeleider participatiebureau O2, vandaag Involved*) voor de bijdrage aan het interview over zijn berokkenheid in de verschillende participatietrajecten bij de opmaak van meerdere regionale mobiliteitsplannen van Vlaamse vervoerregio's.

Kevin Fouquet (*dienst mobiliteit Brakel*), Ronny De Keyzer (*dienst mobiliteit Geraardsbergen*) en Sarah Lequeu (*participatieambtenaar Geraardsbergen*), Arne Debyttre (*dienst mobiliteit Kluisbergen*), Peter Martens (*dienst mobiliteit Kruisem*), Sammie Haesaert (*dienst mobiliteit Maarkedal*), Bram Verbeke (*dienst mobiliteit Oosterzele*), Els Doclo (*dienst mobiliteit Oudenaarde*), Wouter Govaert (*dienst mobiliteit Sint-Lievens-Houtem*), Henky Martens (*dienst mobiliteit Zwalm*) voor hun bijdrage tijdens de diepte-interviews over lokale participatiepraktijken.

Filip Michiels (*schepen mobiliteit en participatie Oosterzele*) en Evi Baeyens (*schepen mobiliteit Herzele*) voor hun politieke inzichten en bijdrage aan het interview 'In gesprek met twee schepenen over participatie'.

Tine Pillaert en Matthias Vermael (*Netwerk Duurzame Mobiliteit*), Jeremy Van Ophem en Nathalie Neiryndck (*team mobiliteit SOLVA*), Merel Vansevenant (*WayToGo*), Tjalle Groen (*Mpact*), Sofie Verspeeten (*Avansa*), Freke Caset (*UGent*), Marjolein Hantson (*VUB*), Wouter Florizoone (*Telraam*), Tom Callens (*Digitaal Vlaanderen*), Gert Vervaeke (*projectteam Compair*) en Dirk Smets (*Zebra Media*) voor hun bijdrage en feedback.

Deze blauwdruk kwam tot stand in het kader van het LEADER-project MobiMaatwerkers, medegefinancierd door de Europese Unie, i.s.m. projectpartners Trage Wegen, intercommunale SOLVA, Way To Go, Mpact en Avansa Centraal Vlaanderen.

Foto p.4 en p.16: Bert Bossaert - Open Mobiliteitsatelier (MobiMaatwerkers) op 4 maart 2026

Foto p.3: Projectteam Compair - Tussentijdse infomarkt (Compair project)

Foto P.8: Netwerk Duurzame Mobiliteit - Straatinterviews Oosterzele (MobiMaatwerkers)



Medegefinancierd door
de Europese Unie



