



## Werktafel 2: Sociologie – Sociologie van wijken en het gebruik ervan

- *Hoe rekening houden met de verschillende praktijken en noden (geleefde, echte) van de mobiliteit?*
- *Aan welke noden moet de mobiliteit beantwoorden? Werkers, vrouwen, kinderen, zorg?*

De wijken in Brussels zijn heel verschillend. Inkomen, leeftijd, aantal jongeren, ethnische achtergrond, ervaringen, allemaal

Hoe kunnen we rekening houden met de verschillende praktijken en behoeften (ervaren en/of reëel) als het gaat om mobiliteit? Aan welke mobiliteitsbehoeften moet worden voldaan? Hoe nemen we de verschillende praktijken van werknemers, vrouwen, kinderen en zorgarbeid? Hoe kunnen we de gebruikelijke sociale praktijken van wijkgebruikers (bewoners, werknemers, enz.) als uitgangspunt nemen?

### Spanning

Conflict ontstaat door andere percepties die vaak ook gelinkt zijn aan verschillende socio-economische posities.

- conflicten over de functies van de ruimte: urbanisme kan het gebruik van ruimtes niet beperken
- verschillende visies op gastvrijheid kunnen ook bron van conflict zijn. Bijvoorbeeld moslima's kunnen zich erg bekeken voelen in een open ruimte die door anderen als aangenaam ervaren wordt.
- conflict moet ruimte krijgen binnen de manier waarom de stad wordt vormgegeven. De snelheid waarmee dingen veranderen zorgt soms ook voor conflict, cf. aanpassingen tijdens corona. Er is in veel wijken ook een snel wisselende bevolking.
- de sociale samenstelling van een wijk bepaalt mee de manier waarop mensen uiting geven aan hun ongenoegen (vandalisme in Kuregem versus schijnbare acceptatie in Forest) maar ook in wijken waar er niets afgebroken wordt is men soms even goed niet akkoord (vb juridische strijd)

### Participatie

Er zijn verschillende participatiemethodes nodig zodat iedereen kan deelnemen want niet iedereen is bv. even mondig. Het gebruik van bemiddelaars kan nuttig zijn, maar dat is een erg complexe opdracht. Bevoorrechte mensen die dicht bij de bewoners staan en getraind zijn in bemiddeling, verschillende vormen van participatie aanbieden op verschillende momenten in het proces. *Is dit een mogelijk antwoord op de spanningen?*



De reacties moeten vroeg genoeg aan bod komen om zo de tegenstellingen te kunnen overstijgen tijdens het proces. Een moeilijkheid daarbij is de mobilisatie tijdens de diagnostiek. De diagnostiek is zeer conceptueel en gebeurt veel vroeger dan de praktische uitvoering. Het is moeilijk om een dialoog tot stand te brengen tussen de bestuurlijke processen en de lokale bewoners, door hun verschillende visies op de termijn (korte termijn >< lange termijn).

*Genderverschillen* kunnen ook relevant zijn. Vrouwen worden soms te weinig betrokken.

Politieke plannen, prioriteiten verschillen per buurt: bv. luchtkwaliteit is meer een issue in het centrum; gemeentes in tweede kroon ervaren dan weer minder nood aan verandering. Deze verschillen geven indruk van inconsistentie.

- In Parijs was tijdens het project 'Embellir votre quartier' het projectteam (waar ook een socioloog/ antropoloog deel van uitmaakte) quasi constant aanwezig in de publieke ruimte.
- Nood aan voldoende monitoring van de veranderingen. Tegelijkertijd is er ook het subjectief aanvoelen.
- Heel veel vragen gaan verder dan het thema mobiliteit, ook deze moeten gemonitord worden zoals handel.

### **Sociale rechtvaardigheid**

*Sociale rechtvaardigheid* vormt een belangrijk argument in de discussie: de zones waar veel verkeersongevallen zijn, liggen vooral in kansarme buurten. *Hoe rekening houden met verschillende sociale groepen? Hoe de dialoog op het terrein voeren met een gevoeligheid voor sociale rechtvaardigheid en raciale kwesties?*

- *Dialoog* opstarten *tussen bewoners*, zonder aanwezigheid van buitenstaander/ beleidsmakers, bv. in de publieke ruimte zelf

Hoe omgaan met 'high conflicts' -> conflict begint eigen leven te leiden; geen middelen om deze te ontwapenen; mensen 'beschuldigen' van auto-gebruik helpt de discussie niet vooruit

- Intersectionele aanpak van de inspraak; er spelen verschillende vormen van dominantie, niet alleen sociaal-economisch, maar ook bv. van de autobestuurder tegenover de actieve weggebruikers.
- Wat is de impact op sociale ongelijkheid per maatregel? Slimme kilometerheffing, circulatieplannen?



### Vragen

- Een sociologie van de contestatie
- Op welke manier kunnen stemmen die nu te weinig gehoord worden – in een context van conflict – toch gehoord worden? Hoe kunnen we een dialoog op het terrein aangaan met een goede aanpak voor de ongelijkheden qua gender, ras en welbespraaktheid?
- Hoe kunnen we onze kennis over het gebruik van de wagen verbeteren met respect voor de privacy?
- Hoe kunnen we rekening houden met de snelle verandering van de bevolking en de stad?
- Wat zijn de verschillende percepties van gastvrijheid in een buurt en hoe verschillen ze van de intenties, objectieven van de politici? Welk onderscheid bestaat er bv. tussen de gastvrijheid van een publieke ruimte zoals ze ontworpen werd en die zoals ze beleefd wordt door de gebruikers?
- Hoe kan de mobiliteitspolitiek meer verwoven worden met de andere politieke domeinen? In bijvoorbeeld wijkcontracten?
- Hoe kunnen we beantwoorden aan de socio ecologische, socio economische doelstellingen op lange termijn?
- Hoe kunnen we korte termijn met lange termijndoelstellingen verzoenen?

### Praktijken

- Aanwezigheid van sociologen, antropologen op het terrein
- De indicatoren uitbreiden en ze delen
- Auto organisatie van de wijk: de intermediaire organisaties ondersteunen. Er moeten rechtstreekse gesprekken aangegaan worden met de burgers, er zijn nieuwe manieren nodig om de spreken met elkaar, de dialoog aan te gaan
- Stands in de publieke ruimte voorzien om de wijk te leren kennen, aanwezig te zijn
- Mensen laten praten over bepaalde plekken