



Werktafel 3: Mobiliteit – Mobiliteit als inzet van de transitie

- *Van waar komen we?*
- *Hoe komen we tot de mental shift?*

De klimaatcrisis, ongezonde luchtkwaliteit en het gebrek aan kwalitatieve publieke ruimte dwingen ons tot een mobiliteitstransitie. We beginnen deze transitie niet van een leeg blad, er gaat een geschiedenis vooraf aan deze ommeslag. Verschillende vragen komen naar boven bij de transitie naar een duurzame mobiliteit. Hoe moet de transitie vormgegeven worden? Welke temporaliteit, tempo voor deze transitie en haar specifieke maatregelen zoals de circulatieplannen? Hoe geraken we allemaal samen door die transitie?

Wat is de sociologie van de aanvaarding van veranderingen?

1. Tempo, doel en middelen van de transitie

- De verwachtingen op dit vlak zijn niet realistisch. Er is algemeen een spagaat tussen politieke ambities om (te laat) tegemoet te komen aan de klimaaturgentie (Brussel 2030) en het besef dat de zelf gestelde termijnen voor de ambitieuze doelstellingen niet haalbaar zijn.
- De circulatieplannen worden te snel ingevoerd – de organisatie van inspraak verloopt op een ander tempo en de gemeenten betalen nog leergeld op dat vlak. Anderzijds beseffen gemeenten dat de realisatie van de mazen niet kan wachten tot er zekerheid is over een draagvlak. Uitvoering en communicatie lopen best gelijktijdig. Daarbij wordt ook gewezen op de lengte van de administratieve procedures in Brussel, die drie keer zo lang zijn dan in bv Nederland.
- Voor wat de circulatieplannen betreft vinden de deelnemers dat de ambities groter mogen zijn op het vlak van investeringen en wat lager qua hoeveelheid plannen. Beter meer middelen investeren in minder ‘mazen’, maar dus met meer, mooiere en betere aanpassingen. We moeten zoeken naar een balans tussen draagvlak en uitvoeringsritme.
- Sommige leden pleiten voor een clustering van de projectmiddelen met andere middelenstromen binnen andere bevoegdheden.
- Het succes van een beleid in functie van minder auto's hangt samen met de inspanningen voor andere vervoersmodi (performant openbaar vervoer bv). Verschillende keren wordt gewezen op vooral het grote deficit op het vlak van infrastructuur voor voetgangers – die worden te vaak stiefmoederlijk behandeld.

2. Gewest, gemeente, wijk



- Nood aan een sterke gewestelijke regie/visie, mee opgenomen in de uitvoering op gemeentelijk vlak – ‘mazen’ definiëren op basis van sociografische werkelijkheid (dus waar nodig gemeentegrensoverschrijdend).
- Versnippering tegengaan door uitwisseling van ervaringen (good and bad practices) tussen gemeentelijke administraties.
- Nood ook aan interregionaal overleg in functie van demping en stroomlijning transitverkeer.
- Rekening houden met grote verschillen tussen wijken op vlak van aanwezigheid en kwaliteit van publieke ruimte, bevolkingsdichtheid en –samenstelling en gebruik (wonen, transit, gemengde functies...)

3. Mensen en verhalen

- Veel duurzaamheidsmaatregelen houden een risico in op vlak van gentrificatie – er moet rekening gehouden worden met de sociale impact. Wie wordt er beter van ?
- Inwoners van de ‘mazen’ hebben vaak andere bekommernissen dan de doelstellingen van Good Move. Denk bijvoorbeeld aan de prijs van energie, de kwaliteit van de woning, private tuin, oprit
- Opletten voor narratieven: taal zelf is vaak niet inclusief. Participatie op het terrein stoot op grenzen (structurele drempels voor participatie van bepaalde bevolkingsgroepen, genderdrempels...)
- Participatie vergeet tools van degene die gevraagd worden te participeren. Wie als kind naar school fietste, zal eerder geneigd zijn naar het werk te fietsen dan wie zijn hele kindertijd gebracht is met de wagen. Hier wordt ook gewezen op een belangrijke rol voor onderwijs.
- Er is een goede monitoring nodig en een eerlijke, standvastige communicatie: is er echt een reductie van gemotoriseerd verkeer, of verplaatsen we het ? Geloven de politici in hun eigen beslissingen en verdedigen ze de gevolgen ervan, of geven ze (te snel) toe aan de negatieve stemmen om strategisch/electorale redenen ?