

VERSLAG SESSIE
ONGELIJKHEID IN MOBILITEIT/BEREIKBAARHEID
25.02.2021 – MS TEAMS

1. HET OPZET VAN DE SESSIE

'**Bereikbaarheid**' is een begrip dat in beleidsvisies op allerlei bestuurlijke en geografische schaalniveaus wereldwijd een steeds prominentere rol lijkt te krijgen. Daarnaast zijn er ook **vele interpretaties** van het begrip mogelijk. Bereikbaarheid - of breder, toegang - gaat verder dan het fysiek kunnen bereiken van locaties, maar handelt ook over kansen, barrières en onrechtvaardigheid.

Het inzicht dat plannen voor méér automobilititeit geen wondermiddel is om maatschappelijke noden zoals het kunnen bereiken van plekken te realiseren (en evengoed een scala aan erg nadelige effecten met zich kan meebrengen), is intussen gerijpt. Het verbreden van wegen zorgt niet voor minder files (cf. onderzoek naar geïnduceerd verkeer), snellere en grotere wagens zoals SUV's versterken de verkeersonveiligheid in een stedelijke context, grote stadssnelwegen in dichtbevolkte gebieden, zoals het Gentse B401-viaduct ("fly-over"), leggen een gigantisch beslag op de openbare ruimte en belasten de omgevingskwaliteit, ... Bovendien worden niet alleen besturen, maar ook organisaties en burgers mondiger over de externaliteiten die de heersende autodominantie veroorzaakt.

Het inzicht dat plannen voor mobiliteit niet los van ruimtelijk plannen kan gezien worden, vindt ondertussen ook steeds vaker weerklank in stedelijke beleidsvisies. Plannen voor mobiliteit is zinledig wanneer mobiliteit geen toegang biedt, aangezien deze toegang minstens even sterk bepaald wordt door de geografie van bestemmingen in het stedelijke weefsel. Een dense en bovendien diverse buurt met allerlei voorzieningen, werkplekken en woningen biedt theoretisch gezien het meeste potentieel om zonder al te veel tijdverlies en op een duurzame wijze dagelijkse trips te accommoderen. Indien die buurt dan ook nog eens dooraderd is met duurzame mobiliteitsinfrastructuur en -diensten (hoogfrequent openbaar vervoer, verbindende fietsbruggen en fietsstraten, autodelen, ...), dan lijkt een transitie richting een écht duurzame mobiliteit en ruimtegebruik een natuurlijke uitkomst.

Maar klopt dit droombeeld, deze 'imaginary' of dit mantra van de bereikbare of nabije stad, wel **steeds, overal en voor iedereen**? Bij uitstek in coronatijden vol lockdowns, avondklokken en afstand lijkt deze vraag relevanter dan ooit. Zo werd in verschillende steden wereldwijd (zoals Brussel, Parijs of Melbourne) recent het concept van de '10/15/20-minuten stad' (op 10/15/20 minuten wandelen of fietsen alle essentiële functies kunnen bereiken) hoog op de agenda gezet. Maar, verzilvert deze beleidsvisie ook de duurzaamheidsambities in de praktijk? Hoe beïnvloedt deze beleidsvisie stedelijke vastgoedynamieken? Wordt er voldoende rekening gehouden met maatschappelijke vraagstukken over diversiteit, inclusie en rechtvaardigheid, en met de relaties die bestaan tussen 'amenity improvement' onder een neoliberale impuls en sociale verdringingseffecten? Wie heeft de mogelijkheden en middelen om de vruchten van deze verhoogde, duurzame, bereikbaarheid te plukken? ...

Deze en andere vragen m.b.t. sociale dispariteit in de context van stedelijke bereikbaarheid worden niet steeds even expliciet gesteld bij het vormgeven, implementeren en monitoren van 'duurzaam' stedelijk beleid. Althans, dat durven wij vermoeden. We stellen ons vragen als: zijn er belangrijke fricties te ontwaren tussen droom en dispariteit? (Hoe) kunnen we ruimtelijke patronen van ongelijkheden in mobiliteit en bereikbaarheid in kaart brengen? Welke dynamieken van dispariteit worden niet of onvoldoende gecapteerd in huidig beleid? (Hoe) kan de niet te onderschatten urgente uitdaging om onze mobiliteit drastisch te verduurzamen een positief verhaal zijn voor elke inwoner van Gent en omgeving? (Hoe) kunnen we deze vraagstellingen op inter- en transdisciplinaire wijze aanpakken? Welke internationale voorbeelden brengen geslaagde en minder geslaagde verhalen die ook de Gentse case kunnen ondersteunen?

Bovenstaande vragen kunnen relevant zijn in de context van verschillende problematieken die zich stellen binnen de context van stedelijke bereikbaarheid. Vanuit onze eigen expertises en onderzoeksinteresses lichtten we naar aanleiding van de sessie een aantal problematieken uit die betrekking hebben op topics als vervoersarmoede, autoafhankelijkheid, de publieke ruimte als experiment, knooppuntontwikkeling, bereikbaarheid en luchtvervuiling, ...

De **doelstellingen** van deze Stadsacademiesessie waren drieledig:

- Te verkennen welke van deze (of andere) problematieken 'leven' bij ≠ actoren;
- Te verkennen waar zich potentieel voor inter- en transdisciplinaire overlap bevindt;
- Toe te werken naar onderzoeksvragen en deze te verfijnen met het oog op de oprichting van een masterproefatelier vanaf volgend academiejaar (2021-2022).

2. VERLOOP EN STRUCTUUR SESSIE

Het **verloop** van de sessie was de volgende:

19u – 19u30	Welkom Inleidend woord over De Stadsacademie Toelichting doel en verloop van de sessie
19u35	Break-out room #1
20u20	Break-out room #2
20u40 – 21u	Wrap-up: Samenvatting break-out rooms door moderatoren Collectieve reflectie Vervolgstappen

De discussie werd gestructureerd op basis van **4 thema's (4 break-out rooms)**, die samengesteld werden op basis van de 7 problematieken die we eerder kort hadden toegelicht in onze nota. We kozen voor deze aanpak omdat we vermoedden dat een open discussie met alle participanten misschien te chaotisch en 'open ended' zou kunnen verlopen, en dat sommige participanten misschien liever niet op digitale wijze voor een grote groep spreken. De participanten waren daarom vrij om een thema te kiezen (voor een of beide break-out sessies) en in kleinere, gemodereerde, groepen het debat aan te gaan. Volgende 4 thema's werden onderscheiden:



Eva

Autoafhankelijkheid

In welke stadsdelen en voor welke groepen is leven zonder auto haalbaar, zonder in te boeten aan levenskwaliteit en maatschappelijke deelname?



Freke

Integratie mobiliteit en ruimte

Hoe kunnen we plannen en beleid maken voor een duurzame integratie van de domeinen mobiliteit en ruimte? Welke rol is weggelegd voor knooppuntontwikkeling?



Koos

Rechtvaardigheid, voor wie?

Hoe zorgen we voor een toegankelijke, inclusieve, zorgende stad, waarbij zowel de kansen en lasten op een rechtvaardige manier verdeeld worden?



Corneel

Straatexperimenten

Hoe kunnen straatexperimenten ingezet worden om mobiliteit en bereikbaarheid te verbeteren?

		Room 1	Room 2
1	Rechtvaardigheid, voor wie?	10	8
2	Autoafhankelijkheid	5	4
3	Straat als experiment	3	5
4	Integratie mobiliteit en ruimte	8	9

In bovenstaande tabel wordt een overzicht gegeven van het aantal participanten per thema en sessie. In onderstaande vat iedere moderator per thematiek het verloop van de twee sessies samen. Voor iedere thematiek worden eerst de hoofdvraag en deelvragen opgesteld die door de moderators als startpunt voor de discussie werden vooropgesteld. Deze vragen fungeerden als leidraad maar waren in geen geval restrictief voor de discussie.

2.1 Sessie 1 - Rechtvaardigheid, voor wie?

Hoofdvraag:

Hoe zorgen we voor een toegankelijke, inclusieve, zorgende stad, waarbij zowel de kansen en lasten op een rechtvaardige manier verdeeld worden?

Deelvragen:

- Wie zijn de openbaar vervoerafhankelijke doelgroepen?
- Hoe brengen we hun verplaatsingsgedrag, kansen en noden in kaart?
- Brengen toekomstige ontwikkelingen (cf. ontwikkeling van de vervoerregio's en basisbereikbaarheid) beterschap of net extra barrières?
- Welke maatschappelijke rol speelt het openbaar vervoer in Gent?
- In welke mate heeft de Gentse LEZ een verbetering van de leefomgeving teweeggebracht?
- En ging deze ook gepaard met een verbetering in de stedelijke bereikbaarheid?
- Wie veroorzaakt voornamelijk deze externe effecten, en welke bevolkingsgroepen ondervinden vooral de nadelen?

Besproken topics:

Kind- en jeugdvriendelijke publieke ruimte met kinderen en jongeren als belangrijke 'doelgroep'; stad Gent werkt rond kind- en tienerweefsel om interessante plekken te verbinden; kinderen (en hun

gebruiken) zijn een barometer voor veiligheid van een buurt; participatie met kinderen zijn zeer trage processen, waarbij kinderen een kwetsbare doelgroep zijn die specifieke raadpleging vragen

Toegankelijkheid en **beperkingen**; stad Gent werkt rond aanbod voor mensen die OV niet kunnen gebruiken (cf. disability movement UK: het kunnen gebruiken van normaal vervoer; 'het recht op mobiliteit')

Autodelen en inclusiviteit als een moeilijk thema; mensen zouden gebaat zijn bij een relatief goedkoop systeem, maar het digitale luik bij autodelen is de grootste drempel; hoe kunnen groepen van mensen die een auto hebben maar die weinig gebruiken bereikt worden? Wat zijn de redenen van autogebruik (link topic sessie autoafhankelijkheid)?

Kennis en data over wie waarom beweegt is beperkt, kwantitatief én kwalitatief onderzoek is nodig (cf. hoeveel mensen gebruiken een gerenoveerd park?); momenteel zijn wijkscan over het gebruik van de buurt beschikbaar; dataverzameling is zeer intensief

Ouderen: autogebruik is nog steeds belangrijk, maar kennis over hoe intensief alternatieven (zoals een rolstoelfiets) gebruikt worden ontbreekt

Kunst en ecologie als thema's voor awareness over het zich thuis kunnen voelen; tegengaan van 'elitair kantje' aan kunst, waarbij kunst verbindend kan werken, voor perspectiefwissels kan zorgen en toeëigening kan bevorderen

Compromissen zijn noodzakelijk om publieke ruimte 'in te delen' en dit proces is zeer moeilijk vanuit een specifieke doelgroep; samenwerkingen zijn dus belangrijk (cf. park aan woonzorgcentrum zorgt ook voor intergenerationeel contact), en men moet op zoek gaan naar raakvlakken; zo zijn vanuit kinderen als doelgroep ook veel raakvlakken te vinden met andere perspectieven met gelijklopende ambities (maar verschillende nuances); welke conflicten zijn er bij gezamenlijk gebruik van publieke ruimte? Besluitvorming is slechts één van de criteria in het lange lijstje

Onderzoek naar **vormen van samenwerking** is nodig; wie zijn de sleutelactoren, welk forum tussen de actoren is wenselijk en welke vormen kan dit forum aannemen

Lasten worden gevoeld op verschillende schaalniveau's en in verschillende aspecten, cf. ruimtegebruik (arrogance of space), maar ook luchtvervuiling (de vervuilers zijn niet degenen die hinder ondervinden)

Lage-emissie zone (LEZ), vooral ingrijpend voor groep mensen die geen auto heeft (en bijvoorbeeld in ploeg werkt), naast de grote groep met hogere inkomen en oude auto die de auto nodig heeft; belangrijke discussie over hoe de LEZ sociaal te maken (naast de ecologische doelstelling)

Vervoersarmoede als topic; belangrijk om de link te kunnen maken met het vervoer dat momenteel wel aangeboden wordt; differentiatie in sociale tarieven; zou autodelen met sociale tarieven werken? Wat zijn andere drempels als de financiële drempels verlaagd worden

Hoe gebeurt de overschakeling naar een 'vraaggestuurde methode', en waarom? Dit vraagt zeer veel tijd, waarbij vervoersarmoede een complex thema is met een sterk onderbelichte doelgroep; mensen in contact met **middenveldorganisaties**, die hier een sleutelrol in kunnen spelen; heeft mobiliteit voor sommige doelgroepen een lagere prioriteit?

Mobiliteit wordt vaak als afzonderlijk domein gezien (vooral door bijvoorbeeld mobiliteitsexperten), maar is slechts één van de schakels

Wat is de rol van Gent voor de ruimere omgeving (cf. schaalvergroting in de zorg)? Hoe werken deze topics voor de omliggende gemeenten? (link topic sessie Integratie mobiliteit en ruimte)

2.2. Sessie 2 - Autoafhankelijkheid

Hoofdvraag:

In welke stadsdelen en voor welke groepen is leven zonder auto haalbaar, zonder in te boeten aan levenskwaliteit en maatschappelijke deelname?

Deelvragen:

- Welke motieven schuiven mensen naar voor om hun autoafhankelijkheid te verklaren?
- Wanneer is de auto een noodzaak en wanneer een luxe?
- Is het überhaupt mogelijk om te bepalen wat 'essentiële autoverplaatsingen' zijn?
- In welke mate verschilt die invulling voor een bewoner van Gent-centrum, 19de eeuwse en 20ste eeuwse gordel? Hoe kan het beleid hierop inspelen?
- Hoe contrasteert hun verplaatsingsgedrag met dat van de huishoudens die gedwongen autoloos zijn? Zorgt het gebrek aan auto ook voor een lager aandeel activiteiten buitenshuis?
- Op welke manier kan stad Gent aan de noden van die laatste groep tegemoet komen?

Besproken topics:

Bij sommige deelnemers leeft het gevoel dat er veel **koudwatervrees** is om **minder auto** te gebruiken of om over te schakelen naar bvb autodelen. Auto is een te essentieel onderdeel van wie we zijn. Oplossing ligt vanuit die optiek 'bij de mensen zelf'. 'Auto nodig' als excuus voor gewoontegedrag. Vervoersarmoede ontstaat oa door te laag inkomen (mogen niet vergeten dat voor sommige mensen de bus zelfs te duur is), maar misschien zijn er ook mensen die zichzelf in de vervoersarmoede duwen, door hun ingesteldheid, namelijk, door enkel te focussen op de auto komen ze in de problemen als hun omgeving verandert, ze zijn mentaal niet klaar voor die verandering en kunnen zich niet genoeg aanpassen aan de nieuwe situatie.

Vanuit stad Gent recent initiatief om **vervoersarmoede** in kaart te brengen projectmatig, dmv 12 acties uit te voeren in de komende vijf jaar, vervoersarmoede te verkleinen. Uitdaging zit voorlopig in het samenbrengen van mensen en kennis op vlak van mobiliteit, welzijn, werkveld, school etc. Twee voornaamste doelgroepen: minder mobiele en senioren enerzijds, kansarme groepen die allerlei drempels (niet enkel financiële) ervaren.

Veel uitdagingen geformuleerd ivm autodelen, als manier om afhankelijkheid van privé-auto verminderen: **meer kennis verzamelen** om zicht te krijgen op **wat de triggers zijn** om de auto weg te doen, wat achterliggende waarden zijn van autodelers (vooral milieugerelateerde motivatie speelt?). Zowel dégage als taxistop denken na over het **bereiken van nieuwe doelgroepen**. Er is wel een constante instroom van nieuwe autodelers, maar lijken allemaal uit dezelfde niche te komen. Er zit ook een culturele drempel op delen, en een soort stigma: delen zou betekenen dat je je zelf niet iets kan permitteren, bvb gebruikers van Op Wielekes die van omgeving te horen krijgen dat 'het geen nieuwe fiets' is, en dus minderwaardig.

Vanuit taxistop project gericht op studenten uit **landelijke gebieden**, die hoegenaamd niet vertrouwd zijn met het OV: welke drempels ervaren ze, hoe groot is de bereidheid voor structurele modal shift? Taxistop stelt vast dat er maar erg weinig kennis is over autodelen en carpoolen.

Onderscheid centrum, 19de en 20ste eeuwse rand: in 20ste eeuwse rand is auto nog steeds de dominante manier om ergens te geraken, maar dat zijn plekken die op dit moment aan het veranderen zijn (oa nieuwe ontwikkelingen, hogere woondensiteit), dus dat creëert een opportuniteit om ook anders, minder autoafhankelijk, te gaan nadenken over verplaatsingsgedrag en dat op een sociaal rechtvaardige manier te organiseren. **Gebiedsgericht werken** lijkt een zinvolle aanpak. Bij dégage valt het op dat er minder aanbieders van auto zijn in het centrum, en minder gebruikers in 20ste eeuwse gordels, 19de eeuwse gordel kent het grootste aantal aanbieders en gebruikers.

Brainstorm over **het begrip 'essentieel'**: voor sommige mensen kan auto essentieel zijn om bvb op werk te geraken, maar hoe essentieel is het dat die auto ook standaard voor de deur staat geparkeerd? Kunnen we groepen afbakenen aan wie we dit op termijn misschien niet meer willen toelaten, omdat we het **openbaar domein** op zo'n manier willen inrichten dat er ruimte komt voor groen, ontharding, ontmoeting? Welke auto's kunnen op een P&R staan, en kunnen mensen naartoe wandelen of fietsen als voortransport? Wie mag een parkeerplaats hebben voor de voordeur? Voor sommige mensen moet die plaats misschien zelfs worden gegarandeerd, bvb personen met een handicap zou een parkeerplaats op nummerplaat aangewezen zijn, zoals bvb in NL al gebeurt. **Waar de grens trekken? Wie geven we voorrang?** De ene 80-jarige kan nog vlot wandelen, de andere helemaal niet en kan zich bvb niet staande houden op de bus. Wat zijn objectieve criteria? Dit zijn grote discussies die we de komende jaren gaan moeten voeren, en waar we nu nog hoegenaamd geen antwoorden op hebben.

In welke mate speelt **residentiële zelfselectie**? Vinden we het gerechtvaardigd dat mensen klagen over een tekort aan parkeerplaatsen als ze bewust in een wijk zijn gaan wonen met een hoge parkeerdruk? Maar wat als je al lang in die wijk woont en dus niet bewust voor een autoluwe omgeving hebt gekozen? **Micro-experimenten met leefstraten** kunnen hier ons wat leren: vaak zit de frustratie in het feit dat mensen zich niet gehoord voelen, mensen hebben schrik van de veranderingen, het gaat hen veel te snel en ze voelen zich achtergesteld door een beleid dat met hun noden geen rekening lijkt te houden.

2.3 Sessie 3 - Straat als experiment

Hoofdvraag:

Hoe kunnen straatexperimenten ingezet worden om mobiliteit en bereikbaarheid te verbeteren?

Deelvragen:

- Wie bepaalt waar en hoe er wordt geëxperimenteerd? Wat gebeurt er met de resultaten van dergelijke onderzoeken?
- Hoe dragen zij effectief bij tot de systematische verandering van stedelijke mobiliteit, en hoe beïnvloeden ze de bereikbaarheid? Daarnaast stellen zich ook nog andere vragen zoals hoe om te gaan met vormen van verzet van omwonenden en gebruikers tegen dergelijke straatexperimenten.
- Welke actoren waren onderdeel van het beleidsvormingsproces, en wie viel er uit de boot?
- In welke mate heeft het beleidsvormingsproces geleid tot een verandering in de leefomgeving, en hoe werd dit gemonitord?
- Welke lessen werden meegenomen uit vorige processen?

Besproken topics:

Vanuit de stad Gent is er op dit moment vooral onderzoek en vraag naar **wat precies de sociale kracht van 'leefstraten' is**. Leefstraten zijn een specifieke vorm van straat experimenten (uitgevonden in Gent), waarbij een (deel van) de straat tijdelijk autoluw of autoloos wordt gemaakt en een nieuwe invulling krijgt. Buurtbewoners krijgen op die manier de kans om hun straat op een creatieve en leefbare manier in te richten. Zo ontstaat ruimte voor ontmoeting, ontspanning en spel. Hoe bevorderen en beïnvloeden zij de **sociale cohesie** in buurten is dan ook een belangrijk topic.

Het project rondom de 'leefstraten' was oorspronkelijk zeker bottom-up. Door middel van zelf-selectie worden de leefstraten geselecteerd. Vaak is er een evolutie van speelstraat naar leefstraat. Hoewel er soms klachten zijn van bewoners, zijn die meestal individueel. Binnen de leefstraten is zowel het tijdelijke als herhaaldelijke karakter van straatexperimenten aanwezig. Toch blijft de vraag: **Hoe het tijdelijke van straatexperimenten inzetten om de leefbaarheid in een straat te verbeteren op langere termijn** en niet enkel op basis van herhaaldelijke initiatieven. Vanuit de hele wereld kwam men naar de leefstraten in Gent kijken, toch bleef en blijft het vaak lastig om binnen de diensten van de StadGent hiervoor **voldoende engagement** te krijgen.

Op dit moment, is er vrij weinig geweten over de impact van leefstraten aangezien zij vrij kleinschalig zijn en er enkel op basis van **gesprekken/anekdotes informatie** beschikbaar is. Ook de polemieken rond bv. tijdelijk verwijderen van parkeerplaatsen maakt het lastig om in te schatten wat het effect van leefstraten zijn op mobiliteit van bewoners. De combinatie tussen leefstraten en mobiliteit is dan ook ietwat onduidelijk. Toch bespraken we het voorbeeld van het Heilig-Hartplein in de Dampoortwijk waarbij dit tijdelijk autoluw werd gemaakt en de positieve impact die dit had op duurzame mobiliteit modi.

Daarnaast werd ook de meerwaarde van straatexperiment bediscussieerd met betrekking tot de **evaluatiecyclus**. Door het specifieke karakter van de meeste straatexperimenten (kleinschalig in tijd en ruimte) kunnen deze projecten na einde van loopperiode, geëvalueerd worden en kunnen verbeteringen aangepast worden/kan men leren uit die experimenten. Dat sluit dan ook nauw aan bij vragen zoals: Wat is de relatie tussen bottom-up en top-down initiatieven. Welk spanningsveld bestaat daar tussen. Hoe worden bottom-up initiatieven geïnstitutionaliseerd en welk effect heeft dat op de dynamiek binnen initiatieven rondom straatexperimenten.

Een andere element waarmee steden/initiatiefnemers moeten omgaan is de impact van **verzet/kritiek op experimenten**. Vaak worden vooral de roepers gehoord op feedbackmomenten en krijgt de 'zwijgende massa' geen stem in dit debat. Hierbij nauw aansluitend is de vraag: "Hoe een brede laag van de bevolking laten deelnemen aan deze experimenten en hoe vermijden dat een kleine groep de bovenhand neemt."

2.4 Sessie 4 - Integratie mobiliteit en ruimte

Hoofdvraag:

Hoe kunnen we plannen en beleid maken voor een duurzame integratie van de domeinen mobiliteit en ruimte? Welke rol is hier weggelegd voor knooppuntontwikkeling?

Deelvragen:

- Wat is het potentieel van knooppuntontwikkeling in de Gentse stadsregio? (bvb. op vlak van succesvolle en betekenisvolle implementatie in beleid of planningsprocessen, verplaatsingsgedrag en de sturing ervan, ...)
- Hoe toegankelijk zijn stations(omgevingen) of andere OV-hubs voor diverse gebruikersgroepen? Hoe brengen we die toegankelijkheid in kaart?
- Hoe inclusief zijn stationsontwikkelingsprojecten? Welke socio-demografische dynamieken voltrekken zich in opgewaardeerde stationsbuurten? Hoe kunnen we dit in kaart brengen?
- Welke rol kan een participatieve benadering o.b.v. innovatieve GIS-technieken (zoals community mapping of public participation GIS) hierin spelen? Hoe succesvol is zo'n methodiek?
 - Hoe maken we van stationsomgevingen opnieuw aantrekkelijke, leefbare, inclusieve en kwaliteitsvolle plaatsen?

Besproken topics:

'Waarom gaat het allemaal zo traag, die knooppuntontwikkeling of TOD?' Verschillende argumenten werden aangehaald, met als hardnekkige barrière de zeer sterke padafhankelijkheid op vlak van **politieke besluitvormingsprocessen**. Het politieke DNA van een belangrijke groep kiezers en partijen, waarbij men niet aan heilige huisjes op vlak van mobiliteit (salariswagens) en ruimtelijke ordening (betonstop) wil raken.

Hiermee gelinkt: het blijft haperen bij duidelijke doelstellingen en visies. Er is geen plan, geen visie. Nu kijken we 5 à 6 jaar ver in legislaturen. Langetermijnsvisies zijn cruciaal! Mobiliteitsvisie 2040. We zijn nog altijd niet geland. Als we die politieke moed niet hebben om op lange termijn iets vast te zetten...

Onderzoek toont aan dat wij hier in Vlaanderen erg individualistisch ingesteld zijn op vlak van beide domeinen. Hoe kunnen we **mensen 'nudgen' richting wenselijk gedrag** zonder dat we een dictatuur moeten creëren? Het gaat in belangrijke mate over 'mindset', wat mensen percipiëren als levenskwaliteit. **Hebben we nood aan een sterk sturende overheid?**

Zijn er mogelijkheden (**participatie, co-creatie**) die je kunt inzetten om de weerstand weg te nemen bij bewoners ten aanzien van knooppuntontwikkeling zonder dat we het ambitieniveau moeten verlagen? Als je de mensen niet meekrijgt, slagen dergelijke projecten niet. Als voorbeeld werd het stationsvernieuwingproject Gent Sint-Pieters aangehaald. Een voorbeeld van een project dat lang geleden van start ging, maar vooral toont hoe het niet moet op dit vlak. Mensen moeten meegenomen worden in het verhaal. Anders wordt dat als zeer bedreigend ervaren.

Voorstadsstations in NL, zoals Utrecht Overvecht: ongelofelijk wat ze daar doen. Nederland is een groter land, met minder stations en spoorwegen, maar met een veel intensiever gebruik. Daar heet een station met minder dan 500 gebruikers 'zwak'. Wij hebben er honderden. De minister kan wel zeggen: 'om het halfuur een trein', maar als dat niet leidt tot een intensiever gebruik is dat een jammere zaak. Opnieuw: hoe kunnen we mensen 'nudgen' richting dat duurzamer verplaatsingspatroon?

Zijn er misschien **marktmechanismen** die ervoor kunnen zorgen dat TOD meer van de grond komt? We hebben het vooral over de grote stations die voor projectontwikkelaars erg interessant zijn. Het aanboren van privaat geld lijkt doenbaar voor de grotere stations. Let wel: vaak zijn er **spanningen m.b.t. commercieel interessante hoogbouw in stationsomgevingen**.

Hiermee gelinkt: **de trend van het wonen** in Vlaanderen. Is er hier geen belangrijke rol weggelegd voor **architectuur en stedenbouw**, om **woontypologieën** in dense omgevingen zoals stationsbuurten aantrekkelijker te maken voor verschillende profielen inwoners? Velen gingen akkoord maar er werd gewezen op de observatie dat het beleid (RUPs en andere richtlijnen) gewoonweg niet mee kunnen. Ze zijn niet voorzien op nieuwe woningtypologieën. Bovendien: stedelijk wonen wordt erg duur op dit moment en is voor velen onbetaalbaar geworden! Hoe kan aan deze tendens een halt worden toegevoerd in het scenario waarin knooppuntontwikkeling op grotere schaal wordt toegepast.

En wat met **gentrificatie of andere sociale verdringingseffecten** en vastgoeddynamieken? 30 jaar terug hadden veel stationsomgevingen een rauw kantje. Brussel-Noord is een zeer extreme casus, maar ook hier in het Gentse zouden dergelijke socio-demografische tendensen weleens kunnen plaatsvinden. Kunnen steden daar proactief mee omgaan en **sociale huisvesting** vooral in stationsgebieden ontwikkelen? Nu gebeurt dat vaak zeer perifeer, link met sessie van Koos. Steden hebben misschien wel ruimte om nu vooral in stationsomgevingen die sociale huisvesting te vestigen? Er werd erop gewezen dat dit afhangt af van de grondpositie van steden. Indien die er niet is: moeilijk.

Willen we in stationsomgevingen mensen huisvesten die ook effectief op systematische basis de trein ook effectief nemen? Dat is de basisvraag. Problemen in steden als Leuven: bemiddelde 50'ers en 60'ers met een verkavelingsvilla kopen een mooi appartement in de buurt van het station om met de trein uitstappen te maken in het weekend. Mensen in stationsomgevingen die eigenlijk niet het **doelpubliek** zijn. Je wil in zo'n stationsomgeving **functies die leiden tot treingebruik** (wonen, werken, voorzieningen). In die zin is het ook interessant om **gemengde stations** te ontwikkelen (niet enkel oorsprongstations). Dan is ook weer de vraag: de meer landelijke stations zoals De Pinte, Aalter, ... go procent van de opstappers zullen daar wel tussen 7 en half 10 vertrekken. Vraag is: hoe kan je dat dan wel organiseren op supralokale schaal? Waarom slagen we er niet om geen **multifunctionelere plekken** te maken van treinknooppunten? Zeker in meer landelijke gebieden. Kunnen hier eventueel lessen getrokken worden uit projecten die al langere tijd lopen zoals **Regionet Leuven**? En ook: hoe kunnen we met de **vervoerregio's** een dergelijke geïntegreerde visie rond knooppuntontwikkeling uitwerken?

Hoe kunnen we **weg van de auto** redeneren in de buurt van stations? Moeten we MOBI-punten voorzien? Welk soort MOBI-punten? Wat zijn de mogelijkheden van **deelmobiliteit**? **Welk soort voorzieningen** moeten we ontwikkelen om de noden van de inwoners te gaan oplossen? Wat met MaaS (mobility as a service)? Als je een goed functionerend MaaS gebeuren hebt, kan je eigenlijk zonder auto uw plan trekken en kan het des te aantrekkelijk zijn om in stationsomgevingen te gaan wonen. Maar, de mogelijkheden m.b.t. MaaS werden ook wat getemperd tijdens de sessie. Iemand stelde dat de algemene tendens er één is van: steeds digitaler en flexibeler kunnen schakelen tussen vormen van mobiliteit... Dit helpt een bepaald publiek met bepaalde mobiliteitsnood zeker verder, MAAR: voor veel mensen is dit **duurder en digitaler** dan hun competenties vaak aankunnen. Helaas gaat die ene beweging op vlak van nieuwere vormen van mobiliteit ook samen met een afbouw van het reguliere openbaar vervoer, sluiting van loketten enz. Daardoor ontstaat misschien een ontwikkeling op 2 sporen. **Wie bereiken we eigenlijk met die nieuwe tendensen** en nieuwe ontwikkelingen en wie bereiken we niet? Wie is er gebaat bij al die nieuwe vormen van mobiliteit? Dégage vzw heeft het gevoel dat ze steeds **vissen in dezelfde vijver**: gezinnen die bewust kiezen om autoloos door het leven te gaan en aan autodelen kunnen doen, maar moeite om de andere groepen te bereiken.

Hiermee gelinkt: hoe integreer je gedeelde mobiliteit in een woonomgeving? Daar zijn amper of **geen beleidsrichtlijnen** voor. Vaak wel hoge parkeernormen waarvan je niet kan afwijken. Vaak zitten we vast.

Hoe maken we de publieke ruimte in stationsomgevingen **kind- en jeugd vriendelijker**? Scholieren en studenten zijn zeer grote gebruikers van stations. Maar: bij aanleg wordt daar weinig rekening mee gehouden. Bovendien zijn het **vaak ongezellige plekken**. Vooral kantoren en horeca: maar daar hebben scholieren weinig aan. **Waarom zijn stationsomgevingen vaak zo saai?**

3. EVALUATIE VAN DE SESSIE EN VERVOLGSTAPPEN

Om af te sluiten delen we nog enkele reflecties vanuit ons perspectief als organisatoren van deze sessie en als trekkers van het masterproefatelier. Wij ontvangen graag suggesties en opmerkingen, dus contacteer ons gerust.

- Wij menen dat dit een **geslaagde** eerste verkennende sessie was met een vrij hoge opkomst vanuit stedelijke, middenveld- en academische hoek. We kregen tijdens en achteraf positieve feedback en veel actoren lieten weten dat ze op de hoogte gehouden willen worden;
- Om de schermtijd in COVID-tijden zo kort mogelijk te houden hielden we de sessie bewust ook kort. Deze korte tijdspanne zorgde ervoor dat we in brede zin impressies, ideeën en suggesties hebben gesprokkeld, maar dat we **niet zozeer in de diepte** bepaalde onderzoeksvragen in inter- en transdisciplinair perspectief hebben kunnen uitspitten. Hier zullen we in vervolgsessies of in andere activiteiten **meer aandacht** voor moeten hebben. Hoe die vervolgsessies precies vorm zullen krijgen weten we op dit moment nog niet, maar we houden iedereen alvast op de hoogte (via mail en via www.destadsacademie.be);
- Wij verwerken momenteel samen de input van alle break-out rooms, om zodoende de scope van het atelier verder vorm te geven;
- Wij streven ernaar om **volgend academiejaar (sept 2021)** van start te kunnen gaan met ons masterproefatelier. Echter: zonder thesisstudenten en -promotoren geen atelier. Dit betekent dat wij voor sommige vakgroepen nu reeds **masterproefonderwerpen** moeten uitwerken en indienen in de hoop dat er enthousiaste studenten mee aan de slag willen gaan. Er zijn reeds een aantal masterproefonderwerpen opgesteld vanuit de Vakgroep Architectuur en Stedenbouw en de Vakgroep Geografie, en we bekijken momenteel samen met andere potentiële (co-)promotoren (binnen en buiten UGent, zoals bv. aan de Cosmopolis Centre for Urban Research en de Hogeschool Gent) welke onderwerpen en samenwerkingen zoal kunnen worden ontwikkeld. Geïnteresseerde promotoren zijn steeds welkom om ons te contacteren hieromtrent!
- Wij houden het vuur graag warm en verkennen momenteel de mogelijkheden met enkele actoren om een of meerdere evenementen onder de koepel van dit atelier te organiseren. Enkele mogelijkheden zijn het organiseren van een **lezing** met nagesprek, een **debat**, een **workshop**, een **excursie**, ... Wie hieromtrent ideeën heeft of graag wil meewerken, aarzel niet om ons te contacteren.

En tot slot,

Aan alle participanten nogmaals **hartelijk dank** voor de vele enthousiaste en waardevolle input!

STAD_S
ACADEMIE