

Nieuwjaarsbrief Mobiliteitspersoonlijkheid van het jaar

23 januari 2020, Gent

RECHTVAARDIGE mobiliteit

Beste allemaal,

Ik ben bijzonder dankbaar met mijn verkiezing tot Mobiliteitspersoonlijkheid van het jaar en het kwaliteitslabel van gangmaker in duurzame mobiliteit doet mij bijzonder veel deugd.

Ik wil in het bijzonder ook Julie Mabilde (Team Vlaamse Bouwmeester) en Geert Gisquière (Cambio) proficiat wensen want ook zij zijn met recht en rede inspirerende gangmakers in duurzame mobiliteit.

Kijkend vanuit mijn eigen perspectief zie ik deze nominatie ook als een hart onder de riem van elke mobiliteitsambtenaar die dagdagelijks met de voeten in de klei de spreidstand ondergaat van de toekomstvisie waar iedereen het over eens is, en de weerbarstigheid om die visie in de praktijk om te zetten.

Dat verandering mogelijk is, heb ik vanop de eerste rij in Leuven mogen meemaken en ik gun ieder van jullie op z'n minst één carrièremoment waarin zulke snelle transitie plaatsvindt. Het Leuvense circulatieplan kwam er zeker niet zonder slag of stoot, en dé sleutel tot succes was het samenwerkingsmodel van Leuven 2030 waarin burgers, ondernemingen en kennisinstellingen samen met de stad Leuven aan de kar trekken van een klimaatneutrale stad.

In onze klimaatcrisis is snel schakelen een must, maar dit mag er niet toe leiden dat we fout schakelen. Een kernpunt dat ik als mobiliteitspersoonlijkheid van het jaar onder de aandacht wil brengen, is dat we in onze klimaathysterie alert blijven en onze focus houden op de gronddoelstelling van mobiliteit; nl. het verbinden van mensen. De nieuwe burgemeester van Leuven – Mohamed Ridouani – verwoordt dit mooi in zijn recente boek 'verbinden boven verdelen'. Het verbinden van mensen is het fundament van samenleven. Dat duurzame mobiliteit tegenwoordig verengd wordt tot milieuvriendelijke mobiliteit en zelfs milieuvriendelijke automobilititeit – getuige de subsidies voor elektrische auto's, de vergroening van de salariswagen, het recente groene autosalon, ...- stemt tot ongerustheid. Wetende dat in 2050 twee derde van de wereldbevolking in een stad woont, leidt automobilititeit tot immobiliteit. Geïnspireerd door het boek 'Transport Justice' van prof. Karel Martens pleit ik daarom voor een **rechtvaardige mobiliteit** die iedereen toegang geeft tot deelname aan onze samenleving. De overheid dient zich in de eerste plaats te focussen waar er tekorten zijn en niet waar er reeds te veel van is. De draconische besparingen bij De Lijn en het non-beleid bij de salariswagens zijn hier jammer genoeg illustere tegenvoorbeelden van. Een overheid die vervoersarmoede bestrijdt en investeert in openbaar vervoer heeft recht van spreken en zal ook een draagvlak vinden voor een doorgedreven klimaatbeleid.

Voor het komende jaar verwacht ik veel van de uitrol van **Mobipunten**. In Leuven plannen we een 50-tal van zulke mobiliteitshubs met een aanbod van deelauto's, deelfietsen en deelbakfietsen. Deze mobipunten geven ruimte aan deelmobiliteit als alternatief voor autobezit. De tsunami aan deelmobiliteitsdiensten die momenteel in de aanbieding zijn, vereisen echter ook de nodige

allertheid voor het **FOMO-syndroom**. Het FOMO-syndroom, beter bekend als FEAR OF MISSING OUT, zorgde de voorbije jaren voor chaotische taferelen van nauwelijks rijwaardige freefloating deelfietsen en deelsteps die voornamelijk de krappe voetgangersruimte inpalmden. Kernboodschap is dat de lokale overheid marktmeester blijft van haar publiek domein en dat ze durft kijken naar de olifant in de kamer; namelijk de stilstaande auto. Freefloating deelmobiliteit verdoezelt vaak de onwil en onmacht om parkeerplaatsen in te ruilen voor ruimte voor deelmobiliteit. En ik gebruik hier graag de beeldspraak van het brood en de broodkruimels. De ruimte die momenteel ingenomen wordt door de auto is het brood, de restruimte voor fietsers, voetgangers zijn de broodkruimels. Indien lokale besturen het brood niet durven aansnijden dan belanden al die nieuwe mobiliteitsdiensten op de broodkruimels. Mobipunten zijn een krachtig antwoord op de freefloating waanzin.

En als laatste breek ik graag een lans voor De Lijn. Dit openbaar vervoerbedrijf ondervond het voorbije jaar alle klappen van de zweep zowel vanuit de media, haar klanten, maar vooral vanuit de politiek. In een rechtvaardig mobiliteitssysteem (toegang voor iedereen tot samenleven) is openbaar vervoer nochtans dé ruggengraat. In 2020 worden in alle 15 vervoersregio's nieuwe netplannen uitgewerkt die dé basis vormen van ons toekomstig openbaar vervoer. De voorbije legislatuur werden echter draconische besparingen en een grondige reorganisatie doorgevoerd bij De Lijn. Deze reorganisatie zet De Lijn terug in pole position om een slagkrachtig openbaar vervoerbedrijf te worden voor Vlaanderen. De grote ambities van de nieuwe Vlaamse regering op vlak van duurzame mobiliteit, staan echter in schril contrast met de voorziene werkingsmiddelen voor De Lijn. **Het ambitieniveau dat de Vlaamse regering toont op vlak van fietsbeleid (met een verdubbeling van de middelen), zal ze ook op z'n minst moeten tonen voor openbaar vervoer indien ze haar ambities op vlak van duurzame én rechtvaardige mobiliteit au serieus neemt.**

Ik eindig met een welgemeende oproep naar onze politici; dat ze zich niet laten verlammen door de perceptie van de publieke opinie die vaak gecreëerd wordt door de allersterksten in onze maatschappij. Dat ze zich gesteund vinden door een vaak stilzwijgende meerderheid die begripvol is voor gedurfde en verre gaande keuzes op vlak van rechtvaardige mobiliteit en een doorgedreven klimaatbeleid.

Uw mobiliteitspersoonlijkheid van het jaar,

Tim Asperges