

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/360065291>

Verbeter de wereld, begin bij je mobiscore? Collectieve versus individuele verantwoordelijkheid in de ruimtelijke planning A better world starts with your mobiscore? Collective ver...

Article · January 2021

CITATION

1

READS

16

1 author:



[Eva Van Eenoo](#)

Vrije Universiteit Brussel

21 PUBLICATIONS 24 CITATIONS

SEE PROFILE

Artikel/Article

Verbeter de wereld, begin bij je mobiscore?

Collectieve versus individuele verantwoordelijkheid in de ruimtelijke planning

Eva Van Eenoo

A better world starts with your mobiscore? Collective versus individual responsibility in urban planning



Ruimte & Maatschappij, 12 (3), 41-53

© Garant | ISSN 2032-8427 | maart 2021

ABOUT THE AUTHOR

Eva Van Eenoo is a researcher at the Cosmopolis Centre for Urban Research (Vrije Universiteit Brussel) and is currently working on a PhD about car dependency.

ABSTRACT

In June 2019, urban planning, travel behavior and accessibility were at the heart of the public debate in Flanders (Belgium). The reason for this unusual event was the launch of the so-called 'mobiscore' by the Flemish government. The mobiscore is a standardized built environment indicator that aims to raise public awareness of the environmental impact of residential choice and wants to contribute to behavior change. It specifically targets people who want to move to a new house in the near future. This paper argues that some underlying logics and assumption behind the mobiscore need further critical reflection. Firstly, people are not absolutely free when they choose a dwelling. Not all people are able to compare and make a deliberate decision. Access to certain residential locations is anything but equal. Secondly, it is assumed that

environmentally conscious values and insights result in environmentally conscious actions – this is not automatically the case. Finally, there is the assumption that the desired organization of space is the task of each separate individual. From this perspective, sprawl is the result of a sum of individual - wrong - choices. Within the field of transport and mobility, research has convincingly demonstrated that it is not the awareness campaigns that encourage a switch to sustainable modes, but rather infrastructural adjustments and strong government interventions. Urban planning can draw lessons from this. More than a score that threatens to accuse people, we need strong regulatory spatial policy. Awareness raising instruments that tend to individualize collective problems and depoliticize the urban planning debate must be approached carefully and critically.

KEYWORDS

mobiscore, transport policy, urban planning policy, Flanders

CORRESPONDING AUTHOR / CORRESPONDENTIEADRES

eva.van.eenoo@vub.be

Vrije Universiteit Brussel – Cosmopolis Centre of Urban Research, Pleinlaan 2, 1050 Brussel

OVER DE AUTEUR

Eva Van Eenoo is onderzoeker bij Cosmopolis Centre for Urban Research aan de Vrije Universiteit Brussel, en werkt momenteel aan een doctoraat over autoafhankelijkheid.

SAMENVATTING

De lancering van de mobiscore, in juni 2019, leidde in Vlaanderen tot een verhit debat. De mobiscore geeft middels een cijfer op 10 een indicatie van de potentiële milieukost van verplaatsingen vanaf een woning. Het instrument is gericht op mensen die op zoek zijn naar een nieuwe woning en wordt expliciet omschreven als middel dat kan bijdragen aan gedragsverandering. Deze paper benoemt enkele logica's en assumpties waarop de mobiscore leunt, maar die onvoldoende kritisch werden bevraagd. De eerste is dat mensen absoluut vrij zouden zijn bij het kiezen van een woonplaats en dat ze woningen kunnen vergelijken, terwijl de toegang tot gunstig gelegen woonlocaties allesbehalve gelijk is. Ten tweede wordt verondersteld dat milieubewuste waarden en inzichten consequent resulteren in milieubewust handelen. Ten slotte is er de aanname dat de gewenste organisatie van de ruimte de taak is van elk individu afzonderlijk. Zo bekeken is sprawl de uitkomst van een optelsom van individuele – foute – keuzes. Binnen het mobiliteitsbeleid is overtuigend aangetoond dat het niet de sensibiliserende campagnes zijn die aanzetten tot een overstap naar duurzame modi, maar wel de infrastructurele aanpassingen en een sterk ingrijpende overheid. De ruimtelijke planning kan hier lessen uit trekken. Meer dan een score die mensen dreigt te culpabiliseren, hebben we nood aan een sterk regulerend

ruimtelijk beleid. Instrumenten die een collectief probleem dreigen te individualiseren en het debat over ruimtelijke ordening depolitiseren, moeten we kritisch benaderen.

SLEUTELWOORDEN

mobiscore, mobiliteitsbeleid, ruimtelijk planningsbeleid, Vlaanderen

Inleiding: ruimtelijke planning in het centrum van de belangstelling

Zelden was er zoveel aandacht voor ruimtelijke planning als na de lancering van de mobiscore in juni 2019. Aan het eind van het jaar stond de mobiscore op nummer 13 van populaire zoekwoorden op Google, en liet daarmee de Jupiler Pro League en de verkiezingen van 2019 achter zich. Het regende krantenartikels, commentaren en opiniestukken en ook op sociale media ging het er heftig aan toe. Plattelandsburgemeesters drukten in niet mis te verstane bewoordingen hun verontwaardiging uit terwijl Vlaamse ministers in allerijl de gemoederen probeerden te bedaren.

Er is dus al veel inkt gevloeid over de mobiscore. Toch bleef een cruciaal thema onderbelicht in de discussie, namelijk, of een instrument als de mobiscore überhaupt geschikt is om te sensibiliseren. Meer zelfs, de mobiscore is een goede aanleiding om het debat open te trekken en breder te reflecteren over de meerwaarde en de wenselijkheid van sensibiliserende instrumenten binnen het ruimtelijke planningsbeleid. Hierbij is de centrale vraag wat er dreigt te gebeuren wanneer de ruimtelijke planning haar eieren al te veel in het mandje van de sensibiliserende campagnes legt. Ik wil mijn pijlen niet richten op de mobiscore op zich – het instrument heeft al genoeg onder vuur gelegen – maar wel de mobiscore aanhalen als illustratie van een beleid dat gedragsverandering wil bewerkstelligen door te sensibiliseren en door overheidstaken te individualiseren.

De opbouw van de paper is als volgt: in het eerste deel leg ik uit met welke doelstelling de mobiscore werd ontwikkeld en hoe hij wordt berekend. Vervolgens toon ik aan dat de impliciete veronderstellingen waarop de mobiscore steunt eerder wankel of zelfs problematisch zijn en vermoedelijk ook (deels) verklaren waarom het instrument zo onder vuur kwam te liggen. Daarna bespreek ik wat we kunnen leren uit het mobiliteitsbeleid, waar sensibiliserende campagnes reeds lang worden ingezet. Ik trek de discussie verder open, en beargumenteer welke ongewenste effecten instrumenten

voor gedragsverandering kunnen sorteren. Ik sluit af met enkele bedenkingen over de kwestie van verantwoordelijkheid voor het ruimtelijk beleid.

1. Doelstelling mobiscore: waarom werd het instrument ontwikkeld?

De mobiscore werd door Transport & Mobility Leuven (TML) ontwikkeld in opdracht van het Vlaams departement Omgeving. Hij geeft middels een cijfer op 10 een indicatie van de potentiële milieukost van verplaatsingen vanaf een woning: hoe gemakkelijk raak je met de fiets of te voet vanuit een buurt naar de dichtstbijzijnde scholen, winkels, openbaar vervoerhaltes en andere voorzieningen? Woningen gelegen in stedelijk weefsel scoren hoog: minstens 8,5/10 tot 9,9 of 10/10. Immers, de milieukost van verplaatsingen vanuit die woningen is gemiddeld genomen lager dan vanuit woningen in het buitengebied, omwille van de concentratie en de nabijheid van voorzieningen in de stad. Die nabijheid maakt wandelen of fietsen en een geringer aantal afgelegde autokilometers aannemelijker. Elke inwoner van Vlaanderen kan op de website www.mobiscore.be een adres ingeven waarop meteen de behaalde mobiscore verschijnt. Op de openingspagina van de website staat er niet toevallig *‘Woning zoeken? Mobiscore checken!’*. De mobiscore is dan ook expliciet opgevat als sensibiliserend instrument, met als voornaamste doelgroep mensen die op zoek zijn naar een nieuwe woning. Het Departement formuleert het als volgt *“De beslissing over de aankoop of huur is een invloedrijk moment waarop kan worden aangezet tot gedragswijziging”* (Departement Omgeving, 2019). Het Departement wil bijdragen aan die gedragsverandering door *“de gebruikers bij de keuze voor een nieuwe woonplaats bewust [te] maken van de mobiliteitsimpact die deze keuze met zich meebrengt door het aanbieden van objectieve en volledige informatie [...]”. Zo wil het departement Omgeving een handelingsperspectief aanreiken om slimmere woonkeuzes te maken. Het gebruik van de Mobiscore kadert in een bredere doelstelling om milieuverantwoord gedrag en milieuverantwoorde consumptie ingang te doen krijgen bij de burger”* (Departement Omgeving, 2019).

Samenvattend: de mobiscore is een inschatting van de potentiële milieukost van verplaatsingen naar voorzieningen vanuit een woning. Het is een sensibiliserend instrument dat individuele burgers wil informeren. Op basis van de verkregen informatie kunnen mensen kritisch nadenken over hun woonplaatskeuze. Die reflectie zou vervolgens kunnen leiden tot gedragsverandering, met andere woorden, het kiezen van een woning met een hoge mobiscore in plaats van het uitpikken van één met een

matige of lage score. In theorie is het gevolg collectieve winst: minder versnippering, dalende CO₂-uitstoot, een betere luchtkwaliteit en afnemende congestie.

2. Hoe wordt de mobiscore berekend?

De focus van deze paper ligt niet op het bevragen en becommentariëren van de berekeningswijze van de mobiscore. Voor een goed begrip is het echter wel aangewezen om beknopt uiteen te zetten hoe de mobiscore van een locatie tot stand komt. De mobiscore is enerzijds gebaseerd op het gemiddeld verplaatsingsgedrag van inwoners van Vlaanderen en anderzijds op de aanwezigheid van belangrijke openbaar vervoerhaltes en voorzieningen. Voor de aanwezigheid van voorzieningen werden data gebruikt uit de studie 'Ontwikkelingskansen o.b.v. knooppuntwaarde en voorzieningen' van het VITO (Verachtert et al., 2016). Voor het gemiddelde verplaatsingsgedrag werd gebruik gemaakt van de variabelen 'gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag' per verplaatsingsmotief en per hoofdvervoerswijze uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG). De mobiscore wordt bepaald door de berekening van de milieu-impact van de verplaatsingen waarvan op basis van de gegevens van het OVG wordt verwacht dat een bewoner op een locatie gemiddeld zal maken. Daarbij zijn zowel afgelegde afstand als gebruikte modus relevant. De milieu-impact van die te verwachten verplaatsingen wordt berekend aan de hand van externe marginale kosten, in dit geval de maatschappelijke kosten van geluid, emissies en congestie (Delhay et al., 2017 in Van Den Berghe, 2018). Voor wandelen en fietsen worden er geen milieukosten in rekening gebracht, voor openbaar vervoer 0,85 cent per kilometer en voor de auto 13,95 euro per kilometer. De optelsom daarvan resulteert in een uiteindelijke score per woning in Vlaanderen. Voor een uitgebreide achtergrond over methodologie verwijst ik verder naar het eindrapport (Van Den Bergh et al., 2018).

De mobiscore kan ingezet worden als beleidsinstrument en als aanvulling fungeren op de studies over knooppuntwaarde en voorzieningenniveau (zie Verachtert et al., 2016). Bovendien is het een erg dankbaar instrument voor onderzoek binnen het veld van de ruimtelijke planning en mobiliteit. Maar, dat maakt de mobiscore niet noodzakelijk een geschikt *sensibiliserend* instrument.

3. Problematische impliciete veronderstellingen

In wat volgt, leg ik de impliciete veronderstellingen die aan de basis liggen van de ontwikkeling van de mobiscore als sensibiliserend instrument bloot. Ik bediscussieer dus niet de uiteindelijke scores van de woningen of de berekeningswijze ervan, maar wel de aanname dat de mobiscore kan ingezet worden als instrument voor gedragsverandering. Dit is gerechtvaardigd omdat dit tenslotte de reden is waarom het instrument überhaupt werd ontwikkeld. Ik zal proberen aantonen dat die impliciete veronderstellingen een wankele theoretische basis hebben.

3.1 De woonplaatskeuze is niet altijd vrij

De mobiscore wil mensen die op zoek zijn naar een nieuwe woonplaats sturen in de richting van een woning met een hoge mobiscore. Dit veronderstelt dat mensen absoluut vrij zijn bij het kiezen van een woonplaats en dat ze woningen kunnen vergelijken, en in die vergelijking desgewenst milieu-aspecten kunnen opnemen. Maar, niet iedereen heeft gelijke toegang tot duurzame woonlocaties. Wat geldt voor andere sectoren, bijvoorbeeld biologisch, lokaal geteeld voedsel kopen of fietsen naar het werk, is ook van toepassing voor wonen: sommige socio-economische groepen zijn beter in staat om duurzaam te handelen dan andere (Walker, 2014). Het spreekt voor zich dat het bestaande woonaanbod en de mate van betaalbaarheid van dat aanbod twee cruciale – beperkende – factoren zijn die bepaalde groepen dreigen weg te duwen uit de kernen. Zo zijn er bijvoorbeeld gezinnen met kinderen die maar al te graag in de stad willen wonen. De hoge woningprijzen drijven hen echter naar de stadsrand. De krant *De Tijd* berekende dat de prijs van de goedkoopste 10 procent huizen in de dertien Vlaamse centrumsteden tussen 2010 en 2018 met gemiddeld 27 procent is gestegen. In Gent gaat het zelfs om een stijging van 56 procent (Luysterman & Roelens, 2019). Wie vandaag een woning met een hoge mobiscore kan verwerven, heeft mogelijk eerder een bovengemiddelde koopkracht dan een sterke wens om de milieu-impact van verplaatsingen te minimaliseren. Voor huurders is de situatie nog precairder. 52 procent van de private huurders spendeert meer dan 30 procent van het besteedbaar inkomen aan de bruto woonuitgaven (Heylen & Vanderstraeten, 2019). Inkomenszwakkere huishoudens kunnen bovendien te maken hebben met gentrificatie. Omdat de stad te duur wordt, zoeken ze goedkopere (huur)woningen in de rand op, waardoor ze verder van voorzieningen komen te wonen (Vlaamse Woonraad, 2019). Zo worden ze onvrijwillig in een autoafhankelijke situatie gedwond. Met andere woorden, uitgaan van een vrije woonplaatskeuze ziet de complexiteit van de woonkeuze over het hoofd en negeert dat bepaalde groepen een ruimere handelingsmarge hebben dan andere.

3.2 Mensen handelen niet consequent in lijn met hun waardenpatroon

Stel dat we er gemakkelijkschalve van uitgaan dat de groep met een brede handelingsmarge groot genoeg is om impact te hebben, dan botsen we op de vaststelling dat de stad of de kern van een dorp slechts voor één op drie huishoudens de favoriete woonplaats is (Heylen & Vanderstraeten, 2019). De impliciete aanname bij de mobiscore is dat deze diep gewortelde woonwens kan worden doorbroken, mochten mensen beseffen wat de milieu-impact is van hun ongunstig gelegen woning. ‘Betere’ informatie zou dus leiden tot ‘beter’ gedrag. In het discours van de mobiscore is dat een ‘slimmere’ keuze maken. Mits voldoende inzicht zullen mensen wél in de buurt van voorzieningen gaan wonen. Dit veronderstelt dan weer dat mensen consequent milieubewust denken én handelen. Uit het onderzoek “Milieuverantwoorde consumptie: monitoring kennis, attitude en gedrag” blijkt dat 86 procent van de Vlaamse bevolking begaan is met het milieu en dat 73 procent vindt dat ze een milieuvriendelijke levensstijl hebben. Vrijwaren van meer ruimte voor natuur wordt gesteund door 81 procent en 57 procent van de inwoners van Vlaanderen schaaft zich achter de idee om bijkomende bebouwing in open ruimte slechts uitzonderlijk toe te laten (Departement Omgeving, 2017). Helaas loopt er geen rechtstreekse rechte lijn tussen waarden en gedrag (McMeekin & Southerton 2012) en werd het bestaan van de zogenaamde *value-action gap* al overtuigend aangetoond (Shove, 2010). Mensen handelen niet noodzakelijk volgens hun waarden en normen, en keuzes of waardenpatronen worden niet rationeel bepaald op basis van ‘objectieve informatie’ zoals de mobiscore.

3.3 Duurzaam handelen is niet eendimensionaal

Het is uiteraard niet de bedoeling geweest van de mobiscore om het onderscheid te maken tussen ‘goede’ en ‘slechte’ burgers, met het persoonlijke mobiscore-resultaat als proxy voor verantwoord burgerschap. Milieubewust handelen is een heterogene notie die op velerlei manieren vorm kan krijgen (Cupples & Ridley, 2008). De mobiscore heeft natuurlijk niet de intentie om milieubewust handelen als eendimensionale notie te beschouwen en te reduceren tot louter woonplaatskeuze en verplaatsingsgedrag. Maar, de – weliswaar onbedoelde – nauwe blik op milieu-impact verklaart waarschijnlijk sommige bijzonder verholgen reacties van mensen met een woning met een lage mobiscore. Ze voelden zich geculpabiliseerd terwijl ze “*een donkergroen hart [hebben]*” (Schaubroeck, 2019) of amper verplaatsingen maken buiten de eigen gemeente, waar ze bovendien alles te voet doen (Ponsaerts, 2019). Milieubewust handelen is meer dan een woonkeuze, en woonkeuze wordt door veel meer dan enkel de milieudimensie bepaald.

3.4 Sprawl is niet zomaar de uitkomst van een optelsom van individuele – foute – keuzes.

De laatste problematische veronderstelling die ik wil aanhalen is dat de mobiscore het beeld creëert dat de ruimtelijke organisatie in Vlaanderen een optelsom is van individuele keuzes en dat we vandaag getuige zijn van de uitkomst van talrijke foute beslissingen op het niveau van de huishoudens: ruimtelijke versnippering en de daarmee geassocieerde negatieve effecten. Nochtans is er min of meer overeenstemming over het feit dat de sprawl in Vlaanderen het resultaat is van een historisch proces, met wortels in de 19de eeuw, waarbij politieke keuzes in combinatie met financieel-economische groeimogelijkheden een ideaal van wonen ‘in het groen’, in een vrijstaand huis met een eigen tuin, deden ontstaan. Dat ideaal werd gerealiseerd door middel van aanzienlijke overheidsinvesteringen in infrastructuur - (buurt)spoorwegen, kanalen en snelwegen, nutsvoorzieningen – en een fiscaal gunstig regime voor huiseigenaars (bijvoorbeeld in de vorm van goedkope leningen en woonbonussen). Een gebrek aan sterke planningsinstrumenten kwam daar nog eens bovenop. Dit woonmodel wordt tot op vandaag gereproduceerd (De Decker, 2011). Het is met andere woorden al te eenvoudig om te suggereren dat *sprawl* in Vlaanderen kan opgelost worden door individuele gedragswijziging.

4. Lessen uit het mobiliteitsbeleid

Een gelijkaardig discours dat de individuele keuze centraal stelt, is al enkele jaren te ontwaren binnen het mobiliteitsbeleid. Campagnes die duurzaam mobiliteitsgedrag promoten maken opmars. Enkele steden hebben de voorbije jaren een erg succesvol mobiliteitsbeleid, in het bijzonder fietsbeleid, gevoerd. Verrassend genoeg hebben sensibiliserende campagnes weinig bijgedragen aan dat succes, niettegenstaande hun overvloedige aanwezigheid. Kan de ruimtelijke planning hier iets van leren?

Onderzoek dat tracht te verklaren waarom steden een hoog aandeel fietsers hebben, of die zoeken naar redenen voor stijgend fietsgebruik, komen in grote lijnen tot dezelfde conclusies. Steden met een hoog aandeel fietsers volgen twee sporen, het zogenaamde push- en pullbeleid: de aanleg van een fijnmazig fietsnetwerk als pullmaatregel, gecombineerd met een (al dan niet verregaand) restrictief beleid ten aanzien van gemotoriseerd verkeer, als push-maatregel. Tot die laatste categorie behoren onder meer circulatieplannen waarbij doorgang voor gemotoriseerd verkeer beperkt wordt, het schrappen van parkeerplaatsen, of gedifferentieerde parkeertarieven. In steden waar overheden sterk ingrepen en regulerende maatregelen namen ten voor-

dele van het fietsverkeer en ten nadele van het gemotoriseerd verkeer, is een *modal shift* richting fiets zichtbaar (o.a. Rietveld & Daniel, 2004; Pucher et al., 2010; Forsyth & Krizek, 2010; Harms et al., 2015; Adam et al., 2018). Van de zogenaamde ‘*soft policy measures*’ (Te Brömmelstroet, 2014) zoals financiële incentives, campagnes wordt verondersteld dat ze als aanvullend informatief middel kunnen worden ingezet, maar dat ze op zichzelf amper in staat zijn om gedrag te wijzigen. Tot op heden is niet overtuigend aangetoond dat campagnes een significante impact hebben op vervoerswijzekeuze (Adam et al., 2018).

Desondanks worden er met de regelmaat van de klok sensibiliserende campagnes gelanceerd. In tegenstelling tot het pakket aan push- en pullmaatregelen dat voornamelijk gericht is op het aanpassen van infrastructuur en organisatie, streven de campagnes ernaar om de motivatie achterliggend aan de vervoerswijzekeuze te beïnvloeden (Jones et al., 2011). Ze hebben als doel mensen te informeren en te laten reflecteren over hun eigen gedrag. Vervolgens wordt verwacht dat mensen beroep zullen doen op de ratio en de nieuw verworven inzichten zullen vertalen naar hun dagelijkse praktijk (Reigner, 2016). Hier speelt hetzelfde mechanisme als bij de mobiscore: het gedrag en de keuzes van individuen worden beschouwd als bron van de problemen gerelateerd aan mobiliteit (luchtkwaliteit, verkeersonveiligheid, congestie etc.). Dat betekent tegelijkertijd dat individuen de sleutel vasthebben om deze problemen op te lossen (Reigner, 2016).

Dergelijke campagnes zijn een illustratie van wat in de Angelsaksische literatuur ‘*libertarian paternalism*’ wordt genoemd. *Libertarian paternalism* is wellicht een accuratere term dan ‘*soft policy measures*’. De campagnes zijn paternalistisch van aard omdat ze via educatie en informatie het menselijk gedrag willen beïnvloeden, opdat mensen op die manier langer, gezonder en gelukkiger zullen leven (Jones et al., 2011). Tegelijkertijd houden de campagnes ook een element van vrije keuze in (vandaar ‘*libertarian*’). Ze willen beïnvloeden, weliswaar zonder andere opties te verbieden (Jones et al. 2010). Ook in het Vlaams mobiliteitsbeleid vinden we dit terug. Een treffende illustratie is deze passage uit het Vlaams fietsbeleidsplan van 2016: “[We willen] Vlamingen verleiden om de auto wat vaker aan de kant te laten staan, en de positieve keuze te maken om vlot en veilig te fietsen. [...] Vlaanderen wil met een gericht beleid het potentieel van de fiets verzilveren. Er wordt gekozen voor een positieve aanpak: verstokte chauffeurs niet uit hun auto pesten met sanctionerende regeltjes, maar toekomstige fietsers uit hun wagen lokken met concrete troeven. Niet vermanen, maar verleiden.”

Een vertaling van dit beleid is bijvoorbeeld de fietscampagne “*De 7 kilometerclub. Nooit meer een zittend gat*” van voormalig minister van Mobiliteit en Openbare

Werken Ben Weyts. Met behulp van filmpjes en animaties gaf de campagnewebsite een overzicht van de uiteenlopende redenen waarom het verstandig is om de fiets te nemen als je binnen een straal van 7 kilometer van je werk woont. De redenen liepen uiteen, en er was voor ieder wat wils: omwille van “de mooie benen” en “het hoofd leegmaken” tot “parkeren is duur” en “om de files te vermijden” (zie <https://www.7kmclub.be/>). Ook de huidige minister Lydia Peeters schuift in haar beleidsbrief in de richting van *libertarian paternalism* en stelt expliciet dat wij allemaal het verkeer zijn en we dus allemaal een verantwoordelijkheid te nemen hebben: *“Wij zijn het verkeer. Maar als gewoontedieren zijn we ons daar onvoldoende van bewust. Het is dus aan ons om bedachtzaam en verantwoord te kiezen. Hoe verplaats ik mezelf of mijn goederen het beste? Waarbij we met ‘beste’ bedoelen: op de maatschappelijk meest duurzame en verantwoorde manier. Die reflex wil ik graag bij iedereen aankweken. Ik streef naar een actief bewustzijn rond de mobiliteitskeuze in relatie tot veiliger, vlotter en groener verkeer en vervoer. Wij kunnen het verschil maken door wat vaker duurzame modi te gebruiken [...]. Hierbij zal ingezet worden op instrumenten die inspelen op bewustwording, emotie, sociale normen, gewoontegedrag doorbreken, etc.”*

De ervaring uit het mobiliteitsbeleid heeft ons twee dingen geleerd: ten eerste, sensibiliserende campagnes leiden niet tot gedragswijziging, sterk overheidsingrijpen wel. Ten tweede, de campagnes individualiseren de problemen gerelateerd aan mobiliteit. Om de problemen op te lossen, wordt er beroep gedaan op het verantwoordelijkheidsgevoel van alle burgers (Walker, 2014). Net als *sprawl*, wordt ook ‘het verkeer’ beschouwd als een optelsom van individuele beslissingen.

5. Discussie: baat het niet, dan schaadt het niet?

Binnen het Vlaams mobiliteitsbeleid zijn sensibiliserende campagnes legio en we stellen ook vast dat het Vlaams beleid steevast de kaart van het *libertarian paternalism* trekt: een beleid dat wil verleiden, maar niet wil verplichten. Het lijkt erop dat er zich een gelijkaardig scenario aan het voltrekken is binnen het ruimtelijk beleid. Het discours van ‘gedeelde verantwoordelijkheid’ schemert in ieder geval door in de beleidsbrief van minister van Omgeving Zuhal Demir. Immers, ze *“reik[t] de hand aan alle Vlamingen om te streven naar een betere leefomgeving en samen de ruimtelijke omslag in Vlaanderen te maken” [...] Dit vraagt soms moeilijke keuzes, het is dan ook nodig dat we met zijn allen in dezelfde richting aan de kar trekken om ze te realiseren. Hierbij zetten we, onder meer met het oog op het vergroten van het maatschappelijk draagvlak, sterk in op actieve betrokkenheid van burger en maat-*

schappij in een vroeg stadium van het proces, co-creatie en nudging om het beleid samen met belanghebbenden te vertalen” (Demir, 2019: 20).

De vraag die zich nu opdringt is in welke mate een dergelijk discours schadelijk is. Het effect van campagnes mag dan al beperkt zijn, niets houdt ons tegen om ze louter te beschouwen als aanvullend of informatief. Immers, baat het niet, dan schaadt het niet? Doorgedreven informeren en helder uitleggen waarom maatregelen worden genomen is uiteraard belangrijk en noodzakelijk. De angel zit hem in het individualiseren van collectieve maatschappelijke problemen en het appelleren aan de verantwoordelijkheidszin van individuele burgers om die problemen op te lossen. Beleidsvoering kan op die manier gereduceerd worden tot ‘goed communiceren’ (Reigner, 2016). Geruisloos wordt de verantwoordelijkheid voor een duurzaam beleid richting individuele burger geschoven terwijl de overheid zich kan terugtrekken achter een discours van ‘onze gedeelde verantwoordelijkheid’. Overheid en individu worden op dezelfde lijn geplaatst, alsof elk individu evenveel bewegingsvrijheid en handelingsmarge heeft, en alsof de handelingsmarge van één individu even ver reikt als de handelingsmarge van de overheid. Als het beleid niet succesvol blijkt, is iedereen mee verantwoordelijk. Het debat over ruimtelijke ordening wordt door zo’n discours gedepolitiseerd en gereduceerd tot individuele keuzes of, refererend naar de mobiscore, tot de deugdelijkheid van het instrument. Toen de storm van protest ten aanzien van de mobiscore opstak, schoten de Vlaamse ministers het instrument meteen af, daarbij hun beleidsplannen en het draagvlak voor die beleidsplannen eigenhandig ondergravend. Dat zoveel inwoners van Vlaanderen een lage mobiscore hebben, werd amper geproblematiseerd. Liever werd het instrument zelf verdacht gemaakt (Cattetebeke, 2019). Structurele maatschappelijke keuzes werden niet bevraagd, het debat met de plattelandsburgemeesters werd niet fundamenteel gevoerd, de afweging tussen woonrechten/eigendomsrechten versus maatschappelijke en ecologische impact, werd uit de weg gegaan.

Iemand verwijten een zak vol lekkers te kopen in een goedkope snoepwinkel heeft uiteraard geen zin, en al helemaal niet na decennia van laks ruimtelijk beleid. Desalniettemin is de ene plek geschikter om te wonen dan de andere, en is er een waaier aan argumenten voorhanden die de keuze voor een kernversterkend ruimtelijk beleid rechtvaardigen. Het is de verantwoordelijkheid van ruimtelijk planners om hierop te blijven hameren, hier duidelijk stelling in te nemen, en eindeloos te herhalen wat de maatschappelijke kost is van *sprawl*. Door een beroep te doen op een mobiscore die de individuele verantwoordelijkheid aanspreekt, begeven we ons op glad ijs. Ruimtelijk beleid is een bij uitstek collectief en politiek vraagstuk, dat om een sterke regulering vraagt. We hebben een overheid nodig die meer ingrijpt in plaats van één die zich verschuilt achter een discours van gedeelde verantwoordelijkheid.

Referenties

- Adam, L., Jones, T. & te Brömmelstroet, M. (2018), Planning for cycling in the dispersed city: establishing a hierarchy of effectiveness of municipal cycling policies. *Transportation*, 47, 503-527.
- Cattebeke, H. (2019), Al 900.000 keer gebruikt, maar minister gelooft er niet in. *Het Nieuwsblad*, 21 juni 2019, 5.
- Cupples, J. & Ridley, E. (2008), Towards a heterogeneous environmental responsibility: sustainability and cycling fundamentalism. *Area*, 40 (2), 254-264.
- De Decker, P. (2011). Understanding Housing Sprawl: The Case of Flanders, Belgium. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 43(7), 1634-1654.
- Delhay, E., De Ceuster, G., Vanhove, F., Maerivoet, S. (2017), *Internalisering van externe kosten van transport in Vlaanderen: actualisering 2016*, studie uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse Milieumaatschappij, MIRA, door Transport & Mobility Leuven.
- Demir, Z. (2019), *Beleidsnota Omgeving 2019-2024*. Vlaams Parlement: Brussel.
- GfK Belgium (2017), *Milieuverantwoorde consumptie: monitoring kennis, attitude en gedrag*. Research report commissioned by Departement Omgeving, Brussels.
- Forsyth, A., & Krizek, K. (2011). Urban Design: Is there a Distinctive View from the Bicycle? *Journal of Urban Design*, 16(4), 531-549.
- Jones, R., Pykett, J. & Whitehead, M. (2010), Governing temptation: Changing behaviour in an age of libertarian paternalism. *Progress in Human Geography*, 35(4), 483-501.
- Harms, L., Bertolini, L., & te Brömmelstroet, M. (2014). Spatial and social variations in cycling patterns in a mature cycling country exploring differences and trends. *Journal of Transport & Health*, 1(4), 232-242.
- Heylen, K. & Vanderstraeten, L. (2019). *Wonen in Vlaanderen anno 2018*. Leuven: Steunpunt Wonen.
- Luysterman, P. & Roelens, T. (2019), Goedkoopste woningen worden sneller duurder, *De Tijd*, retrieved on 12/03/2020 from <https://www.tijd.be/netto/vastgoed/goedkoopste-woningen-worden-snelser-duurder/10155028.html>
- McMeekin, A. & Southerton, D. (2012), Sustainable transitions and final consumption: practices and socio-technical systems. *Technology, Analysis and Strategic Management*, 24(4), 345-361.
- Peeters, L. (2019), *Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024*. Vlaams Parlement: Brussel.
- Ponsaerts, S. (2019), Veel punten haalt overheid niet met Mobiscore. *Het Laatste Nieuws*, 19 juni 2019, 9.
- Pucher, J., & Buehler, R. (2008). Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, 28(4), 495-528.
- Reigner, H. (2016), Neoliberal Rationality and Neohygienist Morality. A Foucauldian Analysis of Safe and Sustainable Urban Transport Policies in France. *Territory, Politics, Governance*, 4 (2), 196-215.
- Rietveld, P., & Daniel, V. (2004). Determinants of bicycle use: Do municipal policies matter? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 38(7), 531-550.
- Schaubroeck, K. (2019), Slechte Mobiscore, nog slechtere belbusscore, *De Standaard*, retrieved on 12/03/2020 from https://www.standaard.be/cnt/dmf20190620_04470750
- Shove, E. (2010). Beyond the ABC: Climate Change Policy and Theories of Social Change. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 42(6), 1273-1285.

- te Brömmelstroet, M. (2014), Sometimes you want people to make the right choices for the right reasons: potential perversity and jeopardy of behavioural change campaigns in the mobility domain. *Journal of Transport Geography*, 39, 141-144.
- Van Den Bergh, G., Aeltermans, S., Mouton, V. & Engels, D. (2018), *Verkenning en ontwikkeling Mobiscore. Eindrapport*. Research report commissioned by Departement Omgeving Vlaanderen, Brussels.
- Verachtert, E., Mayeres I., Poelmans, L., Van der Meulen, M., Vanhulsel & M., Engelen, G. (2016), *Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid voorzieningen. Eindrapport*. Research report commissioned by Ruimte Vlaanderen, Brussels.
- Vlaamse Woonraad (2019). *Advies over klimaat en wonen - Advies 2019-11*, Brussel.
- Walker, G. (2014), Beyond individual responsibility. Social practice, capabilities and the right to environmentally sustainable ways of living (45-59) in Strengers, Y. & Maller, C. (2014) *Social Practices, Intervention and Sustainability. Beyond behaviour change*, Routledge.
- Weyts, B. (2016), *Een tandje bij voor de fiets. Een doelgericht Vlaams fietsbeleidsplan*. Brussel: Departement Mobiliteit en Openbare Werken.