

## BEKNOPTE **LEESGIDS** VOOR HET EINDRAPPORT VAN DE DAG

### A/ Doelstelling van de burgerconventie

De burgerconventie is dé geschikte Technology Assessment methode bij uitstek, om het waarom en de randvoorwaarden te weten te komen van voorkeuren van burgers voor bepaalde beleidsmaatregelen tegenover andere mogelijkheden. Bedoeling van het viWTA is het Vlaams Parlement hiervan te informeren.

### B/ Over het verloop van de dag / methode burgerconventie

De ruim tweehonderd vrijwillig deelnemende burgers, waren verspreid over een veertigtal ronde tafels, elk met een tafelbegeleider of facilitator. De dag was gestructureerd volgens een nauwkeurig getimed dagagenda. De inhoudelijke basis werd vooraf geleverd in de vorm van een laagdrempelige discussiebrochure, en op de dag zelf als korte plenaire toelichtingen. Deskundigen konden opgeroepen worden voor toelichtingen. De opdrachten werden ook plenair geïnstrueerd.

Een centrale deskundigen- en schrijversdesk verzorgde het clusteren van de resultaten van de groepsdiscussies aan de verschillende tafels, en restitueerde ze de nieuwe formulering plenair, ter stemming. Stemmingen gebeurden achtereenvolgens over persoonlijke gegevens, waarden, 12 uit het voortraject van het project aangeboden maatregelen, vier beleidsmaatregelen om in de namiddag verder uit te diepen, deze 4 vernieuwde maatregelen, één nieuwe maatregel vanuit de zaal en tenslotte een globale evaluatie van resultaat en verloop van de dag.

### C/ Over de bereikte resultaten/ inhoudelijk

Wat betreft de problematiek van auto en gezondheid, plaatsen de 218 aanwezige burgers de volgende vier waarden bovenaan hun ranglijst:

1. duurzaamheid (19%)
2. gezondheid (10 %)
3. rechtvaardigheid (9 %)
4. comfort (8 %)

Op het eind van de dag, na een grondige bespreking en aanpassing van vier van twaalf aangeboden beleidsmaatregelen, én met toevoeging van één nieuwe maatregel

door de burgers zelf, krijgen de volgende vijf beleidsmaatregelen het meeste ja stemmen:

- |   |        |
|---|--------|
| 1. stimuleren innovatieve schone technologie  | (94 %) |
| 2. fietsgebruik bevorderen                    | (90 %) |
| 3. openbaar vervoer aantrekkelijker dan privé | (87 %) |
| 4. aangepaste rijstijl stimuleren             | (85 %) |
| 5. veralgemening mobiliteitsplannen           | (84 %) |

Drie grondig besproken beleidsmaatregelen kregen, na formulering van een uitgebreide reeks aandachtspunten, een hogere score ja stemmen dan in de oorspronkelijk aangeboden formuleringen. In deze gevallen levert de aandachtige lectuur van de geformuleerde randvoorwaarden een schat van informatie op. Dit is een belangrijke meerwaarde van een kwalitatieve methode zoals de burgerconventie, ten opzichte van een kwantitatieve zoals een opiniepeiling. We illustreren dit met enkele opvallende voorbeelden:

**Maatregel A: Het openbaar vervoer aantrekkelijker maken, en het privévervoer minder aantrekkelijk. (verbetering score na amendering: + 13% ja)**

De aanwezige burgers zijn het eens dat de kwaliteit en het aanbod van het openbaar vervoer moet verbeteren en beter moet afgestemd worden op het privévervoer en omgekeerd. Zij geven hiervoor een hele reeks concrete voorstellen. Over het tegelijk minder aantrekkelijk maken van het privévervoer, waarop de experts aandringen, om een globale volumetoename van de verplaatsingen te vermijden, zijn de meningen verdeeld. Een aanzienlijke groep is daar niet voor te vinden.

**Maatregel D: Slimme belasting – rekeningrijden. (verbetering score na definiëring randvoorwaarden: + 11 % ja)**

Ofschoon deze maatregel in zijn oorspronkelijke vorm méér nee dan ja stemmen kreeg, werd hij toch door de aanwezigen weerhouden als één van de vier uit te werken onderwerpen 's namiddags.

Bovendien werd duidelijk door een grote groep deelnemers gesteld, dat de geformuleerde randvoorwaarden voor hen zelfs breekpunten waren voor het al dan niet ondersteunen van de maatregel. Deze al dan niet opschortende randvoorwaarden zijn dus van cruciaal belang voor het bekomen van een draagvlak:

- sociale correctie uitbouwen (prijs moet sociaal zijn)
- keuzemogelijkheden vervoerwijzen garanderen
- algemene belastingsdruk mag niet stijgen (afschaf LPG-taks, fiscale aftrekbaarheid)
- (gedeeltelijk) gecompenseerd door werkgever
- Recht op privacy moet gegarandeerd

- Geleidelijk invoeren van rekeningrijden
- Invoering op Europees niveau

**Maatregel B: Mobiliteitsplannen ingang doen vinden bij bedrijven, scholen en overheden ( verbetering score na uitwerking: + 3 % ja).**

Hier wordt van bedrijven, scholen en overheden verwacht dat zij een hele reeks maatregelen stimuleren, die ook als aparte maatregel werden voorgesteld, zoals het gemeenschappelijk vervoer en fietsvervoer uitbouwen en het privévervoer zoals bedrijfswagens beperken of rationaliseren, bijvoorbeeld door carpooling te stimuleren. Daarnaast worden ook specifieke maatregelen voorgesteld, zoals flexibele werkroosters en beginuren (om de spitsen te spreiden), mobiliteitsopvoeding op school, invoeren van mobiliteitschèques. Ook maatregelen op de lange termijn (ruimtelijke ordening) met name satellietkantoren en multi-functionele attractiepolen worden vermeld.