

> Philippe Moreau, adviseur mobiliteit - Brulocalis

GOOD MOVE-FORUM EN INTERNATIONAAL COLLOQUIUM “VERKEERSLUWE STEDEN”

Op 9 juni heeft Brussel Mobiliteit in samenwerking met Brulocalis een internationaal colloquium georganiseerd rond de mobiliteitsplannen die een beetje overal in Europa uitgerold worden om de metropolen verkeersluwer te maken. Dat paste in het kader van het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move. Bedoeling is te zien hoe we bezig zijn en ook nieuw beleid uit te werken voor de stad van morgen. Er waren twee hoogtepunten. Brussel Mobiliteit heeft 's ochtends de balans opgemaakt van de gewestelijke ontwikkelingen en de uitvoering van de acties in het kader van het plan Good Move. Dat gebeurde meer bepaald in het vooruitzicht van de evaluatie van dat plan. In de namiddag bracht Brulocalis mobiliteitsspecialisten van vier grote Europese steden rond de tafel. Bedoeling was om te kunnen discussiëren over beste praktijken in het kader van de acties van het Brussels Gewestelijk Mobiliteitsplan. Zo hebben Parijs, Londen, Milaan en de stad Brussel hun ervaringen gedeeld in bijzonder relevante domeinen.



© Brussel Mobiliteit en Brulocalis

> Good Move-forum 9 juni 2023

BRUSSEL – GOOD MOVE VIJFHOEK

's Ochtends hebben we de balans opgemaakt van de eerste acties van het Gewest en een aantal gemeenten i.h.k.v. het Good Move-plan. 's Namiddags hebben we het uitbouwtraject van een van de eerste verkeersluwe mazen van naderbij bekeken. De Stad Brussel presenteerde dan de totstandkoming van het "Vijfhoeknetwerk".

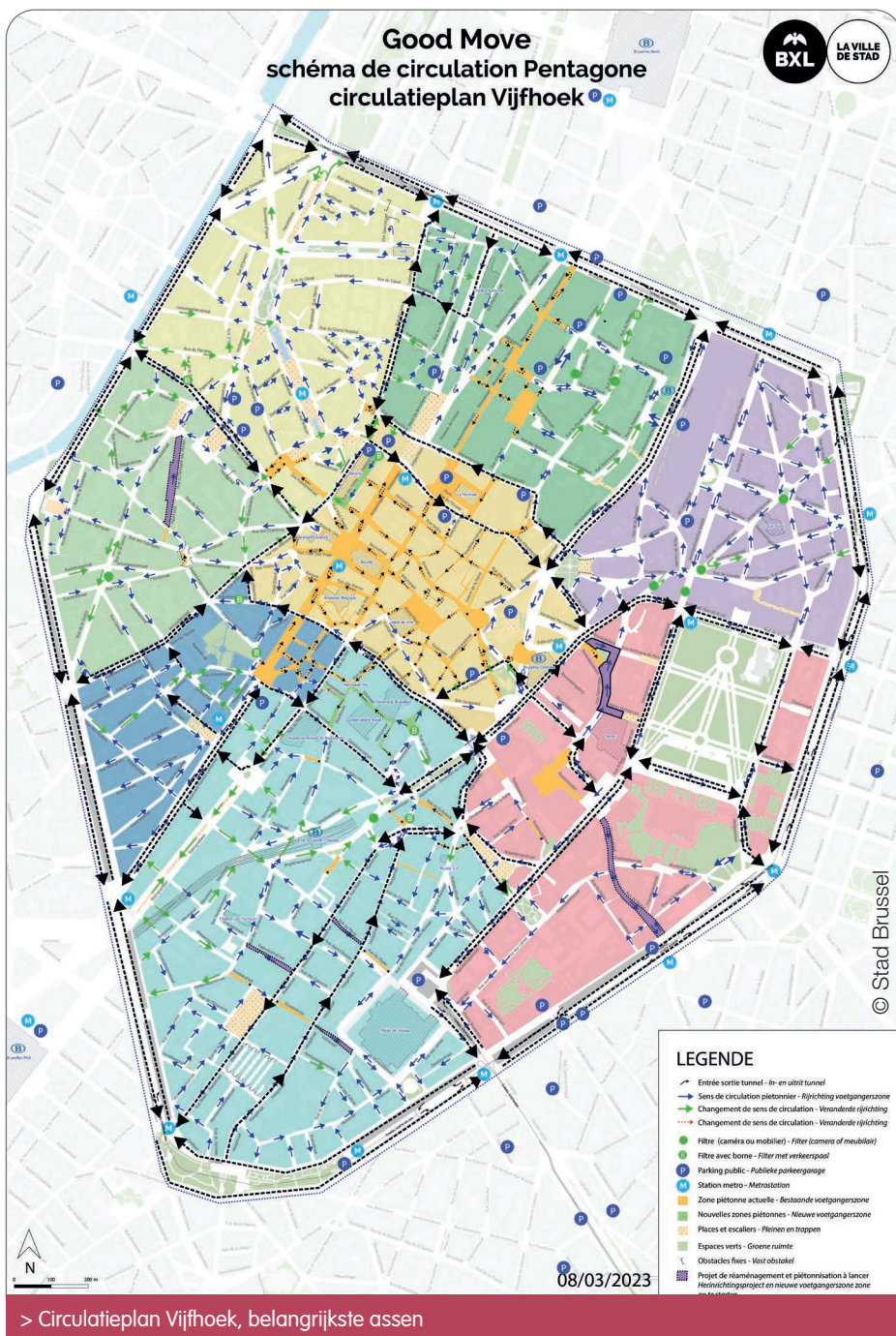
De diagnose en de interne studies gingen begin 2020 van start. In september kon de fase waarin het publiek en de verschillende belanghebbenden via openbare vergaderingen en specifieke platformen werden bevestigd, worden afgerond. In 2021 werd dus de laatste hand gelegd aan de diagnose en de grote werkzaamheden voor het circulatieplan.

In februari 2022, eens het actieplan was goedgekeurd, begon de informatiefase, waarin bewoners, winkeliers, werknemers, scholen, lokale belanghebbenden en pendelaars op de hoogte moesten worden gebracht van de op til zijnde veranderingen. Dit gebeurde op verschillende manieren: via buurtvergaderingen, bilaterale bijeenkomsten, nieuwsbrieven, pers, website, enz.

De uitvoering was voor de zomervakantie, wanneer er in de stad minder verkeer is. Zo konden de mensen de veranderingen al gewoon worden voor de drukte van het nieuwe schooljaar in september. In het actieplan ging men uit van een circulatie rond de stad via de kleine ring, waarbij het autoverkeer alleen via een paar hoofdwegen de wijken binnen kon en de winkels en openbare parkeergarages

kon bereiken. Op deze manier werd ruimte teruggewonnen voor actieve vervoersmiddelen en het openbaar vervoer, waardoor plaats vrijkwamen voor terrassen, speelplekken en ontmoetingszones. Doordat er voor een groot deel geen doorgaand verkeer meer was, werden de wijken verkeersluwer en groener.

Technisch wordt het verkeer gekanaliseerd en gestuurd via drie soorten filters. Met de telescopische paaltjes worden de voetgangerszone, schoolstraten en andere zones met beperkte toegang doorgetrokken. Bewoners, leveringen en garages kunnen er wel door. Op wegen waarop regelmatig bussen, taxi's en hulpdiensten rijden, zijn ANPR-camera's geplaatst. Elders, waar geen enkel verkeer meer mocht, zijn paaltjes



de signalisatie, wegmarkeringen en bepaalde verkeersrichtingen moesten worden aangepast, weerkerende overtredingen moesten worden aangepakt en technische problemen met de ANPR-camera's en telescopische paaltjes moesten worden opgelost. Ook de GPS-operatoren moesten worden aangepast. Om de impact van het circulatieplan goed te kunnen beoordelen, werden er tellingen gedaan. Er werd zowel op de omliggende wegen als op de centrale wegen van het netwerk geteld. Ook fietsers werden specifiek geteld. Ook de rijtijden van de verschillende voertuigen werden gemeten. Dat gebeurde met de medewerking van partners zoals Brussel Mobiliteit en de MIVB.

Na een aantal maanden zien we dat het plan om in de Vijfhoek minder verkeer te hebben zeer positieve resultaten oplevert, zowel aan de buitenkant als in het centrum van het verkeersnet. We zien ook dat er duidelijk meer gefietst wordt in de binnenstad. De reistijden, die in het begin op sommige plaatsen soms langer waren, zijn nu teruggelopen. Deze verbetering is waarschijnlijk te danken aan aanpassingen in de fasering van verkeerslichten en richtingen, aan de voltooiing van enkele grote bouwprojecten en ook aan veranderingen in verplaatsingsgewoonten. Minder dan een jaar na de lancering van het circulatieplan zou het voorbarig zijn om definitieve conclusies te trekken, maar de indicatoren zijn momenteel positief. We streven naar een minder drukke, minder vervuilde, beter bewandelbare en dus verkeersluwere binnenstad.



en plantenbakken geplaatst en wordt de openbare ruimte optimaal benut.

Het communicatie-/participatieaspect stond centraal in het project. De bedoeling was mensen te informeren over de visie van Good Move in Brussel en hun meningen te verzamelen via meerdere mediakanalen. Ondanks de pandemie werden er buurtvergaderingen georganiseerd die door meer dan 300 mensen werden bijgewoond. Sinds februari 2020 bestaat er een participatieplatform waar

iedereen op terecht kan. Er zijn al meer dan 300 bijdragen geteld. Zo kunnen alle burgers hun mening geven (wat kan worden verbeterd, wat werkt al, welke evaluatie-instrumenten zijn nodig, ...).

Na ruim 30 maanden gegist te hebben zag de Vijfhoekmaas op 16 augustus 2022 het levenslicht. Zoals elk ambitieus programma heeft ook dit project natuurlijk te maken gehad met een aantal kinderziekten. De verkeerslichten moesten worden afgesteld,



© Ville de Bruxelles

> Communicatie en bewustmaking



> Voorbeeld van een aanleg van het skatepark de la Chapelle

MILAAN – DUURZAAM STEDELIJKE MOBILITEITSPLAN

Milaan staat voor dezelfde mobiliteitsuitdagingen als andere grote Europese steden. Daarom heeft de stad ook een eigen mobiliteitsplan uitgewerkt. Valentino Sevino en Paolo Campus van de Agenzia Mobilita Ambiente Territorio (AMAT) zijn dit plan komen toelichten.

Er zijn vier grote doelstellingen:

1. **Duurzame mobiliteit:** zorgen voor een uitstekende toegankelijkheid, vermindering van de afhankelijkheid van de eigen auto, de openbare ruimte teruggeven aan actieve mobiliteit, naleving van de verkeersregels aanmoedigen.
2. **Rechtvaardigheid, veiligheid en sociale cohesie:** het aantal verkeersongevallen terugdringen, de blootstelling aan luchtverontreiniging en geluidshinder verminderen, een einde maken aan de hindernissen bij de toegang tot mobiliteitsdiensten, de keuzevrijheid ten gunste van duurzame vervoersmodi bevorderen.
3. **Milieukwaliteiten:** de luchtverontreiniging terugdringen, het energieverbruik en de uitstoot van broeikasgassen verminderen, geluidshinder voorkomen en terugdringen, de kwaliteit van het stedelijk milieu verbeteren.
4. **Innovatie en economische efficiëntie:** het economische evenwicht van het mobiliteitssysteem verzekeren, de milieu-, sociale en gezondheidskosten in rekening brengen, de economische efficiëntie van het commerciële verkeer bevorderen, het gebruik van mobiliteitsmiddelen optimaliseren, enz.

Er kwam hiervoor een aantal gerichte ingrepen: verhoging van het modale aandeel van het openbaar vervoer, vermindering van de doorstroming/capaciteit tijdens piekuren, vermindering van het aantal auto's per inwoner en vermindering van de uitstoot van NO_x, PM2.5- en PM10-deeltjes in de atmosfeer. Het plan voor duurzame stedelijke mobiliteit zorgde ook voor een andere aanpak, waarbij de participatie van burgers en belanghebbenden een centrale plaats kreeg. De strategie stoelend op een sterk politiek mandaat en een grote rol voor technische diensten verschoof daarmee naar een participatief proces met de burgers en de verschillende betrokken partijen. Een eerste werkfase begon met een evaluatiefase (voorlopig rapport en richtlijnen), gevolgd door een informatieperiode (burgers, lokale raden, verenigingen, gemeenten, enz.), vervolgens een ontwikkelingsfase (inventariseren en in kaart brengen van verzoeken, voorbereidende analyses) en ten slotte de selectie en goedkeuring van een scenario. In een tweede fase werd het gekozen plan openbaar gemaakt en voorgesteld, werden opmerkingen verzameld en beoordeeld, kwam er een publiek debat en werden amendementen verzameld. Vervolgens moest men het plan eerst nog voorlopig goedkeuren en konden nog opmerkingen ingezameld worden. Ten slotte ging men over tot de definitieve goedkeuring.

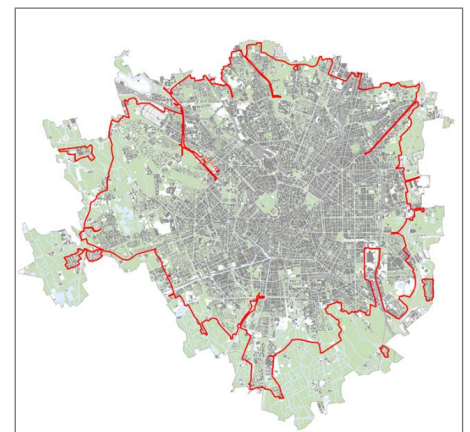
Na de publicatie van het document over het plan voor duurzame mobiliteit en de bijlagen werden in totaal 197 bijdragen van alle sectoren van de samenleving (burgers, politici, institutionele actoren en beroepsverenigingen) voor commentaar ingediend. Ze hadden betrekking op alle thema's van het plan.

Tegelijk met de geleidelijke uitvoering van het plan voor duurzame mobiliteit heeft de stad Milaan ook instrumenten ontwikkeld om de genomen maatregelen te evalueren,

zodat de behaalde resultaten kunnen worden vergeleken met de verwachte resultaten toen de doelacties van het plan werden vastgesteld. Alle indicatoren toonden aan dat het plan aan de verwachtingen voldeed. Het modale aandeel van het openbaar vervoer nam toe, de commerciële snelheid verbeterde, minder verkeer tijdens de spits, het aantal auto's per inwoner en de vervuulende uitstoot gingen naar beneden.

In de praktijk heeft Milaan gewerkt aan een aantal initiatieven met behulp van verschillende tools:

- **Fileheffing:** het stadscentrum (8,2 km² = 4,5% van de oppervlakte) is geplaatst in een zone met beperkte toegang. Er zijn 43 toegangswegen met camera's, waarvan er 7 alleen toegankelijk zijn voor het openbaar vervoer. Deze beperking geldt van maandag tot vrijdag tussen 7.30 en 19.30 uur. Bewoners van de zone mogen 40 keer gratis naar binnen, terwijl dienstvoertuigen een voorkeurtarief krijgen. Terwijl bromfietsen, motorfietsen, volledig elektrische auto's en hybride auto's met een lage uitstoot vrije toegang hebben, is er een geleidelijk verbod op bepaalde klassen vervuulende voertuigen (Euro-norm) gepland. Sinds de invoering van de zone met beperkte toegang is er meer dan 40% minder verkeer en is het aantal voertuigen met verbrandingsmotoren aanzienlijk gedaald ten gunste van hybride en elektrische voertuigen.
- **Lage emissiezone:** deze bestrijkt maar liefst 132 km² rondom het beperkt toegankelijke stadscentrum. Er zijn 188 toegangswegen die de toegang voor de meest vervuulende



© AMAT, commune di Milano

> LEZ

voertuigen tussen 7.30 en 19.30 uur controleren en beperken, en het beheer van vrachtwagens en het vervoer van gevaarlijke stoffen regelen. Bijna 70% van het land en 97% van de bevolking valt eronder. Elektrische en hybride voertuigen zijn toegestaan, net als standaard Euro 6 benzinemotoren. Voor andere categorieën verbrandingsmotoren zijn tijdelijke uitzonderingen voorzien, die na verloop van tijd geleidelijk worden afgeschaft.

- *Zone met beperkt verkeer San Siro:* de zone werd ingericht rond het beroemde voetbalstadion. Er werd een nieuw parkeer- en toegangsbeheersysteem uitgetest, de impact van de uitstroom tijdens evenementen werd verminderd, de woonwijken werden beschermd en de veiligheid gegarandeerd. Er worden

camera's ingezet voor toegangscontrole en in zones voor beperkt parkeren, er zijn dynamische informatieborden en er is een reserveringssysteem voor parkeerplaatsen gekoppeld aan toegangspassen voor de verschillende evenementen.

- *Piazze Aperte:* een speciaal programma voor stadsvernieuwing en duurzame mobiliteit, is een belangrijke doelstelling van het territoriale bestuursplan Milaan 2030 en het actieplan voor duurzame ontwikkeling 2030, past in het kader van het "Piano Quartieri" ("Wijkplan"). Het doel is om de openbare ruimte te verbeteren en om te vormen tot ontmoetingsplaatsen voor de mensen, om de voetgangerszones dusdanig uit te breiden, duurzame vormen van mobiliteit te bevorderen en zo het milieu en de levenskwaliteit in de wijken

te bevorderen. Het programma maakt gebruik van tactische stadsplanning om openbare ruimten weer centraal te stellen in het gemeenschapsleven en mensen aan te moedigen er optimaal gebruik van te maken.

Dankzij dit programma en de ondertekening van samenwerkingsovereenkomsten kunnen de stad Milaan en haar inwoners actief samenwerken bij het ontwerp, de ontwikkeling en de planning van openbare ruimten en bij de promotie en het behoud op basis van de principes van gedeeld beheer. In een tweede fase zal deze visie zich richten op scholen en hun omgeving.

- *Strade aperte:* een plan van de gemeenteraad om opnieuw na te denken over mobiliteit en openbare ruimte, een strategie waarin de visie van een duurzamere stad samengaat met die van een leefbaardere stad. Het doel is om veiligere straten te maken waar iedereen gebruik van kan maken, nieuwe openbare ruimten voor volwassenen en kinderen, en om verplaatsingen te voet, met de fiets en met de step aan te moedigen. Hiervoor is er een gediversifieerd aanbod als aanvulling op en alternatief voor het openbaar vervoer en de auto. Het plan is onderverdeeld in een aantal gerichte ingrepen. Er worden 30 km/u-zones ingericht om de kwaliteit van de stedelijke ruimte en de verkeersveiligheid te verbeteren. Ingrepen voor voetgangers waarbij bepaalde trottoirs worden verbreed om de straten veiliger te maken, door de rijbaan te verkleinen zonder het wegennet aan te passen. De aanleg van talrijke fietsroutes door het aanleggen van fietspaden en het installeren van voorrangszones voor fietsers bij verkeerslichten, met als doel de fiets te promoten als alternatief voor de auto en het openbaar vervoer. Tot slot biedt in bepaalde wijken de combinatie van deze verschillende ingrepen de mogelijkheid om het concept van de 15-minutenstad verder in te vullen, waarbij diensten en levenskwaliteit dicht bij huis worden aangeboden.

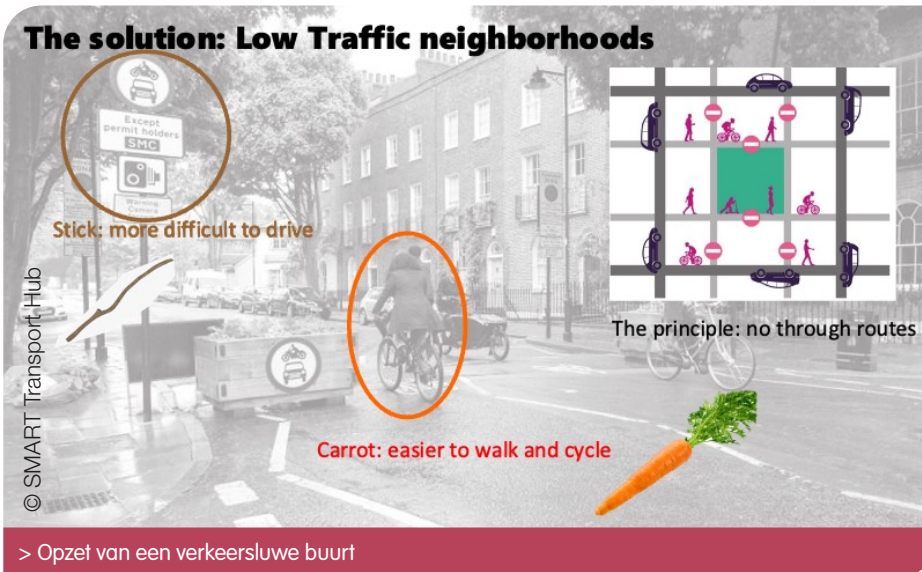


© AMAMAT, Comune di Milano

> Voor/na, inrichtingen van het project "Piazze aperte"

LONDEN – LOW TRAFFIC NEIGHBOURHOODS

Ayanda Collins en Nicola Mastini van het agentschap Smarttransport presenteerden ons vervolgens het plan van de stad Londen om de Londense wijken verkeersluwer te maken. Vanaf 2018 heeft Londen haar mobiliteitsbeleid ingrijpend hervormd.

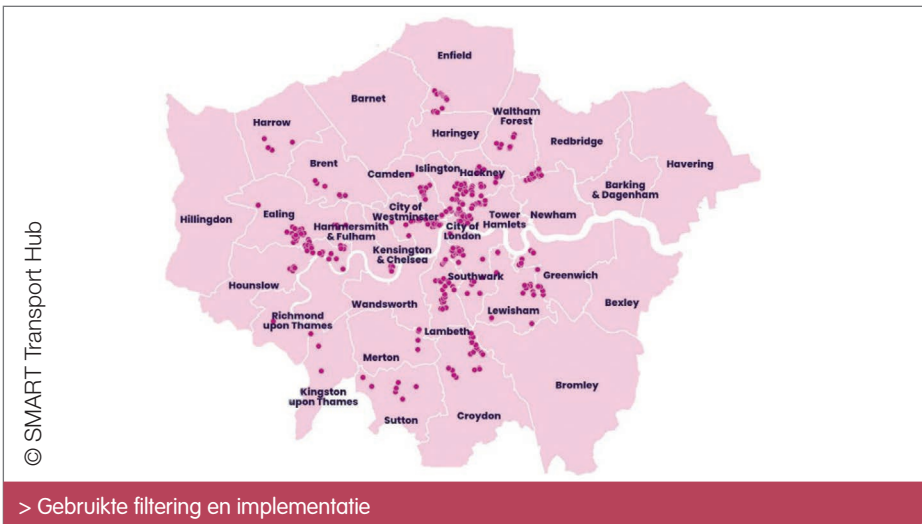


op de omliggende wegen en ongeveer 64% op de binnenwegen), dat ook de snelheid is afgenomen (ongeveer 3% op de omliggende wegen en ongeveer 79% op de binnenwegen) en dat er ook minder stikstof de lucht in gaat. Dit heeft geleid tot meer fietsverkeer (10% op de omliggende wegen en 49% op de binnenwegen), zonder dat dit gevolgen heeft gehad voor de reactiesnelheid van de hulpdiensten of de criminaliteit in de wijk. De bewoners bevestigen deze cijfers met hun verhalen. In een enquête die na de invoering van de verkeersluwe wijken werd uitgevoerd, zei meer dan een kwart van de respondenten dat ze minder met de auto reden, maar veel meer te voet of met de fiets gingen.

Onafhankelijke studies hebben een gemiddelde afname van het verkeer aangetoond van 32,7% voor alle wegen in de 47 Londense stadsdelen, met een toename van slechts 1,3% in de buitenwijken. De verklaring voor deze verkeersvermindering ligt in het feit dat er niet meer met de eigen auto wordt gereden, dat het verkeer een ander traject gebruikt, dat er een verschuiving plaatsvindt naar het gebruik van het openbaar vervoer en, ten slotte, dat men meer gaat fietsen.

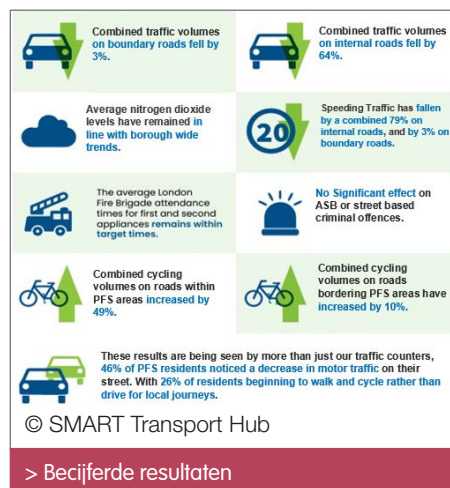
PARIJS – DE LOGISTIEKE STAD

We richten ons vaak op de impact van mobiliteitsplannen op het leven van mensen, maar de maatregelen kunnen ook sterk voelbaar zijn in de logistieke sector. Parijs, met heel wat goederenverkeer, heeft hier een heel deel van haar mobiliteitsplan aan gewijd, zoals Michèle-Angélique Nicol en Cécile Honoré van de stad Parijs ons hebben laten zien.



Ondanks dat er minder Londenaren een eigen auto bezitten, bleef het stadsverkeer in het algemeen toenemen (21%). Vooral dan het lokaal verkeer (tot 57%). De Engelse hoofdstad moest dit verkeer dus overal terugdringen wilde ze ook andere voordelen bekomen, zoals minder luchtvervuiling en schadelijke deeltjesuitstoot, minder verkeersongevallen en minder obesitas bij kinderen. Zo kwam de Low Traffic Neighbourhoods als oplossing uit de bus. Het beleid maakt gebruik van de wortel (het wordt makkelijker om je per fiets of te voet te verplaatsen) en de stok (gemotoriseerd verkeer wordt beperkt met cameratoezicht). Het werd ook onmogelijk om een bepaalde afgebakende wijk van de ene kant naar de andere te doorkruisen. Er kwamen ANPR-camera's, beplanting en paaltjes. Het klinkt allemaal erg vergelijkbaar met wat we in Brussel willen invoeren, en de vraag is "werkt het?".

Er zijn tellingen en metingen uitgevoerd om objectieve resultaten te kunnen geven van deze maatregelen. Hieruit blijkt dat het verkeer overal is afgenomen (ongeveer 3%



Het aandeel van het vrachtvervoer over de weg in de Parijse regio is de afgelopen zeventig jaar verdrievoudigd en 95% van dit vrachtvervoer vindt plaats met dieselloertuigen, wat rampzalige gevolgen heeft voor het milieu. Het merendeel van deze transporten wordt momenteel uitgevoerd met lichte vrachtoertuigen, die een slechtere CO₂-voetafdruk hebben dan vrachtwagens. Daar komt nog bij dat men logistieke platformen steeds meer naar de buitenwijken verlegt, met als gevolg een steeds grotere goederenstroom naar het stadscentrum, voornamelijk voor winkel- en kantoorgebruik. De goederenmobiliteit is ook sterk veranderd door recente veranderingen in het consumentengedrag (groei in e-commerce en koeriersdiensten, eisen van consumenten). De coronacrisis heeft deze evolutie nog versterkt. Daar komt nog bij dat detailhandelaars steeds minder opslagruimte nodig hebben, waardoor ze vooral just-in-time moeten werken. Dat heeft allemaal een grote impact op de

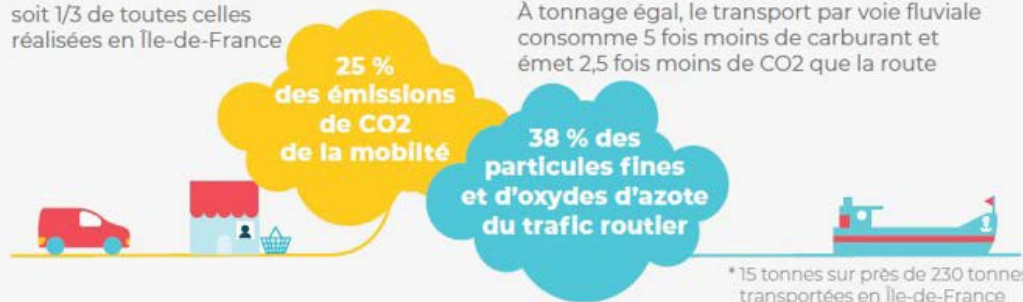
**À Paris,
le fret
représente
un quart
des émissions
de CO2 liées
à la mobilité**

Un usage intensif de la livraison en Île-de-France et surtout à Paris

Près de 300 000 livraisons et enlèvements ont lieu chaque jour, soit 1/3 de toutes celles réalisées en Île-de-France

Des externalités négatives importantes de la logistique par la route

Actuellement, seul 6.5% du tonnage de marchandise transporté en Île-de-France transite par la Seine*
À tonnage égal, le transport par voie fluviale consomme 5 fois moins de carburant et émet 2,5 fois moins de CO2 que la route



© Agence de la Mobilité, Paris

openbare ruimte en de samenleving, terwijl de meerderheid van de Parijzenaars steeds meer belang hecht aan minder verkeer, actieve mobiliteit en een groenere buurt, zoals blijkt uit verschillende recente enquêtes.

Tegelijkertijd blijft de transportsector een belangrijke bron van werkgelegenheid in de Parijse regio, waar de arbeidsomstandigheden sterk verslechterd zijn door de opkomst van onderaannemers met weinig sociale bescherming.

In tegenstelling tot het personenvervoer heeft de goederenvervoersector geen regulerende instantie en zijn alle betrokkenen afkomstig uit de particuliere sector.

De stad Parijs heeft daarom verschillende instrumenten moeten inzetten om haar logistieke mobiliteitsbeleid snel te verbeteren. Ten eerste, overleg met de belangrijkste spelers in de logistieke en commerciële sector, wat heeft geleid tot de oprichting van het Handvest voor duurzame stedelijke logistiek (opgesteld in 2006 en herzien in 2013). Ten tweede, een regelgevend instrument dat de reglementering inzake het goederenvervoer, het lokaal stedenbouwkundig plan, de lage-emissiezone, het lokaal mobiliteitsplan en het klimaatplan omvat. Daarnaast zijn er financiële instrumenten, waaronder verschillende subsidies, en operationele instrumenten zoals projectoproepen of proefprojecten,

ontwikkelingsacties en thematische of lokale experimenten.

Parijs werkt momenteel samen met professionals uit de industrie aan een nieuw mobiliteitsbeleid. Eerst werd het handvest van de LUD uit 2013 herzien, waarin drie doelstellingen werden vastgesteld: de bevoorrading garanderen, de vervuulende uitstoot verminderen en de files op de wegen beperken. Daarnaast moeten er, met de organisatie van de Olympische Spelen in 2024, acties op korte termijn komen wat heeft geleid tot een nieuwe comitésstructuur via de Parijse gemeenteraad in juli 2022, een partnercomité en een monitoringcommissie.

Om haar logistieke mobiliteitsbeleid uit te voeren, heeft de stad Parijs besloten om rond zes domeinen te werken:

- 1. Logistieke terreinen en gebouwen**, met als doel de stroom te optimaliseren en te verminderen door het gebruik van elektrische voertuigen, fietslogistiek en leveringen te voet aan te moedigen, industriële en logistieke terreinen in Parijs te behouden en, ten slotte, een netwerk van logistieke ruimten te ontwikkelen en te voorkomen dat zich opportunistische exploitanten vestigen die concurreren met lokale bedrijven.
- 2. De openbare ruimte delen** door er beter gebruik van te maken, door stille leveringen tijdens daluren aan te moedigen, door het gebruik van leveringszones te verbeteren, door rust te brengen in het samengaan van verschillende leveringsmethoden en andere gebruikers van de openbare ruimte, en door de gemotoriseerde voertuigenstroom te verminderen door



> Voorbeeld van een stedelijke distributieplaats



© Thomas Garcia

> Een stille levering

fietslogistiek en leveringen te voet aan te moedigen en door het parkeren voor beroepsdoeleinden te faciliteren.

3. **Arbeidsomstandigheden** voor bezorgers door nieuwe infrastructuur en diensten te ontwikkelen om aan hun dagelijkse behoeften te voldoen, door arbeidsongevallen in het verkeer te voorkomen, door bedrijven aan te moedigen om betere arbeidsomstandigheden te bieden en door sociale en solidaire logistieke bedrijven te ondersteunen.
4. **Lokaal aanbod aanmoedigen** door traditionele spelers en kleine detailhandelaars samen te brengen ter ondersteuning van de digitalisering van fysieke winkels, door consumenten te informeren over en bewust te maken van de ecologische en sociale impact van nieuwe consumptiegewoonten en door te innoveren op basis van lokale ervaringen (oplossingen bundelen in samenwerking met omliggende gemeenten, enzovoort).
5. **Bouwplaatslogistiek**, door het aantal vrachtwagens en ander bouw materieel op de bouwplaats te verminderen, door de stroom van ambachtswerk en bedrijven in de bouwsector te beperken en door vakmensen in de bouwsector en openbare werken te ondersteunen bij het afstemmen van hun vervoersmiddelen op de ecologische transitie.
6. **De energie- en milieutransitie** door professionals in het goederenvervoer te helpen hun wagenpark om te bouwen en door de stroom van gemotoriseerde voertuigen te verminderen via modal shift in het voordeel van zachte mobiliteit.

Praktisch gezien gebeurt dit door de uitgevoerde acties jaarlijks uit te rollen. In 2022 zijn verschillende prioriteiten aangepakt met concrete acties: aaneengesloten leveringszones, logistieke microhubs, organisatie van een bijeenkomst gewijd aan fietslogistiek. Er zijn ook andere acties gelanceerd voor 2023, zoals het wijdverspreide gebruik van stille leveringen tijdens gespreide werktijden en de creatie van 1.000 bijkomende leveringszones. De komende jaren krijgt dit fundamentele werk natuurlijk een vervolg en wordt deze nieuwe visie op logistieke mobiliteit werkelijkheid.

Deze vier bijzonder interessante verhalen sloten perfect aan bij de twee studiereizen die Brussel Mobiliteit en Brulocalis onlangs georganiseerd hebben naar Parijs en Berlijn.

We hebben doorheen het colloquium en de studiereizen kunnen vaststellen dat er overal in de grote Europese steden mobiliteits- en fileproblemen zijn en dat het mobiliteitsbeleid overal soms radicale maatregelen moet nemen om alle maatschappelijke, klimatologische en ecologische uitdagingen van morgen aan te gaan. Wat ook duidelijk naar voren kwam, was dat mobiliteitsplannen en de maatregelen die ze bevatten overal in dezelfde richting gaan: het verkeersluwer maken van wijken, het aanmoedigen van actieve vervoersmiddelen, de auto meer en meer uit het straatbeeld halen en de openbare ruimte meer gebruiken voor het buurtleven, en het verbeteren van de verkeersveiligheid. We hadden andere steden kunnen uitnodigen of

bezoeken, zoals Kopenhagen, Amsterdam, Barcelona of Stockholm, en we zouden tot dezelfde conclusie zijn gekomen. Hoewel de maatregelen en methoden enigszins verschillen naargelang de lokale kenmerken en mentaliteit, blijft de fundamentele visie dezelfde. In Brussel is het Good Move-plan vanaf het begin het onderwerp van debat geweest. Er zijn voor- en tegenstanders en velen hebben geen mening. Dit is een publiek debat, en dat is fundamenteel gezond. Maar zoals met alles, komt er een moment dat er een beslissing moet worden genomen. En onze contacten met andere grote Europese steden kunnen de mobiliteitsvisie die in het Gewest tot stand is gekomen alleen maar kracht bijzetten. Wat wij invoeren wordt ook elders gedaan en op bepaalde gebieden zijn onze keuzes soms voorlopers en worden ze als voorbeeld aangehaald. Deze contacten maken ons ook methodologisch rijker. De reacties op zowel goede als slechte voorbeelden moeten ons helpen om nog beter te worden en om de diepgewortelde behoeften van de burgers en hun legitieme vragen, die we op een educatieve en professionele manier moeten beantwoorden, beter te herkennen. Dat is de grote uitdaging waar we voor staan als we deze stedelijke transitie, die van vitaal belang is voor de toekomst van onze stad, tot een goed einde willen brengen. 📍

> Meer info

- Presentaties van de ochtendssessie op het Good Move-forum: Te downloaden documenten: [Good Move \(mobility.brussels\)](https://goodmove.brussels/)

- Presentaties van de namiddag (<https://brulocalis.brussels/nl/nieuws/presentaties-good-move-forum-ideeen-uit-binnen-en-buitenland>)

- Artikel over onze studiereis naar Berlijn, "De brusselse mobiliteit op studiebezoek in Berlijn", Nieuwsbrief nr. 133 (<https://brulocalis.brussels/nl/publicaties/nieuwsbrief-nr-133>)

- Over onze studiereis naar Parijs: <https://brulocalis.brussels/nl/nieuws/mobiliteit-studiereis-naar-parijs>