



Gemeentelijk Mobiliteitsplan

Vragen die zijn gesteld tijdens de participatieve workshops

Aangekaarte onderwerpen

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP).....	1
Betrokkenheid bij het Gemeentelijk Mobiliteitsplan.....	2
De vervoersnetwerken / de verplaatsingswijzen.....	3
Het autoluw maken van de mazen.....	4
Het verkeersplan	5
Communicatie en sensibilisering.....	7
Parkeren	8
Andere opmerkingen en commentaren.....	10

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP)

Is dit plan tijdelijk of definitief?

Het GMP is de vertaling op gemeentelijk niveau van het Gewestelijk Mobiliteitsplan, dat als hoofddoel heeft de leefomgeving van de Brusselaars te verbeteren en tegelijk de demografische en economische ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te begeleiden.

Het doel van het GMP is dus niet om aan een tijdelijk element te werken, maar wel aan de aan te houden richtlijnen voor de komende 10 jaar.

De tijdens de participatieve workshops voorgestelde verkeersplannen waren voorstellen en een basis voor discussie om een definitief scenario vast te stellen. De definitieve versies van de verkeersplannen, verrijkt met de participatieve workshops, zijn opgenomen in het GMP, dat aan een openbaar onderzoek wordt onderworpen.

Wie zal uiteindelijk beslissen welk plan wordt gekozen en wanneer?

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan zal aan een openbaar onderzoek worden onderworpen. Tijdens dit onderzoek zullen de inwoners de gelegenheid krijgen om hun mening over dit plan te geven. Ook zullen andere instanties verzocht worden een advies uit te brengen: Brussel Mobiliteit, de MIVB, de politie- en hulpdiensten, de buurgemeenten, ...

De definitieve goedkeuring van het plan zal plaatsvinden in de Gemeenteraad.

Wat is het tijdschema voor de uitvoering van dit plan?

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan is een strategisch plan waarvan de acties in de tijd worden gespreid. De levensduur van een dergelijk plan is 10 jaar.

Fase 4 van het GMP wordt “programmering” genoemd; ze omvat alle uit te voeren acties en deze acties worden ingedeeld in continue acties, progressieve acties, acties op korte termijn (*minder dan 5 jaar*), op middellange termijn (*5 tot 10 jaar*) en op lange termijn (*meer dan 10 jaar*).

Bij de programmering wordt rekening gehouden met het tijdschema voor de verwezenlijking van een project (of van een actie), de financiële component zal worden voorzien in het kader van de komende 10 begrotingsjaren.

Waar vindt u het diagnostisch basisdocument op gemeentelijk en gewestelijk niveau?

Wat het *Gemeentelijk* Mobiliteitsplan betreft, heeft fase 1 van het GMP alleen betrekking op de diagnose voor Vorst. Ze is beschikbaar op de website van de Gemeente Vorst:

<http://www.vorst.irisnet.be/nl/gemeentediensten/mobiliteit/gemeentelijk-mobiliteitsplan/nuttige-documenten>

Wat het *Gewestelijk* Mobiliteitsplan betreft, is alle informatie beschikbaar op de website van Brussel Mobiliteit: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/good-move>

Betrokkenheid bij het Gemeentelijk Mobiliteitsplan

Welk gevolg gaat u aan deze vergaderingen geven? Op welke data zullen beslissingen worden genomen?

Het doel van de participatieve vergaderingen was de denkoefeningen te verrijken over het verkeersplan en de aanvullende maatregelen die in de maas Duden-Hoogte Honderd moeten worden genomen. Verschillende opmerkingen en adviezen zijn opgenomen in de component “actieplan”. Vanaf november zullen alle 4 de componenten van het GMP aan een openbaar onderzoek worden onderworpen voor een periode van 2 maanden. In het Gemeentelijk Mobiliteitsplan zullen de opmerkingen worden opgenomen van tijdens het openbaar onderzoek. Het definitieve document zal tijdens het 1^e kwartaal van 2022 ter goedkeuring aan de Gemeenteraad worden voorgelegd.

We zijn met +/- 70, maar op meer dan 56.000 Vorstenaren zijn deze workshops niet representatief. Bovendien zullen de beslissingen worden genomen door het gemeentelijk college. Wat heeft het voor zin om een dergelijke raadpleging te organiseren?

Het doel van de participatieve workshops was niet om representatief te zijn. Deze workshops werden opgevat als momenten van uitwisseling met en tussen de burgers die hun mening willen geven over het thema mobiliteit om het GMP te verrijken. De mening van de inwoners maakt vaak een betere afweging van de ervaren realiteit mogelijk en helpt het College om beslissingen te nemen die het algemeen belang ten goede komen.

Komt er na de zomer nog een vergadering waarop we werkelijk over alle voorstellen kunnen debatteren - of althans over de voorstellen die geselecteerd zijn of waarover een brede consensus bestaat, en waarover we ons dan zouden kunnen uitspreken?

De participatieve workshops zijn nu voorbij. Inwoners die dat wensen, kunnen nog opmerkingen over het Gemeentelijk Mobiliteitsplan formuleren tijdens het openbaar onderzoek.

Kunnen we er zeker van zijn dat we nog steeds onze mening kunnen geven over het nieuw verkeersplan?

Ja, tijdens het openbaar onderzoek dat vanaf november van dit jaar zal plaatsvinden.

De vervoersnetwerken / de verplaatsingswijzen

Wordt het openbaarvervoersaanbod ook besproken, want als we het over mobiliteit hebben, moeten we met alles rekening houden?

Het GMP heeft ook betrekking op de ontwikkeling van het openbaar vervoer. In de fase Diagnose (1e deel) van het GMP is het openbaarvervoersaanbod geanalyseerd en zijn er aandachtspunten voor de MIVB opgesteld.

Te veel mensen nemen nog steeds hun wagen voor verplaatsingen waarvoor dat niet nodig is; kijk eens wie er in de spits achter het stuur zit: vaak alleen een bestuurder - geen senior... zou dit publiek zich echt niet op een andere wijze kunnen verplaatsen?

In pijler 3 van het GMP krijgt de Gemeente de instrumenten om te werken aan de modal shift (het feit dat men van vervoermiddel verandert) en de begeleiding bij de verandering van vervoermiddel.

Zal het aanbod van de MIVB worden verbeterd?

Het aanbod van de MIVB evolueert en verbetert elk jaar. Na jarenlange besprekingen zijn 2 belangrijke ontwikkelingen tot stand gebracht:

- de nieuwe buslijn 74, die het mogelijk zal maken gemeenten uit de "tweede kroon" te verbinden zonder door het centrum van Brussel te moeten, d.w.z. Anderlecht - Vorst - Ukkel.
- de nieuwe buslijn 52 die het Centraal Station verbindt met Vorst Nationaal

De verlenging van tram 7 van Vanderkindere naar Albert (in een eerste fase) en naar Anderlecht (in een tweede fase) ligt ook op tafel, maar was zonder conclusie op het moment van de opstelling van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan.

De evolutie van het aanbod van de MIVB is beschikbaar op hun website: <http://stib-activityreports.brussels/nl/statistieken> en op de website van Brussels Studies: <https://journals.openedition.org/brussels/1845>

SUV's zijn een echte misstand (vooral in de stad), maar ik veronderstel dat er op dit niveau niet echt veel aan te doen is?

Het is niet de bedoeling van het GMP om rekening te houden met de verschillende soorten auto's. Alleen het onderscheid tussen auto's en vrachtwagens wordt in aanmerking genomen.

Het autoluw maken van de mazen

Transitverkeer: hoeveel gebruikers nemen de auto om zich binnen de maas te verplaatsen? Verplaatsingen met de auto zullen dus automatisch als transitverkeer worden gekwalificeerd.

En hoeveel voertuigen op de 'hoofdwegen' en hun capaciteit?

In de diagnose van het GMP werd een 'cordon-telling' uitgevoerd, d.w.z. een meting van de inkomende en uitgaande stromen in een afgebakende zone (hier de maas Duden-Hoogte Honderd).

Bij de 'cordon-telmethode' wordt gebruikgemaakt van buizen die in elke straat aan de ingang van de maas op de grond zijn bevestigd. Aan de hand van de buizen kan het aantal en het type voertuigen dat over de buizen rijdt worden geteld, maar kunnen de eigenaars van de voertuigen niet worden geïdentificeerd.

Op pagina 93 van het verslag van Fase 1 "Diagnose van de bestaande situatie" staat een grafiek met de locatie van al deze buizen en de resultaten van de telling.

Bij de gebruikte methode zal een inwoner die de maas niet heeft verlaten, niet geteld zijn.

Het transitverkeer komt hoofdzakelijk van buiten Brussel. Een wijk "autoluw" maken betekent het transitverkeer terugsturen naar de hoofdwegen. Het zijn niet de automobilisten die van buitenaf komen die te voet of met de fiets komen. Ook moet worden nagedacht over de aanleg van overstapparkings en betere vervoermiddelen om hen over te halen alternatieve vervoermiddelen te gebruiken.

Transitverkeer is al het verkeer dat van de ene maas naar de andere gaat zonder gebruik te maken van de hoofdwegen. Een deel van het transitverkeer komt van buiten Brussel, maar er is ook transitverkeer binnen Brussel.

Momenteel werkt parking.brussels aan overstapparkings. De CERIA-parking is de eerste grote parking in het zuiden van Brussel, parking Stalle moet in de komende jaren worden aangelegd.

Het lijkt alsof we over onze wijk praten als over een eiland... Hoe kunnen we waar we het vanavond over hebben zelfs maar rijmen met de problemen in de Sint-Denijsstraat...

De workshop had betrekking op de maas Duden-Hoogte Honderd. De Sint-Denijsstraat maakt deel uit van de maas Neerstalle. De bestaande problemen in de straten van de maas Neerstalle zijn reeds deels opgenomen in de diagnose van het GMP en zullen grondig worden bestudeerd in het kader van de betrokkenheid bij de maas Neerstalle.

Hoe kunnen we het over beheer van het verkeer hebben zonder te weten wat er gebeurt in de gemeente, in de maas, de buurt en, ik durf het zelfs niet te vragen, het hele Gewest?

Het GMP heeft tot doel de hele gemeente te analyseren in het licht van het gewestelijk parkeerbeleid. De workshop was gericht op een deel van het Vorstse grondgebied.

Ik zou graag willen weten wat u van plan bent te doen om de hoofdwegen, die het verkeer moeten kunnen verwerken, autoluw te maken. En alstublieft geen bovengrondse tram.

De hoofdwegen moeten heraangelegd worden, opdat ook zij kunnen profiteren van een kwalitatieve leefomgeving. In het eerste deel van het GMP worden de vervoersnetwerken (vervoermiddelen) geanalyseerd en wordt de aandacht gevestigd op wegen die niet kunnen voorzien in alle in het Gewestelijk Mobiliteitsplan opgenomen vervoerswijzen (zie "grijze zones").

Zullen, volgens uw mobiliteitsplan, kleine handelszaken niet sterk worden getroffen, vooral als het autoverkeer wordt teruggedrongen?

Het doel van het GMP is niet om de toegang tot handelszaken te beperken. Indien handelaars dit wensen, kunnen ze door HUB worden begeleid tijdens werken in de onmiddellijke omgeving van hun zaak. Bovendien weerspiegelt de diversiteit van de klanten van een handelszaak ook de diversiteit van de vervoermiddelen die worden gebruikt om de handelszaak te bereiken.

Er is niet veel gesproken over de aanleg van voetgangers- of ontmoetingszones; ik wil erop wijzen dat op alle foto's de grond bijna volledig gemineraliseerd is. Er moeten groene RUITEN zijn, niet alleen een boom in een bak.

Bij de uitvoering van een inrichtingsproject zal rekening worden gehouden met deze opmerkingen. Het GMP dient niet om het aantal te planten bomen of aan te leggen groene ruimten te bepalen. Wel wordt er gewezen op de noodzaak van groene ruimten die bijdragen tot de kwaliteit van het leven en het landschap.

Dit plan heeft winnaars en verliezers. Hoe gaan jullie de verliezers compenseren? Want jullie spelen met de gezondheid van de mensen op de grote assen.

Er zijn noch verliezers, noch winnaars. Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan heeft tot doel de verplaatsingen op gemeentelijk niveau te faciliteren door bijzondere aandacht te besteden aan de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de leefomgeving van de inwoners.

Hoeveel ppm gaan jullie als gevaarlijk beschouwen en gaan jullie meetstations plaatsen om onze gezondheid te monitoren?

Het GMP is niet bedoeld om de luchtkwaliteit te meten. De luchtkwaliteit is echter een indicator waarmee Leefmilieu Brussel rekening houdt in het kader van de campagne Curieuzenair: <https://curieuzenair.brussels/nl/welkom/>. De resultaten van deze campagne zullen beschikbaar zijn op hun website.

Het verkeersplan

Hoe wordt het rustiger voor hen die aan wegen wonen waar men als alternatief al het transitverkeer moet opvangen?

U zult er nooit in slagen de omwonenden van de hoofwegen autoluwe wijken te laten aanvaarden zonder een positieve evolutie aan te bieden voor deze hoofdwegen (Van Volxem, Van Haelen, Wielemans, Rousseau). Zonder begeleidende maatregelen (fietspaden, bredere voetpaden en een verlaging van de snelheid) zullen de mazen niet autoluw worden.

Dat klopt. Daarom omvat het GMP verschillende werkassen: type voorzieningen, bewustmaking en ondersteuning van verandering, parkeerbeleid, nota's over verkeersveiligheid, ...

Het verkeersplan is erop gericht te voorkomen dat transitverkeer de maas doorkruist. Wat gaat dit verkeer doen? Uit ervaringen en studies blijkt dat het effect zeer versnipperd is. Een deel van dit verkeer zal de wegen rond de maas nemen, een deel zal zijn route helemaal wijzigen, een deel zal beslissen minder vaak of op andere tijdstippen te komen, en een deel zal niet meer met de auto komen. De vrees dat 100% van het verkeer dat vandaag passeert, op de wegen rond de maas zal terechtkomen, is ongegrond (bron: 2016, Frédéric Héran, les vertus de « l'évaporation du trafic » par la fermeture des infrastructures).

Door het verkeer op de lokale wegen die naar hoofdwegen leiden te beperken of stil te leggen, verminderen we het aantal in- en uitgaande bewegingen op deze wegen, waardoor de stroom vlotter kan verlopen. Vlottere stromen zorgen voor minder overlast en vervuiling.

Deze doorstroming zal des te belangrijker worden omdat automobilisten aangemoedigd zullen worden om op andere vervoerswijzen over te schakelen.

Bovendien vormen de verkeersplannen van de mazen slechts één element van de mobiliteitsstrategie van het Gewestelijk Mobiliteitsplan (Good Move), dat gericht is op een algemene vermindering van het verkeer, waardoor het verkeer aan de maasranden zelfs gemiddeld met 10% zou moeten verminderen.

Ten slotte wil het Gewest, als aanvulling op de werkzaamheden met betrekking tot het autoluw maken van de mazen, de veiligheid en de aantrekkelijkheid verbeteren van stappen, fietsen en het openbaar vervoer aan de maasranden, die als multimodale assen moeten worden beschouwd.

Daarom vereisen de wegen die de maasranden afbakenen ook een alomvattende en globale denkoefening om de organisatie van de verplaatsingen op deze wegen te verbeteren. De gemeente geeft problemen die zich op de gewestelijke hoofdwegen voordoen al heel regelmatig door aan Brussel Mobiliteit.

Voorbeelden: de Elsensesteenweg en de stad Gent.

Het verkeersplan ter ondersteuning van de invoering van de ontmoetingszone op de Elsensesteenweg deed de vraag rijzen over de verplaatsing van het autoverkeer naar de naburige hoofdwegen, meer bepaald de Waversesesteenweg. Slechts een deel van de spits kende een lichte toename van de verkeersvolumes tussen 2017 en 2018.

In Gent is het verkeer op de ring nauwelijks toegenomen. Tijdens de ochtendspits is er bij de rit zelfs een lichte tijds winst van 3% om met de auto de stad in te komen, vergeleken met de situatie vóór de invoering van het verkeersplan.

Er is een logische gradatie in het autoluw maken: een residentiële straat moet sowieso rustiger zijn dan een interwijkenweg.

Het GMP heeft tot doel te werken aan het rustig maken van het hele Vorstse grondgebied. De interwijkenwegen waren opgenomen in het vorig Gewestelijk Mobiliteitsplan (IRIS 2-plan) en zijn verdwenen in het nieuwe Good Move-plan.

Is het absoluut noodzakelijk om de verkeersplannen te wijzigen? Als we werken aan snelheidsbeperkende inrichtingen, woonwijken en andere voorstellen, kunnen we dan niet alles laten zoals het is?

Om een maas autoluw te maken, zijn er verschillende oplossingen mogelijk die vaak complementair zijn. De aanvullende maatregelen, zoals snelheidsbeperkende inrichtingen, woonwijken, ..., volstaan niet om een wijk autoluw te maken. Daarom worden deze maatregelen gekoppeld aan een verkeersplan om de hoeveelheid verkeer in de Vorstse straten te verminderen.

Waarom de diabolos handhaven als hij zo bekritiseerd werd in de vorige workshop? De diabolos/afsluiting werkt niet en stuurt het verkeer naar andere wegen. Is er geen enkele andere “autoluwe” oplossing om aan de verwachtingen van de burgers te voldoen? GEN, overstapparking voor het inkomend verkeer?

De diabolos is een van de oplossingen waarmee de hele maas autoluw kan worden gemaakt. Tijdens de participatieve workshops heeft het studiebureau deze opnieuw voorgesteld omdat het volgens hun deskundige mening een doeltreffende maatregel is om het transitverkeer te verminderen. Deze oplossing is echter niet opgenomen in het verkeersplan dat in het huidige GMP wordt voorgesteld.

Bovendien werkt een verkeersplan niet op zichzelf. Het is ook belangrijk te werken aan het aanmoedigen van een modal shift en aan het ondersteunen van andere vervoerswijzen. Deze overwegingen maken deel uit van pijler 3 van het GMP: communicatie en sensibilisering.

Waarom is men niet begonnen met het autoluw maken van de wijken die toch al te lijden hebben onder het enorme verkeer, zoals Van Volxem en Van Haelen? Hoogte Honderd is niet echt een probleem en hoeft niet echt “autoluw gemaakt te worden” in vergelijking met deze overbelaste wegen en zijn burgers.

Het GMP heeft niet alleen betrekking op verplaatsingen met de auto. Hoewel Hoogte Honderd minder te lijden heeft onder het verkeer, is het toch een belangrijke as voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer waarvoor actie moet worden ondernomen.

Hoe zal de dringende dienstverlening van het ziekenhuis Molière worden verzekerd door van de Alsebergsesteenweg een eenrichtingsweg te maken?

Alvorens het verkeersplan wordt ingevoerd, zal er een bespreking met het ziekenhuis en de DBDMH plaatsvinden om rekening te kunnen houden met de bereikbaarheid van het ziekenhuis en de behoeften van de ambulanciers.

Communicatie en sensibilisering

Waar kunnen we de studies op gewestelijk niveau vinden waarin wordt aangegeven hoe men het gebruik van de auto in het Brussels Gewest wil terugdringen? Een specifieke link om deze studies te kunnen raadplegen?

Het Gewestelijk Mobiliteitsplan, Good Move, wordt toegelicht op de website van Brussel Mobiliteit: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/good-move>. Deze website bevat ook verschillende verklarende fiches met betrekking tot de diagnose aangevuld met andere studies.

Waar zouden de mobiliteitswinkels worden gevestigd? Wie zal verantwoordelijk zijn voor deze winkels? Kunnen we ons ticket al in de bus/tram kopen met of zonder contant geld?

De ontwikkeling van de mobiliteitswinkels wordt door het Gewest overwogen en ze zullen worden opgezet in samenwerking met de gemeenten en de exploitanten van het openbaar vervoer, en zelfs de exploitanten van deelmobiliteit.

Een van de doelstellingen van deze winkels is informatie te verstrekken over alle mobiliteitsaanbiedingen (deelauto's, openbaar vervoer, fietsen, ...), en zelfs de mogelijkheid te bieden een nieuw vervoermiddel te testen.

Mobiliteit houdt verband met energie en het gebrek aan toegang daartoe. Mobiliteit helpt de burgers ook om te kiezen voor de fiets of de auto. Als u maar naar één deel kijkt, kunt u ons nooit helpen bij de overgang.

Daarom bevat het GMP ook een component sensibilisering en ondersteuning van verandering.

Parkeren

Gaat u de problematiek van de overlast veroorzaakt door de wedstrijden van Union opnemen? Zo ja, hoe?

Wordt de “overlast” van Vorst Nationaal opgenomen in het plan? Wat wordt er voorzien als de concerten en de wedstrijden worden gecombineerd?

Mobiliteit is slechts een deel van de overlast die wordt veroorzaakt door de wedstrijden van Union. Daarom werkt de gemeente samen met de vertegenwoordigers van Union om alle overlast (lawaai, parkeren, netheid, ...) buiten het Gemeentelijk Mobiliteitsplan te verminderen.

Wat Vorst Nationaal betreft, voorziet de milieuvergunning van Vorst Nationaal in de oprichting van een comité dat toezicht houdt op de acties, meer bepaald op het gebied van mobiliteit en netheid. Tijdens evenementen in Vorst Nationaal en bij Union moet een bepaald aantal parkeerplaatsen buiten de openbare weg ter beschikking van de bezoekers worden gesteld.

De parkeerproblemen tijdens wedstrijden van Union en evenementen in Vorst Nationaal zullen worden aangepakt in het Gemeentelijk Parkeeractieplan.

Wat betreft de grote voertuigen van handelaars (die een bestelwagen hebben) op het Hoogte Honderdplein, waar zullen wij kunnen parkeren?

Er zijn op korte termijn geen plannen om parkeergelegenheid op Hoogte Honderd te schrappen. Op lange termijn kan er een project komen. De bewoners en handelaars zullen worden geraadpleegd indien er een project wordt opgezet.

De betrouwbaarste oplossing is de aanleg van ondergrondse parkeergarages voor de bewoners van de wijk.

Ondergrondse parkeergarages worden zeer regelmatig genoemd als in te voeren oplossing om te voldoen aan de vraag naar parkeergelegenheid. Het is technisch echter niet mogelijk om systematisch ondergrondse parkeergarages aan te leggen. Eerst moet worden geanalyseerd wat er onder de grond zit om te bepalen of er al dan niet gegraven kan worden.

Bijvoorbeeld: in bepaalde wijken van Vorst staat het grondwaterpeil zeer hoog, zodat het eenvoudigweg niet mogelijk is een ondergrondse parkeergarage aan te leggen. Als er een parkeergarage zou worden aangelegd, zou deze regelmatig onder water komen te staan.

Suggestie: ervoor zorgen dat wanneer er gebouwen worden opgetrokken in de gemeente, er sowieso een ondergrondse garage is voor de auto's van de bewoners...

Het BWLKE eist dat er wordt voorzien in een bepaald aantal parkeerplaatsen voor persoonlijke voertuigen. Dit aantal wordt deels bepaald door het aantal gecreëerde woningen.

Parkeergelegenheid buiten de openbare weg: zeer goed. Maar hoe zit het met het BWLKE, dat parkeerplaatsen buiten de openbare weg wil schrappen? Het is een vicieuze cirkel.

Deze opmerking is al gemaakt bij Brussel Mobiliteit, zodat het Gewest kan analyseren hoe parkeren buiten de openbare weg mogelijk kan worden gemaakt terwijl het aantal parkeerplaatsen buiten de openbare weg wordt beperkt.

Is de schrapping van de visgraatparking op de Rousseau- en de Jupiterlaan een reële optie naar aanleiding van de goedkeuring van het GMP?

Door een visgraatparking te schrappen, kan ruimte worden “teruggewonnen” voor andere vervoerswijzen, bijvoorbeeld door de aanleg van een gescheiden fietspad en/of bredere voetpaden.

Voorziet u in parkeergelegenheid voor de toegang tot medische beroepen en leveringszones?

Ja, in het GMP wordt vermeld dat moet worden voorzien in leveringszones voor handelaars en parkeerzones voor specifieke gebruikers.

Andere opmerkingen en commentaren:

Het doel is ook veiligere wegen te creëren voor voetgangers en fietsers. De helft van de gezinnen heeft geen auto.

Bekijk ook de alternatieve mobiliteit. Sommige automobilisten zullen het dan prettig vinden om de stap te zetten en bijvoorbeeld de fiets te nemen of zullen graag wandelen in minder vervuilde zones. Op termijn zullen automobilisten zich kunnen verplaatsen zonder systematisch te worden geconfronteerd met files en zullen ook anderen zich meer op hun gemak voelen.

We mogen ook de lokale handelszaken in de wijk niet vergeten (die vooral worden bezocht door omwonenden te voet en gebruikers van het passerend OV - scholieren, studenten, werknemers, ...).

Good Move voorziet in de toepassing van het STOP-principe, waarbij voorrang wordt gegeven aan voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en pas daarna aan auto's. Dit is een voorbeeld van een verdeling in Vorst.

Vergeet nooit dat een interwijkenweg of de autowegen vol zitten met inwoners, net zoals in de autoluwe wijken... gelijkheid moet gegarandeerd worden.

Wanneer we het verkeer in de wijk afschaffen, neemt het totale verkeer af. Om een positief totaalresultaat te bereiken, moet het verkeer in heel Brussel worden teruggedrongen, zoals met Good Move wordt beoogd.

Hoe meer ruimte men aan de auto geeft, hoe meer er zullen zijn... Het idee is om het gedrag te veranderen van degenen die dat kunnen. Een vermindering van het verkeer gebeurt uiteraard niet van vandaag op morgen.

Om de resultaten van een mobiliteitsplan te testen, moet het de tijd krijgen voor resultaten, zodat het gedrag kan worden aangepast. Dit is niet gebeurd tijdens de vorige invoering.