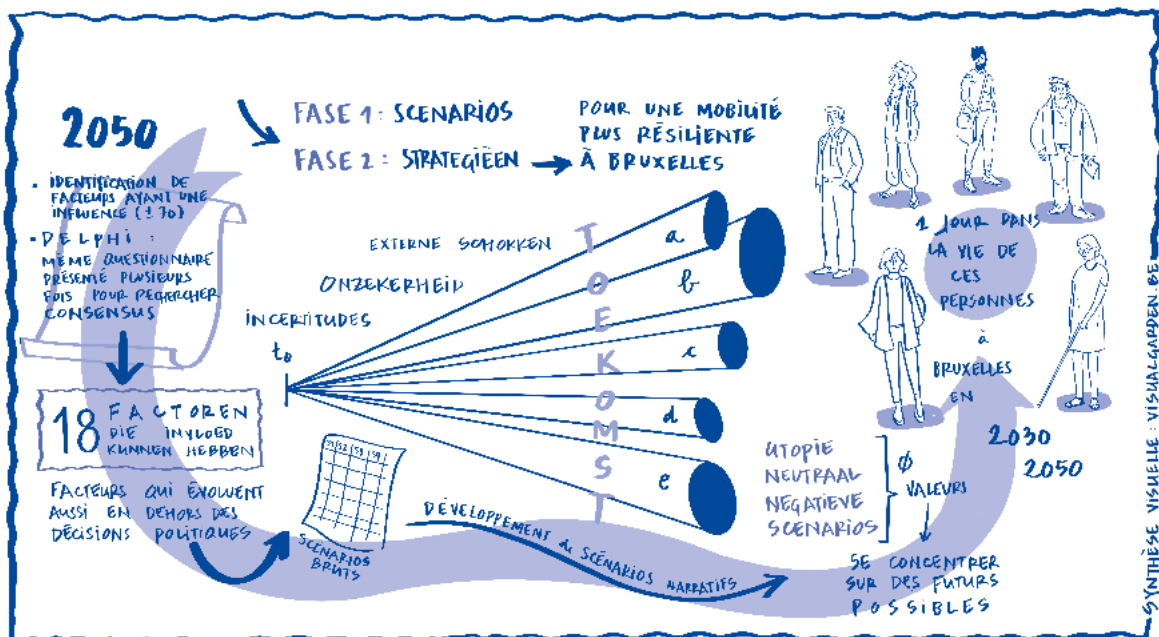




Samen bouwen aan de mobiliteit van de toekomst

Een toekomstbestendig
mobiliteitsbeleid voor Brussel





Auteurs:

Sara Tori
Lotte Luykx
Geert te Boveldt
Imre Keserü

Het Remobilise (Resilient Urban Mobility Strategies for Uncertain Futures in Brussels) onderzoeksproject werd geleid door de Vrije Universiteit Brussel, onderzoeksgroep Mobilise en gefinancierd door Innoviris - het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (project nummer 2021_PRB_6).

Innoviris is de publieke organisatie die onderzoek en innovatie ondersteunt en financiert in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Wilt u meer informatie over het project of contact opnemen, bezoek dan onze website: mobilise.research.vub.be/remobilise

Datum: September 2024

Origineel kunstwerk © Judith Du Faux en Lotte Luykx onder Creative Commons licentie: "Attribution-Non-Commercial-Share-Alike" 4.0 International (CC BY-NC-SA 4.0). Specifieke beperkingen opgelegd door deze licentie staan op <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>. Gebruikers mogen ze reproduceren, voor educatieve of niet-commerciële doeleinden, op voorwaarde van volledige toekenning.

Inhoudstafel

4

Wat is
Remobilise?

5

Het Remobilise
proces

6

De Remobilise
scenario's

7

Van scenario's
tot beleid

16

Impactevaluatie van
beleidspakketten

18

De Remobilise
webtool

20

Belangrijkste lessen
uit het project

Wat is Remobilise?

Mobiliteit is een basisbehoefte die ons in staat stelt om toegang te hebben tot werk, recreatie, en andere diensten. Het mobiliteitsbeleid in een stad moet daarom gegrond zijn in een doordachte visie op de toekomst. Mobiliteitsbeleid is ook cruciaal omdat het invloed heeft op het milieu, de samenleving, de overheidsuitgaven en langetermijninvesteringen. De COVID-19 pandemie benadrukte hoe kwetsbaar onze mobiliteitssystemen zijn voor plotselinge veranderingen. Beleid bleek

essentieel om de ambitie op vlak van duurzaamheid aan te houden en een continue dienstverlening te waarborgen. Hoewel de huidige plannen voor Brussel de prioriteit leggen bij duurzame en actieve mobiliteit, houden ze geen rekening met onverwachte gebeurtenissen. Het Remobilise project had als doel scenario's, visies en een strategisch instrument te ontwikkelen om het Brussels mobiliteitsbeleid weerbaarder te maken tegen onzekerheden en plotse veranderingen in de toekomst.

Remobilise onderzocht:

1. De belangrijkste onzekere factoren die mobiliteit in Brussel tegen 2050 kunnen beïnvloeden, hoe deze op elkaar inwerken, en hoe we daaruit realistische scenario's kunnen creëren.
2. Hoe toekomstbestendig de bestaande mobiliteitsplannen voor Brussel zijn.
3. Welke beleidsstrategieën bestand zijn tegen verschillende toekomstscenario's.
4. De impact van deze beleidsstrategieën op verschillende sociale bevolkingsgroepen.
5. Mogelijke visies die beleidsstrategieën en scenario's voor 2050 combineren.

Om deze vragen te beantwoorden, heeft het project:

1. Realistische scenario's gecreëerd op basis van mogelijke veranderingen in belangrijke factoren van onzekerheid.
2. Sterke strategieën ontwikkeld die geschikt zijn voor deze scenario's.
3. De sociale, economische en ecologische gevolgen van deze strategieën geëvalueerd, rekening houdend met hoe ze verschillende sociale bevolkingsgroepen beïnvloeden.
4. Een gebruiksvriendelijke dynamische tool ontworpen voor beleidsmakers om snel in te spelen op nieuwe crises.
5. Bewustzijn gecreëerd en zowel beleidsmakers als burgers geïnspireerd door middel van grafische en tastbare verbeeldingen van scenario's, beleidsstrategieën en hun impact.

De belangrijkste resultaten omvatten nieuwe scenario's, strategieën en beleidsvisies voor een robuust en toekomstbestendig mobiliteitsbeleid in Brussel en een nieuwe methode voor het ontwikkelen van deze scenario's en beleidsstrategieën, die beschikbaar is in de vorm van een webtool: www.crispa-sis.eu. De tool is vrij toegankelijk en richt zich tot beleidsmakers, stedelijke planners en andere professionals om inzichten te verschaffen tijdens de opmaak van beleidsplannen.

Het Remobilise proces

Remobilise stelt een nieuwe aanpak voor om met onzekerheid om te gaan in mobiliteitsplanning. Het doel is om de bestaande ideeën over de toekomst te verbreden en op een systematische manier de vraag te stellen: “Wat als...?” Dit leidt tot verschillende scenario’s voor de toekomst van mobiliteit in Brussel. Deze

scenario’s zijn geen zekere voorspellingen noch droomvisies maar geven simpelweg weer wat mogelijk is. Door structureel over onzekerheid na te denken kunnen we onze mobiliteits-systemen robuuster maken bij onvoorziene gebeurtenissen (zoals bijvoorbeeld COVID-19).



De Remobilise scenario's

Voor het ontwikkelen van de scenario's volgde Remobilise een participatief proces, waarbij belanghebbenden in de verschillende project-fases betrokken werden.

Eerst werd een systematische analyse uitgevoerd van welke factoren een mogelijke invloed zouden kunnen hebben op mobiliteit in 2050. Deze factoren, ook wel onzekerheidsfactoren genoemd, zijn de basis voor de scenario's: de combinaties van verschillende mogelijke ontwikkelingen voor elke factor, geven weer hoe de toekomst eruit zou kunnen zien. Binnen het project, selecteerden we vier scenario's voor creatieve uitwerking. De gekozen scenario's verschillen sterk omdat contrasterende toekomstige toestanden makkelijker te vertalen zijn naar een beleidspakket voor elk scenario. Behalve deze selectie, resulteerde de combinaties van

onzekerheidsfactoren nog tot een hele reeks andere mogelijke scenario's.

Verder maakte Remobilise gebruik van persona's voor de uitwerking van de scenario's. Persona's zijn archetypische weergaves van verschillende inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Zo is er bijvoorbeeld Giovanni, een gepensioneerde en gescheiden man van 67 die in Sint-Joost woont, of Nour, een 18-jarige studente aan de VUB die in Sint-Gillis woont. Vanuit vier geselecteerde personages, werd onderzocht hoe deze verschillende inwoners beïnvloed zouden worden door de vier toekomstbeelden, ontwikkeld in de vorige stap. Zo werd per alternatief scenario gevisualiseerd hoe het burgers zou kunnen beïnvloeden.





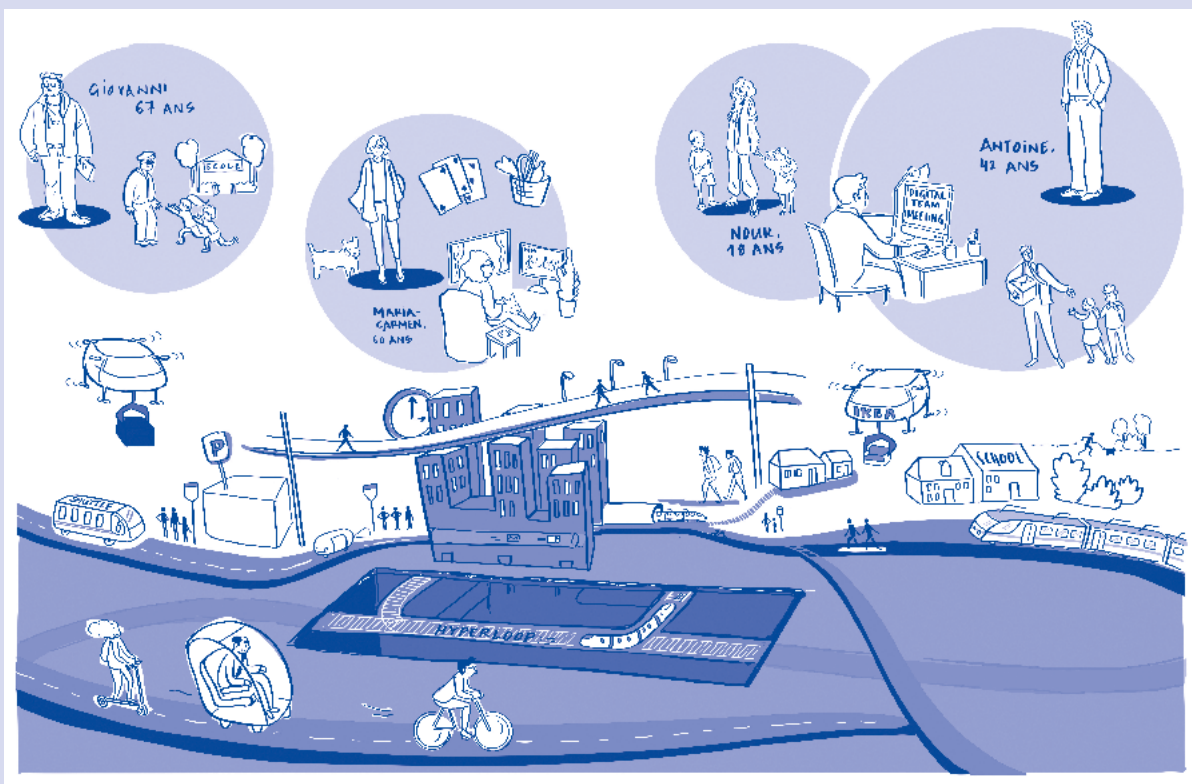
Van scenario's tot beleid

Zodra de verschillende toekomstscenario's ontwikkeld zijn, is het van belang deze op een correcte manier in te zetten bij de beleidsopmaak. Hoe kunnen scenario's op coherente wijze beleidsmakers informeren? Het doel van Remobilise was om beleidspakketten te ontwikkelen die optimaal en robuust zijn voor verschillende toekomsten, en die de kernwaarden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vertegenwoordigen zoals uitgedrukt in het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move en het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GDPO).

Remobilise ontwikkelde een nieuwe methode die toelaat om inzicht te krijgen in hoe verschillende beleidsbeslissingen elkaar beïnvloeden, maar ook hoe dit beleid in wisselwerking staat met externe factoren van onzekerheid. Op de opkomst van nieuwe mobiliteitstechnologieën heeft de overheid bijvoorbeeld weinig vat, maar de beleidsmakers kunnen wel beslissen om de invoering van bepaalde technologieën

tegen te houden dan wel te stimuleren. Net zoals bij de uitwerking van de scenario's, werden verschillende beleidspakketten ontwikkeld die kunnen inspelen op één of meerdere van de toekomstscenario's. We stelden vast dat bepaalde beleidsmaatregelen zoals het invoeren van autoluwe wijken of het introduceren van een stadstol, contextafhankelijk zijn en dus niet in alle vier scenario's optimaal zijn voor het bereiken van de kernwaarden van het Brussels Gewest.

Net zoals de scenario's, werden de scenario-strategieën, een combinatie van scenario's en beleidspakketten, visueel en narratief uitgewerkt, om zo een beeld te schetsen van het mobiliteitsbeleid in 2050. De verbeelding werd ondersteund door een workshop met belanghebbenden die aan de hand van fictieve nieuwsberichten en krantenkoppen voor 2050 reflecteerde over hoe dat beleid zich zou kunnen materialiseren.



SCENARIO #1

Verenigd Groot Brussel

In juni 2050 is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aanzienlijk uitgebreid en op gemeentelijk vlak geïntegreerd, waardoor wandelen en fietsen de voornaamste vervoersmiddelen werden in de centrale gebieden. Pendelaars maken voornamelijk gebruik van een mini-hyperloop of het uitgebreide RER-systeem. Grote pakketten worden geleverd door mega-drones, terwijl thuiswerken en tele-onderwijs de norm zijn geworden.

Het is maandag en Antoine brengt zijn kinderen naar hun co-scholing locatie in Oudergem, waar ze online lessen volgen. De leerkracht bevindt zich in een schoolgebouw in het centrum terwijl de lessen simultaan worden uitgezonden naar de co-scholing locaties. Antoine werkt meestal thuis, maar blijft actief door de hyperloop naar Waterloo te nemen voor hardloopsessies. Dit massavervoersysteem op hoge snelheid is efficiënt maar kwetsbaar voor storingen vanwege gecentraliseerde datacollectie en controles. Antoine haalt een pakket op dat om de hoek door een mega-drone is be-

zorgd en rondt zijn werk af voordat Nour, hun oppas, de kinderen ophaalt en de hyperloop terug naar haar huis in Sint-Gillis neemt. Nour is een studente en werkt in het weekend in luxe campings in het stadscentrum, die het toegenomen aantal toeristen in de stad huisvesten.

Maria-Carmen, een langjarige inwoner van het drukke centrale gebied rond de Vijfhoek, waardeert het gemak van nabijgelegen voorzieningen maar vermijdt drukke voetgangersroutes omdat deze voor gebruik moeten worden gereserveerd via de Maas applicatie. Ze gebruikt zelden technologie en voelt zich eenzaam, hoewel ze geniet van haar wekelijkse buurtcafé. Giovanni, die in een co-housing voor ouderen in Sint-Joost woont, maakt gebruik van het openbaar vervoer om zijn kleinkinderen in Beersel te bezoeken. Hij geniet van de minder drukbezette bussen en trams, aangezien de meeste mensen telewerken.



SCENARIO #2

Maxi Vrijheid

In juni 2050 zijn het mobiliteitsbeleid, de infrastructuur en de verkeersregels uniek voor elke Brusselse gemeente. Omdat het openbaar vervoer te onveilig wordt geacht, worden metrostations herbestemd voor verschillende vrijetijdsactiviteiten. Rijke burgers vermijden files door gebruik te maken van individueel luchtverkeer, terwijl het grootste deel van de stad overdekt is ter bescherming tegen overmatige hitte.

Het is maandag en **Antoine** is meer dan een uur onderweg met de wagen om zijn drie kinderen naar school te brengen in Oudergem, de enige school waar nog plaats was. Hoewel een andere school dichterbij in Watermaal-Bosvoorde beschikbaar was, beperkt het beleid de schoolkeuze per gemeente. Daarna rijdt hij nog eens halfuur naar zijn werk buiten Brussel, waarbij hij door verschillende gemeenten met andere verkeersregels moet navigeren. Veel van zijn collega's reizen liever via luchtverkeer, de snelste optie. Tijdens de lunch gaat Antoine naar een voormalig metrostation, omgebouwd tot sportschool omdat het openbaar vervoer grotendeels wordt vermeden vanwege de onveiligheid. **Nour**, de oppas van de kinderen, kreeg onlangs een auto van de overheid toen ze 18 werd, wat het ophalen van de kinderen vereenvoudigt. Voorheen bestond dat traject uit een twee uur durende busreis met vijf verschillen-

de openbaar vervoer operatoren. Vandaag, dankzij een nieuwe ringweg rond Etterbeek, is haar woon-werkverkeer eenvoudiger. In het weekend vergezelt ze af en toe het gezin van Antoine's in hun tweede huis in Frankrijk, handig met de helikopter. Nour begon net haar eerste jaar aan de VUB. Ze woont in een studentenpark in Sint-Gillis maar moet lang pendelen naar de campus omdat ze zich geen helikopterritten kan veroorloven.

Maria-Carmen, die al lange tijd in de zone rond de Vijfhoek woont, herinnert zich een bruisende toeristische stad voordat het klimaat te droog werd en toeristen verjaagde. Tegenwoordig doet ze alles met de auto vanwege de hitte en de onveiligheid op straat. Ze waardeert de onafhankelijkheid die haar auto biedt om haar kinderen in de randgemeenten te bezoeken. Ze neemt deel aan een wekelijks buurtcafé waar ze **Giovanni** uit Sint-Joost ontmoette. Hoewel ze overweegt om te gaan samenwonen, hebben administratieve problemen tussen gemeenten hun plannen vertraagd. Giovanni was ooit een fervent gebruiker van het openbaar vervoer maar geeft nu, vanwege de onveiligheid, de voorkeur aan autorijden. Hij gebruikt een auto die hij van zijn kinderen heeft gekregen om zijn kleinkinderen van school te halen.



SCENARIO #3

Heel Brussel op 4 wielen

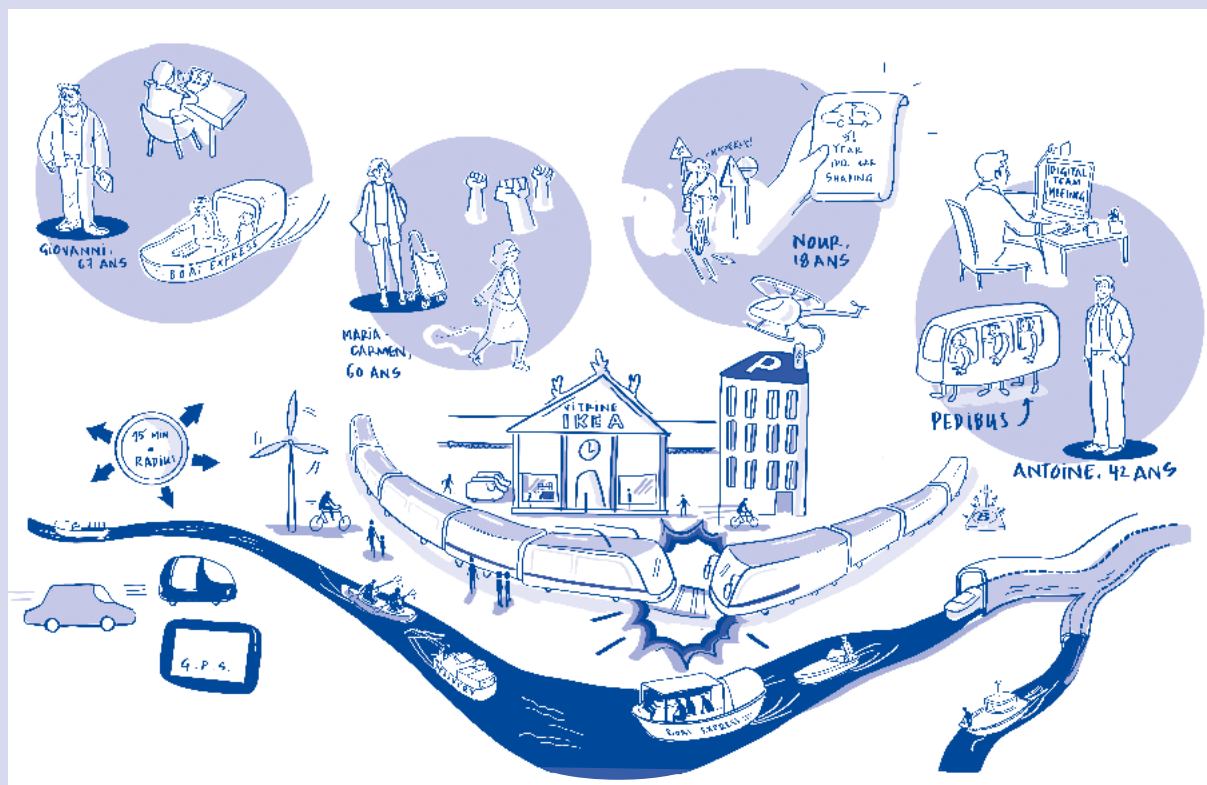
In juni 2050 is het stadscentrum volledig getransformeerd door het bloeiende toerisme, wat heeft geleid tot een grote stadsuitbreiding en grotere afstanden voor woon-werkverkeer. Het onder gefinancierde openbaar vervoer is onveilig geworden en wordt nauwelijks gebruikt, terwijl auto's de straten domineren en zware files veroorzaken. Daarom zijn boten een veelgebruikt vervoermiddel geworden voor mensen en goederen.

Het is maandag en Antoine stuurt zijn kinderen naar school via Uber-Kids vanwege eerdere veiligheidsproblemen met het openbaar vervoer. Hoewel hij liever met de fiets naar zijn werk gaat, neemt hij vanwege de hitte toch een deelwagen uit zijn private woongemeenschap. In de namiddag haalt Nour, de oppas, de kinderen van Antoine op. Af en toe gaan ze per boot naar Antoine's buitenverblijf op het eiland Gent. Antoine vertrouwt op efficiënte leveringen per boot voor online bestellingen dankzij de heropende binnenvaart in Brussel.

Nour, een VUB-studente, gaat meestal met de wagen naar de campus en werkt af en toe op het F1-racecircuit

in de stad, dat bereikbaar is met de betrouwbare hyperloop. Omdat ze zich vaak door de stad moet verplaatsen, waardeert ze alle beschikbare realtime verkeers- en transitinformatie. Ze woont in een co-housing in Sint-Gillis, maar houdt niet van het hoge omzet systeem door korte termijn huur via Airbnb in het gebouw.

Maria-Carmen, een 50-jarige inwonster van de Vijfhoek, heeft een hekel aan de toeristische drukte en steunt mogelijke bezoekersquota die in het parlement worden besproken. Ze waardeerde de invoering van toegangskaarten voor het stadscentrum van 2045, hoewel dit het bezoek van haar kinderen, die in de Brusselse rand wonen bemoeilijkt. Ze gebruikt graag haar elektrische fiets om boodschappen te doen en naar het wekelijks buurtcafé te gaan, waar ze Giovanni ontmoette, een gepensioneerde uit Sint-Joost. Vanwege de hitte en de onveiligheid haalt Giovanni meestal zijn kleinkinderen op van school met de auto, hoewel hij graag experimenteert met openbare boten. Hij is vrijwilliger bij het 'Minder Mobiele Centrum', waar hij andere ouderen helpt met zich te verplaatsen in de stad.



SCENARIO #4

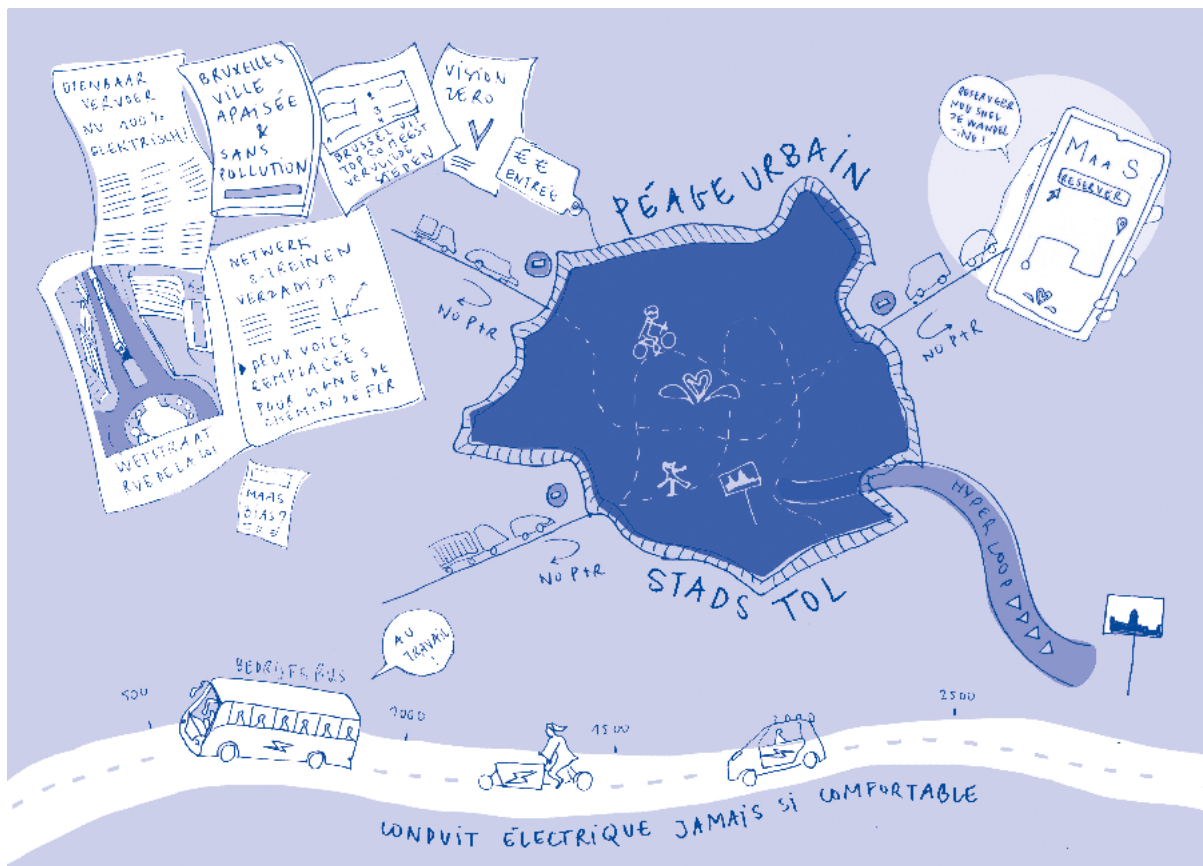
Hyper-nabijheid

In juni 2050 zijn de Brusselse gemeenten georganiseerd volgens de 15-minuten-stadlogica, waardoor essentiële voorzieningen op loop- of fietsafstand van de inwoners liggen. Elke gemeente heeft zijn eigen mobiliteitsbeleid, infrastructuur en verkeersregels, wat heeft geleid tot een groot aantal ongevallen. Er zijn nog maar een paar auto's en de meeste daarvan worden gedeeld door de bewoners. Boten worden vaak ingezet om mensen en goederen te vervoeren, gebruikmakend van de Brusselse waterwegen. Telewerken en teleonderwijs zijn de norm geworden, waardoor de behoefte aan dagelijks woon-werkverkeer aanzienlijk afnam.

Het is maandag en **Antoine's** kinderen worden opgehaald door een 'pedi-bus' (een groep kinderen die begeleid naar school wandelt), een dienst waar hij één keer per week als vrijwilliger aan meewerkt. Antoine werkt voltijds van thuis uit en vindt het fijn dat al zijn dagelijkse voorzieningen binnen een straal van 15 minuten in Oudergem te vinden zijn. Na school haalt **Nour** de kinderen op met een abonnement op autodelen dat ze net van de overheid heeft gekregen. Ze houdt meer van autorijden dan van het slecht gesynchroniseerde openbaar vervoer tussen gemeenten, ondanks het feit dat ze zich moet aanpassen aan verschillende verkeersregels.

Nour is een VUB-studente die in Sint-Gillis woont en in het weekend bij IKEA werkt in de voetgangerszone van de Beurs. Ze geniet van het bruisend commercieel gebied met lokale handelaars, maar vindt fietsen gevaarlijk door de verschillende verkeersregels rond de kleine binnenring.

Maria-Carmen, afkomstig uit Brazilië en woonachtig in de Vijfhoek, heeft het toerisme zien afnemen en waardeert de opkomst van lokale winkels. Ze vermijdt om haar gemeente te verlaten vanwege de onsamenhangende voetgangersinfrastructuur en het slecht functionerende openbaar vervoer. Haar kleine appartement drijft haar ertoe om tijd buitenshuis door te brengen, waardoor ze vaak boodschappen doet. **Giovanni**, die in Sint-Joost woont, waardeert dat alle voorzieningen nabij, in zijn buurt te vinden zijn. Hij bezoekt zijn kleinkinderen vaak in Vilvoorde per boot door gebruik te maken van het uitgebreide maar ongeval gevoelige bootstelsel op het stedelijke kanaal. Hij vermijdt autorijden vanwege de ingewikkelde parkeerregels en heeft liever geen last van de vele ongevallen, vooral omdat zijn kleinkinderen thuis les geschoold worden en hij ze niet hoeft op te halen.



BELEIDSPAKKET SCENARIO #1

Verenigd Groot Brussel

In dit scenario heeft het Verenigd Hoofdstedelijk Gewest zwaar geïnvesteerd in openbaar vervoer met een nieuwe hyperloop en nieuwe lokale bus- en tramlijnen. De ruimte voor private wagens werd echter niet herverdeeld en de implementatie van autoluwe wijken bleef uit. De invoer van rekeningrijden beperkte de toegang voor auto's tot de stad en privégebruik van bedrijfsauto's werd aan banden gelegd. Deze maatregelen bleken zo effectief dat een radicale herverdeling van de straatruimte niet langer nodig werd geacht. De mobility as a service (MaaS) app van het Brussels Gewest is populair bij inwoners, omdat het accurate informatie geeft over het verkeer en openbaar vervoer.

Door de stijging van het aantal treinpendelaars is het S-treinen netwerk verzadigd. Twee rijstroken op de Wetstraat worden vervangen door een nieuw treinspoor. De omslag naar openbaar vervoer liet eveneens toe om de voetgangersroutes in het centrum te vrijwaren en de centrale zone autovrij te maken. Auto's die toch een poging wagen om Brussel binnen te rijden ondervinden chaos aan de stadsgrens wegens het gebrek aan P+R-parkeerplaatsen. Brussel heeft succesvol haar 'Vision Zero' voor nul verkeersdoden verwezenlijkt. Het laadpalennetwerk is coherent uitgerold over het Gewest en Brussel verlaat de top 50 lijst met 'meest vervuilde steden'.



BELEIDSPAKKET SCENARIO #2

Maxi Vrijheid

In dit scenario hebben alle gemeentes geïnvesteerd in openbaar vervoer, maar elk in hun eigen operator, wat betekent dat de verschillende systemen niet op elkaar zijn afgestemd. Dit veroorzaakt veel vertragingen en samen met toenemende hittegolven is het niet comfortabel om de bus, tram of trein te nemen. Het openbaar vervoer wordt daarom alleen gebruikt door mensen die niet zelf met de auto rijden en die zich geen privaat alternatief, zoals helikopters, kunnen veroorloven. Tegelijkertijd proberen de gemeentes het verkeer in de stad te doen dalen door het aantal parkeerplaatsen in de stad te verminderen en privégebruik van bedrijfsauto's te verbieden. Hoewel het moeilijk is om een parkeerplaats te vinden, blijft de auto het meest comfortabele vervoersmiddel.

Er is sterk geïnvesteerd in een elektrisch laadpalennetwerk maar het risico op brand van de autobatterij tijdens hittegolven neemt toe. De stad heeft daarom geen ruimte herverdeeld aan actieve modi of openbaar vervoer, omdat de hitte inwoners ervan weerhoudt zich op actieve wijze te verplaatsen. Er zijn ook geen autoluwe wijken geïmplementeerd omdat dit door de versnippering tussen de gemeentes een vrij ingewikkelde procedure werd. Een bepaald segment van de populatie verplaatst zich via luchtverkeer om de dichtgeslibde wijken te omzeilen, maar het veroorzaakt tegelijkertijd veel overlast. Er is nood aan verkeerswetgeving en richtlijnen in de lucht.

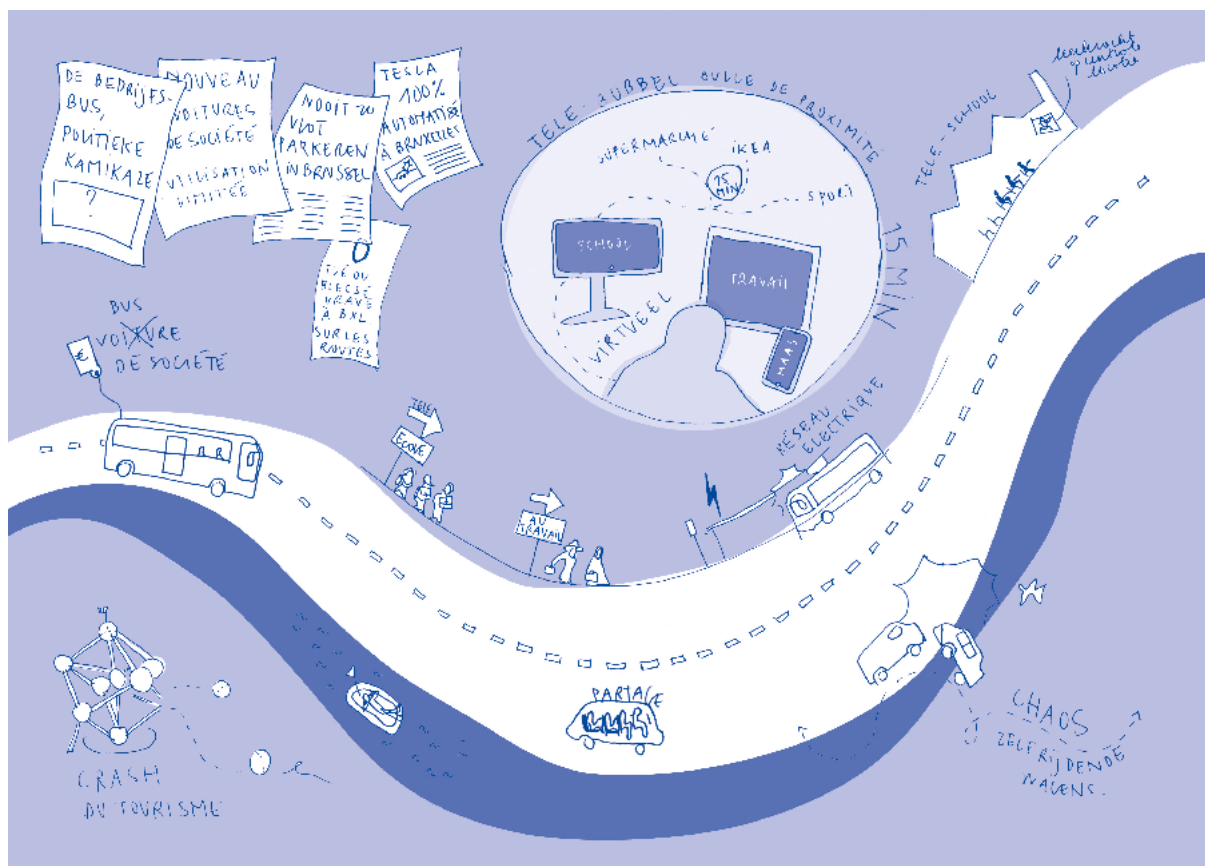


BELEIDSPAKKET SCENARIO #3

Heel Brussel op 4 wielen

In dit scenario heeft de stad veel geïnvesteerd in het toewijzen van wegruimte aan actieve vervoerswijzen en autoluwe wijken. De perimeter van de autoluwe wijken is klein. De wijken werden ook niet tegelijkertijd ingevoerd, wat resulteert in een onrechtvaardig verdeelde levenskwaliteit voor bewoners. Het centrum is een wandelparadijs voor toeristen. De rijkere gemeentes vormden gesloten gemeenschappen en laten geen niet-inwoners toe. Enkele laatste, minder vermogende gemeentes ondervinden daardoor veel weerstand om een aangepast circulatieplan in te voeren. Omdat de inwoners nog steeds zeer auto-afhankelijk zijn, nemen pendelafstanden toe en neemt

verplaatsingscomfort met de auto af. Aan de rand van de autovrije Vijfhoek heerst chaos door gebrek aan P+R faciliteiten. Er is veel geïnvesteerd in openbaar vervoer, maar door de toenemende veiligheidsproblemen maken mensen er niet echt gebruik van. Het Brussels Gewest opende de waterwegen voor openbaar vervoer en de bedrijfsboot, Uber on Water en Intercity Brussel-Gent maken hun opmars op het kanaal. De verkeerssituatie is verbeterd ten opzichte van 2024, omdat bedrijfswagens niet meer voor privédoeleinden kunnen worden gebruikt, wat een deel van het verkeer wegnam.



BELEIDSPAKKET SCENARIO #4

In dit scenario hebben de stad en de verschillende gemeentes veel geïnvesteerd in herverdeling van de openbare ruimte naar actieve modi en openbare ruimte, alsook in autoluwe wijken, wat de ervaring van het wonen in een 15-minuten-stad in de verschillende gemeentes bevordert. Er is een zee van ruimte voor actieve modi en parking vinden was nog nooit zo eenvoudig. Voor mensen van buiten de stad kan het echter moeilijk zijn om de stad binnen te komen. Het is ingewikkelder om zich in de stad te verplaatsen, maar tegelijkertijd zijn er niet genoeg P+R faciliteiten aan de rand van de stad. De gemeentes beginnen te werken

Hyper-nabijheid

aan een gedeelde mobility as a service (MaaS) app om woon-werkverkeer te vereenvoudigen door alternatieven voor de auto aan te bieden. Dit blijkt niet zonder obstakels te verlopen, het verzamelen van data uit verschillende van openbaar vervoersoperatoren uit de onafhankelijke gemeentes is een ingewikkelde procedure. Het openbaar vervoer is daardoor niet gecoördineerd en de elektrisch aangedreven bussen hebben verschillende laadsystemen. De bovenladers worden regelmatig beschadigd door te hoge voertuigen en te weinig communicatie tussen de lokale overheden.

Impactevaluatie van beleidspakketten

Beleidsbeslissingen hebben niet dezelfde impact op elke bevolkingsgroep. Het is daarom belangrijk om, alvorens beleidsmaatregelen in te voeren, na te gaan hoe elke groep positief en negatief beïnvloed wordt. Hiervoor ontwikkelde de onderzoeksgroep Mobilise de Stakeholder-Based Impact-Scoring (SIS) methode. Op basis van een criterialijst, relevant voor mobiliteitsbeleid, laat deze methode toe om met belanghebbenden na te gaan wat hun prioriteiten zijn. Waar een beleidsmaker meer waarde hecht aan de kost van een nieuw mobiliteitsproject, leggen sommige bewoners de prioriteit bij toegankelijkheid te voet en met de fiets. De evaluatie van de verschillende beleidspakketten voor elke groep wordt gemaakt op basis van deze prioriteiten. In dit project werden de verschillende groepen ingedeeld op basis van hun professionele achtergrond (overheidsactoren, belangenverenigingen, onderzoekers, bewoners en andere), leeftijd (18 tot 70+) en gebruikte transportmiddelen (te voet, met de fiets, wagen, (e-)step of openbaar vervoer en andere).

De grafieken (zie afbeelding rechts) van de impactevaluatie geven de positieve en negatieve impact van de beleidspakketten op de verschillende belanghebbenden en criteria

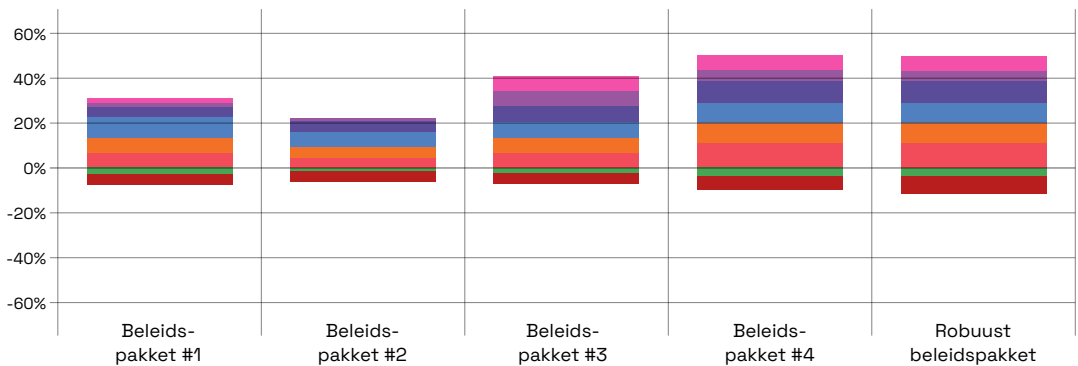
weer. Zo stellen we vast dat de groep inwoners de minst positieve impact ervaart als het beleidspakket optimaal voor scenario 2 'Maxi-Vrijheid' wordt ingevoerd. Daarnaast tonen de resultaten dat het beleidspakket optimaal voor scenario 4 'Hyper nabijheid', de meest positieve impact heeft voor alle belanghebbenden. Dit beleidspakket omvat maatregelen zoals het invoeren van verkeersluwe buurten, de herverdeling van de ruimte ten voordele van actieve modi en meer investering in infrastructuur voor elektrisch rijden.

Beleidspakket 4 'Hyper nabijheid', scoort op alle criteria positief, behalve op kost voor de overheid en toegankelijkheid met de wagen. Op deze twee criteria heeft het in vergelijking met de andere drie beleidspakketten de meest negatieve impact. Verder worden in dit voorbeeld alle belanghebbenden deels negatief beïnvloed door dit beleidspakket 4. Bij het invoeren van deze reeks maatregelen is het daarom belangrijk om extra aandacht te besteden aan de toegankelijkheid met de auto voor wie de wagen nodig heeft en aan een begroting die de kosten beheerst.

Totale relatieve impactscore, breakdown per factor

IMPACTFACTOREN:

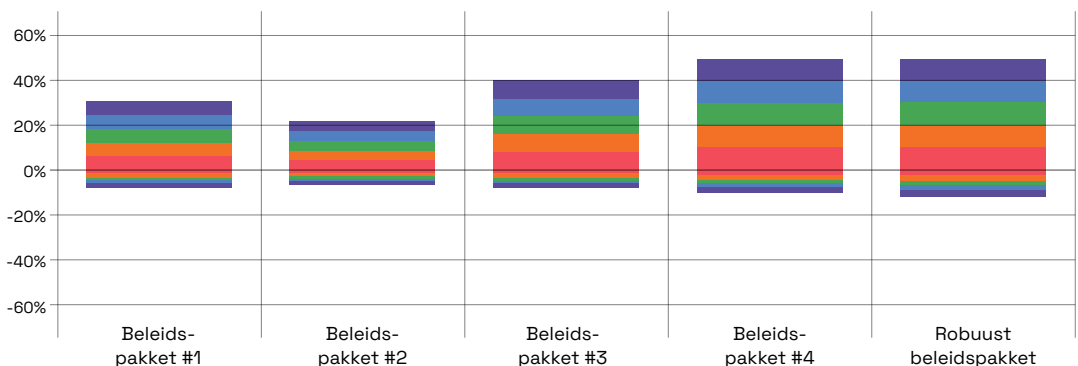
- Klimaatverandering
- Lokale luchtkwaliteit en geluidsoverlast
- Toegankelijkheid en reiscomfort per auto voor iedereen
- Toegankelijkheid en reiscomfort per openbaar vervoer voor iedereen
- Toegankelijkheid en reiscomfort per fiets en te voet voor iedereen
- Vermindering van openbare ruimte voor privévoertuigen (rijstroken, parkeerplaatsen, verkeerseilanden,...)
- Verkeersveiligheid
- Kosten voor de overheid



Totale relatieve impactscore, breakdown per belanghebbende groep

GROEPEN BELANGHEBBENDEN:

- Belangenverenigingen
- Overheidsactoren
- Onderzoekers
- Overige
- Inwoners



De Remobilise webtool

Een belangrijke uitkomst van het Remobilise project is de CRISPA-SIS webtool. Deze online webtool is vrij toegankelijk en geeft iedereen de mogelijkheid om zelf een scenarioproces uit te werken. Het doel is om aan de hand van de tool op een dynamische en iteratieve manier scenario's en scenario-strategieën uit te werken.

De webtool bestaat uit twee modules, samen of apart te gebruiken:

1.

SCENARIO-STRATEGIEMODULE (CRISPA):

In deze module kan een gebruiker, dankzij het innovatieve Remobilise-algoritme, zowel scenario's, scenario-strategieën en beleidspakketten apart ontwikkelen. Het vertrekpunt is een contextanalyse waaruit de belangrijkste onzekerheidsfactoren volgen (zowel externe als interne factoren, zie 'Remobilise scenario's'), die daarna gebundeld worden om scenario's of scenario-strategieën te ontwikkelen.

2.

EVALUATIE-MODULE (SIS):

In deze tweede module kan een gebruiker een beleidspakket evalueren, rekening houdend met de prioriteiten van verschillende groepen belanghebbenden. Deze beleidspakketten kunnen uit de eerste module komen of gebaseerd zijn op bestaande projecten en beleid.

www.crispa-sis.eu

SCENARIO-STRATEGIE-EVALUATIE TOOL

INPUT

- Belangrijkste onzekerheidsfactoren
- Richtingen
- Wederzijdse invloeden

- Toereikendheid van acties ten opzichte van onzekerheidsfactoren en richtingen

- Specifieke criteria en wegenen voor belanghebbenden
- Impact evaluatie



Module 1.1:
Verkennde scenario's



Module 1.2:
Groepering van strategieën en scenario's



Module 2:
Beoordeling



OUTPUT

Aannemelijke, consistente toekomst (supra-lokaal)

Strategieën:

- Optimaal (per scenario)
- Robuust (voor de meeste scenario's)

Specifieke beoordeling door belanghebbenden van positieve en negatieve effecten

Belangrijkste lessen uit het project

Onze ervaringen uit het project hebben een aantal belangrijke lessen en aanbevelingen opgeleverd voor toekomstige implementatie van scenario planning methodologieën.

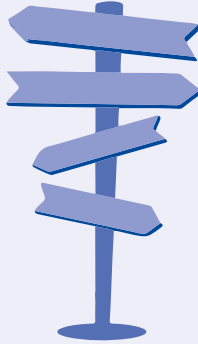
-
1. Hou onzekerheid in gedachten
 2. Denk buiten de gebaande paden
 3. Bekijk de effecten van toekomstige beslissingen op verschillende groepen in de bevolking
-



1. Hou onzekerheid in gedachten

Het gebruik maken van scenario's om verschillende toekomsten te verkennen blijft in (mobiliteits)beleid onderbenut. Het systematisch analyseren van onzekerheden is echter essentieel voor langetermijnplanning, omdat dit voor flexibiliteit kan zorgen binnen het beleid. Het is daarom belangrijk om permanent tendensen te observeren en, indien nodig, bestaande toekomstperspectieven bij te schaven. De Remobilise webtool laat toe om dit op een dynamische manier te doen, om toekomstperspectieven op iteratieve wijze aan te passen, met het oog op nieuwe of onvoorziene trends. Bijvoorbeeld, men ziet dat scenario 1 'Verenigd Groot Brussel' uitgaat van een uitgebreid Brussel Hoofdstedelijk Gewest, dat nu strekt tot Waterloo samen met een grootschalige digitalisering. Dit heeft sterke gevolgen voor mobiliteit: de leefwereld van inwoners speelt zich veel online af en de rand van de stad is verbonden met het centrum door een efficiënt openbaar vervoersysteem. Ook voor beleid heeft dit belangrijke gevolgen die overwogen moeten worden bij het maken van beslissingen. Het is daarom belangrijk om geen oordeel

uit te spreken over de verschillende toekomsten, maar er rekening mee te houden en zich erop voor te bereiden. Er kan wel vanuit eenzelfde kader met kernwaarden worden vertrokken, zoals in dit project wordt gedemonstreerd. Bijvoorbeeld, eenzelfde doelstelling kan in verschillende scenario's bereikt worden aan de hand van andere maatregelen. In scenario 1 'Verenigd Groot Brussel' zijn de 19 Brusselse gemeenten samengevoegd. De invoering van een stadstol maakte van wandelen en fietsen de dominante vervoerswijzen in centrale gebieden. In combinatie met mobility as a service (MaaS) verandert het Brussels Gewest in een autoluwe of zelfs autovrije zone zonder verkeersdoden. In scenario 4 'Hyper nabijheid', is er geen integratie van de gemeentes, worden verkeersluwe wijken ingevoerd en is telewerk en tele-educatie de norm. In beide scenario's wordt hetzelfde doel, namelijk een verkeersveilige stad, bereikt vanuit een verschillende context en aan de hand van verschillende maatregelen.

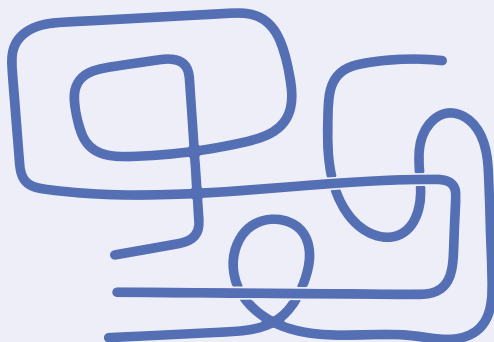


2. Denk buiten de gebaande paden

Een hyperloop in Brussel? Een betalende ingang tot de stad voor toeristen om zo de drukte in het historisch centrum te verminderen? Dit kan vanuit ons perspectief vandaag, in 2024, onvoorstelbaar lijken. Maar het concept van de smartphone was voor mensen in de jaren '80 waarschijnlijk ook vergezocht, en deze toestellen zijn nu moeilijk weg te denken uit ons dagelijks leven. Smartphones hebben onze manier van leven, werken, en verplaatsen helemaal veranderd. Of als we nadenken over mobiliteit: Tien jaar geleden was de Anspachlaan in Brussel toegankelijk met de auto, en bestond de straat uit vier rijvakken, vandaag is deze centrale voetgangerszone moeilijk weg te denken terwijl dat voor de herinrichting niet vanzelfsprekend was. Het is dus belangrijk om buiten de gebaande paden te denken.

In Remobilise verzamelden we diverse belanghebbenden, zoals openbaar vervoersoperatoren, overheidsactoren en belangenverenigingen rond de tafel om samen na te denken over de toekomst op verschillende momenten in het project. Diversiteit in de betrokken belanghebbenden, gebruikers en beleidsmakers kan creatief denken en de uitwisseling van ideeën stimuleren, wat voor meer flexibiliteit kan zorgen in mobiliteitsplanning.

Hoewel het wellicht vergezocht lijkt dat metrostations in 2050 niet langer door metro's gebruikt worden, maar dienen als recreatieplekken (zoals beschreven in scenario 2), biedt het overwegen van deze mogelijkheid beleidsmakers de kans om vooruit te denken en strategieën te ontwikkelen voor dit mogelijk toekomstscenario.



3. Bekijk de effecten van toekomstige beslissingen op verschillende groepen in de bevolking

Beleidsbeslissingen moeten kunnen rekenen op de ondersteuning van de bevolking, waardoor de kans op implementatie vergroot. Formele evaluatiemethoden kunnen stads- en transportplanners en besluitvormers helpen om de haalbaarheid en steun van belanghebbenden voor de verschillende beleidsopties te evalueren.

Binnen het Remobilise project werd de Stakeholder-Based Impact-Scoring (SIS) methode gebruikt, ondersteund door een nieuw ontwikkelde webtool. Dit toonde aan hoe verschillende groepen belanghebbenden beïnvloed zouden worden door de voorgestelde beleidsbeslissingen. Deze evaluatie kan gebruikt worden om te communiceren met betrokken groepen, om belanghebbenden een correct beeld te geven van hun eigen positie ten

opzichte van de voorgestelde beleidsmaatregelen, en om voorkeuren van andere groepen weer te geven. Verder kan de evaluatie ook gebruikt worden om de voorgestelde beleidsmaatregelen iteratief aan te passen, of nieuwe alternatieven uit te werken die mogelijke negatieve effecten op bepaalde belanghebbenden kunnen verminderen.

Zo gaf de impactevaluatie in dit project aan dat alle beleidspakketten negatief scoorden op de criteria 'toegankelijkheid met de wagen' en 'kost voor de overheid', en dit voor alle belanghebbenden. Bij het invoeren van één of meerdere van de voorgestelde beleidsmaatregelen moet hier dus aandacht aan besteed worden.

Remobilise verkent de toekomst van stedelijke mobiliteit in Brussel en ontwikkelt methodes die door beleidsmakers toegepast kunnen worden om bepaalde toekomst te bereiken (of net niet).

Het doel van het project is om aan te tonen dat de toekomst onzeker is, maar mobiliteitsbeleid voorbereiden op onzekerheid wel mogelijk is. Die voorbereiding vraagt echter om een andere aanpak dan die van de huidige beleidsinstrumenten. Beleid maken moet evolueren van het hanteren van 'meest waarschijnlijke' toekomst, naar 'wat-als' toekomst, die op een systematische manier in kaart brengen wat de toekomst zou kunnen brengen.

Dit rapport is een korte samenvatting van de verschillende methodologieën en resultaten die binnen het Remobilise project getest zijn. Meer informatie is beschikbaar op de Remobilise website, samen met de bijhorende rapporten en publicaties.

mobilise.research.vub.be/remobilise