



ADVIES

Vragenlijst GOOD MOVE

Uitgebracht door de Raad van Bestuur van

1 oktober 2018

Aanvrager	Brussel Mobiliteit
Aanvraag ontvangen op	5 september 2018
Aanvraag behandeld door	Commissie Ruimtelijke Ordening-Mobiliteit
Aanvraag behandeld op	21 september 2018
Advies uitgebracht door de Raad van Bestuur op	1 oktober 2018
Advies bekrachtigd door de Plenaire zitting op	18 oktober 2018

Vooraf

Net als andere organisaties en instanties werd de Raad door Brussel Mobiliteit uitgenodigd om deel te nemen aan de uiteenzetting van het voorontwerp van gewestelijk mobiliteitsplan (GOOD MOVE). Deze uiteenzetting heeft op 12 september 2018 plaatsgevonden. Na afloop van deze uiteenzetting werden organisaties en instanties die dit wensten, verzocht om elektronisch een vragenlijst in te vullen.

Deze stap is een voorafgaandelijke stap aan het openbaar onderzoek, tijdens hetwelk de Raad de mogelijkheid zal hebben om een gedetailleerder advies over het plan zelf en de daaruit voortvloeiende actiefiches op te stellen.

Het is belangrijk om op te merken dat het voor een instantie zoals de Raad niet vanzelfsprekend is om in een strikt kader, zoals dat van een gesloten vragenlijst, te worden geplaatst (met evenwel de mogelijkheid om twee regels met opmerkingen te formuleren). De oefening werd echter gemaakt en de antwoorden van de Raad (in het groen) op deze vragenlijst worden hierna gegeven. De Raad heeft deze vragenlijst als het belangrijkste orgaan voor sociaaleconomisch overleg van het Gewest beantwoord. Tenzij anders aangegeven, worden de antwoorden namens de Raad geformuleerd.

Wanneer de Raad anderzijds het antwoord « geen impact » heeft aangekruist, wil dit niet zeggen dat hij van oordeel is dat de actie geen impact zal hebben, maar eerder dat hij van mening is dat deze maatregel niet prioritair is.

Vragenlijst

Good Move - Gewestelijk Mobiliteitsplan

Brussel Mobiliteit werkt verder aan zijn ambitie om samen met u te ijveren voor de mobiliteit van morgen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In dat kader past het initiatief Good Move voor de uitwerking van het Gewestelijk Mobiliteitsplan.

Wij ontvangen graag uw analyse van de effecten die het ontwerpplan zal hebben op de werking van uw organisatie, zodat de overheid een zo doordacht mogelijke beslissing kan nemen. Deze enquête komt op geen enkele manier in de plaats van het openbaar onderzoek en het verstuurd document bevindt zich pas in het stadium van een voorontwerp.

Mogen wij u vragen om korte en bondige antwoorden te geven, indien mogelijk met kwantitatieve gegevens? Op deze manier kunnen wij zo goed mogelijk rekening houden met alle antwoorden. We vragen u ook om één vragenlijst in te vullen per organisatie.

Op woensdag 12 september vindt een infosessie plaats over de acties die het voorontwerp van het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move voorstelt, zodat we alle nodige uitleg en toelichting kunnen geven.

Alle deelnemers (institutionele, publieke en private actoren en verenigingen die betrokken zijn bij de mobiliteit in het BHG) ontvangen de synthese van de antwoorden op deze enquête. Met eventuele specifieke vragen over de verwerking van uw persoonlijke gegevens kunt u terecht op mobilite@sprb.brussels.

* Verplicht

Algemene informatie

1. Naam van uw organisatie *

Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ESRBHG)

2. Contactpersoon: Naam - E-mail *

Stéphanie Polet (spolet@ces.brussels)

3. Statuut van uw organisatie *

Eén antwoord mogelijk.

- Administratie
- Overig publiek orgaan
- Vereniging
- Private onderneming
- Overig : _____

4. Actieterrein van uw organisatie *

Meerdere antwoorden mogelijk.

- Lokaal
- Gemeentelijk
- Gewestelijk
- Nationaal
- Internationaal

CO-CONSTRUCTIE VAN EEN GEWESTELIJK MOBILITEITSPLAN

Sinds de start van de ontwikkeling van het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move hebben we een co-constructieproces opgezet, waarvoor u uitgenodigd bent geweest.

Wij willen nu graag uw feedback ontvangen over de kwaliteit en de gebruikte methode van dit proces, zodat we dit kunnen beoordelen, aanpassen en verbeteren voor het vervolg van de uitwerking van het plan.

5. Wat vindt u van het verband tussen de ontmoetingsmomenten die input gaven aan de uitwerking van het plan en het voorgestelde voorontwerp van het plan? *

Eén antwoord mogelijk.

- Zeer relevant
- Relevant
- Weinig relevant
- Niet relevant
- Geen mening

6. Opmerkingen - suggesties (max. 2 regels)

/

7. Wat vond u van de kwaliteit van de workshops? Die waren ... *

Eén antwoord mogelijk.

- Heel interessant
- Interessant**
- Niet zo interessant
- Helemaal niet interessant

8. Opmerkingen - suggesties (max. 2 regels)

De workshops waren soms te druk en repetitief als men aan meerdere ervan deelnam.

9. Wat vond u van de methode die werd gebruikt tijdens de workshops? Die was ... *

Eén antwoord mogelijk.

- Heel constructief
- Constructief**
- Niet zo constructief
- Helemaal niet constructief

10. Opmerkingen - suggesties (max. 2 regels)

De workshops waren constructief, maar soms waren er teveel materies per workshop.

11. Wat vond u van de verwerking van de resultaten van de workshops (terugkoppeling naar deelnemers, contacten, bilaterale ontmoetingen, enz.)? Die was ... *

Eén antwoord mogelijk.

- Heel goed
- Goed
- Slecht
- Onvoldoende**
- Afwezig

12. Opmerkingen - suggesties (max. 2 regels)

Van de ene workshop naar de andere was het niet altijd duidelijk wat er wel of niet in aanmerking was genomen ten opzichte van de vorige workshop.

13. Hebt u tijdens de workshops nieuwe professionele contacten kunnen leggen die de mobiliteitsprojecten van uw organisatie ten goede zullen komen?

Eén antwoord mogelijk.

- Ja
- Nee**

14. Welke evenementen ziet u graag als vervolg op het participatief initiatief? **Meerdere antwoorden mogelijk.*

- Een Mobiliteitsconferentie (2 dagen besprekingen/debatten) met internationale actoren
- Een roadshow van het Gewestelijk Mobiliteitsplan
- Een open parlementair debat
- Overige : **maak van mobiliteit een gedeelde prioriteit van de Strategie 2025, creëer een roadshow voor alle doelgroepen (vóór en na het openbaar onderzoek om zo breed mogelijk te sensibiliseren en te informeren) en ook doelgericht sensibiliseren, ontwikkel een grootschalig « gamification »-initiatief rond mobiliteit.**

*Ga naar vraag 15.***Good Move - Gewestelijk Mobiliteitsplan****STRATEGISCH GEDEELTE VAN HET VOORONTWERP VAN HET PLAN****15. Vindt u als organisatie dat het plan een duidelijke en coherente visie uitdraagt? ****Eén antwoord mogelijk.*

- Ja
- Nee

16. Waarom (niet)? (max. 10 regels) *

Positief, omdat er enerzijds een « city vision » en anderzijds een « mobility vision » is en omdat deze beide visies elkaar aanvullen.

17. Hoe beoordeelt u deze visie als organisatie? **Eén antwoord mogelijk.*

- Daadkrachtig
- Onvoldoende ambitieus

18. Waarom? (max. 10 regels) *

!!! voor de betekenis van de NL term (daadkrachtig) en de FR term (volontariste).

Voor de Raad is dit inderdaad een daadkrachtige en realistische visie waarnaar men moet streven. Het is belangrijk dat, naast de visie, de uitvoering ook daadkrachtig en ambitieus is en dat toekomstige Regeringen zich deze toe-eigenen. Deze visie moet een beleidsvisie voor de komende jaren worden. De volgende Regering moet duidelijk enkele van de prioriteiten van deze visie in haar regeringsakkoord overnemen.

Om deze visie te versterken, moeten de plannen van de verschillende mobiliteitsoperatoren coherent zijn met de visie die in GOOD MOVE is vastgelegd.

Effectenanalyse van de Good Move acties voor uw organisatie

Wat zijn de effecten van deze acties voor uw organisatie?

Met deze enquête willen wij graag samen met u kijken naar de algemene effecten op het Brussels Gewest en/of op de activiteiten van uw organisatie die u belangrijk vindt. De invoering van de diverse Good Move acties zal een kleine of grote impact hebben op uw organisatie. Voor ons is het van belang om die te kunnen beoordelen, zodat we begeleidende maatregelen kunnen opzetten om deze acties ingang te laten vinden en duurzaam te laten bestaan.

Uw mening over de Good Neighbourhood acties

GOOD NEIGHBOURHOOD verzamelt de acties die betrekking hebben op de organisatie van de mobiliteit in de wijken. De ambitie is om de voorwaarden te scheppen om van deze wijken echt verkeersluwe wijken te maken, een aanzienlijke verbetering van de levenskwaliteit en de kwaliteit van de openbare ruimte tot stand te brengen en voorrang te geven aan de woonfuncties, de universele toegankelijkheid, de verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit en de gezondheid.

De ambitie is om grote verkeersluwe zones te ontwikkelen, met een diameter van 1 tot 2,5 km. Autoverkeer is er mogelijk voor lokale toegang, maar het doorgaand verkeer wordt sterk ontmoedigd en de snelheden worden systematisch verminderd door de invoering van een voor de gebruikers leesbare en begrijpelijke zone 30 die nog wordt versterkt door concrete inrichtingen (poorteffecten, plaatselijke vernauwingen, borden, enz.).

19. A.1 30 km/u als wettelijke snelheidslimiet invoeren *

Eén antwoord mogelijk.

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

20. Opmerking (max. 2 regels)

Noodzaak om de openbare ruimte dienovereenkomstig te herinrichten en om iedereen te sensibiliseren (zij moet van hoge kwaliteit zijn en er moet worden gezorgd voor harmonisatie).

De invoering van een zone 30 moet in overeenstemming zijn met het leveringsplan voor de goederen (ten overstaan van de inrichting van de openbare ruimte).

21. A.2 De wijken verkeersluw maken *

Eén antwoord mogelijk.

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

22. Opmerking (max. 2 regels)

De wijken verkeersluw maken is eerder een doelstelling dan een actie als zodanig en deze doelstelling moet als leidraad dienen voor de andere acties die onder deze focus vallen.

Noodzaak om overleg te plegen met de beheerders/ontwikkelaars van collaboratieve mobiliteitsapplicaties (aanpassing van de algoritmen).

23. A.3 De organisatie begeleiden van living labs voor de herovering van de openbare ruimte *

Eén antwoord mogelijk.

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact**
- Niet van toepassing

24. Opmerking (max. 2 regels)

!!! voor de betekenis van de titel van de actie tussen de FR en de NL versie.

Geen impact betekent niet prioritair voor de Raad. Dit is eerder een instrument dan wel een actie als zodanig.

Noodzaak om meer coördinatie (tussen de gemeenten en het Gewest) op het vlak van planning te hebben en om het feit te benadrukken dat er niet alleen rekening zal worden gehouden met de mening van de burgers, maar ook met deze van de economische actoren.

25. A.4 Parkeergelegenheid buiten de weg beter benutten en gedeeld gebruiken *

Eén antwoord mogelijk.

- Eerder positieve impact**
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

26. Opmerking (max 2 regels)

De statistische gegevens moeten worden bijgewerkt.

Het gebruik optimaliseren van parkeerplaatsen buiten de openbare weg die al beschikbaar zijn via de ontwikkeling van een mobiele applicatie - buiten de openbare weg moet goedkoper zijn dan op de openbare weg.

Het BWLKE herzien.

Het Parkeeragentschap aan de actoren toevoegen.

27. A.5 Leveringen optimaliseren door de ontwikkeling van lokaal logistiek vastgoed en een slimmere stedelijke distributie *

Eén antwoord mogelijk.

- Eerder positieve impact**
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

28. Opmerking (max. 2 regels)

De vestiging van bepaalde SDC zou eveneens en gunstig op een infra-regionaal niveau kunnen worden overwogen. Het creëren van een SDC nabij de voetgangerszone van het stadscentrum zou moeten worden bestudeerd.

Een flexibeler gebruik van bepaald ruimten toelagen (bestemming - GBP).

De logistieke aspecten moeten in aanmerking worden genomen in de nieuwe projecten voor stedelijke inrichting (nieuwe wijken, economische zone). De ruimte die nodig is voor de ontwikkeling ervan moet in aanmerking worden genomen en moet worden voorbehouden.

29. A.6 Grote kenmerkende openbare ruimten vernieuwen *

Eén antwoord mogelijk.

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact**
- Niet van toepassing

30. Opmerking (max. 2 regels)

Geen impact betekent niet prioritair voor de Raad : kenmerkende openbare ruimten stellen niet per se meer problemen in termen van mobiliteit.

Uw mening over de Good Network acties

GOOD NETWORK groepeert acties die betrekking hebben op de vervoersnetwerken.

De belangrijkste uitdaging is het herstellen van een beter evenwicht tussen de auto en de andere verplaatsingswijzen op de verschillende wegen, teneinde de begaanbaarheid, de fietsbaarheid en de prestaties van het bovengronds openbaar vervoer te verbeteren. Het doel is een kwalitatieve sprong te maken in de ontwikkeling van actieve verplaatsingswijzen en van het openbaar vervoer.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft een strategie ontwikkeld om duidelijke prioriteiten te stellen in het delen van het wegennet. Deze strategie bestaat uit een multimodale specialisatie van de wegen, die alle verplaatsingswijzen integreert door voor elk van deze modi een prioritair netwerk vast te stellen (stappen, fietsen, openbaar vervoer, gemotoriseerd verkeer en vrachtwagens).

31. B.1 Multimodale wegspecialisatie opnemen in gewestelijke middelen *

Eén antwoord mogelijk.

- Eerder positieve impact**
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

32. Opmerking (max. 2 regels)

De operatoren van de actieve en gedeelde verplaatsingswijzen aan de actoren toevoegen.

33. B.2 De grote stedelijke assen heraanleggen **Eén antwoord mogelijk.*

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

34. Opmerking (max. 2 regels)

De Raad heeft niet van toepassing aangekruist, omdat er in zijn midden geen consensus over deze maatregel is.

Niettemin moet de heraanleg van de grote stedelijke assen geval per geval worden bestudeerd en afhankelijk worden gemaakt van het feit dat er :

- een impactstudie wordt verricht ;
- op wordt toegezien dat de verkeersdoorstroming wordt gewaarborgd (doeltreffend verkeer van de nood- of prioritaire voertuigen) ;
- gelijklopend alternatieve maatregelen worden voorzien (P&R, verbindingen met het openbaar vervoer, ...) ;
- coherentie is met de optimalisering van de Ring.

35. B.3 Voetgangersboulevards creëren - de uithangborden van een voetgangersvriendelijke stad **Eén antwoord mogelijk.*

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

36. Opmerking (max. 2 regels)

Noodzaak om rekening te houden met verplaatsingen van PMB, verplaatsingen per fiets en verplaatsingen met nieuwe middelen (steppen, éénwielers, ...).

37. B.4 Een netwerk creëren van bevoorrechte fietsroutes **Eén antwoord mogelijk.*

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

38. Opmerking (max. 2 regels)

Noodzaak om de actie te herformuleren in termen van « versterken » dan wel van « creëren », gezien bepaalde zaken al zijn ingesteld.

Noodzaak om de aanleg van fietspaden te ondersteunen die de andere Gewesten rechtstreeks met Brussel verbinden (fiets snelwegen).

Ook noodzaak om rekening te houden met het reliëf in de loop van de routes teneinde de trajecten voor fietsers te optimaliseren.

39. B.5 De prestaties van het bovengronds openbaar vervoer verbeteren **Eén antwoord mogelijk.*

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

40. Opmerking (max. 2 regels)**Noodzaak om in bepaalde zones een prioriteit in vervoerswijzen aan te brengen.****Noodzaak om een evenwicht te vinden tussen de ontwikkeling (uitbreiding en nieuwe lijnen) van de metro en deze van het bovengronds netwerk, dat voor de jaren 2025-2040 verder moet worden ontwikkeld.****41. B.6 Het structurerend openbaarvervoersnet verder uitbouwen ****Eén antwoord mogelijk.*

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

42. Opmerking (max. 2 regels)

/

43. B.7 De toegang voor zwaar verkeer vanuit het noorden en zuiden van het Gewest vergemakkelijken **Eén antwoord mogelijk.*

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

44. Opmerking (max. 2 regels)**De titel van de actie herformuleren zodat men onmiddellijk begrijpt wat er met Noord en Zuid wordt bedoeld.****Actie gelijklopend te plaatsen met de kilometerheffing voor vrachtwagens.****45. B.8 Zorgen voor een plan van preventief onderhoud van infrastructuur, netwerken en uitrustingen (alle verplaatsingswijzen). ****Eén antwoord mogelijk.*

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

46. Opmerking (max. 2 regels)

Een dergelijk plan zou al moeten bestaan en zolang er een infrastructuur bestaat en toegankelijk is voor het publiek, moet deze goed worden onderhouden. Het feit dat een tunnel of een andere weginfrastructuur niet wordt onderhouden, betekent dat de waarde ervan wordt vernietigd.

47. B.9 Het dynamisch verkeersmanagementsysteem versterken *

Eén antwoord mogelijk.

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

48. Opmerking (max. 2 regels)

Het is hoogtijd om een dynamisch, doeltreffend en duidelijk parkeergeleidingssysteem in te voeren.

Uw mening over de Good Service acties

GOOD SERVICE groepeert acties in verband met mobiliteitsdiensten. De ambitie is om gebruikers een waaier van diensten aan te bieden die voor een aanzienlijk deel van de bevolking de nood aan een eigen auto vervangt.

Het verplaatsingsgedrag is de afgelopen tien jaar aanzienlijk veranderd als gevolg van het toegenomen gebruik van traditionele vormen van mobiliteit, zoals stappen, fietsen of openbaar vervoer, maar ook als gevolg van de snelle ontwikkeling van nieuwe vormen van mobiliteit; gedeelde voertuigen, carpooling, elektrische fietsen en scooters, hoverboards, enz. Het mobiliteitsaanbod is reeds zeer gediversifieerd in België, in het bijzonder in Brussel, maar wordt meer voorgesteld als een aanbod dat diensten naast elkaar plaatst dan als een geïntegreerd en leesbaar aanbod voor de gebruikers. Het aanbod van de gevestigde operatoren (NMBS, MIVB, De Lijn, TEC) wordt nu op een nuttige manier aangevuld met een veelheid van diensten aangeboden door zowel de publieke als de private sector of verenigingen. Ondanks de zeer sterke complementariteit tussen deze systemen is dit aanbod nog te weinig transparant. De potentiële modal-shift en de voordelen van het combineren van verplaatsingswijzen naar gelang de behoefte is voor een groot aantal gebruikers nog niet duidelijk.

49. C.1 De ontwikkeling van MaaS begeleiden *

Eén antwoord mogelijk.

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

50. Opmerking (max. 2 regels)

Noodzakelijke samenwerking tussen publieke en private actoren : nadenken over een kader waarbinnen publiek en privaat samenwerken.

Met de ontwikkeling van nieuwe technologieën, applicaties, elektronische betaling, is er een mogelijkheid om op elektronische betaling na gebruik over te stappen, om vervoersbewijzen te digitaliseren en om tot slot tot de kwestie van het unieke vervoersbewijs tussen de verschillende openbare vervoersoperatoren te komen. Het is ook noodzakelijk om in het MaaS-concept sociale tarieven te voorzien, om te voorkomen dat er zich een mobiliteit met twee snelheden ontwikkelt.

Tevens is het van fundamenteel belang om erop toe te zien dat de nieuwe transportdiensten die zich op de ontwikkeling van de smart city aansluiten, meer bepaald deze die aan de elektronische platformen zijn verbonden, de sociale en fiscale wetgevingen naleven.

51. C.2 Mobiliteitswinkels oprichten *

Eén antwoord mogelijk.

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact**
- Niet van toepassing

52. Opmerking (max. 2 regels)

Geen impact, omdat voor de Raad de maatregel niet prioritair is, ook al lijken het idee van coaching-diensten en om zich op de nieuwkomers in Brussel toe te spitsen interessant om de praktijken te laten evolueren.

53. C.3 Parkeerbeleid ontwikkelen vanuit een servicegerichte benadering (Parking as a Service)*

Eén antwoord mogelijk.

- Eerder positieve impact**
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

54. Opmerking (max. 2 regels)

Noodzaak om de link te leggen met actie A4 Parkeergelegenheid buiten de weg beter benutten en gedeeld gebruiken.

55. C.4 De openbare ruimte en het openbaarvervoersnet versneld toegankelijk maken *

Eén antwoord mogelijk.

- Eerder positieve impact**
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

56. Opmerking (max. 2 regels)

/

57. C.5 Het openbaarvervoersnet indelen volgens de logica van het dienstverleningsniveau **Eén antwoord mogelijk.*

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact**
- Niet van toepassing

58. Opmerking (max. 2 regels)

Geen impact, omdat voor de Raad deze actie niet prioritair is. Hij is echter van belang om ervoor te waken dat de dienstverleningsniveaus geen aanleiding geven tot gedifferentieerde tarifieringen naargelang het dienstverleningsniveau, op het gevaar af tot een dualisering van de mobiliteit te komen. De impact zou dan mogelijk negatief zijn.

59. C.6 Het openbaar vervoeraanbod flexibeler maken door vraagafhankelijke concepten te integreren en te ontwikkelen **Eén antwoord mogelijk.*

- Eerder positieve impact**
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

60. Opmerking (max. 2 regels)

Noodzaak om na te denken over een kader waarin publiek en privaat samen kunnen opereren, alsook om het statuut en de arbeidsvoorwaarden te waarborgen voor de werknemers die dit nieuw aanbod ten uitvoer leggen. Belangrijk dat alle operatoren de geldende sectorale normen naleven, om oneerlijke concurrentie te voorkomen.

61. C.7 Stations en overstapknopen ontwikkelen **Eén antwoord mogelijk.*

- Eerder positieve impact**
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

62. Opmerking (max. 2 regels)

Stations (inclusief de GEN-stations) uitdenken op basis van het principe van multimodaliteit, met name door overstapparkings en infrastructuur voor tweewielers te voorzien en door het metro-tram-busnetwerk te verbeteren.

63. C.8 Het gewestelijke luik van de grootstedelijke P+R-strategie uitvoeren. **Eén antwoord mogelijk.*

- Eerder positieve impact**
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

64. Opmerking (max. 2 regels)

De P+R's ook binnen het Gewest ontwikkelen om het te volgen voorbeeld te tonen.

De creatie van P+R's ondersteunen die multifunctioneel moeten zijn, die zich stroomopwaarts van toekomstige stadslanen moeten bevinden en die door hoogfrequente bussen moeten worden aangedaan, in het bijzonder tijdens de spitsuren.

Het project van een hoofdstedelijke gemeenschap blijven ondersteunen.

65. C.9 Een internationaal busstation creëren en de ontwikkeling van snelbussen bevorderen *

Eén antwoord mogelijk.

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

66. Opmerking (max. 2 regels)

Ook een parkeerbeleid definiëren voor wat leveringen en touringcars betreft.

67. C.10 "Mobility points" creëren op wijkniveau *

Eén antwoord mogelijk.

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

68. Opmerking (max. 2 regels)

Geen impact, omdat dit punt voor de Raad nog niet heel duidelijk is en nog verder moet worden uitgewerkt.

Uw mening over de Good Choice acties

GOOD CHOICE groepeert territoriale en stimuleringsmaatregelen die tot doel hebben persoonlijke en collectieve keuzes te beïnvloeden en te sturen over hoe zich te verplaatsen zonder aan de individuele vrijheid te raken. De acties zijn gericht op het creëren van optimale omstandigheden:

- om de totale vraag naar verplaatsingen in de hand te houden door te streven naar een vermindering van het aantal verplaatsingen, met name over lange afstanden;
- om het gebruik van de meest geschikte verplaatsingswijze aan te moedigen voor elk van de uit te voeren verplaatsingen (afhankelijk van de omstandigheden van de verplaatsing (periode, weer, afstand) en de reden (bijvoorbeeld de noodzaak om kinderen of goederen te verplaatsen));
- zodat men geen eigen motorvoertuig meer hoeft te bezitten.

69. D.1 De strategieën voor mobiliteit en gebiedsontwikkeling op elkaar afstemmen **Eén antwoord mogelijk.*

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

70. Opmerking (max. 2 regels)

Belang van het streven naar coherentie tussen het beleid inzake mobiliteit en inzake ruimtelijke ordening. Dit zijn twee beleidsterreinen die in veel opzichten intrinsiek met elkaar verbonden zijn.

71. D.2 De middelen voor parkeerbeheer versterken **Eén antwoord mogelijk.*

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

72. Opmerking (max. 2 regels)

Het schrappen van parkeerplaatsen op de openbare weg moet gepaard gaan met concrete alternatieven, omdat deze schrapping niet volledig door het parkeren op de openbare weg zal worden gecompenseerd.

73. D.3 Instrumenten ontwikkelen om autobezit te ontraden **Eén antwoord mogelijk.*

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

74. Opmerking (max. 2 regels)

De in deze actie genoemde instrumenten zullen het doel slechts onrechtstreeks dienen ; welnu, het doel is belangrijk.

Opgelet met de term « ontraden » is het noodzakelijk om rekening te houden met het feit dat sommigen niet anders kunnen dan een voertuig te gebruiken.

75. D.4 Vervoerstarieven laten variëren volgens het gebruik **Eén antwoord mogelijk.*

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

76. Opmerking (max. 2 regels)

In dit opzicht verwijst de Raad naar het advies dat hij specifiek betreffende de focus GOOD CHOICE heeft geformuleerd, en in het bijzonder naar pagina's 7 en 8 (zie [A-2017-086-ESR](#)).

77. D.5 Verbrandingsmotoren uitfaseren *

Eén antwoord mogelijk.

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

78. Opmerking (max. 2 regels)

Geen impact, in die zin dat dit eerder een milieuprobleem dan een mobiliteitsprobleem is. Bovendien is het voor de Raad moeilijk om zich uit te spreken zonder over alle elementen te beschikken (de fiche moet nog worden vervolledigd).

De maatregel moet gelijklopend met de beperking van het individueel bezit van een voertuig en een vermindering van de afgelegde km ten uitvoer worden gelegd, zo niet zal deze onmogelijk kunnen worden gerealiseerd, en dit om redenen van energiebesparing en een vlottere doorstroming van het verkeer.

79. D.6 Een globale sensibiliserings- en experimenteerstrategie ontwikkelen, uit te werken per doelgroep en geografische zone. *

Eén antwoord mogelijk.

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

80. Opmerking (max. 2 regels)

/

81. D.7 Verplaatsingsgeneratoren proactief ondersteunen (bedrijven, scholen, winkels, evenementen) *

Eén antwoord mogelijk.

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

82. Opmerking (max. 2 regels)

Wat de BVP betreft, moet er niet alleen op ondernemingsniveau worden nagedacht, maar nog meer in overleg met alle ondernemingen die in eenzelfde buurt of dezelfde industriezone zijn gevestigd. Aangezien één van de doelstellingen een gedragswijziging op het vlak van mobiliteit vanwege de

werknemers is, is het van fundamenteel belang om de werknemers en hun vertegenwoordigers concreter bij de uitwerking van de BVP te betrekken.

De kwestie van het leerlingenvervoer, van het collectief vervoer in het kader van de schoolverplaatsingen moet op ruimere schaal worden aangepakt, gezien de impact ervan op de mobiliteit.

83. D.8 Bedrijven aanmoedigen om hun bestellingen en leveringen te rationaliseren *

Eén antwoord mogelijk.

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

84. Opmerking (max. 2 regels)

/

85. D.9 Logistieke praktijken in de bouwsector veranderen *

Eén antwoord mogelijk.

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

86. Opmerking (max. 2 regels)

Belangrijk om de bouwsector te raadplegen.

Uw mening over de Good Partner acties

GOOD PARTNER groepeer acties op het gebied van governance. Het is de bedoeling partnerschappen tot stand te brengen tussen overheidsactoren en de privésector, de academische wereld en het verenigingsleven enerzijds, en (al dan niet regelgevende) middelen uit te werken voor de uitvoering van de acties van het plan anderzijds. Brussel wordt gekenmerkt door een zeer complexe institutionele context, bestaande uit vele machtsniveaus, en door de behoefte aan interfederale samenwerking om problemen op grootstedelijk niveau aan te pakken. De schaarste van de overheidsfinanciën in combinatie met de noodzaak om de bestaande netwerken in stand te houden, legt een ongekende druk op het vermogen van de overheid om nieuwe projecten te ontwikkelen.

Bovendien hebben de toename van de file op de wegen en het gebrek aan beschikbare ruimte om het parkeeraanbod te vergroten de particuliere sector (maar ook verenigingen) ertoe aangezet nieuwe soorten diensten te ontwikkelen die gericht zijn op een beter gebruik van de infrastructuur en de voertuigen. De versnelling van de digitale technologie heeft het aantal spelers dat wil investeren in mobiliteitsbeheer door de ontwikkeling van mobiele toepassingen en de verwerving van gebruiksgegevens, verder doen toenemen.

87. E.1 De rol van het Gewest als organiserende mobiliteitsautoriteit versterken **Eén antwoord mogelijk.*

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

88. Opmerking (max. 2 regels)

Mobiliteit zal in de toekomst steeds meer door het gebruik van digitale gegevens (big data) worden beheerd. Het Gewest moet als overheid de democratische beheersing van de ontwikkeling van de smart city handhaven.

89. E.2 Een constructief partnerschap met de 19 gemeenten ontwikkelen **Eén antwoord mogelijk.*

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

90. Opmerking (max. 2 regels)

/

91. E.3 Samenwerken met federale en gewestelijke overheden **Eén antwoord mogelijk.*

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

92. Opmerking (max. 2 regels)

Belangrijk, omdat veel aspecten van mobiliteit op een grootstedelijke schaal in aanmerking moeten worden genomen.

Noodzaak om links met de interfederale visie op mobiliteit te leggen.

93. E.4 Projectgovernance omkaderen en financieringsmogelijkheden diversifiëren **Eén antwoord mogelijk.*

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

94. Opmerking (max. 2 regels)

De representatieve werknemersorganisaties tekenen voorbehoud bij de cofinanciering van de privésector aan.

95. E.5 Een handvest opstellen voor burgerparticipatie bij mobiliteits- en openbareruimteprojecten *

Eén antwoord mogelijk.

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact**
- Niet van toepassing

96. Opmerking (max. 2 regels)

Geen impact, gezien niet prioritair voor de Raad.

97. E.6 Een kwaliteitslabel voor de stedelijke distributiesector invoeren *

Eén antwoord mogelijk.

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact**
- Niet van toepassing

98. Opmerking (max. 2 regels)

De Raad heeft vragen bij de impact van een dergelijke maatregel op de vermindering van de verkeerscongestie.

Uw mening over de Good Knowledge acties

GOOD KNOWLEDGE groepeert acties op het gebied van kennis en transparantie van gegevens. Doel is om te beschikken over de instrumenten en middelen voor een performante evaluatie van het mobiliteitsbeleid.

Voortdurende monitoring, via het opstellen van scoreborden met de voortgang van kwantitatieve en kwalitatieve doelstellingen, is van essentieel belang voor de communicatie met de burgers en belanghebbenden uit de overheids- en de particuliere sector, alsook voor de evaluatie van de aan te brengen verbeteringen en de herbestemming van toegewezen budgetten.

De explosie van digitale technologieën biedt mogelijkheden om een betere kennis van verplaatsingspraktijken te verwerven en het effect van het uitgevoerde overheidsbeleid nauwkeurig te beoordelen, op voorwaarde dat dit beleid op de juiste wijze wordt gebruikt.

De ontwikkeling van de stedelijke mobiliteitssector vereist ook meer proefprojecten om innovatieve programma's te testen, hetgeen zinvol is in de context van samenwerking op Europees niveau.

99. F.1 Het gewestelijk mobiliteitsbeleid evalueren **Eén antwoord mogelijk.*

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

100. Opmerking (max. 2 regels)

Elk gevoerd mobiliteitsbeleid moet kunnen worden geëvalueerd: er moeten duidelijke doelstellingen en indicatoren worden vastgesteld om de impact van het gevoerde beleid te kunnen meten.

101. F.2 Gegevens verzamelen, analyseren en beschikbaar stellen **Eén antwoord mogelijk.*

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

102. Opmerking (max. 2 regels)

Ook hier is het van belang om over de democratische controles inzake de ontwikkeling van de smart city te waken.

103. F.3 Kwantitatieve en kwalitatieve gebruikersenquêtes uitvoeren **Eén antwoord mogelijk.*

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

104. Opmerking (max. 2 regels)

/

105. F.4 Een gewestelijk kenniscentrum voor mobiliteitsinnovaties creëren **Eén antwoord mogelijk.*

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

106. Opmerking (max. 2 regels)

In principe zou deze taak Brussel Mobiliteit moeten toekomen.

Voorkomen dat er nieuwe instanties worden gecreëerd.

107. F.5 Anticiperen op voertuigautomatisering **Eén antwoord mogelijk.*

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

108. Opmerking (max. 2 regels)

Noodzaak om vanaf vandaag proactief te zijn om klaar te zijn voor de evoluties ter zake.

Aandachtig zijn voor de kwestie van de impact op de tewerkstelling.

Opletten voor mogelijke perverse effecten (geen lege auto's laten rijden) en het versnellen van de stadsvlucht en dus ervoor zorgen dat de link met meer bepaald carpooling, ... wordt gelegd.

109. F.6 Communiceren over het mobiliteitsbeleid **Eén antwoord mogelijk.*

- Eerder positieve impact
- Eerder negatieve impact
- Geen impact
- Niet van toepassing

110. Opmerking (max. 2 regels)

/

DANK U

Hartelijk dank dat u de tijd hebt genomen om deze enquête in te vullen. De resultaten worden in de loop van oktober 2018 bekendgemaakt.

111. Andere suggesties ...

Het is belangrijk om op te merken dat het voor een instantie zoals de Raad niet vanzelfsprekend is om in een strikt kader, zoals dat van een gesloten vragenlijst, te worden geplaatst (met evenwel de mogelijkheid om twee regels met opmerkingen te formuleren).

De Raad heeft deze vragenlijst als het belangrijkste orgaan voor sociaaleconomisch overleg van het Gewest beantwoord. Tenzij anders aangegeven, worden de antwoorden namens de Raad geformuleerd. De Raad wenst daarom een specifiek advies over de actiefiches te kunnen geven, zoals dit hem te kennen werd gegeven tijdens het Stuurcomité dat op 14 mei 2018 heeft plaatsgevonden.

Voor de Raad is het ook belangrijk om deze verschillende acties een prioriteit te geven en om een onderling verband te leggen, omdat sommige ervan sterk met elkaar verbonden zijn en elders gevolgen zullen hebben. Ze moeten niet afzonderlijk worden gezien, zoals in deze vragenlijst het geval is.

Voor alle nuttige doeleinde herinnert de Raad aan de volgende adviezen die hij inzake mobiliteit heeft uitgebracht (generiek advies) : advies GOOD CHOICE ([A-2017-086-ESR](#)) advies GPDO ([A-2017-006-ESR](#)), initiatiefadvies mobiliteit ([A-2014-019-ESR](#)).