

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.

*Obligatoire

Algemene informatie

1. Naam van uw organisatie *

2. Contactpersoon: Naam - E-mail *

3. Statuut van uw organisatie *

Une seule réponse possible.

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

4. Actieterrein van uw organisatie *

Plusieurs réponses possibles.

- Lokaal
- Gemeente
- Gewest
- 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? *

Une seule réponse possible.

- 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 ... *

Une seule réponse possible.

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

8. Opmerkingen - suggesties (max. 2 regels)

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

Une seule réponse possible.

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

10. Opmerkingen - suggesties (max. 2 regels)

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

Une seule réponse possible.

- Heel goed
 Goed
 Slecht
 Onvoldoende
 Afwezig

12. **Opmerkingen - suggesties (max. 2 regels)**

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

Une seule réponse possible.

- Ja
 nee

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

Plusieurs réponses possibles.

- Een Mobiliteitsconferentie (2 dagen besprekingen/debatten) met internationale actoren
 Een roadshow van het Gewestelijk Mobiliteitsplan
 Een open parlementair debat
 Autre : _____

Passez à la question 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? ***

Une seule réponse possible.

- Ja
 Nee

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

17. Hoe beoordeelt u deze visie als organisatie? *

Une seule réponse possible.

- Daakrchtig
- Onvoldoende ambitieus

18. Waarom? (max. 10 regels) *

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 *

Une seule réponse possible.

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

20. Opmerking (max. 2 regels)

21. A.2 De wijken verkeersluw maken *

Une seule réponse possible.

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

22. **Opmerking (max. 2 regels)**

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

Une seule réponse possible.

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

24. **Opmerking (max. 2 regels)**

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

Une seule réponse possible.

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

26. **Commentaire (2 lignes max)**

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

Une seule réponse possible.

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

28. **Opmerking (max. 2 regels)**

29. **A.6 Grote kenmerkende openbare ruimten vernieuwen ***

Une seule réponse possible.

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

30. **Opmerking (max. 2 regels)**

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 *

Une seule réponse possible.

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

32. Opmerking (max. 2 regels)

33. B.2 De grote stedelijke assen heraanleggen *

Une seule réponse possible.

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

34. Opmerking (max. 2 regels)

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

Une seule réponse possible.

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

36. Opmerking (max. 2 regels)

37. B.4 Een netwerk creëren van bevoorrechte fietsroutes *

Une seule réponse possible.

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

38. Opmerking (max. 2 regels)

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

Une seule réponse possible.

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

40. Opmerking (max. 2 regels)

41. B.6 Het structurerend openbaarvervoersnet verder uitbouwen *

Une seule réponse possible.

- 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 *

Une seule réponse possible.

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

44. Opmerking (max. 2 regels)

45. B.8 Zorgen voor een plan van preventief onderhoud van infrastructuur, netwerken en uitrustingen (alle verplaatsingswijzen). *

Une seule réponse possible.

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

46. Opmerking (max. 2 regels)

47. B.9 Het dynamisch verkeersmanagementsysteem versterken *

Une seule réponse possible.

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

48. Opmerking (max. 2 regels)

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 *

Une seule réponse possible.

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

50. Opmerking (max. 2 regels)

51. C.2 Mobiliteitswinkels oprichten *

Une seule réponse possible.

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

52. Opmerking (max. 2 regels)

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

Une seule réponse possible.

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

54. Opmerking (max. 2 regels)

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

Une seule réponse possible.

- 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 *

Une seule réponse possible.

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

58. Opmerking (max. 2 regels)

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

Une seule réponse possible.

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

60. Opmerking (max. 2 regels)

61. C.7 Stations en overstapknoopen ontwikkelen *

Une seule réponse possible.

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

62. Opmerking (max. 2 regels)

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

Une seule réponse possible.

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

64. Opmerking (max. 2 regels)

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

Une seule réponse possible.

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

66. Opmerking (max. 2 regels)

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

Une seule réponse possible.

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

68. Opmerking (max. 2 regels)

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 *

Une seule réponse possible.

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

70. Opmerking (max. 2 regels)

71. D.2 De middelen voor parkeerbeheer versterken *

Une seule réponse possible.

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

72. Opmerking (max. 2 regels)

73. D.3 Instrumenten ontwikkelen om autobezit te ontraden *

Une seule réponse possible.

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

74. Opmerking (max. 2 regels)

75. D.4 Vervoerstarieven laten variëren volgens het gebruik *

Une seule réponse possible.

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

76. Opmerking (max. 2 regels)

77. D.5 Verbrandingsmotoren uitfaseren *

Une seule réponse possible.

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

78. Opmerking (max. 2 regels)

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

Une seule réponse possible.

- 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) ***

Une seule réponse possible.

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

82. **Opmerking (max. 2 regels)**

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

Une seule réponse possible.

- 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 ***

Une seule réponse possible.

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

86. **Opmerking (max. 2 regels)**

Uw mening over de Good Partner acties

GOOD PARTNER groepeert 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 *

Une seule réponse possible.

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

88. Opmerking (max. 2 regels)

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

Une seule réponse possible.

- 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 *

Une seule réponse possible.

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

92. Opmerking (max. 2 regels)

93. E.4 Projectgovernance omkaderen en financieringsmogelijkheden diversifiëren *

Une seule réponse possible.

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

94. Opmerking (max. 2 regels)

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

Une seule réponse possible.

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

96. Opmerking (max. 2 regels)

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

Une seule réponse possible.

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

98. Opmerking (max. 2 regels)

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 *

Une seule réponse possible.

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

100. Opmerking (max. 2 regels)

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

Une seule réponse possible.

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

102. **Opmerking (max. 2 regels)**

103. **F.3 Kwantitatieve en kwalitatieve gebruikersenquêtes uitvoeren ***

Une seule réponse possible.

- 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 ***

Une seule réponse possible.

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

106. **Opmerking (max. 2 regels)**

107. **F.5 Anticiperen op voertuigautomatisering ***

Une seule réponse possible.

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

108. **Opmerking (max. 2 regels)**

109. **F.6 Communiceren over het mobiliteitsbeleid ***

Une seule réponse possible.

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

110. **Opmerking (max. 2 regels)**

MERCI

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 ...**

Fourni par

 Google Forms