



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

**SAMENVATTEND VERSLAG VAN DE
REACTIES TIJDENS HET OPENBAAR
ONDERZOEK OVER HET ONTWERP VAN
GEWESTELIJK MOBILITEITSPLAN GOOD
MOVE**



Auteurs:	Annabel Monneaux
Bijdragen:	Jean-Luc De Keyzer, Joel Silva, Joëlle Vandevoorde, Benoît Dupriez, Amandine Roger, Bruno Van Loveren
Herlezers:	Philippe Barette, Bruno Van Loveren, Jean-Louis Glume
Type nota:	Openbaar
Bijlagen:	/

BRUXELLES MOBILITÉ



INHOUD

SAMENVATTEND VERSLAG VAN DE REACTIES TIJDENS HET OPENBAAR ONDERZOEK OVER HET ONTWERP VAN GEWESTELIJK MOBILITEITSPLAN GOOD MOVE	1
INHOUD	3
1 CONTEXT.....	4
2 DE ONTVANGEN REACTIES	5
2.1 LIJST VAN DE ORGANISATIES, INSTANTIES, ENTITEITEN EN ADMINISTRATIES DIE SPECIFIEK WERDEN GERAADPLEEGD DOOR DE REGERING IN HET KADER VAN HET OPENBAAR ONDERZOEK (VIA BRUSSEL MOBILITEIT) EN DIE EEN ADVIES HEBBEN VERSTREKT IN HET KADER VAN HET OPENBAAR ONDERZOEK	5
2.2 ORGANISATIES, GROEPERINGS EN ENTITEITEN DIE OP EIGEN INITIATIEF EEN ADVIES HEBBEN VERSTREKT	6
2.3 BURGERS EN AANVERWANTEN (MET INBEGRIIP VAN BURGERVERENIGINGEN, HANDELAARSVERENIGINGEN, WIJKCOMITÉS, ...)	7
2.4 ONLINE FORMULIER	7
3 DE GROTE TRENDS	9
3.1 ANALYSE VOLGENS DE WOONPLAATS	9
3.2 ANALYSE VOLGENS GEMEENTE.....	9
3.3 ANALYSE PER GESLACHT	13
3.4 ANALYSE PER LEEFTIJDSCATEGORIE	13
3.5 CONCLUSIES	14
4 SAMENVATTING VAN DE ADVIEZEN EN OPMERKINGEN	17
4.1 ADVIEZEN VAN DE GEMEENTEN.....	17
4.2 DE ADVIEZEN VAN DE ENTITEITEN EN RAADGEVENDE INSTANTIES	17
4.3 DE ADVIEZEN VAN DE BURGERVERENIGINGEN EN -GROEPEN.....	18
4.4 COMMENTAAR EN OPMERKINGEN VAN BURGERS.....	18
5 REKENING HOUDEN MET DE ADVIEZEN IN HET PLAN.....	24

1 CONTEXT

Dit document bevat een samenvatting van de reacties die werden ontvangen in het kader van het openbaar onderzoek (17/10/2019) over het ontwerp van het gewestelijke mobiliteitsplan, dat in eerste lezing werd goedgekeurd door de regering op 04/04/2019.

Tijdens de vier maanden van het openbaar onderzoek heeft de Regering, via het bestuur Brussel Mobiliteit, een grootschalige communicatiecampagne opgezet met huis-aan-huisreclame, presentaties, affiches, persartikels, aanwezigheid op sociale media, een tijdelijke tentoonstelling... Brussel Mobiliteit heeft meermaals het contact met de burger opgezocht tijdens belangrijke evenementen, zoals het Irisfeest en de Week van de Mobiliteit, maar ook tijdens openbare vergaderingen, bijvoorbeeld in Schaarbeek, Vorst, Ukkel, Koekelberg, Ganshoren, Sint-Agatha-Berchem, Jette, Sint-Joost-ten-Node en Sint-Gillis. Tijdens in totaal 40 vergaderingen, waarvan 22 in de gemeenten, konden de deelnemers rechtstreeks in debat gaan over het plan.

Burgers konden hun opmerkingen meedelen via de post, hun gemeentebestuur, de website van Brussel Mobiliteit of Good Move en de online enquête op de website van Good Move.

Brussel Mobiliteit ontving eveneens adviezen van verschillende maatschappelijke actoren (verenigingen, economische actoren...) en Brusselse mobiliteitsspelers.

Personen die met de presentaties werden bereikt

- Professionele kring, mobiliteitsspelers (ook van buiten het BHG): 320 personen;
- Gemeenten
 - o College en gemeenteraad: 235 personen;
 - o Openbare infosessies: 300 personen;
- Allerlei evenementen (forum, colloquium, autoloze zondag, "café filtré"...): 600 personen.



2 DE ONTVANGEN REACTIES

Men telt:

- **31 adviezen uitgebracht door organisaties die de regering in het bijzonder wilde raadplegen;**
- **25 adviezen uitgebracht door organisaties, verenigingen, groeperingen of entiteiten die op eigen initiatief een advies hebben ingediend;**
- **45 brieven en 15 e-mails van burgers of wijkcomités;**
- **8473 online formulieren, waarvan 1956 waarin opmerkingen of commentaren werden geformuleerd.**

Bepaalde entiteiten of burgers dienden zowel schriftelijk als via het online formulier een advies in.

2.1 Lijst van de organisaties, instanties, entiteiten en administraties die specifiek werden geraadpleegd door de regering in het kader van het openbaar onderzoek (via Brussel Mobiliteit) en die een advies hebben verstrekt in het kader van het openbaar onderzoek

Administraties en ION's alsook organisaties die onder toezicht van het gewest staan:

- Leefmilieu Brussel
- Brussel Fiscaliteit
- Parking.brussels
- Perspective.brussels
- Haven van Brussel
- DBDMH
- MIVB

Adviserende instanties

- Gewestelijke Mobiliteitscommissie
- Economische en Sociale Raad
- Milieuraad
- Gewestelijke Ontwikkelingscommissie

De twee andere gewesten

- Waalse Gewest (SPW)
- Vlaamse Gewest (MOW - AWW)

Brusselse gemeenten (via het College van Burgemeesters en Schepenen, behalve voor Ukkel, die zijn advies via de cel Mobiliteit verstrekte):

- Anderlecht
- Oudergem
- Sint-Agatha-Berchem
- Etterbeek
- Vorst
- Ganshoren
- Elsene
- Jette

- Koekelberg
- Sint-Jans-Molenbeek
- Sint-Gillis
- Sint-Joost-ten-Node
- Schaarbeek
- Ukkel
- Stad Brussel
- Watermaal-Bosvoorde
- Sint-Lambrechts-Woluwe
- Sint-Pieters-Woluwe

2.2 Organisaties, groeperingen en entiteiten die op eigen initiatief een advies hebben verstrekt

- ARAU;
- BRAL;
- CAWaB;
- DRP;
- GoodPlanet;
- GRACQ en GRACQ-Schaarbeek;
- Grands-Parents pour le climat (GPC);
- GUTIB;
- IEB;
- Trage Wegen;
- BSI;
- Université Saint-Louis;
- BECI;
- Brussels by Water;
- CSC/ACV;
- Interparking;
- Mini-Europa;
- Siemens;
- Touring;
- UCM;
- UNIZO;
- Visit.brussels;
- Kraainem;
- Provincie Vlaams-Brabant

2.3 Burgers en aanverwanten (met inbegrip van burgerverenigingen, handelaarsverenigingen, wijkcomités, ...)

Burgers/particulieren of aanverwanten (wijkcomités, enz.): een zestigtal adviezen (soms een pagina over een specifiek onderwerp, soms zeer gedetailleerd)

- Association des Commerçants de la Rue de Brabant ;
- Collectief 1030/0;
- GAQ asbl;
- Comité de quartier Fond-Roy;
- Association des Comités de Quartier Ucclois (ACQU);
- Eckelmans – Erasmuswijk;
- Erasmus Garden;
- FCPE;
- Fiets-Manager-vélo BHG;
- Site ULB;
- Site Worldline Belgium;
- Wijkcomité Verregat-Heysel;
- Individuen: M.B., A.D., R.M., J.S., J.P.W., J.V.L., V.N., R.V.W. en andere reacties per brief of e-mail.

2.4 Online formulier

Men telt 8473 online formulieren die werden ingevuld, waarvan 1956 waarin opmerkingen en commentaar werden geformuleerd (algemene opmerkingen en/of specifieke opmerkingen met betrekking tot verschillende delen van het document).

Deze 1956 personen formuleerden 6419 items die werden geanalyseerd.

Het profiel van de respondenten die gebruik maakten van het online formulier

- **89%** van de respondenten is **Brusselaar**.
- Meer dan de **helft** van de respondenten (53,3%) is **tussen 25 en 45 jaar oud**, terwijl de **jongsten** (jonger dan 25 jaar) en de **oudsten** (65 jaar en ouder) **minder hebben geantwoord** via de online enquête (**15,4% samen**).
- **86,7%** van de respondenten is **Franstalig**, de rest is Nederlandstalig.
- De vraag naar het geslacht werd pas vanaf half september gesteld, maar volgens de 35% antwoorden die op deze vraag werden ontvangen in verhouding tot de totaliteit van de antwoorden is de **verdeling man-vrouw bijna gelijk** (respectievelijk 53% en 47%).

- Van alle antwoorden die van Brusselaars werden gekregen, waren de best vertegenwoordigde gemeenten **Stad Brussel** (13%), **Schaarbeek** (11%), **Ukkel** (11%), **Elsene** (9%), **Vorst** (8%) en **Sint-Lambrechts-Woluwe** (6%).
- Merk op dat in verhouding tot de totale bevolking die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geregistreerd is de volgende gemeenten **ondervertegenwoordigd**¹ zouden kunnen zijn: **Anderlecht** (4% in plaats van 10%), **Stad Brussel** (13% in plaats van 15%) en **Sint-Jans-Molenbeek** (4% in plaats van 8%).

De gemeenten die in principe **oververtegenwoordigd** zijn in het onderzoek zijn **Vorst** (8% in plaats van 5%), **Elsene** (9% in plaats van 7%) en **Ukkel** (11% in plaats van 7%). De deelnamegraad in de andere gemeenten stemt min of meer overeen met het aandeel van de bevolking van die gemeenten in het Brussels Gewest.

Antwoorden ontvangen via de online enquête			
Ontvangen antwoorden		8473	100,0%
Respondenten volgens de woonplaats			
	BHG	7536	90,0%
	Buiten BHG	851	10,0%
	Buitenland (of woonplaats onbekend)	86	1,0%
Respondenten volgens het type actor			
	particulier	8279	97,7%
	entiteit	194	2,3%
Respondenten volgens leeftijd			
	Jonger dan 25 jaar	640	7,6%
	25 - 35 jaar	2286	27,0%
	35 - 45 jaar	2230	26,2%
	45 - 55 jaar	1557	18,4%
	55 - 65 jaar	1099	13,0%
	65 en ouder	661	7,8%
Respondenten volgens taal			
	Frans	7343	86,7%
	Nederlands	1126	13,3%
	Engels	4	0,0%
Respondenten volgens geslacht			
	Vrouw	1377	16,3%
	Man	1567	18,5%
	Andere	15	0,2%
	Niet gevraagd	5514	65,1%

¹ We moeten voorzichtig zijn met deze vergelijking, want we hebben rekening gehouden met de totale bevolking, dus zonder de minderjarigen af te trekken, waarvan er vermoedelijk erg weinig hebben deelgenomen aan het openbaar onderzoek.

3 DE GROTE TRENDS

Om de burgers aan te sporen deel te nemen aan het openbaar onderzoek rond het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan 'Good Move', werd een formulier opgesteld in twee delen:

1. twaalf algemene vragen die de burgers de kans gaven om te reageren op de voorstellen in Good Move;
2. open vragen waarin de burgers zich vrijer konden uitspreken in het algemeen of over de verschillende onderdelen van Good Move (visie, voorgestelde specifieke acties, enz.).

Het formulier werd gedurende de vier maanden van het openbaar onderzoek online geplaatst op de website <https://goodmove.brussels>.

Elk van de twaalf vragen stelde een element van het plan en de toegevoegde waarde ervan voor, met daarbij een mogelijk tegenargument.

De eerste vraag bijvoorbeeld "Rustigere en veiligere wijken, met meer bomen en plaats voor activiteiten in de buurt, ook al is er dan minder plaats voor parkeren op de weg, daar ben ik het ..." verwijst naar zowel de doelstellingen van Good Move als de territoriale acties (Good Neighbourhood en Good Network), waaronder de actie 'A.2 - De wijken verkeersluw maken'.

De voornaamste analyses maken een onderscheid naar de woonplaats van de respondent (in of buiten BHG in punt 3.1), gevolgd door de analyse per gemeente voor de Brusselse respondenten (punt 3.2), de analyse volgens geslacht (punt 3.3) en ten slotte volgens leeftijd (3.4). Punt 3.5 bevat de conclusie.

Bijlage I bevat het geheel van tabellen en grafieken, uitgesplitst naar woonplaats, gemeente, geslacht en leeftijdscategorie.

3.1 Analyse volgens de woonplaats

De verschillen die worden waargenomen tussen de instemming van inwoners van het BHG en die van de niet-Brusselaars zijn in alle gevallen significant bij een betrouwbaarheidsinterval van 95%.

De gemiddelde instemming met de twaalf vragen is veel hoger voor de Brusselaars (81%) dan voor de niet-Brusselaars (69%).

De Brusselaars stemmen veel meer (verschil BHG/buiten BHG ≥ 10 procentpunten) in met de concepten uit vraag 1 (groene wijken ...), 2 (verkeersluwe wijken ...), 3 (minder doorgaand verkeer ...), 4 (de ruimte op de grote wegen optimaliseren ...), 6 (combineren van meerdere vervoersmiddelen ...), 8 (brede trottoirs ...), 11 (verminderen van het autogebruik dankzij MaaS ...) en 12 (test van het multimodaal aanbod dankzij de werkgever ...).

De verschillen in instemming betreffende vraag 5 (doeltreffende openbaarvervoerlijnen...), 7 (eengemaakte tarifiering ...), 9 (pakjes in afhaalpunten ...), 10 (buurtwinkels ...) zijn kleiner (verschil BHG/buiten BHG < 10 procentpunten).

3.2 Analyse volgens gemeente

Voor elk van de twaalf gestelde vragen belicht een grondige analyse dat de gemeenten, waaronder de burgers, ofwel meer voorstander zijn van het geformuleerde voorstel, ofwel er voorstander van zijn, maar aanzienlijk minder dan het gewestelijke gemiddelde. In deze analyse zijn enkel **de meest significante verschillen** ten opzichte van het gewestelijke gemiddelde opgenomen. De gedetailleerde

analyse van de adviezen van de deelnemers zal deel uitmaken van het volledige verslag dat later wordt vrijgegeven, zodra alle ontvangen adviezen verwerkt zijn.

Merk op dat voor iedere gestelde vraag het gewestelijke gemiddelde tussen 73% en 90% gunstige adviezen ligt (ofwel helemaal voorstander, ofwel eerder voorstander). Dit wijst erop dat de voorgestelde visies en maatregelen in het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan heel goed worden aanvaard door alle burgers. Ook al hebben de burgers van sommige gemeenten hun twijfels over bepaalde maatregelen, gemiddeld worden ze dus allemaal positief onthaald (meer dan 50%).

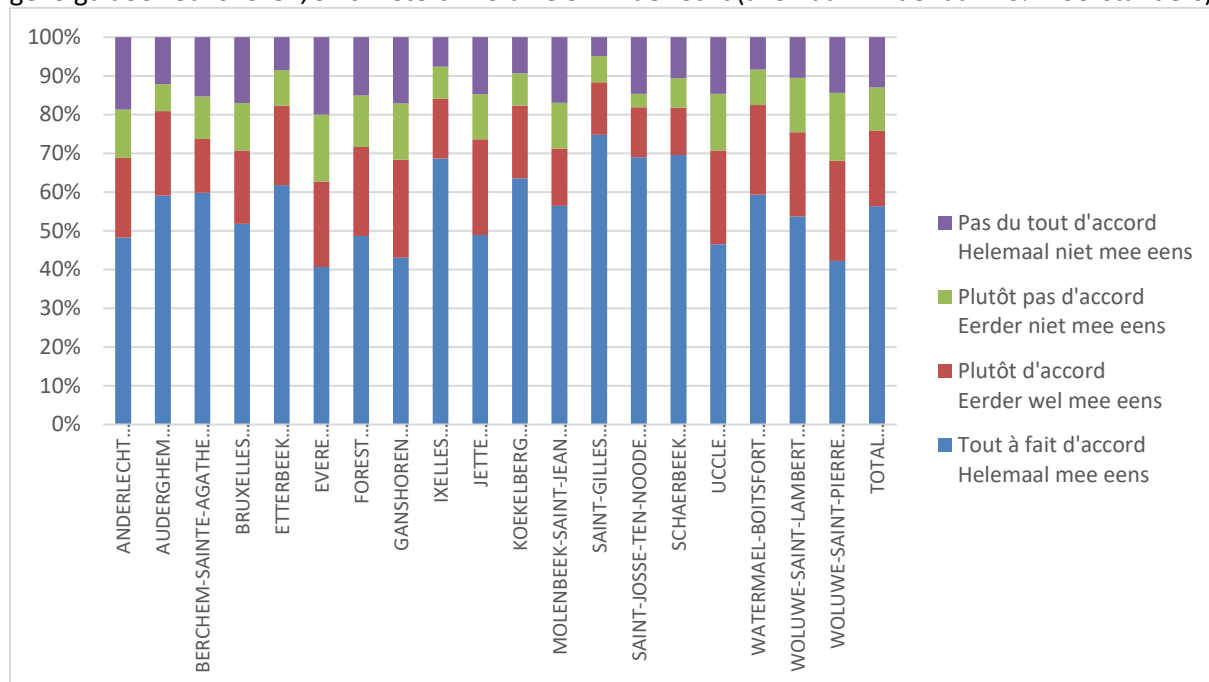
Uit de analyse blijkt dat sommige gemeenten duidelijk positiever dan het gemiddelde lijken te zijn met betrekking tot de gestelde vragen. Het gaat daarbij om de inwoners van de gemeenten **Sint-Gillis, Sint-Joost-ten-Node, Koekelberg, Etterbeek, Elsene** en in mindere mate Schaarbeek en Oudergem.

Sommige gemeenten vallen daarentegen op door vele tegenstanders van de voorgestelde maatregelen, waardoor het gemeentelijke aandeel van de inwoners die positief staan tegenover de verschillende acties afneemt, ook al is de mening voor de gemeente in het algemeen nog altijd gunstig. Het gaat daarbij om de inwoners van de gemeenten **Ganshoren, Evere, Sint-Agatha-Berchem, Anderlecht, Vorst** en in mindere mate Ukkel en Sint-Pieters-Woluwe.

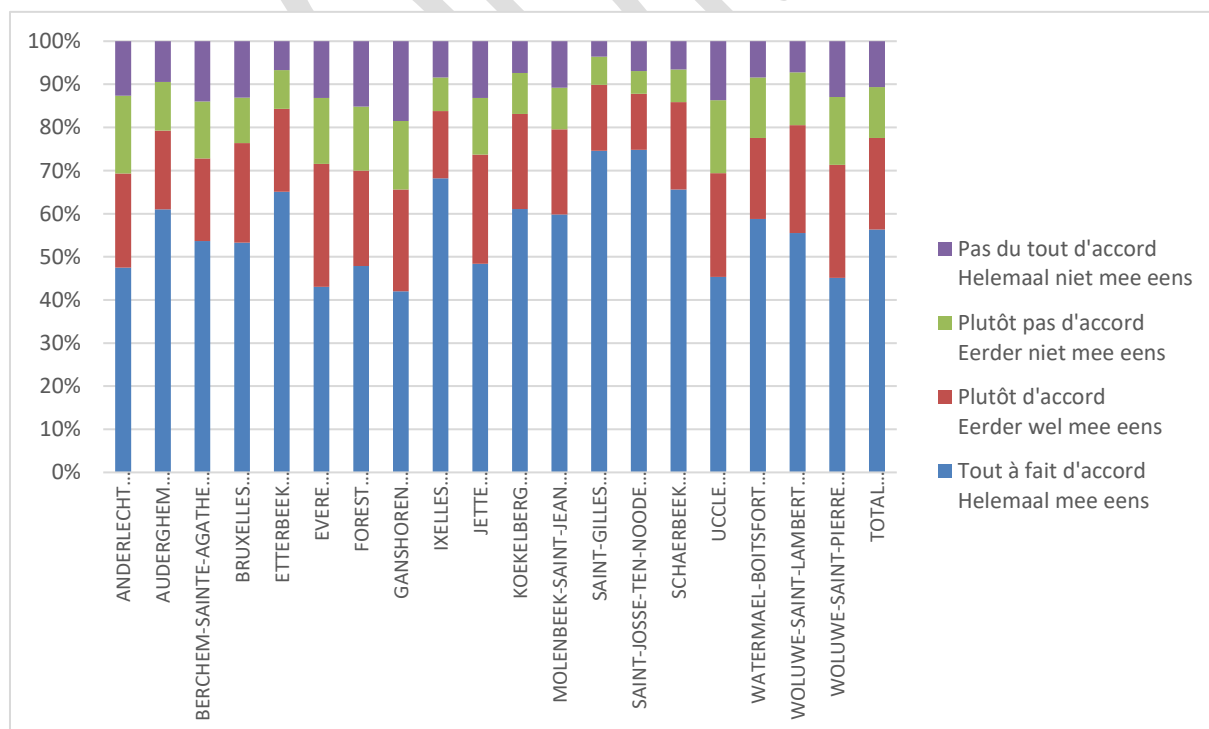
Ten opzichte van de **territoriale maatregelen** lijkt het erop dat vooral vrij **centrale** en **drukke** gemeenten, zoals Sint-Gillis, Elsene, Sint-Joost-ten-Node en Etterbeek, **voorstander** zijn van de maatregelen om de wijken verkeersluw te maken (30 km/u, rustige en veilige wijken met meer bomen en minder doorgaand verkeer) en om de openbare ruimte beter te verdelen onder de verplaatsingswijzen (de beschikbare ruimte op de grote wegen optimaliseren en/of brede voetpaden zonder hindernissen aanleggen, desnoods door de ruimte voorbehouden aan de wagen te herzien), terwijl inwoners van de **gemeenten die meer in de rand zijn gelegen** (Ganshoren, Evere, Anderlecht, Vorst, Sint-Pieters-Woluwe en Ukkel) **minder achter deze maatregelen staan**.

Bij wijze van **voorbeeld** vindt u hieronder de verdeling van de antwoorden per gemeente op **vraag 2**: “Verkeersluwe wijken, waar minder auto’s rijden met een snelheid die is aangepast aan het lokale leven (30km/u), daar ben ik het ...” Op gewestelijk niveau is 76% van de respondenten voorstander van deze maatregel. Dit percentage vormt het gewestelijke gemiddelde op basis waarvan de gemeenten kunnen worden vergeleken. Sint-Gillis valt dus op met 89% voorstanders, gevolgd door Elsene, Etterbeek en Oudergem (allemaal meer dan 80% voorstanders), terwijl Evere maar 63% haalt,

gevolgd door Ganshoren, Sint-Pieters-Woluwe en Anderlecht (allemaal minder dan 70% voorstanders).



Hieronder nog een **voorbeeld** met de antwoorden op **vraag 8**: “Brede voetpaden zonder hindernissen, die toegankelijk zijn voor iedereen en waarop men zonder problemen kan wandelen, zelfs met een kinderwagen, een trolley of een koffer, ook al levert deze inrichting minder plaats voor de auto op, daar ben ik het ...”. Op gewestelijk niveau schaaft deze vraag 78% voorstanders achter zich. De positiefste gemeenten zijn Sint-Gillis (90%), Sint-Joost-ten-Node (88%) en Elsene (86%), terwijl Ganshoren (66%), Anderlecht en Ukkel (69%) wel voorstander zijn, maar aanzienlijk minder dan het gemiddelde van de respondenten.



Ook de **maatregelen voor diensten**, zoals de invoering van een **mobiliteitskaart**, de beperking van het aantal vracht- en bestelwagens in de stad door de **leveringen van pakjes aan huis te beperken**, en de

multimodaliteit, weten vooral de inwoners van Sint-Joost-ten-Node, Sint-Gillis, Koekelberg en Schaarbeek achter zich te krijgen, terwijl de inwoners van Ganshoren, Sint-Agatha-Berchem en Sint-Pieters-Woluwe hier minder voor te vinden zijn dan het gemiddelde.

Voor alle vragen samen, werden - per gemeente - de volgende trends vastgesteld.

Respondenten en trends volgens gemeente waar men woont in het BHG						
	Antwoordpercentage ten opzichte van het Gewest	Tout à fait d'accord Helemaal mee eens	Plutôt d'accord Eerder wel mee eens	Plutôt pas d'accord Eerder niet mee eens	Pas du tout d'accord Helemaal niet mee eens	TOTAL (hors "pas de réponse") TOTAAL (excl. "geen antwoord")
ANDERLECHT ANDERLECHT	4%	54%	26%	6%	13%	100%
AUDERGHEM OUDERGEM	4%	66%	19%	6%	8%	100%
BERCHEM-SAINTE-AGATHE SINT-AGATHA-BERCHEM	2%	62%	19%	11%	8%	100%
BRUXELLES BRUSSEL	13%	59%	21%	8%	12%	100%
ETTERBEEK ETTERBEEK	4%	68%	20%	4%	8%	100%
EVERE EVERE	2%	54%	26%	8%	13%	100%
FOREST VORST	8%	53%	22%	11%	13%	100%
GANSHOREN GANSHOREN	2%	49%	21%	12%	18%	100%
IXELLES ELSENE	9%	73%	15%	6%	6%	100%
JETTE JETTE	4%	62%	19%	6%	12%	100%
KOEKELBERG KOEKELBERG	1%	69%	18%	4%	8%	100%
MOLENBEEK-SAINT-JEAN SINT-JANS-MOLENBEEK	4%	60%	19%	9%	12%	100%
SAINT-GILLES SINT-GILLIS	5%	77%	16%	4%	3%	100%
SAINT-JOSSE-TEN-NOODE SINT-JOOST-TEN-NODE	2%	73%	17%	3%	7%	100%
SCHAARBEEK SCHAARBEEK	11%	69%	18%	6%	7%	100%
UCCLE UKKEL	11%	54%	25%	9%	13%	100%
WATERMAEL-BOITSFORT WATERMAAL-BOSVOORDE	3%	62%	22%	7%	9%	100%
WOLUWE-SAINT-LAMBERT SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE	6%	58%	27%	7%	8%	100%
WOLUWE-SAINT-PIERRE SINT-PIETERS-WOLUWE	4%	47%	30%	14%	9%	100%
Total RBC/Totaal BHG	100%	62%	21%	8%	10%	100%

3.3 Analyse per geslacht

Over het algemeen stemmen vrouwen en mannen in met de twaalf voorgestelde concepten. De verschillen zijn weinig uitgesproken (maximaal 5 procentpunten), maar in ieder geval stemmen vrouwen meer in met de concepten dan de mannen.

De concepten uit vraag 2 (verkeersluwe wijken ...), 3 (minder doorgaand verkeer ...), 4 (de ruimte op de grote wegen optimaliseren ...) en 11 (het autogebruik verminderen dankzij de MaaS ...) brengen duidelijker afwijkende meningen aan de oppervlakte (4 à 5 procentpunten).

De concepten uit vraag 1 (groene wijken ...), 10 (buurtwinkels ...) en 12 (test van het multimodaal aanbod dankzij de werkgever ...) laten minder sterk afwijkende meningen zien (≤ 3 procentpunten).

De instemming met de concepten wijkt niet significant af voor de volgende vragen:

- Doeltreffendheid van het openbaar vervoer (V5),
- Combineren van verschillende vervoersmiddelen om zich te verplaatsen tijdens de spitsuren (V6)
- De unieke mobiliteitskaart voor alle mobiliteitsoperatoren (V7)
- Kwaliteitsvolle voetgangersvoorzieningen die de plaats voor auto's kunnen verminderen (V8)
- Het gebruik van afhaalpunten om online bestellingen op te halen (V9)

Als men de gemiddelde resultaten voor de 12 vragen berekent, ziet men dat de verschillen in instemming tussen vrouwen en mannen (V:86,4%; M: 83,9%) lager zijn dan 2,5% en niet significant zijn bij een betrouwbaarheidsinterval van 95%.

3.4 Analyse per leeftijdscategorie

Over het algemeen is de instemming met de concepten bij personen tussen 25 en 35 jaar oud hoger dan het gemiddelde. De significante verschillen liggen tussen +1,5 à +5,3 procentpunten ten opzichte van het gemiddelde.

Personen van minder dan 25 jaar oud en 55-plussers stemmen over het algemeen significant minder in met de concepten dan het gemiddelde. De verschillen ten opzichte van het gemiddelde zijn over het algemeen meer uitgesproken (-2,6 à -13,5 procentpunten) dan de verschillen die worden waargenomen bij de personen die instemmen met de concepten (+1,5 à +5,3 procentpunten).

De instemming van personen tussen 45 en 55 jaar oud wijkt niet significant af van het gemiddelde, behalve voor de vraag over de gratis test van het multimodaal aanbod (vraag 12), waar de instemming significant lager is dan het gemiddelde (-3,7 procentpercentage), en dit voorstel interesseert hen bijgevolg minder.

Bij de min-25-jarigen lopen de meningen over de concepten uit vraag 2 (verkeersluwe wijken ...) en 3 (minder doorgaand verkeer ...) duidelijk sterker uiteen (-11,3 en -11,4 procentpunten).

Bij personen tussen 55 en 65 jaar oud stelt men het grootste verschil vast met betrekking tot het concept uit vraag 1 (groenere wijken ...), namelijk -9,3 procentpunten.

Bij 65-plussers zijn het vraag 1 (groene wijken ...), 6 (intermodaliteit tijdens de spitsuren), 8 (brede trottoirs), 9 (levering van pakjes in afhaalpunten) en 12 (gratis test van het multimodaal aanbod) die de meest uitgesproken verschillen ten opzichte van het gemiddelde genereren (van -9,1 tot -13,5

procentpunten). Vraag 12 is voor deze leeftijdscategorie overigens minder belangrijk, aangezien men er kan van uitgaan dat de meerderheid van deze personen al is gepensioneerd.

Men kan dus besluiten dat er verschillende meningen bestaan, die verband houden met leeftijd. Niettemin, als de steekproeven voor de leeftijdscategorieën van de min-25-jarigen en de 55-plussers groter waren geweest, waren de grote verschillen in instemming ten opzichte van het gemiddelde iets minder afgevlakt en dus uitgesproken geweest.

3.5 Conclusies

Na de analyse van alle bijdragen heeft Brussel Mobiliteit vastgesteld dat de respondenten het over het algemeen eens zijn met de voorstellen van het Gewestelijk Mobiliteitsplan, zelfs al werd er hier en daar twijfel geuit over de kansen op welslagen en de effectieve uitvoering van de acties en zelfs al kwamen er verschillen naar voren naargelang de woonplaats, de gemeente, het geslacht en de leeftijd van de respondent.

Voor het geheel van de respondenten geldt het volgende:

71% van de deelnemers staat positief tegenover groenere, rustigere en veiligere wijken, met meer plaats voor activiteiten van mensen uit en in de buurt, **zelfs als dat betekent dat er minder plaats is voor parkeerplaatsen voor auto's op de weg.**

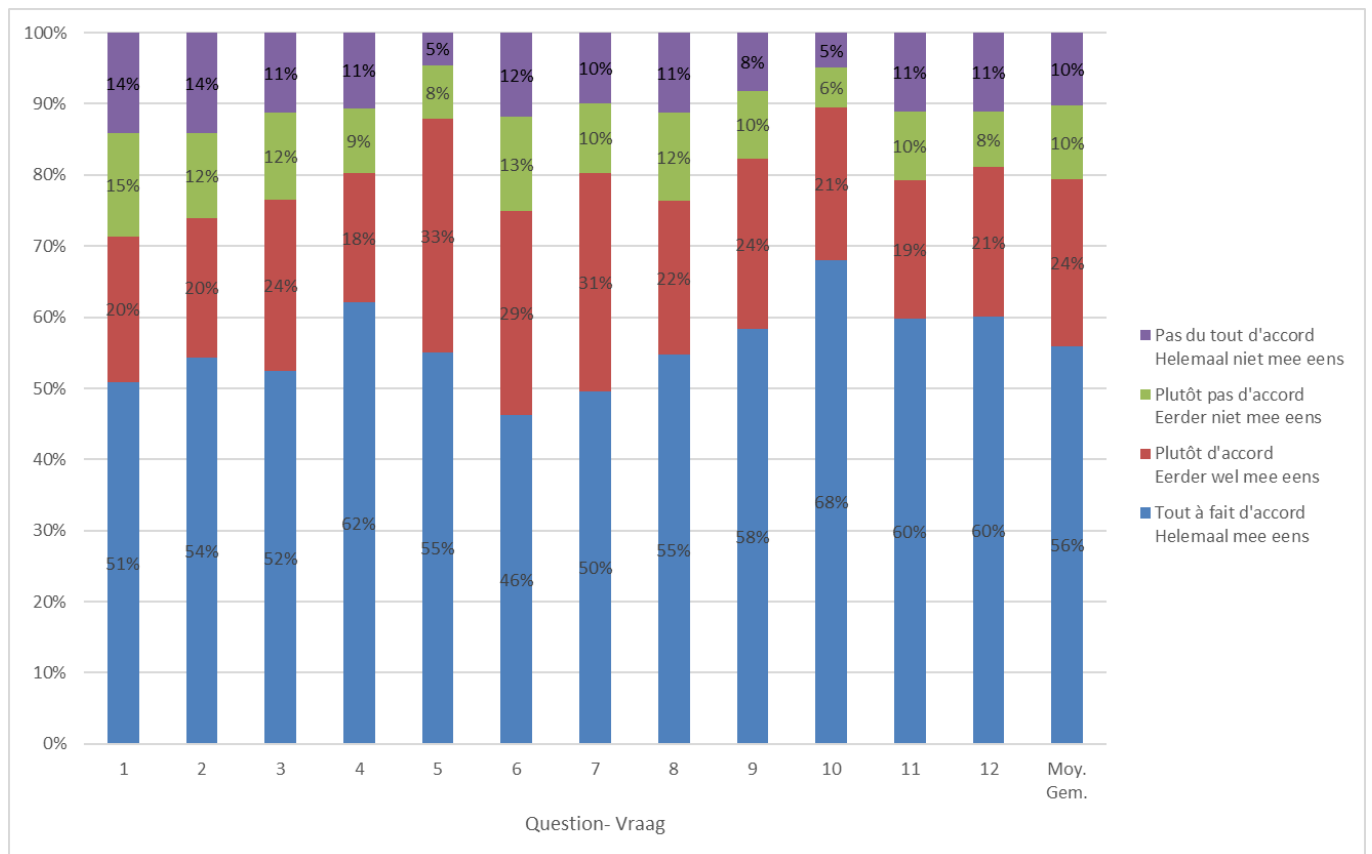
74% voelt wel wat voor verkeersluwe wijken, met een aan het lokale leven aangepaste snelheid (**30 km/u**).

76% gaan akkoord met **een verminderd persoonlijk autogebruik** ten voordele van stappen of door meer gebruik te maken van het multimodaal aanbod om zich in de stad te verplaatsen.

76% willen **minder doorgaand verkeer in woonwijken dankzij een verkeersplan en aanpassingen van de weg** (eenrichtingsstraten, enz.).

75% zijn voorstander van **het combineren van meerdere verplaatsingswijzen om tijd te winnen** tijdens de spitsuren en **81%** zou **bereid zijn het multimodale aanbod uit te proberen** als hun werkgever hen een gratis proefperiode aanbiedt.

81% zegt geen nee tegen een **mobiliteitskaart** waarmee verschillende private en openbare mobiliteitsdiensten kunnen worden gebruikt, alsook een betaling aan het eind van de maand op basis van het reële verbruik, volgens de beste tariefformule.



Vragen :

1. Rustigere en veiligere wijken, met meer bomen en meer plaats voor activiteiten in de buurt, ook al is er dan minder plaats voor parkeren op de weg, daar ben ik het...
2. Verkeersluwe wijken, waar minder auto's rijden met een snelheid die is aangepast aan het lokale leven (30km/u), daar ben ik het...
3. Minder doorgaand verkeer in woonwijken dankzij een circulatieplan en herinrichting van de straten (enkele richting, enz.) daar ben ik het...
4. De beschikbare ruimte op de grote verkeersassen optimaal benutten en beter verdelen tussen vervoerswijzen (bv. aparte rijstrook voor openbaar vervoer, fietspad, breed voetpad, enz.), daar ben ik het...
5. Efficiënt openbaar vervoer dat niet altijd voor de deur moet stoppen van de plaats waar ik moet zijn, maar waarmee ik verzekerd ben van een snelle rit zonder oponthoud, daar ben ik het...
6. Het combineren van meerdere vervoerswijzen (bv. auto of fiets + trein, stappen + metro, tram + step, enz.) om tijdsinstaat te boeken tijdens de spits, daar ben ik het...
7. Het combineren van meerdere publieke en private mobiliteitsdiensten op één mobiliteitskaart en aan het einde van de maand betalen voor de gebruikte diensten volgens het beste tarief, daar ben ik het...

8. Brede voetpaden zonder hindernissen, die toegankelijk zijn voor iedereen en waarop men zonder problemen kan wandelen, zelfs met een kinderwagen, een trolley of een koffer, ook al levert deze inrichting minder plaats voor de auto op, daar ben ik het...
9. Bijdragen aan de vermindering van het aantal vrachtwagens en bestelbusjes in de stad door mijn pakjes te gaan halen in een afhaalpunt dat op mijn dagelijks traject ligt, in plaats van het thuis te laten leveren, daar ben ik het...
10. Kiezen voor winkels en diensten in de buurt, die te voet of met de fiets bereikbaar zijn, in plaats van langere afstanden af te leggen met een gemotoriseerd voertuig (bv. mijn medicijnen te voet gaan afhalen in de apotheek in de buurt), daar ben ik het...
11. Mijn auto minder gebruiken en meer wandelen of gebruikmaken van het multimodale aanbod waarover ik geïntegreerde info heb voor mijn verplaatsingen in de stad, daar ben ik het...
12. Als mijn werkgever me voorstelt om gratis het multimodale vervoersaanbod te testen, dan ben ik bereid om dat te proberen...

BRUXELLES



4 SAMENVATTING VAN DE ADVIEZEN EN OPMERKINGEN

4.1 Adviezen van de gemeenten

Het is ingewikkeld om specifieke verzoeken van de gemeentelijke instanties apart te beschouwen, omdat ze dermate gedetailleerd en plaatsgebonden zijn. Niettemin kunnen bepaalde algemene trends en terugkerende aandachtspunten worden aangestipt:

- De meerderheid van de gemeenten prijzen de regering en Brussel Mobiliteit en benadrukken het geleverde werk, het participatieve proces, alsook de communicatie;
- De gemeenten zijn het initiatief over het algemeen gunstig gezind en staan positief ten opzichte van de voorstellen voor een samenwerking tussen het Gewest en de gemeenten voor de uitvoering van de acties;
- Ze vinden het ontwerp van het plan ambitieus - hoewel bepaalde gemeenten meer ambitie zouden willen zien in verband met de pendelaars - en ze onderschrijven de doelstellingen van het ontwerpplan;
- Niettemin dringen ze aan op de budgettaire en voornamelijk menselijke middelen die het Gewest ter beschikking moet stellen, met inbegrip voor de gemeenten, om de uitvoering van het plan te verzekeren alsook met betrekking tot de toename van de verzoeken van het Gewest inzake mobiliteit (GemMP, LMC, GPAP, allerlei acties, ...);
- Ze onderstrepen het belang van actie A2 - *De wijken verkeersluw maken*, die verband houdt met de invoering van de Lokale Mobiliteitscontracten (LMC's);
- Ze stellen zich vragen bij de GemMP's en LMC's als instrument, vooral met betrekking tot de snelle en effectieve uitvoering van de principes voor het verkeersluw maken van de wijken (timing, inhoud, organisaties, afstemming op specifieke inrichtingsprojecten, ...).
- Ze formuleerden verschillende concrete en precieze voorstellen ter aanpassing van de kaarten en netten van de Multimodale Specialisatie van de Wegen.

4.2 De adviezen van de entiteiten en raadgevende instanties

De adviezen van de geraadpleegde entiteiten vestigen de aandacht op de volgende elementen:

- Een positieve beoordeling van het initiatief, en van de doelstellingen en visie;
- Er is een verificatie nodig van de samenhang met de bestaande planningsdocumenten en regelgevende documenten;
- Het is noodzakelijk te zorgen voor de juiste slaagvoorwaarden en acties op het gebied van governance (focus E): prioriteren van acties, raming van de noodzakelijke budgetten en Human Resources, enz.;
- Aanpassingen van de trekkers en partners van de acties;
- Verzoek om tijdens de uitvoering van de acties te blijven overleggen met de personen/entiteiten, met inbegrip van de PBM-verenigingen.

4.3 De adviezen van de burgerverenigingen en -groepen

Enkele belangrijke elementen:

- 67 adviezen van het comité Bad Move Forest, dat klaagt over de herinrichting Kersbeek/Merlostraat via het openbaar onderzoek.
- 78 adviezen van het Collectief 1030/0, die voorstander zijn van het plan en vooral meer verkeersveiligheid eisen, betere fietsinrichtingen en een betere luchtkwaliteit.
- ARAU en bepaalde burgers vinden dat het plan niet ver genoeg gaat en te weinig daadkracht toont ten opzichte van het autoverkeer, terwijl andere burgers net vrezen dat het plan anti-auto is.

4.4 Commentaar en opmerkingen van burgers

De voornaamste bekommernissen die terugkomen in de vrije commentaar (in volgorde van frequentie) zijn:

4.4.1 De vraag om beter openbaar vervoer (OV)

- **501 adviezen**
- **Regelmatigheid, frequentie, continuïteit, dekking ('s nachts), netheid en veiligheid van het OV**
- **Optimaliseren van het OV (De Lijn/TEC/NMBS) en een doeltreffendere multimodale dienst ontwikkelen / Mogelijkheid om vlotter te combineren / GEN - S-net**

Uit de enquête blijkt dat er grote vraag is naar een uitbreiding van het openbaar vervoer.

Veel burgers zouden bereid zijn over te stappen van de wagen naar het OV als dat laatste efficiënter zou zijn. Een hogere frequentie tijdens de spitsuren, 's avonds, in het weekend en tijdens de schoolvakanties.

De huidige verzadiging van het OV blijft een drempel voor heel wat mensen, alsook de geluidsoverlast, de vuilheid en het onveiligheidsgevoel 's avonds.

Er wordt gevraagd naar een betere samenhang tussen de vervoersbewijzen (TEC-MIVB-De Lijn-NMBS), één enkel vervoersbewijs om zich in het Gewest te verplaatsen.

De prijzen blijven momenteel te duur voor een deel van de bevolking.

Er is ook een vraag naar betere communicatie over het intra-Brusselse spoornet - het S-Net - dat niet gekend is bij veel Brusselaars, en om het te ontwikkelen als een realistische vervoerswijze.

Het zuiden van het Gewest vraagt om een sterke uitbreiding van het OV-net in hun gemeenten; die vragen meer alternatieven in de vorm van openbaar vervoer.

Sterke vraag naar een uitbreiding van het GEN/S-Net (frequentie en netwerk)!

4.4.2 Aanmoedigen en positieve en instemmende adviezen over het ontwerp van plan

- **351 adviezen**

- **Instemming met de visie en aanmoedigen om het plan uit te voeren**

Over het algemeen blijkt uit de enquête dat men de uitvoering van het plan aanmoedigt.

4.4.3 Vragen om veilige verplaatsingen met de fiets

- **260 adviezen**

- **Vraag om veilige verplaatsingen per fiets (fietspaden, ...) en een uitbreiding van de fietsinfrastructuur**

Een van de factoren die de overstap van de auto naar de fiets hindert, is het gebrek aan veilige fietsinfrastructuur.

Er zijn vandaag nog te veel mensen die niet durven fietsen in het Brusselse verkeer, en er bestaat ook een groot onveiligheidsgevoel ten opzichte van auto's. Voor een meerderheid van de respondenten zullen markeringen op de weg daar niets aan veranderen.

Er worden ook veel vragen gesteld i.v.m. fietsparking en fietsdiefstal. Zolang er geen aanbod is van beveiligde fietsenstallingen, zal dat een drempel blijven vormen voor het fietsgebruik.

Er is vraag naar fiscale premies voor fietsgebruik en naar incentives voor ondernemingen om te voorzien in parkeergelegenheid en andere voorzieningen.

4.4.4 Er is vraag naar veilige gedeelde ruimtes voor iedereen

- **193 adviezen**

- **Delen van de openbare ruimte / meer veiligheid (controle, infrastructuur, delen)**

Vraag naar meer controle op verkeersveiligheid.

Meer respect voor de openbare ruimte, die echt gedeeld wordt door alle vervoersmiddelen.

4.4.5 Vragen over pendelaars naar het Gewest

- **187 adviezen**

- **P&R en/of belasting pendelaars**

Nuance: er was een deel van de pendelaars dat vragende partij is voor P&R, maar ook een deel van de Brusselaars dat vindt dat de mobiliteitsproblemen in het Gewest volledig op het conto van de pendelaars te schrijven zijn en die vragen om de pendelaars te belasten zonder dat ze zelf iets aan hun gedrag moeten veranderen (voornamelijk het zuiden van het Gewest, dat sterke invloed ondervindt van doorgaand verkeer).

4.4.6 Vragen naar een betere kwaliteit van de infrastructuur voor voetgangers en PBM's

- **177 adviezen**

- **Men vraagt een betere kwaliteit van de infrastructuur en haltes van het OV en men wil minder hindernissen op de trottoirs**

De hindernissen op het trottoir in de vorm van vrije vloot deelsteps en -fietsen komen ook sterk aan bod in de antwoorden op de enquête.

Een kwaliteitsvollere bekleding, alsook een aanpak van het sluikestorten op de trottoirs.

De gebrekkige toegankelijkheid van zowel het openbaar vervoer als de weg blijft een drempel voor PBM's. Autogebruik zal voor hen de eerste keuze blijven als de infrastructuur niet aan hun verplaatsingen wordt aangepast.

4.4.7 Er bestaat een vrees voor een anti-autobeleid en een aantasting van de individuele vrijheid

- **126 adviezen**
- **Vrees dat de autojacht voor geopend wordt verklaard**

Sommige Brusselaars denken dat er een heksenjacht tegen de auto wordt gevoerd, een bezorgdheid die vooral aanwezig is bij gezinnen met kinderen, ouderen en vrije beroepen.

Dat moet genuanceerd worden, want sommige uitspraken wijzen op een foutieve lezing van het plan. Sommigen zijn bang dat men het autogebruik in het Gewest wil verbieden.

De acties van het plan zijn gericht op een wijziging van de principes van ruimtelijke ordening, opdat de structuur van het grondgebied en de voorzieningen de facto voor kortere of beter verdeelde verplaatsingen zorgen op basis van het mobiliteitsaanbod. De idee is dus wel degelijk om tot maatschappelijke veranderingen te komen, maar zonder een waarneembare individuele impact.

4.4.8 Een aantal concrete voorstellen

- **118 adviezen**
- Andere vermeldenswaardige concrete voorstellen die in de acties van het plan zijn opgenomen, ook al worden ze niet als dusdanig vermeld (strijd tegen fietsdiefstal, informatie over de belasting van het OV, communicatie over het gebruik van de intra-BHG-treinen, fiscaal voordeel voor de aankoop van een fiets of een fietsparking, vraag om openbare laadpalen/herziening van het "scholendecreet" - deelcargofietsen - de fiets mee kunnen nemen op de trein, theoretisch rijbewijs vanaf 12 jaar).

4.4.9 Vrees en klachten over het gebrek aan parkeergelegenheid

- **111 adviezen**
- **Er bestaat weerstand tegen het schrappen van parkeerplaatsen en er is vrees voor tijdsverlies (bij het zoeken naar autoparkeerplaats).**

Er zijn Brusselaars en pendelaars die bang zijn dat ze geen parkeerplek vinden als ze met de auto naar het werk, de school, de crèche rijden of als ze 's avonds na een avondje uit naar huis rijden met de auto. Tijdsverlies bij het zoeken naar parkeerplaats, waardoor automobilisten langer moeten rondrijden om een autoparkeerplaats te vinden.

4.4.10 Klachten over het proces en vrees voor de draai die aan de enquêteresultaten zal worden gegeven

- **106 adviezen**
- **De sturing van de gesloten vragen en de partijdigheid van de enquête**

4.4.11 De vrees dat maatschappelijke en fysieke ongelijkheden groter zullen worden

- **103 adviezen**
- **De vrees voor een groei van de maatschappelijke en fysieke ongelijkheden**

Voornamelijk voor de lage inkomens en ouderen, die bezorgd zijn over een toename van de ongelijkheid door de invoering van het plan.

Vraag om rekening te houden met de vergrijzing.

4.4.12 Ongepaste opmerkingen

- **85 adviezen**
- **Beledigingen/racisme/naast de kwestie ...**

Met deze adviezen kan men geen rekening houden, het betreft immers racistische opmerkingen, beledigingen of opmerkingen die totaal naast de kwestie zijn.

4.4.13 Voorstellen om de fiscale voordelen voor bedrijfswagens af te schaffen

- **65 adviezen**
- **Bedrijfswagens/tankkaarten afschaffen**

De strijd aanbinden met de bedrijfswagens en hun fiscale voordelen zou het Belgische autopark reduceren. Dat zou bepaalde mobiliteitsgedragingen kunnen veranderen.

4.4.14 Bekommernissen inzake de leefbaarheid voor kleine zelfstandigen

- **62 adviezen**
- **Het is belangrijk oplossingen te vinden voor de kleine zelfstandigen.**

Kleine zelfstandigen en vrije beroepen (artsen, verwarmingstechnici, handelaars, ...) voelen zich tekortgedaan en vrezen dat ze zich door de uitvoering van het plan minder vlot zullen kunnen verplaatsen en minder snel een parkeerplaats zullen kunnen vinden tijdens de uitoefening van hun beroep.

4.4.15 Expliciete vragen om het STOP-principe toe te passen

- **63 adviezen**
- **Het STOP-principe toepassen**

Er bestaat een vraag naar de daadwerkelijke toepassing van het STOP-principe, ook bij de herinrichting en coördinatie van de bouwplaatsen in het Gewest.

4.4.16 Specifieke vragen om een uitbreiding van de metro.

- **57 adviezen**
- **De vraag om het metronet uit te breiden**

Er is de vraag om het metronet uit te breiden, omdat dit het meest efficiënte collectieve vervoermiddel blijft. Men is zich tegelijk bewust van het feit dat dit een enorme maatschappelijke kostprijs met zich meebrengt, alsook grote infrastructuurwerken.

4.4.17 Vraag om in te grijpen op de verplaatsingsvraag

- **56 adviezen**
- **Dit bevestigt het belang iets te doen aan de centra die verplaatsingen genereren en het ruimtelijke ordeningsbeleid met betrekking tot de verplaatsingsafstanden (36)**
- **Vraag om telewerk te stimuleren (20)**

Telewerken zou vaker moeten worden gestimuleerd in ondernemingen, dat zou de verkeersopstopping verminderen.

4.4.18 Vragen betreffende de veiligheid in de voetgangerszones

- **56 adviezen**
- **Algemene veiligheid en netheid in de voetgangerszones**

Er bestaat een onveiligheidsgevoel in de nieuw aangelegde voetgangerszones. Vraag om meer politieaanwezigheid en meer netheid, alsook een beter beheer van deze ruimtes.

4.4.19 Vragen over de omkadering van de stepoperatoren

- **54 adviezen**
- **Regelgeving en omkadering voor steps**

Vraag naar een beter beheer en dito omkadering voor steps: wildparkeren, belemmering van trottoirs, onaangepaste snelheid op de trottoirs of in de voetgangerszone.

4.4.20 Bedenkingen bij de veralgemening van 30 km/u

- **46 adviezen**
- **Tegen de zone 30 km/u, behalve in de schoolomgeving**

46 adviezen stellen dat de invoering van een zone 30 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet doenbaar is, die snelheid zou meer vervuiling veroorzaken en zou niet de hele tijd van toepassing mogen zijn. Behalve in schoolomgevingen

4.4.21 Voorstellen voor carpoolacties

- **46 adviezen**
- **Carpoolen aanmoedigen en uitbreiden**

Carpoolen is vandaag nog steeds een marginaal gegeven en zou moeten worden uitgebreid via sensibiliserings- en communicatiecampagnes.

4.4.22 Vragen inzake kwaliteitsvollere en groenere openbare ruimtes

- **40 adviezen**
- **Meer groene ruimtes/waterfonteinen/openbare toiletten**

De nieuwe inrichting van voetgangersruimtes en -zones of gedeelde ruimtes maakt te vaak gebruik van enkel steen.

Vraag naar meer groen bij de inrichting, alsook de plaatsing van openbare toiletten en waterfonteinen.

4.4.23 De vrees dat het verkeer naar de wijken verschuift

- **36 adviezen**
- **Vraag om de plaats voor de auto op de grote wegen niet te verminderen om een verschuiving naar de wijken te vermijden**

Vraag om de wijken te beschermen tegen doorgaand verkeer (des te meer wanneer er ingrepen op de grote wegen zijn gepland).

De vrees bij sommige buurtbewoners voor een verschuiving van het verkeer naar hun wijk, ten gevolge van het nieuwe mobiliteitsplan en apps zoals Waze.

4.4.24 Andere

De volgende overwegingen werden in mindere mate geformuleerd:

- Vraag naar gratis openbaar vervoer, want dat blijft te duur voor bepaalde personen met een laag inkomen. Anderen vinden dat het een openbare dienst is die gratis zou moeten zijn voor de burger (37 keer vermeld);
- Vraag naar een opleiding over het verkeersreglement voor fietsers alsook over de nieuwe vervoerswijzen, want de laatste tijd stelt men te veel hufterig gedrag vast (20 keer aangehaald) / Te nuanceren: veel automobilisten kennen de nieuwe verkeersborden B22 en B23 niet en denken dat de fietsers ongestraft door het rood rijden, wat voor een zekere mate van frustratie zorgt;
- Vrees voor een verschuiving van de parkeerdruk in de kleine straatjes naar de trottoirs ten gevolge van het schrappen van parkeerplaatsen zoals bepaald in het nieuwe plan (15 keer vermeld);
- Sommige buurtbewoners wensen een betere coördinatie van de bouwplaatsen, om te vermijden dat de trottoirs meerdere malen worden opengelegd door verschillende verzoekers (16 keer vermeld);
- Vraag om rijstroken exclusief voor te behouden aan gemotoriseerde tweewielers en meer parkeerplaats voor gemotoriseerde tweewielers (14 keer aangehaald);
- Opmerkingen over het technische karakter van het document en het gebruik van Engels (13 keer vermeld);
- Vraag naar de identificatie van fietsers net als voor auto's (9 keer vermeld);
- Handelaars klagen dat ze niet werden geraadpleegd voor het mobiliteitsbeleid werd beslist. Ze vinden dat ze recht van spreken hebben in het kader van het nieuwe mobiliteitsplan en voelen zich tekortgedaan na het plan te hebben gelezen (7 keer aangehaald);
- Vraag naar meer Autoloze Zondagen om de burger te sensibiliseren voor een ander soort mobiliteit/gedragsverandering (5 keer vermeld).

5 REKENING HOUDEN MET DE ADVIEZEN IN HET PLAN

Alle voorstellen voor specifieke verbeteringen aan de verschillende delen van het plan werden systematisch geanalyseerd om te bepalen welke wijzigingen moeten worden aangebracht (ongeveer 800 opmerkingen). Daarbij werd bijzondere aandacht geschonken aan de verbeteringen van de kaarten en netten (ongeveer 250 specifieke opmerkingen) en het regelgevende gedeelte (ongeveer 115 specifieke opmerkingen).

Al deze overwegingen hebben evenwel niet geleid tot een ingrijpende aanpassing van het ontwerpplan. Het werd echter wel geconsolideerd en gecorrigeerd met betrekking tot de volgende punten:

- Een herziening van de formuleringen en een lichte vereenvoudiging van het verordenende gedeelte om te zorgen dat het document juridisch doortimmerd is ;
- Een controle van de kaarten van de multimodale wegenspecialisatie op grond van alle adviezen die werden geformuleerd (in het bijzonder door de gemeentebesturen);
- Een verduidelijking van de doelstellingen en acties op het gebied van verkeersveiligheid, in overeenstemming met de algemene beleidsverklaring en de verwachtingen van de burgers;
- Een vereenvoudiging van het Plan voor de Inrichting van het Wegennet (P.I.W.);
- Een controle van de tabel met impactindicatoren om ervoor te zorgen dat ze overeenstemmen met de tekst;
- Voorstellen, verduidelijkingen en herformuleringen en de herziening van bepaalde actiefiches voor een beter begrip van de tekst en om beter rekening te houden met verkeersveiligheid, de fysieke en sociale toegankelijkheid van de diensten en infrastructuur voor iedereen (PBM's, ouderen...) en het betrekken van alle partners (publieke, private, met inbegrip van kleine zelfstandigen, burgers, academici...) bij het opstellen van de projecten en de uitvoering van het plan.

Sommige maken zich ook zorgen over de mogelijkheid om het plan daadwerkelijk uit te voeren, wat het belang van sturing zoals uitgedrukt in de slaagvoorwaarden en in actie F.1 nog versterkt.

Ten slotte sterkt de feedback ons nog meer in de wil om van dit plan een pragmatisch document te maken, dat een positieve, geïntegreerde en ambitieuze visie koppelt aan een operationele en realistische programmering, die voortvloeit uit een goed geleid participatief proces.