

18.09.2019

WORKSHOP VOOR INFORMATIE/RAADPLEGING VAN DE BURGERS
IMPACTSTUDIE NAAR EEN TRAMTRACE RICHTING NEDER-OVER-HEEMBEEK

In het kader van de impactstudie naar een tramtracé in Neder-Over-Heembeek heeft de MIVB een studiebureau aangesteld voor de studie en het overleg met de burgers. Deze burgerraadpleging heeft tot doel om input te geven aan de studie en om zo veel mogelijk rekening te kunnen houden met de realiteit op het terrein. Tussen september en januari 2020 zijn er drie burgerbijeenkomsten gepland. De eerste vond plaats op woensdag 18 september om 19.30 uur in de Sint-Pieter- en Pauwelstraat 15, 1120 Neder-Over-Heembeek.

1. Presentatie van het studiekader

Zie bijgevoegde pdf's: Presentatie #1_Brussel-Stad en Presentatie #2_Studiebureau

2. Ventielruimte

Om alle betrokkenen in staat te stellen hun mening te geven, werd er een ventielruimte ingericht. Iedereen die wilde kon de microfoon vragen en in 1 minuut zijn mening, gevoel, ontevredenheid of tevredenheid ventileren. De toeschouwers met dezelfde mening riepen vervolgens "Bingo".

- Ik ben tegen de tram (veel BINGO)
- Het zijn niet de 6 burgers in het stuurcomité die de woordvoerders zijn van de 20.000 inwoners
- Ze hebben net de Oorlogskruisenlaan heraangelegd, daar moeten ze niet meer aankomen (veel BINGO)
- Men spreekt over de ontwikkeling in NOH, maar de realiteit is het tegenovergestelde: bedrijven sluiten hun deuren, er zijn geen banken of politiebureaus meer. Er is geen ontwikkeling (veel BINGO)
- Ik woon niet in een van de betrokken straten, maar waarom denkt de MIVB niet aan bussen? Zo vermijdt men de ongemakken van een tram - BINGO
- Men heeft nooit onze mening gevraagd over de tram
- Deze tram zal NOH niet verbinden met het centrum maar met het Noordstation
- De tram impliceert trillingen, onderhoudswerken, scheuren in onze huizen.
- Ik ben tegen de tram omdat die veel lawaai veroorzaakt, er minder parkeerplaatsen zullen zijn, het zal minder veilig zijn voor de kinderen terwijl er in de buurt veel kinderdagverblijven zijn.
- Ik ben tegen de tram en ik heb een petitie gelanceerd die men kan tekenen. In Jette hadden ze dit soort ontmoetingen ook en zij kregen de tram, ik houd mijn auto, dat is erg egoïstisch maar dat is dan maar zo.
- In mijn straat passeren er veel ambulances. Met een tram weet ik niet hoe ze erdoor geraken.
- Is het geplande tramtracé langs de Oorlogskruisenlaan afgeschaft of niet? Telt de mening van de burger nog of niet?
- Een zeer positieve oplossing zou een elektrische gelede bus kunnen zijn, zoals tussen de Louizalaan en de Naamsepoort. Die heeft dezelfde capaciteit als een tram.
- Wanneer men zegt dat er nog andere potentiële tracés, waarom richt iedereen zich dan op de Oorlogskruisenlaan?

- Hoe komt het dat er al 16 jaar geen ander alternatief is dan de tram? Er bestaan toch ook elektrische bussen? Kijk naar wat er gebeurt in Nantes of andere steden
- Er zijn ook mensen die voor de tram zijn! Die de drukte in de bussen beu zijn en sneller met het openbaar vervoer willen reizen. BINGO
- De aansluiting met het UZ Brugmann is noodzakelijk

3. Vragen ter verduidelijking:

Hieronder enkele vragen ter verduidelijking over het project. Andere vragen en antwoorden zijn opgenomen in de online rubriek [FAQ](#).

3.1. KEUZE VAN HET TRANSPORTMIDDEL

- Hoe maakt u de keuze tussen een bus, tram of een trambus? Waarom een tram en geen bus, dat zou vermijden dat de burger betaalt voor Solvay en B-Post? Waarom geen trambus zoals De Lijn?
 - **Antwoord:** In een Gewest als Brussel zijn er veel complexe criteria voor de keuze van een transportmiddel. Voor het NOH-tracé zijn dit de volgende, in een willekeurige volgorde:
 - **Het aangepaste transportmiddel voor de gewenste dienstverlening:** de impactstudie leidt in de eerste plaats naar een diagnose van de bestaande en toekomstige situatie met een update van: het aantal inwoners, scholen, bedrijven, werknemers, trekpleisters, verplaatsingen in de omgeving, enz. In tweede instantie zal de impactstudie de relevantie van de ene vervoerswijze tegenover de andere beoordelen door alle gegevens te analyseren.
 - **De topografie en stedelijkheid van het betrokken gebied:** De technische haalbaarheid in verband met de hellingsgraad, de smalte van sommige straten, de bochten op bepaalde tracés, de moeilijkheid om een eindpunt in te richten, enz. zal de keuze van de route beïnvloeden, maar ook invloed kunnen hebben op de keuze van de modus.
 - **Ontwikkeling van het openbaar vervoersnetwerk en de efficiëntie:** Het gebruik van het openbaar vervoer neemt van jaar tot jaar toe. In tien jaar tijd is het aantal reizen met meer dan 44% toegenomen en dit cijfer is exponentieel. Om de toename van het aanbod van het openbaar vervoer te plannen en alternatieven voor de auto voor te stellen, werken het Gewest en de MIVB aan Ontwikkelingsplannen voor Structurende Netwerken (OPSN). Het is daarom noodzakelijk om de ontwikkeling van dit complexe netwerk te waarborgen en aandacht te besteden aan de mogelijke integratie en beperkingen in verband met de exploitatie van de nieuwe lijn in het bestaande netwerk. Om een efficiënt netwerkeffect te behouden, is het bijzonder belangrijk om overlapping van de infrastructuur (overlapping van verschillende lijnen en vervoerswijzen op dezelfde route) te voorkomen. De tram tussen Rogier en Neder-Over-Heembeek maakt deel uit van dit openbaar vervoersnetwerk in heel Brussel. Deze tram biedt een nieuw aanbod aan dat de bediening van een wijk als NOH structureert en verbindt met de hele regio en in het bijzonder met het stadscentrum. De tram stelt ook verbindingen voor met andere structurende lijnen zoals de tram van de Kleine Ring naar Meiser, Montgomery, enz.
 - **Politieke wil:** Naast de objectieve criteria is er de politieke wil op het niveau van het Gewest en Brussel-Stad om een tramverbinding tussen het stadscentrum en NOH te ontwikkelen. Om een duurzaam mobiliteitsbeleid te voeren dat opgewassen is tegen de uitdagingen op het vlak van luchtkwaliteit, lagere uitstoot van broeikasgassen en levenskwaliteit voor de Brusselaars, wil de regering (2014-2019 en 2019-2024) een reeks tramlijnen aanleggen (zie het Regeerakkoord), waaronder die van Neder-Over-Heembeek. Brussel-Stad steunt eveneens dit project van een tramverbinding tussen

NOH en het stadscentrum (Rogier). Het vormt een aanvulling op het project van Brussel-Stad en het Brussels Gewest om het gebied van NOH te openen en te ontwikkelen op het vlak van diensten, tewerkstelling, onderzoeks- en universiteitscentra in de nieuwe Solvaycampus, huisvesting en mobiliteit. De politieke wil richt zich dus niet alleen op het verbeteren van het bestaande aanbod, maar ook op het creëren van een sterke structurerende verbinding. Deze nieuwe lijn moet dus een hoge bezettingscapaciteit hebben, een hoog niveau van dienstverlening en een hoge frequentie tussen NOH en de hele regio, met name in de richting van het stadscentrum in de Vijfhoek.

- Projectie 2023-2025: waarom praten we niet over een metro, we liggen hier op een steenworp van De Wand en het Koning Boudewijnstadion, dit zal een toegevoegde waarde zijn voor de wijk.
 - Antwoord: Dit is een discussie die regelmatig opduikt. De impactstudie maakt het mogelijk om na te denken over de relevante keuze voor de gelede bus (105 personen) of tram (180 personen) in termen van het aantal te vervoeren personen in de omgeving, maar de metro (720 personen) lijkt een overcapaciteit te hebben. Het is een zeer dure vervoerswijze die zeer hoge technische beperkingen met zich meebrengt (het oversteken van het kanaal, moerassig terrein, enz.).
- We moeten niet op onze stappen terugkeren! Voorheen was er een tram, toen werd die afgeschaft en nu wordt hij opnieuw geïnstalleerd?
 - Antwoord: De dingen veranderen: vroeger was er een zeer fijnmazig openbaar vervoer, maar de hegemonie van de auto heeft ervoor gezorgd dat dit tramnet is uitgedund. Vandaag botst het principe van "alles aan de auto" op zijn grenzen en nemen vroegere verplaatsingswijzen, zoals fietsen en stappen, weer meer ruimte in beslag. Brussel kan er blij mee zijn dat het in tegenstelling tot andere steden, zoals in Frankrijk, een tramnet heeft behouden. Vandaag kijken we met de nieuwe generatie trams naar de toekomst. Om een idee te krijgen, is het tramproject in Jette een goede vergelijking.
- Als het doel van de studie is om de beste exploitatie te definiëren, waarom richt men zich dan op capaciteitsvervoer?
 - Antwoord: Gezien de ontwikkelingen in Neder-Over-Heembeek, het bestaande vervoersaanbod en de geografische isolatie van NOH, lijkt een capaciteitslijn noodzakelijk.

3.2. POLITIEKE BESLISSING / BETROKKENHEID VAN DE BURGERS

- U zegt dat er een politiek besluit is om voor de tram te kiezen, maar zijn de burgers geraadpleegd? Waarom lanceert u geen REFERENDUM over de tram?
 - Antwoord: De regering (2014-2019 en 2019-2024) heeft het voornemen om de tramlijn Neder-Over-Heembeek aan te leggen. Brussel-Stad steunt ook dit tramverbindingstraject tussen NOH en het stadscentrum (Rogier). Dit punt maakte ook deel uit van de gemeentelijke verkiezingscampagne in 2018 van de partijen die de huidige meerderheid vormen. Er bestaat een democratische meerderheid om dit project te steunen. Brussel-Stad wil dit project echter niet tegen de wil van de burgers opzetten, maar er samen met hen over nadenken. Daarom wordt een proces van informatie, raadpleging en participatie op gang gebracht door middel van de drie bijeenkomsten met de burgers en de opname van het burgerpanel in de stuurgroepen. Vervolgens zal de participatie worden voortgezet tijdens de ontwikkelingsstudie.

- Waarom werden burgers niet eerder geïnformeerd?
 - Antwoord: De MIVB kreeg een mandaat van de regering om in december 2018 de studie van een tramlijn naar NOH te starten. Sindsdien werkt de MIVB aan het opstellen van een bijzonder bestek (contract) om een ontwerp bureau te mandateren dat in juni 2019 met zijn opdracht is begonnen. In het voorjaar van 2019 richtte Brussel-Stad het burgerpanel op. Wij staan dus aan het begin van het proces en informeren u vanaf het begin.
- Wat zijn de rechtsmiddelen als we het niet eens zijn?
 - Antwoord: Aan het einde van het studieproces, binnen 2 à 3 jaar, wanneer de bouwvergunning wordt ingediend, zal het openbaar onderzoek een regelgevend moment zijn om uw mening te introduceren. Tot die tijd zullen de burgers actief geïnformeerd en geconsulteerd worden en zullen wij samenwerken om al uw vragen te beantwoorden.

3.3. TRACEKEUZE

- Waarom geen tram: de Versailleslaan, de Craetveldstraat, aansluiting of verbinding tussen het noorden, zuiden, oosten en westen van N.O.H.? Is er een lus voorzien voor de tram? Is de beslissing om een tram langs de Oorlogskruisenlaan te laten rijden al genomen?
 - Antwoord: Het tracé wordt bepaald door de impactstudie, in overleg met het Gewest, Brussel-Stad, burgers, bedrijven en de MIVB. Een multicriteria-analyse zorgt voor de identificatie van de mogelijke routes.

3.4. BETROKKENHEID VAN ONDERNEMINGEN

- Is er een akkoord tussen de burgemeester en Solvay?
 - Antwoord: Zoals veel bedrijven in de regio is Solvay vragende partij om zijn werknemers een andere mobiliteit te kunnen aanbieden dan die van de auto. We hebben hierover met verschillende bedrijven gesproken. Zij worden geconsulteerd en op de hoogte gehouden van de voortgang van het project.
- Hebt u een akkoord met Solvay dat een perceel grond ter beschikking zou hebben gegeven in ruil voor een tramhalte?
 - Antwoord: Als mogelijk tracéscenario werd overwogen om het terrein van Solvay te doorkruisen. Solvay weigert dit alternatief. Als tegenprestatie heeft Solvay voorgesteld om een terreinstrook over te dragen, indien uit de impactstudie blijkt dat het meest geschikte tracé de Ransbeekstraat is en dat de breedte van de weg onvoldoende is.
- Waarom is Solvay belangrijker dan wij?

Antwoord: Dat is niet zo. Solvay heeft niet meer gewicht dan burgers. We ontmoeten ze samen met alle andere bedrijven. Hun meningen en verzoeken worden op dezelfde manier gehoord als de andere belanghebbenden, namelijk Brussel-Stad, het Gewest, de burgers en de MIVB.
- Waarom zijn er geen vertegenwoordigers van bedrijven in de stuurgroep, terwijl iedereen weet dat het project voor de cluster Solvay en B-post is?
 - Antwoord: Voor dit project voor het openbaar vervoer en de openbare ruimte hebben we ervoor gekozen om een burgerpanel op te nemen. Dit weerhoudt ons er niet van om, parallel aan de stuurgroep, tijdens specifieke vergaderingen particuliere ondernemingen te ontmoeten en naar hen te luisteren.

- Zoals het er nu voorstaat, zal er geen directe verbinding zijn met het centrum. Het is echter zeer belangrijk om die te hebben.
 - Antwoord: De tram zal aansluiten op Noordstation dat in de toekomst heel goed verbonden met het centrum wordt. Aansluiting met Rogier is echter toch mogelijk.

3.5. OVERIG

- Wat is de MIVB van plan in afwachting van het project ?
 - Antwoord: Voor de bereikbaarheid van de wijk is de MIVB van plan om het busnetwerk te verbeteren. Het nieuwe Busrichtplan gaat van 3 lijnen (47, 53 en 57) naar 5 lijnen (56 en 84). U kunt deze informatie raadplegen op <http://www.busplanmivb.be>

Waarom rijden er altijd twee 53 bussen achter elkaar aan? Waarom niet meer gespreid?

- Antwoord: Bussen verlaten hun terminus met regelmatige tussenpozen, om de 6 minuten tijdens de spitsuren. Hun reis wordt echter vertraagd door het verkeer, verkeerslichten, dubbel geparkeerde auto's, enz. Het gevolg is dat de interval tussen twee bussen niet langer regelmatig is en dat twee bussen achter elkaar rijden. Dit noemen we 'de onregelmatigheid van de lijn'. Om dit tegen te gaan, probeert de MIVB haar bussen uit het algemene verkeer te halen, bijvoorbeeld door middel van eigen beddingen.
- Gaan jullie bus 53 schrappen ?
 - Antwoord: De nieuwe openbaarvervoerslijn NOH - Rogier komt bovenop het bestaande netwerk en zal niet leiden tot een vermindering van de bestaande buslijnen. Integendeel, bus 53 zal vanaf november worden ingezet zonder frequentieverlaging tijdens de spitsuren.
- Is het niet mogelijk om in afwachting van het tram- of trambusproject, bus 47 een eindhalte in de stad te bezorgen? Waarom is deze lijn beperkt tot Heembeek?
 - Antwoord: Vanaf maart 2020 zal bus 47 inderdaad zijn eindpunt hebben in Heembeek en niet meer aan De Brouckère. Nu al rijden er twee bussen per uur tussen 9u en 15u naar De Brouckère. Deze busverbinding met het centrum van de stad werd afgeschaft omdat deze ook wordt bediend door tram 3, waarmee men sneller De Brouckère kan bereiken, ondanks de overstap.

4. Raadpleging van de deelnemers: “Wat vindt u belangrijk om rekening mee te houden bij de bepaling van het tracé van een nieuwe openbaarvervoerslijn?”

De deelnemers werden uitgenodigd om te antwoorden op diverse vragen. Hun antwoorden zullen dienen als input voor het burgerpanel en Brussel-Stad bij de weging van de multicriteria-matrix die gebruikt zal worden om het tracé van de nieuwe openbaarvervoerslijn te bepalen. Alle deelnemers konden met een plakkertje hun keuze aangeven op panelen waar de meerkeuzevragen op stonden. Deze enquête staat ook op de website van de MIVB en wordt eveneens afgenomen op het terrein.

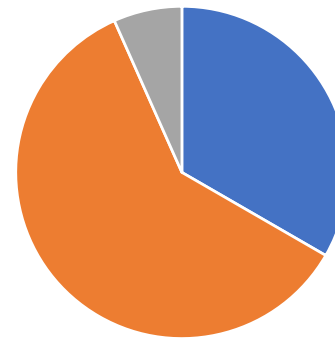
5. Slotwoorden

- Ik ben voor de tram en ik ben zeer teleurgesteld over de agressiviteit van sommige mensen. Het is een project voor de toekomst, voor mijn twee jaar oude zoon. Het is een langetermijnproject, dat moeten we in gedachten houden.
- Ik durfde daarnet niets te zeggen. Ik ben niet zo bang voor de tram. Ik woon op de Oorlogskruisenlaan en ik weet zeker dat er niet zo veel lawaai zal zijn dankzij de nieuwe technologie. Maar ik vind wel dat we verder moeten gaan dan het Noordstation, wat anders zal er een onderbreking van de dienst zijn.
- Democratie blijft een moeilijke oefening. De lagere school beneden en de middelbare school hebben voorzieningen nodig. Ik gebruik dagelijks het openbaar vervoer en de bus is niet meer mogelijk. De tram is de oplossing of anders de trambus, maar als je het niet wilt doen, moet je het niet als een denkpiste presenteren.
- Bus 53 komt om de tien minuten, waarom hebben we niet hetzelfde ritme als Sint-Lambrechts-Woluwe?
- In andere landen worden dergelijke bijeenkomsten niet gehouden. De criteria zijn complex, maar hoe gaan de criteria de keuze voor een tram of bus bepalen?
- De kwestie van de verkeersveiligheid werd niet aangehaald. De verkeerswet geeft voetgangers niet langer voorrang op de tram, dat is moeilijk voor personen met verminderde mobiliteit.
- Is het mogelijk om dit soort ontmoetingen bij jongeren te promoten?

1. Pensez-vous que la nouvelle ligne de transport en commun doit être en mesure d'accueillir aussi bien des trams que des bus ?

Vindt u dat nieuwe openbaarvervoerslijn zowel trams als bussen moet bedienen?

- Oui / Ja
- Non / Neen
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening



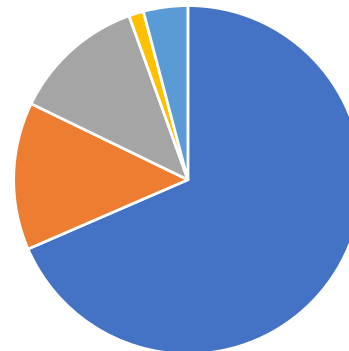
Nombre de votes / Aantal stemmen

- Oui / Ja : 30
- Non / Nee : 54
- Sans avis / geen mening : 6

2. Le fait que la nouvelle ligne de transport en commun soit performante est pour vous un élément ...

Hoe belangrijk is voor u de efficiëntie van de nieuwe openbaarvervoerslijn?

- Très important / Zeer belangrijk
- Important / Belangrijk
- Peu important / Minder belangrijk
- Pas important / Niet belangrijk
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening



Nombre de votes / Aantal stemmen

- Très important / Zeer belangrijk : 50
- Important / Belangrijk : 10
- Peu important / Minder belangrijk : 9
- Pas important / Niet belangrijk : 1
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening : 3

3. D'après vous, quels sont les lieux que le nouveau tram devrait desservir en priorité ?

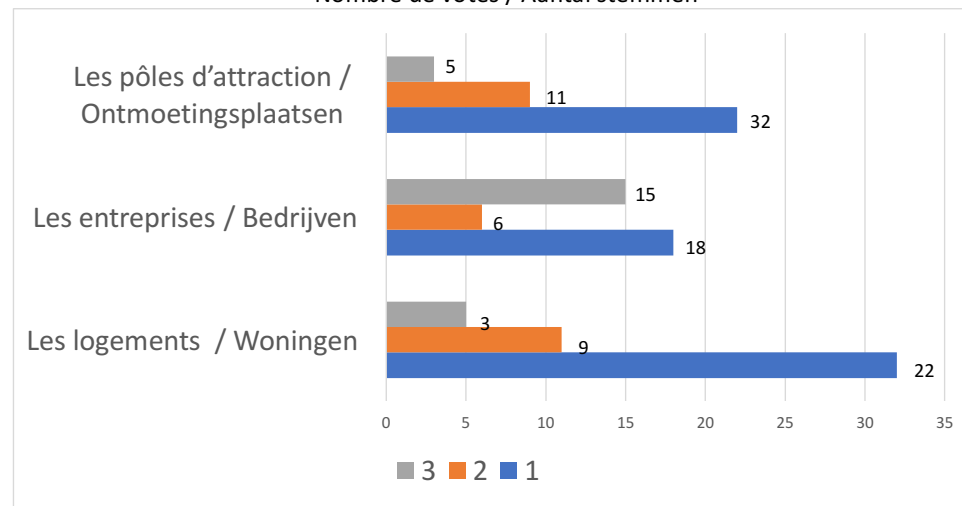
1= le plus prioritaire / 3= le moins prioritaire

Wat zijn volgens u de prioritaire plaatsen die de nieuwe tram moet bedienen?

1= hoogste prioriteit / 3= laagste prioriteit

	Ordre de priorité Volgorde van prioriteit		
	1	2	3
Les logements / Woningen	1	2	3
Les entreprises / Bedrijven	1	2	3
Les pôles d'attraction (écoles, centres sportifs, équipements publics...) Ontmoetingsplaatsen (scholen, sportcentra, openbare voorzieningen ...)	1	2	3

Nombre de votes / Aantal stemmen

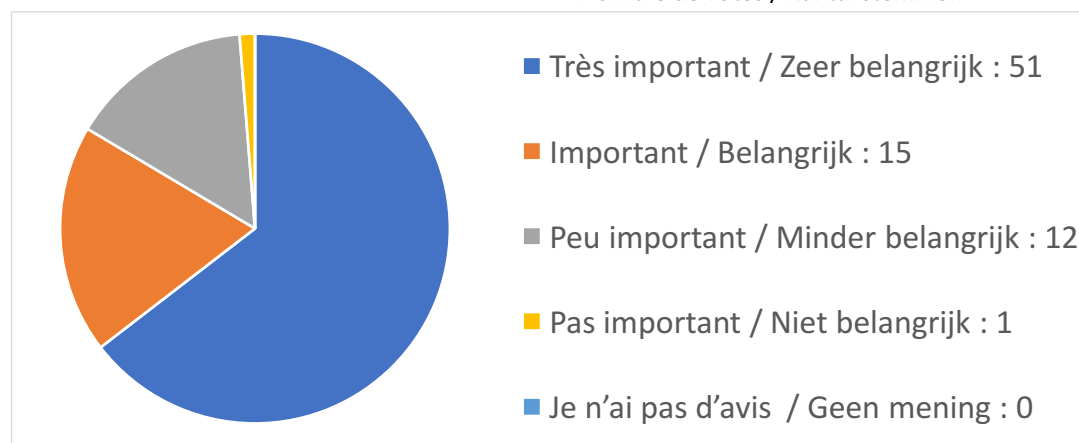


4. Pour vous, la rapidité du temps de déplacement vers une série de destination à Bruxelles et hors-Bruxelles est pour vous un élément

Hoe belangrijk vindt u de snelheid van de reistijd naar een aantal bestemmingen in en buiten Brussel?

- Très important / Zeer belangrijk
- Important / Belangrijk
- Peu important / Minder belangrijk
- Pas important / Niet belangrijk
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening

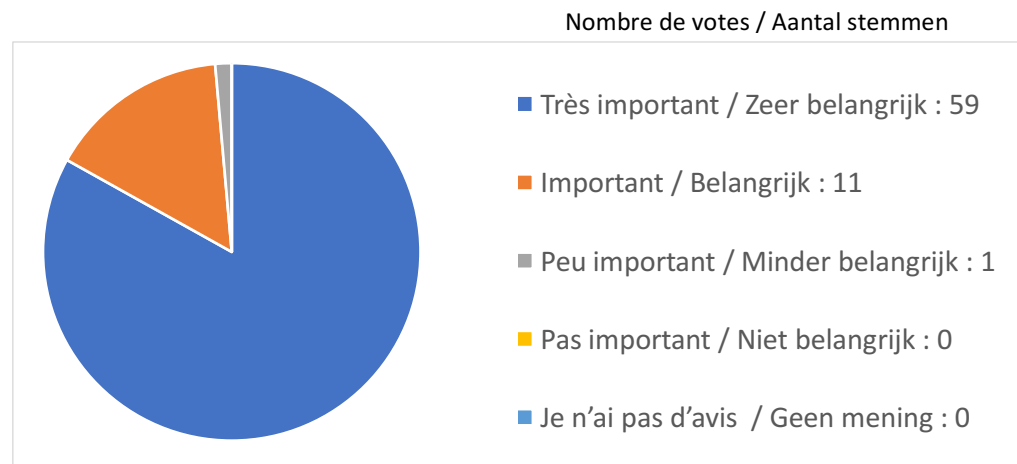
Nombre de votes / Aantal stemmen



5. Le fait que la nouvelle ligne de transport en commun soit accessible aux personnes à mobilité réduite (poussettes, chaises roulantes, personnes âgées...) est pour vous un élément ...

Hoe belangrijk vindt u het dat de nieuwe openbaarvervoerslijn toegankelijk is voor personen met een beperkte mobiliteit (kinderwagens, rolstoelen, senioren,...)?

- Très important / Zeer belangrijk
- Important / Belangrijk
- Peu important / Minder belangrijk
- Pas important / Niet belangrijk
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening

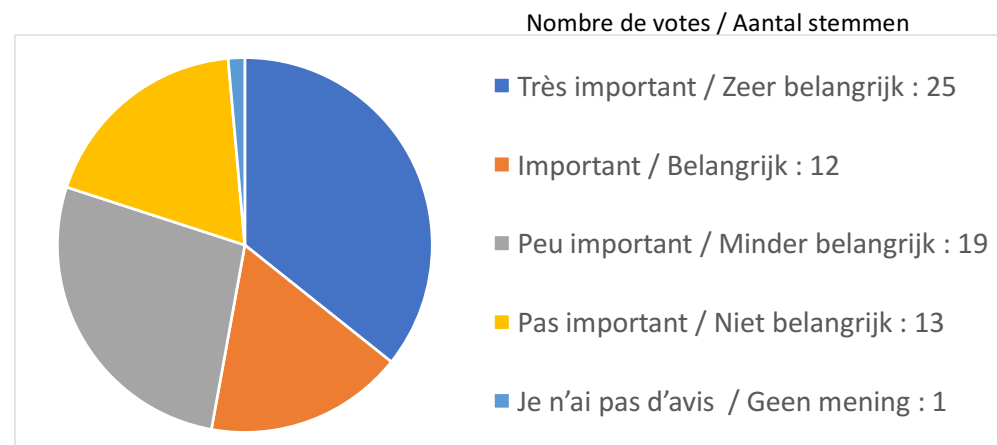


15 personnes ont souhaité préciser que cette question ne devrait pas être posée car c'est une obligation légale

6. La liaison entre la nouvelle ligne de transport en commun et le réseau cyclable de la Région bruxelloise et de la Région flamande est pour vous un élément ...

Hoe belangrijk vindt u de verbinding tussen de nieuwe openbaarvervoerslijn en het fietsnetwerk van het Brussels Gewest en het Vlaams Gewest?

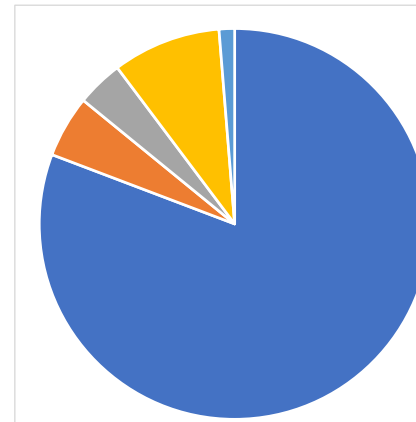
- Très important / Zeer belangrijk
- Important / Belangrijk
- Peu important / Minder belangrijk
- Pas important / Niet belangrijk
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening



7. La liaison entre la nouvelle ligne et le réseau de transport en commun existant (métro, trams, bus) est pour vous un élément ...

Hoe belangrijk vindt u de verbinding van de nieuwe lijn met het bestaande openbaarvervoersnetwerk (metro, tram, bus)?

- Très important / Zeer belangrijk
- Important / Belangrijk
- Peu important / Minder belangrijk
- Pas important / Niet belangrijk
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening



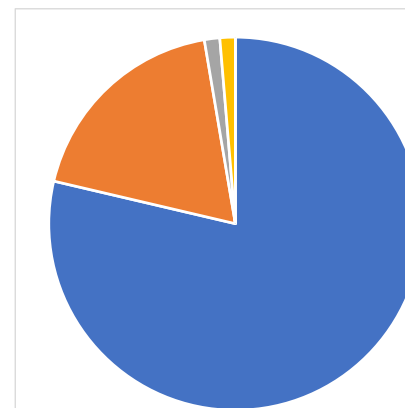
Nombre de votes / Aantal stemmen

- Très important / Zeer belangrijk : 63
- Important / Belangrijk : 4
- Peu important / Minder belangrijk : 3
- Pas important / Niet belangrijk : 7
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening : 1

8. La création d'une nouvelle ligne de transport en commun implique de repenser l'organisation de l'espace public pour garantir la sécurité de tous (piétons, cyclistes, usagers des transport en commun, automobilistes). Pour vous, cet aspect de sécurité routière doit être considéré comme ...

De realisatie van een nieuwe openbaarvervoerslijn impliceert eveneens een evaluatie van de inrichting van de openbare ruimte om de veiligheid van iedereen (voetgangers, fietsers, gebruikers van het openbaar vervoer, automobilisten) te waarborgen. Hoe belangrijk vindt u dit verkeersveiligheidsaspect?

- Très important / Zeer belangrijk
- Important / Belangrijk
- Peu important / Minder belangrijk
- Pas important / Niet belangrijk
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening



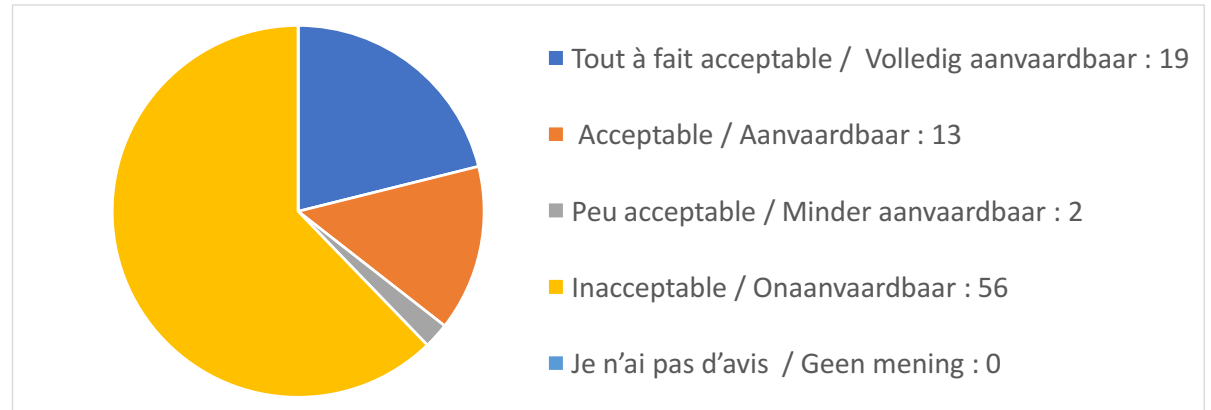
Nombre de votes / Aantal stemmen

- Très important / Zeer belangrijk : 59
- Important / Belangrijk : 14
- Peu important / Minder belangrijk : 1
- Pas important / Niet belangrijk : 1
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening : 0

9. La création d'une nouvelle ligne de transport en commun implique souvent de réduire le nombre de places de stationnement en rue. Pour vous, cette réduction est ...

De realisatie van een nieuwe openbaarvervoerslijn impliceert vaak ook de vermindering van het aantal parkeerplaatsen op straat. Wat vindt u van deze vermindering?

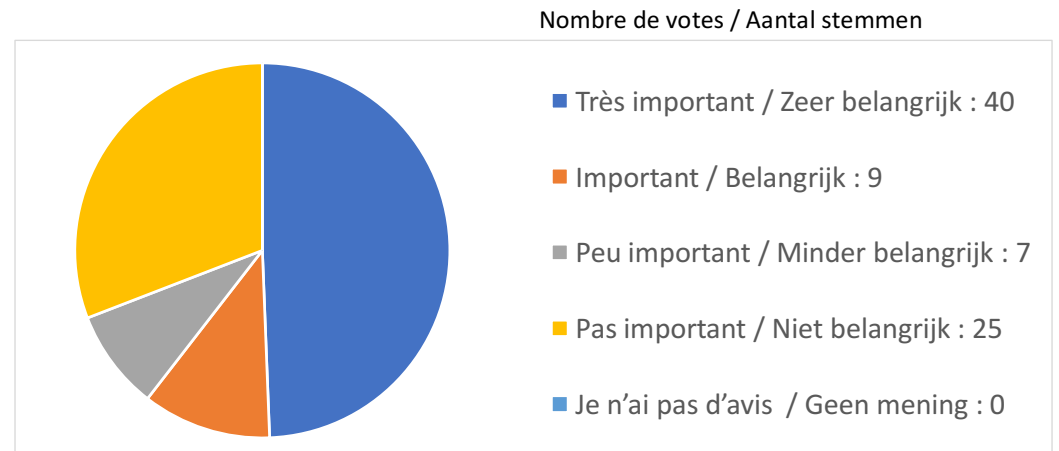
- Tout à fait acceptable / Volledig aanvaardbaar
- Acceptable / Aanvaardbaar
- Peu acceptable / Minder aanvaardbaar
- Inacceptable / Onaanvaardbaar
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening



10. L'installation d'une nouvelle ligne de transport en commun a pour objectif de réduire le trafic automobile. Pour vous, cet aspect est ...

Het doel van een nieuwe openbaarvervoerslijn is om het autoverkeer te verminderen. Hoe belangrijk vindt u dit aspect?

- Très important / Zeer belangrijk
- Important / Belangrijk
- Peu important / Minder belangrijk
- Pas important / Niet belangrijk
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening

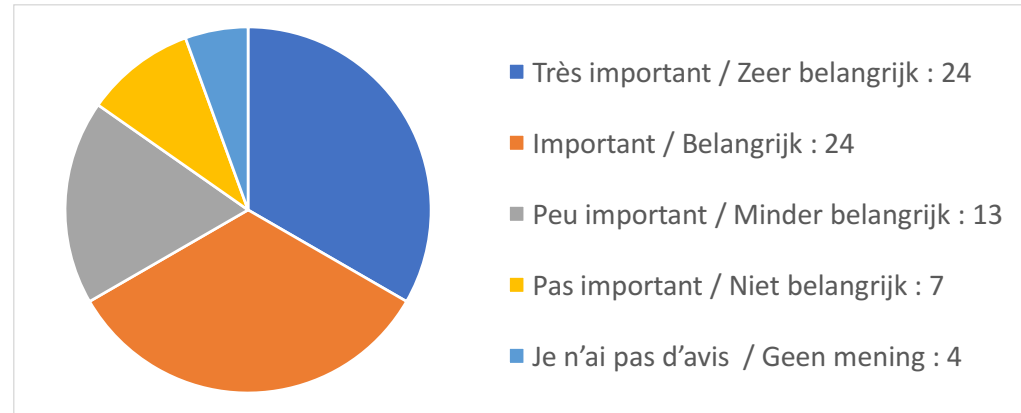


11. L'installation d'une nouvelle ligne de transport en commun se fait en cohérence avec les projets de développement immobilier. Pour vous, ce lien est

De realisatie van een nieuwe openbaarvervoerslijn gaat gepaard met de ontwikkeling van vastgoedprojecten. Hoe belangrijk vindt u dit?

- Très important / Zeer belangrijk
- Important / Belangrijk
- Peu important / Minder belangrijk
- Pas important / Niet belangrijk
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening

Nombre de votes / Aantal stemmen

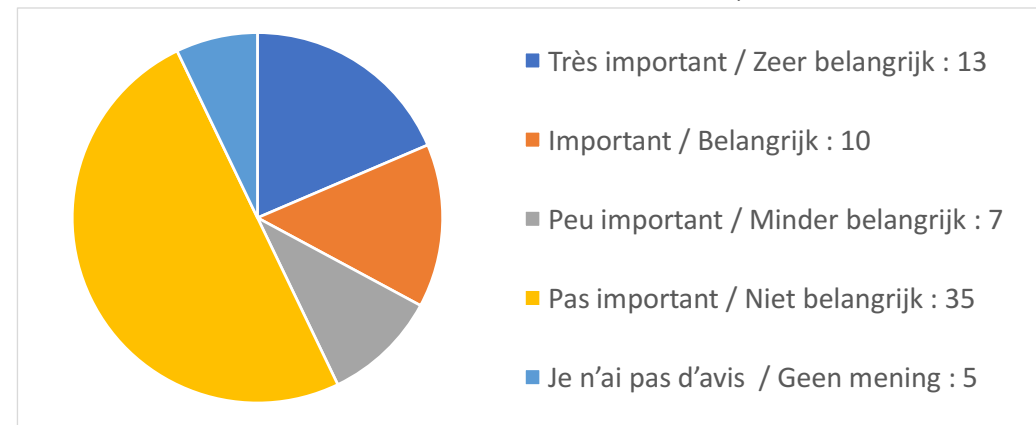


12. L'installation d'une nouvelle ligne de transport en commun peut être une occasion d'embellir les quartiers. Pour vous, ce critère est

De realisatie van een nieuwe openbaarvervoerslijn kan een gelegenheid zijn om de wijken te verfraaien. Hoe belangrijk is dit criterium voor u?

- Très important / Zeer belangrijk
- Important / Belangrijk
- Peu important / Minder belangrijk
- Pas important / Niet belangrijk
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening

Nombre de votes / Aantal stemmen



13. L'installation d'une nouvelle ligne de transport en commun peut contribuer à réduire les émissions de CO₂, principal responsable du changement climatique et de la pollution de l'air. Pour vous, cet aspect est ...

De realisatie van een nieuwe openbaarvervoerslijn kan de CO₂-uitstoot, belangrijkste oorzaak van klimaatverandering en luchtvervuiling, helpen verminderen. Hoe belangrijk is dit aspect voor u?

- Très important / Zeer belangrijk
- Important / Belangrijk
- Peu important / Minder belangrijk
- Pas important / Niet belangrijk
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening



14. L'installation d'une nouvelle ligne de transport en commun se fait en lien avec les différents plans d'aménagement de la Commune et de la Région (Plan communal de mobilité, Plan communal de Développement durable, Plan régional de mobilité Good Move, Plan régional de développement durable). Pour vous ce lien est :

De realisatie van een nieuwe openbaarvervoerslijn hangt samen met de verschillende ontwikkelingsplannen van de gemeente en van het Gewest (Gemeentelijk Mobiliteitsplan, Gemeentelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling, Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move, Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling). Hoe belangrijk is deze samenhang voor u?

- Très important / Zeer belangrijk
- Important / Belangrijk
- Peu important / Minder belangrijk
- Pas important / Niet belangrijk
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening

