

**Legende Kleurencode**

- geen actie vereist, ter informatie, wordt akte van genomen, wordt niet weerhouden
- verwerkt
- TO DO
- NOG OPENSTAANDE OPMERKING - nog geen conclusie

Datum	Iviesnumm	Adviesinstantie	Deelnumm Advies	Interpreta	Betrekking op? ME	Antwoord op het advies	Kleurencode	Verwerkt in documenten?	Column1	Column2	Column3
30/06/2023	1	Infrabel	1		RMP	Het afschaffen van gelijkgrondse kruisingen tussen spoorweg en wegen en het voorzien van ongelijkgrondse alternatieve kruisingen is heel belangrijk voor de veiligheid en voor de verdere uitbouw van de dienstverlening van de spoorweg. Hiermee dient men rekening te houden in de toekomstvisie.		Geen aanpassing vereist			pag.74
23/06/2023	2	Infrabel	1		RMP	In antwoord op uw mail van 10/05/2023 delen wij u mede dat wij geen bezwaar hebben betreffende de bovenvermelde aanvraag (Advies Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Vlaamse Rand) mits aan de volgende voorwaarden wordt voldaan: - de wet van 27-04-2018, waarvan afschrift in bijlage, moet worden gerespecteerd. Geen enkele afwijking wordt toegestaan. - Een afsluiting van minimum 2,20m hoogte moet geplaatst worden indien er een risico bestaat in het indringen van ons domein. - Indien lokale projecten een impact hebben op onze sporen of op onze kunstwerken, dan moet er hiervoor een specifieke adviesaanvraag ingediend worden.		Geen aanpassing vereist			
5/07/2023	3	NMBS	1		RMP	Indien NMBS trekker/initiatiefnemer is van een actie, zal NMBS haar rol opnemen als trekker volgens haar eigen strategieën, visies en planning. Het actieplan kan in geen geval een timing opleggen aan NMBS.		Geen aanpassing vereist			
5/07/2023	3	NMBS	2		RMP	NMBS hanteert haar eigen strategieën, visie en timing wat betreft de vernieuwing van stations en stationsomgevingen (autonome toegankelijkheid, onthaal reizigers, fietsstallingen, autoparkings, ...), maar streeft wel naar synergie om ook de uitdagingen op vlak van mobiliteit binnen het kader van de RMP's mogelijk te maken. Wanneer er acties (bv. Hoppinpunten, fietssnelwegen...) gepland zijn in of nabij stationsomgevingen, of op grond van NMBS (ook buiten de stationsomgeving) wensen we steeds opgenomen te worden als partner bij de desbetreffende acties.		Geen aanpassing vereist			
5/07/2023	3	NMBS	3		RMP	Sinds 01/01/2023 geldt het nieuwe Contract van Openbare Dienst tussen NMBS en de federale overheid. Dit contract loopt tot 2032. NMBS wijst erop dat de acties opgenomen in het mobiliteitsplan niet in tegenstelling mogen zijn met de voorwaarden en richtlijnen die in het contract van Openbare Dienst zijn opgenomen. In het contract van Openbare Dienst wordt onder andere de procedure omschreven voor de aanpassing van het treinaanbod en de opening of sluiting van stations. NMBS moet elke 3 jaar een nieuw vervoersplan opstellen en laten goedkeuren door de regering. Het vervoersplan 12/2023-2026 werd inmiddels goedgekeurd op de Raad van Bestuur van maart 2023. Bijkomende aanpassingen van het aanbod kunnen dus pas bestudeerd worden in het kader van het vervoersplan 12/2026-2029. Ook de eventuele sluiting of opening van stations kan in het kader van het volgende vervoersplan onderzocht worden. NMBS kan geen standpunt innemen over het treinaanbod na afloop van het contract van Openbare Dienst (na 2032).		Geen aanpassing vereist			
5/07/2023	3	NMBS	4		RMP	NMBS krijgt van alle vervoerregio's vragen voor wijzigingen van het aanbod. NMBS wijst erop dat deze vragen niet altijd onderling overeenstemmen. Ten slotte zijn de middelen om studies uit te voeren beperkt. NMBS kan dan ook nog geen garantie geven over de timing van de aflevering van de acties die in de mobiliteitsplannen zijn opgenomen.		Geen aanpassing vereist			
5/07/2023	3	NMBS	5		RMP	<u>Specifieke opmerking actietabel:</u> Verhogen frequentie S-net. NMBS heeft met de federale overheid afgesproken om het vervoersaanbod om de 3 jaar te herzien binnen de periode van het Openbare Dienstcontract dat loopt tot 2032. Deze actie geldt dus ook op middellange termijn. Op lange termijn (na 2032) ligt de verantwoordelijkheid van het vervoersaanbod bij de FOD mobiliteit. FOD mobiliteit moet dus worden toegevoegd als partner.		FOD mobiliteit als partner toe te voegen			
6/07/2023	3	NMBS	6		RMP	<u>Specifieke opmerking actietabel:</u> Optimalisatie lijn SOC. Aanpassen in "Onderzoek tot optimalisatie van lijn SOC in relatie tot eventuele bijkomende stations (Schedpaal, Wambeek)". FOD mobiliteit toe te voegen als partner.		Wordt toegevoegd			pag. 56
7/07/2023	3	NMBS	7		RMP	<u>Specifieke opmerking actietabel:</u> Onderzoek naar nieuw station Kerklaan vs. Buda. FOD mobiliteit toe te voegen als partner.		Wordt toegevoegd			pag. 57
8/07/2023	3	NMBS	8		RMP	<u>Specifieke opmerking actietabel:</u> Onderzoek naar optimalisatie station Linkebeek vs. Moensberg. FOD mobiliteit toe te voegen als partner		Wordt toegevoegd			pag. 57

9/07/2023	3	NMBS	9	<p><u>Specifieke opmerking actietabel:</u> Afstemming multimodale ontsluiting station Sint-Genesius-Rode (en verbetering Hoppinpunt)</p> <p>- Dit punt handelt over andere aspecten dan spoorverkeer.</p> <p>- NMBS treedt niet op als trekker voor de multimodale ontsluiting van een station en de realisatie van het Hoppinpunt, maar wel als partner.</p>	RMP	NMBS wordt omschreven als actieve partner voor MOW Vlaamse Rand als trekker, vermits het over de stationsomgeving gaat, waarvan de NMBS de eigenaar is.	Geen aanpassing vereist
10/07/2023	3	NMBS	10	<p><u>Specifieke opmerking actietabel:</u> Afstemming beleid inzake stationsparkings</p> <p>- NMBS hanteert haar eigen strategie, beleid en timing betreffende autoparkings en fietsstallingen in stationsomgevingen. Verder bestaat er reeds een kader tussen de NMBS en de Vlaamse overheid in de Vlaamse rand met betrekking tot uitbreiden van autoparkings in kader van P+R. NMBS is zeker bereid om verder in overleg te gaan, maar kan enkel trekker zijn indien dit actiepunt in die zin aangepast wordt. NMBS zal eventuele acties plannen volgens haar eigen timing en strategie. In het andere geval kan NMBS opgenomen worden als partner.</p> <p>- Voor wat betreft wachtinfrastructuur en toegankelijkheid heeft NMBS ook haar eigen visie en timing, gericht op de treinreizigers. NMBS plant eventuele acties volgens haar eigen timing en strategie.</p>	RMP	<p>Deze actie gaat verder dan het uitbreiden van autoparkings in het kader van P+R's. Vertrekkende vanuit de algemene strategie van de NMBS is het echter aangewezen om de lokale kennis mee te nemen als extra input voor een optimale inrichting van de parkings.</p> <p>MOW Vlaamse Rand zal worden opgenomen als trekker met NMBS als actieve partner.</p>	pag. 57
11/07/2023	3	NMBS	11	<p><u>Specifieke opmerking actietabel:</u> Onderzoek naar optimalisatie station Londerzeel. Hier dient Infrabel (ook) als trekker opgenomen te worden gezien dit een deel uitmaakt van een groter geheel tot het vervangen van een overweg door de realisatie van een onderdoorgang op de mogelijke nieuwe locatie van het station. Daarnaast moet de FOD mobiliteit toegevoegd worden als partner</p>	RMP	Wordt toegevoegd	pag. 57
12/07/2023	3	NMBS	12	<p><u>Specifieke opmerking actietabel:</u> In stationsomgevingen voorziet NMBS fietsstallingen volgens haar eigen strategie en timing. NMBS heeft hiervoor een eigen typologie en raamcontracten.</p>	RMP	Vertrekkende vanuit de algemene strategie van de NMBS is het aangewezen om de lokale kennis mee te nemen als extra input voor een optimale inrichting van de fietsstallingen. MOW Vlaamse Rand zal hiervoor worden opgenomen als trekker met NMBS als actieve partner.	pag. 57
23/06/2023	4	MOW (VVR Mechelen)	1	<p>Qua openbaar vervoer (pag. 23) werd in julle plan een verbinding Humbeek – Mechelen ingetekend, die bij ons niet is opgenomen. Deze wenslijn heeft op ons grondgebied weinig meerwaarde, tenzij een versterking van de relatie Hombeek – Mechelen. Wij gaan ervan uit dat eens deze lijn in de planning komt, overleg met onze regio zal plaatsvinden.</p>	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking.	Geen aanpassing vereist
24/06/2023	4	MOW (VVR Mechelen)	2	<p>Qua grensoverschrijdend <b>fietsnetwerk</b> (pag. 29) zijn beide plannen perfect op elkaar afgestemd. De categorisering van het wegennet (pag. 35) verschilt eveneens niet met de onze. Ook het Vrachtroutenetwerk (pagina 43) sluit perfect aan ter hoogte van onze gemeenschappelijke grens. Wij stellen bijgevolg geen verschillen vast qua netwerken op onze grenzen. Mocht er in de loop van de verwerking van jullie openbaar onderzoek, wijzigingen doorgevoerd worden, willen we hierover met jullie in overleg treden, teneinde de continuïteit te bewaren.</p>	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking.	Geen aanpassing vereist
10/07/2023	5	Departement omgeving	1	<p>Voorliggend RMP betreft een strategisch plan met een strategische milieueffectbeoordeling. Acties en voorstellen zullen nog steeds op hun haalbaarheid moeten onderzocht worden (incl. vergunbaarheid) en concreet gemaakt worden in relatie tot verschillende (omgevings-)aspecten. Omwille van het strategisch karakter is ervoor geopteerd om de effectbeoordeling van het plan (incl. acties) op een abstract niveau te houden en in de eerste plaats kwalitatief te beoordelen. Alternatieven op niveau van acties werden ook niet bekeken. Dit betekent dat verschillende elementen opgenomen in dit plan, nog steeds alle noodzakelijke besluitvormingen moeten doorlopen en een (milieu)afweging noodzakelijk blijft op het gepaste schaalniveau.</p>	RMP	<p>Er wordt akte genomen van deze opmerking.</p> <p>Uiteraard moet steeds de in voege zijnde wetgeving gevolgd worden bij de uitwerking en uitvoering van de acties. Dit wordt reeds aangegeven in het MER.</p>	Geen aanpassing vereist
10/07/2023	5	Departement omgeving	2	<p>Het Departement Omgeving blijft vragende partij om bij de uitrol van het RMP bij de verschillende acties omgevingsvraagstukken te betrekken om te komen tot een meer geïntegreerde benadering. Zeker op locaties waar het departement Omgeving reeds processen heeft lopen (als trekker of in functie van opvolging). Wij denken o.a. aan: T.OP Noordrand, Werken aan de Ring, Strategische Projecten, de gebiedsgerichte werking in de omgeving van de Luchthaven... en meer. Ook wanneer onze instrumenten nodig geacht worden om acties te realiseren worden wij graag in een vroeg stadium betrokken. (Zie ook verder) De projectenmonitor (PROMON) die in de zomer van 2023 op punt wordt gezet, kan van betekenis zijn om de lagen van het RMP eenvoudig consulteerbaar te maken en te combineren met andere lopende projecten binnen de regio.</p>	RMP	<p>Er wordt akte genomen van deze opmerking.</p> <p>Het is steeds het streefdoel om geïntegreerd te werken, en om projecten op elkaar af te stemmen in tijd en ruimte. Deze geïntegreerde benadering wordt als dusdanig reeds meegenomen.</p>	Geen aanpassing vereist
10/07/2023	5	Departement omgeving	3	<p>Elke actie heeft in het actieplan een bepaalde prioriteit gekregen. Het is echter niet duidelijk op welke basis deze prioritering is gemaakt en in hoeverre de bijdrage aan de vooropgestelde ambities of Vlaamse beleidsdoelstellingen hierin een rol hebben gespeeld. Nochtans biedt een Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) de mogelijkheid om investeringsmiddelen strategisch te prioriteren.</p>	RMP	<p>De prioriteit werd bepaald in samenspraak met de leden van de Vervoerregioraad. Deze is gebaseerd op elementen zoals belang voor de realisatie van de modal shift, verbetering van de verkeersveiligheid en lopende processen.</p> <p>Elke vervoerregio heeft prioriteiten vastgelegd, die voor de diensten van de Vlaamse overheid een belangrijke input zijn om het GIP vast te leggen.</p>	Geen aanpassing vereist

10/07/2023	5	Departement omgeving	4	Het zou interessant zijn om de acties ook gebiedsgericht te clusteren zodat de onderlinge samenhang zichtbaar wordt en er op een geïntegreerde manier, op verschillende schaalniveaus, een gebiedsgerichte prioritering aan gekoppeld kan worden. Zo wordt ook de samenhang met andere acties op het terrein, door andere entiteiten (zoals het Departement omgeving), inzichtelijk en kunnen potentiële synergieën beter gedetecteerd worden. Het Decreet Basisbereikbaarheid laat de aanpak om acties te clusteren per "gebiedsdeel" ook expliciet toe.	RMP	Dit wordt voorzien op het online platform waar men per gebied kan zien welke acties er zijn en via de Excel met zoekfunctie.	Geen aanpassing vereist	pag. 53
10/07/2023	5	Departement omgeving	5	Wij steunen het principe, vermeld p. 53 van de Eindnota, om het actieplan jaarlijks te monitoren en waar nodig te actualiseren. We adviseren om hier later ook een planning op te enten en dit met betrokkenen en stakeholders te bespreken. Dit kan helpen om verschillende partijen mee te laten werken aan een meer geïntegreerde ontwikkeling van de Vlaamse Rand. Wij adviseren om o.a. het Actieplan van het RMP en PROMON te gebruiken als twee opvolgingsinstrumenten ter ondersteuning van overleg, o.a. voor de vervoerregioraden die zullen volgen na de goedkeuring van het RMP.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking. De monitoring en evaluatie wordt besproken in de Vervoerregioraad, waar het actieplan dan geactualiseerd kan worden. Verschillende stakeholders maken ook deel uit van de Vervoerregioraad. Andere actoren worden op dat moment ook betrokken bij een eventuele actualisering van een actie die hen aanbelangt. De VVRR bepaalt de wijze waarop deze monitoring en actualisatie gebeurt. Op pagina 53 zal nog een beknopte passage toegevoegd worden die verwijst naar de drie aspecten waarop ingezet zal worden bij de monitoring en evaluatie: (1) recurrent monitoren van de doelstellingen en van de acties (2) evaluatie op planniveau van doelstellingen en beleidskeuzes (3) evaluatie van het planproces	Toevoegen van passage rond monitoring en evaluatie.	pag. 53
10/07/2023	5	Departement omgeving	6	Uit de beschrijving onder "opbouw van het beleidsscenario" blijkt dat het regionaal mobiliteitsplan de modal split 50/50 (aandeel van 50% duurzaam verkeer) reeds in de referentiesituatie bereikt. Een stelling die ons inzien genuanceerd moet worden. De resultaten hangen immers af van de definities die gehanteerd worden en de consequenties daarvan i.f.v. berekeningen (zie afsprakenkader modale verdeling personenvervoer). De resultaten die er mee bekomen worden lijken de 'sense-of-urgency' van het plan en bijhorende acties op die manier te ondergraven. Gelieve daarom in de tekst minstens aan te geven dat bij deze cijfers ook het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) wordt meegenomen. Het aandeel "duurzaam" binnen de grenzen van de vervoerregio Vlaamse Rand zal dus lager liggen en vraagt in die zin om actie. Daarnaast worden in de regionale mobiliteitsplannen bepaalde passagiers (bv. volw. Carpoolers) als duurzaam beschouwd, zodat acties ter bevordering van carpooling ook als een positief effect kunnen geëvalueerd worden. Voor de evaluatie van de modalsplit doelstelling uit het Vlaams Energie en Klimaatplan (VEKP) en Vlaams luchtbeleidsplan is dit niet zo en wordt enkel naar de modus auto versus andere modi gekeken zonder het BHG. Finaal zullen er dus toch extra inspanningen nodig zijn om de modalshift in het licht van het Vlaamse beleid te bereiken	RMP synthesenota	De tekst vermeldt reeds dat bij de cijfers ook het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt meegenomen. De keuze om voor de berekeningen van de modal split in de VVR ook het verkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest mee op te nemen, werd reeds op 22 september 2020 vastgelegd in een gemeenschappelijk beleidsdocument MOW en Omgeving. In die afsprakennota werd expliciet bepaald dat "voor de berekening van de Modal Split voor de Vervoerregio Vlaamse Rand ook het ingesloten Brussels gewest mee opgenomen in de berekeningen. Deze afsprakennota werd toegevoegd in bijlage bij de synthesenota en het ontwerp-MER. Gelet op de hoge belasting van het Team Verkeersmodellen, de beperkte meerwaarde van de doorrekening van de gedragsmaatregelen en het feit dat sommige maatregelen enkel voor gans Vlaanderen berekend kunnen worden, is ervoor gekozen om een aantal maatregelen enkel kwalitatief te beoordelen. Deze niet doorgerekende acties zullen verder bijdragen aan een nog positievere modal shift. Hoeveel? Dat is niet gekwantificeerd. Er wordt een bijlage toegevoegd met meer duiding.	Bijlage toe te voegen "Modal shift in de Vlaamse Rand" waarin meer duiding wordt gegeven (1) hoe omgegaan wordt met het feit dat de 50% modal shift theoretisch gezien reeds bereikt is (2) wat de finaliteit is van de doorrekening in het verkeersmodel: welke zaken wel/niet doorgerekend zijn en waarom (3) hoe omgegaan wordt met het meenemen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in deze berekening + verduidelijken in passages in synthesenota en RMP	pag. 21
10/07/2023	5	Departement omgeving	7	Het bereiken van een modalshift geeft geen garantie op een noodzakelijke daling van het aantal voertuigkilometer over de weg. Een doelstelling die voor het Vlaams beleid even belangrijk is als het behalen van de modal shift doelstelling. Het aantal voertuigkilometer hangt immers ook af van de totale vervoersvraag en bepaalt dus rechtstreeks de impact op milieu en klimaat(mitigatie). Het is dus belangrijk dat het RMP, de evaluatie van modalshift samen met de evaluatie van de voertuigkilometers bekijkt. Het feit dat we ondanks het voorgestelde beleidsscenario nog ver van de noodzakelijke daling in voertuigkilometers staan, is een belangrijk signaal dat ook het RMP zou moeten duidelijk stellen.	RMP synthesenota	Dit is berekend maar niet als afwegingskader opgenomen. De keuze van doelstellingen en afwegingskader werd reeds een hele tijd geleden gemaakt. Het afwegingskader werd reeds op 22 september 2020 vastgelegd in een gemeenschappelijk beleidsdocument MOW en Omgeving. In die afsprakennota werd expliciet bepaald dat de modale verdeling binnen de vervoerregio's als eenheid vertrekt van het aantal verplaatsingen (enkele reis (H-B) met hoofvervoerwijze. Deze afsprakennota werd toegevoegd in bijlage bij de synthesenota en het ontwerp-MER. De VVR en zijn bevoegdheden heeft hier weinig tot geen impact op. Er wordt een bijlage toegevoegd met meer duiding.	Bijlage toe te voegen "Modal shift in de Vlaamse Rand" waarin meer duiding wordt gegeven (1) hoe omgegaan wordt met het feit dat de 50% modal shift theoretisch gezien reeds bereikt is (2) wat de finaliteit is van de doorrekening in het verkeersmodel: welke zaken wel/niet doorgerekend zijn en waarom (3) hoe omgegaan wordt met het meenemen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in deze berekening + verduidelijken in passages in synthesenota en RMP	pag. 21

10/07/2023	5	Departement omgeving	8	<p>Het beleidsscenario lijkt volgens de figuur onder "Opbouw van beleidsscenario" niet zo'n grote impact te hebben op deze doelstellingen 1. Het RMP omvat echter ook een aantal flankerende maatregelen inzake gedrag, parkeerbeleid en fiscaliteit. Dit soort maatregelen zijn meestal zeer doeltreffend en vaak ook kostenefficiënt. Aangezien deze niet meegenomen zijn in de doorrekening van het verkeersmodel (als hogere verplaatsingskost of parkeerkost) is het niet duidelijk welke impact deze kunnen hebben naar de vooropgestelde doelstellingen. We vragen om deze info bijkomend in het RMP toe te voegen, zodat duidelijk wordt welke maatregelen, eventueel op andere beleidsniveaus (lokaal, regionaal, Vlaams), zeker nodig zijn en of er daarnaast nog bijkomende maatregelen noodzakelijk zijn om de vooropgestelde doelstellingen alsnog te halen. Ook de doorrekeningen fase 2 (Vlaanderen-breed) zouden bijkomend insteek kunnen leveren.</p>	RMP synthesenota	<p>Het RMP van de VVR Vlaamse Rand bestaat uit zeer concrete acties. Een aantal hiervan werden kwantitatief doorgerekend in het verkeersmodel, andere acties werden kwalitatief beoordeeld:</p> <p>(1) Deel actieplan dat zeer objectief kan worden doorgerekend in het verkeersmodel: Infrastructuurele maatregelen zoals nieuwe fietspaden, het verlagen van snelheden op lokale wegen, nieuwe buslijnen, verhoging treinfrequenties, enz.</p> <p>(2) Deel actieplan dat stoelt op ambities die moeilijker te modelleren zijn: Maatregelen die inzetten op gedragsverandering en mental shift (kwaliteitssprong faciliteiten fiets en openbaar vervoer, doelgroepenbeleid, informaticampagnes, dynamisch verkeersmanagement, regionaal parkeerbeleid, enz.) Deze cijfers worden voor een groot deel overgenomen door het model zoals het wordt ingegeven: "Wat je in het model stopt, komt eruit"; We kozen er hier bewust voor om ons niet rijk te rekenen.</p> <p>(3) Deel actieplan dat gaat over het topics die de vervoerregio overschrijden: Advies om de introductie van slimme kilometerheffing (in afstemming met het BHG) en de mogelijkheden tot rekeningrijden te onderzoeken (actie 28), het mobiliteitsbudget te optimaliseren en de fiscale voordelen voor niet-duurame vervoerswijzen af te bouwen (actie 20) Dit zijn maatregelen die berekend moeten worden over de vervoerregio's heen aangezien ze bij eventuele uitrol ook zullen gelden voor alle vervoerregio's. Actie 18 behelst het afstemmen op de omliggende regio's en advies naar Vlaanderen voor een overkoepelende aanpak.</p> <p>Het verkeersmodel zorgt voor een onderbouwing van de concrete keuzes die gemaakt worden in het ambitieuze beleidsscenario. Het is een hulpmiddel en geen doel op zich om het uiteindelijke bereikte modal split cijfer uit te rekenen.</p> <p>Er wordt een bijlage toegevoegd met meer duiding.</p>	<p>Bijlage toe te voegen "Modal shift in de Vlaamse Rand" waarin meer duiding wordt gegeven (1) hoe omgegaan wordt met het feit dat de 50% modal shift theoretisch gezien reeds bereikt is (2) wat de finaliteit is van de doorrekening in het verkeersmodel: welke zaken wel/niet doorgerekend zijn en waarom (3) hoe omgegaan wordt met het meenemen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in deze berekening</p> <p>+ verduidelijken in passages in synthesenota en RMP</p>	pag. 21
10/07/2023	5	Departement omgeving	9	<p>Het regionaal mobiliteitsplan neemt een aantal acties op rond vrachtverkeer (logistieke hubs, vrachtroutenetwerk, geïntegreerde visie vrachtwagen parkeren). Zaken waarvan wordt aangenomen dat die tot positieve evoluties inzake modalshift en voertuigkilometers zullen leiden, maar deze aannames zijn niet afgetoetst via het verkeersmodel. Het is niet duidelijk waar en wanneer deze aftoetsing zal gebeuren. Gelieve dit te verduidelijken.</p>	RMP	<p>Vermits er geen acties op specifieke plaatsen zijn vastgelegd, is het niet mogelijk om dit via een verkeersmodel af te toetsen. Uit de jaarlijkse monitoring zal moeten blijken of het aantal vrachtwagens afneemt, enerzijds in zijn totaliteit en anderzijds op wegen waar ze niet gewenst zijn. Ook de vervoerde tonnage per spoor en binnenvaart is een indicatie van een modal shift in het goederenverkeer.</p> <p>Deze cijfers zijn eerder Vlaanderen breed te bekijken. Er wordt een bijlage toegevoegd met meer duiding omtrent de doorrekening in het verkeersmodel.</p>	<p>Bijlage toe te voegen "Modal shift in de Vlaamse Rand" waarin meer duiding wordt gegeven (1) hoe omgegaan wordt met het feit dat de 50% modal shift theoretisch gezien reeds bereikt is (2) wat de finaliteit is van de doorrekening in het verkeersmodel: welke zaken wel/niet doorgerekend zijn en waarom (3) hoe omgegaan wordt met het meenemen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in deze berekening</p> <p>+ verduidelijken in passages in synthesenota en RMP</p>	pag. 40
10/07/2023	5	Departement omgeving	10	<p>Eindnota p. 48 &amp; 49 – Advieskaart Ruimte. Deze vormt een interessante basis om te betrekken in de advisering van ruimtelijke plannen en projecten. Hoewel de combinatie van knooppuntwaarde en voorzieningenniveau belangrijke randvoorwaarden zijn voor mogelijke verdichtingslocaties, zijn er vanuit omgeving nog heel wat andere randvoorwaarden die verdichtingskeuzes kunnen beïnvloeden. We zien deze zin bij de advieskaart: "De finale keuze is afhankelijk van een effectieve realisatie van de OV-visie alvorens verdichtingsprojecten op specifieke plekken echt kunnen opgestart.", dan ook graag aangepast. Daarnaast zal de kaart ook evolueren in de tijd en mag deze kaart dus niet als een statisch gegeven beschouwd worden. De kaders opgenomen in de kaart zijn ook heel ruim getrokken. Best aangeven dat de kaders nog gebied specifiek verfijnd en gedifferentieerd moeten worden.</p>	RMP	<p>Er zijn inderdaad nog andere voorwaarden vanuit andere disciplines rond ruimtelijke verdichting. Dit is echter een mobiliteitsplan, en focust zich dus op dit aspect. In de legende wordt dit tot uitdrukking gebracht door de zinsrede "vanuit een mobiliteitsperspectief". Er zal toegevoegd worden dat de finale keuze uiteraard ook afhankelijk is van andere randvoorwaarden die breder gaan dan mobiliteit.</p> <p>De kaders geven kernen aan, zoals in de legende van de kaart duidelijk wordt gesteld, en geen projectzones. Er zal toegevoegd worden dat de kaders in gebiedsspecifiek verfijnd en gedifferentieerd moeten worden.</p>	<p>De kaders geven kernen aan, zoals in de legende van de kaart duidelijk wordt gesteld, en geen projectzones. Er zal toegevoegd worden dat de kaders in gebiedsspecifiek verfijnd en gedifferentieerd moeten worden.</p>	pag. 48 - 49
10/07/2023	5	Departement omgeving	11	<p>Eindnota p. 61 - Actie 24 - Afstemmen met ruimtelijk beleid. Bij deze actie staat dat de huidige mobiliteitsvisie als basis zal dienen voor advisering van ruimtelijke beleidsplannen. Vanuit een mobiliteitsperspectief is dat zeker te begrijpen, maar zoals hierboven aangegeven is mobiliteit niet het enige aspect dat meespeelt in het maken van keuzes binnen een ruimtelijk beleidsplan. Deze nuancering is belangrijk voor het Departement Omgeving.</p>	RMP	<p>De actie geeft aan dat het RMP de nieuwe visie op mobiliteit in de Vervoerregio Vlaamse Rand vormt, en dat deze geldt als basis vanuit het mobiliteitsbeleid bij adviesverlening bij ruimtelijke beleidsplannen. Er zijn uiteraard nog andere aspecten die meespelen binnen het ruimtelijk beleid, maar het RMP focust zich op het mobiliteitsperspectief.</p> <p>De actie zal genuanceerd worden door te stellen dat "de huidige mobiliteitsvisie als basis zal dienen voor de mobiliteitsadviesing van ruimtelijke beleidsplannen".</p>	<p>De actie zal genuanceerd worden door te stellen dat "de huidige mobiliteitsvisie als basis zal dienen voor de mobiliteitsadviesing van ruimtelijke beleidsplannen".</p>	pag. 61
10/07/2023	5	Departement omgeving	12	<p>Eindnota p. 61 - Actie 23 - Adviseren van ruimtelijke projecten met een grote mobiliteitsimpact. We stellen voor om de actie te herformuleren naar het benutten van bestaande (of geoptimaliseerde) overlegplatformen om over ruimtelijke projecten met grote mobiliteitsimpact af te stemmen. Nu lijkt dit bijna een aparte formele procedurestap, bovenop de formele en informele adviesingsmogelijkheden die vandaag al bestaan. Van dit laatste is het Departement Omgeving zeker geen voorstander.</p>	RMP	<p>De leden van de Vervoerregioraad hebben specifiek gevraagd om ook grote projecten op de Vervoerregioraad te bespreken, zonder daarbij een extra formele stap te creëren. Het doel hiervan is om op de hoogte te blijven, en de impact op elkaars gemeente te bespreken en gezamenlijk te bekijken waar milderende maatregelen nodig zijn.</p>	<p>Geen aanpassing vereist</p>	pag. 61

10/07/2023	5	Departement omgeving	13	Eindnota p. 35 – Auto. Het knooppunt van de A12 met de R0 staat op een ietwat vreemde manier afgebeeld. Het knooppunt lijkt te ontbreken op de kaart	RMP	Kaart wordt aangepast		aanpassing kaart	pag. 35
10/07/2023	5	Departement omgeving	14	Eindnota p. 38/39 – Wensnetwerk Hoppinpunten. Verschillende van de symbolen opgenomen in de kaart zijn niet weergegeven in de legende, wat de kaart onleesbaar maakt. Dit is reeds verschillende keren opgemerkt en blijft een aandachtspunt.	RMP	De Hoppinpunten zijn opgebouwd uit verschillende vormen (type logica) en verschillende groottes (schaal). De Hoppinpunten die ook een combiparking zijn, worden weergegeven in het donkerblauw (combiparking korte termijn) of lichtblauw (combiparking lange termijn). De Hoppinpunten die ook een carpoolparking zijn, worden weergegeven door een asterix. Dit zal nog worden toegevoegd als duiding bij de legende.		aanpassing kaart	pag. 38-39
10/07/2023	5	Departement omgeving	15	Bijlage 2: Synthesenota, p. 87. Hier staat te lezen: ... "Kwalitatieve Ruimtelijke inrichting: Een hoppin is een meerlagige ruimte met een reisdomein, een ontvangstdomein en een omgevingsdomein. De onderlinge ruimtelijke verbanden en de kwaliteit van de uitvoering ervan zijn van essentieel belang voor het functioneren van het Hoppinpunt." ... Zoals eerder aangegeven is de onderbouwing om te komen tot de voorgestelde Hoppinpunten in de Vlaamse Rand en de categorisering daarvan (interregionaal, regionaal, lokaal, buurt) niet altijd even duidelijk. In de concept synthesenota zien we onder hoofdstuk '5.8.4. Werkhypothese, p 117-118' een kaart opgenomen met de voorzieningen en knooppuntwaarde. Wordt deze meegenomen om de Hoppinpunten te bepalen en vooral hoe? Het is van belang om meer duiding op te nemen bij de keuze zodat eenieder duidelijk kan verstaan waarom een punt als interregionaal of regionaal wordt aangeduid en andere niet.	RMP	Hoppinpunten worden afhankelijk van het mobiliteitsaanbod, het belang in het netwerk en de invloeds- of aantrekkingszone van een punt ondergebracht in drie niveaus: lokaal, regionaal en interregionaal. (Eindrapport pag. 36) De Hoppinpunten zijn als voorafname aan het RMP reeds vastgelegd door de VVRR in 2021. Deze zijn gecategoriseerd volgens de wetgeving en integraal overgenomen. In de synthesenota wordt uitvoeriger ingegaan op de selectie. Het eindrapport is een gebald document, waarin het niet de bedoeling is om het hele voorgaande proces te herhalen. Analyses zijn terug te vinden in de synthesenota, besluitvorming in het beleidsplan.		Geen aanpassing vereist	Pag. 36
10/07/2023	5	Departement omgeving	16	Eindnota p. 42 & 43 – Wensnetwerk Logistiek. De aanrijroute die wordt opgetekend t.h.v. de verkeerswisselaar E19/R0 lijkt te suggereren dat er een rechtstreekse verbinding wordt voorzien vanaf deze verkeerswisselaar naar o.a. Schaarbeek Vorming. Dit staat niet opgenomen op de GIS-kaart beschikbaar via de infomarkt, maar staat wel als actie opgenomen binnen de actietabel. (S02 – Actie 10). We zien ook een afrit voor vrachtvervoer ten noorden van de villastraat. We vragen in deze om een éénvormig communicatie te voeren. Het is belangrijk om de verschillende elementen samen te bekijken, zo ook de verbinding via de Budasteenweg.	RMP	Deze verbinding is fout ingetekend en moet op de Budasteenweg liggen. Dit wordt aangepast.			Pag. 42-43
10/07/2023	5	Departement omgeving	17	Eindnota p. 42 & 43 – Wensnetwerk Logistiek. Opvallend is het ontbreken van logistiek via trein- & tramspooren. Als toekomstbeeld voor de Vlaamse Rand zou dit wel betekenisvol kunnen zijn. We denken o.a. aan de tram op de A12 of de tramlijn van Brussel naar de Luchthaven als voorbeelden	RMP	Actie 110 betreft een studie naar dubbel gebruik van spoorinfrastructuur voor specifieke verbindingen.		Geen aanpassing vereist	Pag. 42-43
10/07/2023	5	Departement omgeving	18	Actieplan: We merken dat het Departement Omgeving, op onze vraag (26/11/2023), ondertussen als partner bij verschillende acties werd opgenomen (26-tal acties). Bij een aantal werden we nog niet opgenomen. Voor zover deze acties een ruimtelijke impact hebben, want dat is niet altijd éénvoudig om te beoordelen, vragen wij om het Departement Omgeving te vermelden als potentiële partner.	RMP	Na de vorige opmerking hebben we een zo goed mogelijke inschatting gemaakt van de actiepunten waar Omgeving bij betrokken zal zijn. Bij de onderstaande is dat niet of zeer occasioneel het geval. Binnen de wettelijke procedures zullen ze steeds correct betrokken worden.		Geen aanpassing vereist	Fiches
10/07/2023	5	Departement omgeving	19	Eindnota p. 52 & 53 – Operationeel Beleid. Het operationele beleid zet sterk in op monitoring en evaluatie van het actieplan. Dat is positief. Indicatoren m.b.t. omgeving en leefomgevingskwaliteit lijken echter te ontbreken. Nochtans zijn diverse data en indicatoren beschikbaar (bv. Ruimtebeslag door infrastructuur). Er is verdere afstemming nodig rond indicatoren die dOMG/MMM kunnen aanleveren	RMP	Gelet op het feit dat dit een mobiliteitsplan is, focussen we ons op de monitoring van de indicatoren met betrekking tot mobiliteit. Fiche G2 op pagina 98 geeft concrete acties qua monitoring en datamanagement. Op pagina 53 zal nog een beknopte passage toegevoegd worden die verwijst naar de drie aspecten waarop ingezet zal worden bij de monitoring en evaluatie: (1) recurrent monitoren van de doelstellingen en van de acties (2) evaluatie op planniveau van doelstellingen en beleidskeuzes (3) evaluatie van het planproces			pag. 52-53
10/07/2023	5	Departement omgeving	20	Eindnota p. 52 & 53 – Operationeel Beleid. Bij de aandachtspunten vanuit Milieu moet ernaar gestreefd worden om bijkomende verharding te vermijden of te compenseren.	RMP	Dit wordt verwoord in de tweede alinea onder de titel "Aandachtspunten vanuit milieu".		Geen aanpassing vereist	pag. 53
10/07/2023	5	Departement omgeving	21	Het woord "knooppunt" heeft vele betekenissen, net als andere termen die veelvuldig worden gebruikt in de interactie ruimte en mobiliteit. We verwijzen naar de in opmaak zijnde lexicon, die via het MDM gemaakt wordt, over de vervoerregio's heen. We vragen bij het finaliseren van het einddocument van het RMP de termen en definities in deze lexicon te hanteren.	RMP	Tot op heden is er nog geen lexicon beschikbaar om naar te verwijzen.		Geen aanpassing vereist	
10/07/2023	5	Departement omgeving	22	Uit het overzicht blijkt dat heel wat aanbevelingen zich situeren op uitvoeringsniveau. Door deze op een meer strategisch niveau te verwoorden zouden bepaalde van deze aanbevelingen ook opgenomen kunnen worden in de visie en het actieplan. In de strategische visie zou bijvoorbeeld opgenomen kunnen worden dat rekening gehouden moet worden met milieuaspecten zoals bijvoorbeeld lucht, waardoor het niet enkel op uitvoeringsniveau opgenomen wordt. (Zie in deze trend onderstaande voorstellen tot acties.)	MER	Binnen de doelstellingen van het RMP worden duurzaamheid en leefbaarheid als belangrijke elementen aangeduid. Binnen de grenzen van de bevoegdheden van de vervoerregio zetten we hierop in. (zie p.11)		Geen aanpassing vereist	

10/07/2023	5	Departement omgeving	23	<p>Doorheen de beoordeling worden begrippen als ruimtebeslag, verharding en 'verzegeling' door elkaar gebruikt. Deze laatste term is geen courante term in het omgevingsbeleid, gelieve dus enkel verharding te gebruiken. Hieronder nogmaals definities voor onderscheid ruimtebeslag en verharding: - Verharding: Oppervlakte waarvan de aard en/of toestand van het bodemoppervlak gewijzigd is door het aanbrengen van artificiële, (semi-) ondoorlaatbare materialen waardoor essentiële ecosystemfuncties van de bodem verloren gaan (woningen, wegen, andere constructies, ...). - Ruimtebeslag: Ruimte ingenomen door nederzettingen, infrastructuur, recreatieve doeleinden, ... ook bv. Parken en tuinen (niet verhard) en bv taluds langs weginfrastructuur maken hier deel van uit.</p>	MER	Terminologie wordt aangepast.	Ja
10/07/2023	5	Departement omgeving	24	<p>De ruimtelijke samenhang of de mate waarin ruimtelijke eenheden worden versnipperd/ontsnipperd wordt aangeduid met een groene opwaartse pijl die beoordeeld wordt als een positieve bijdrage, maar de doelstelling ligt in alle gevallen nog veraf. - Reeds eerder opgemerkt: "Bij het fietsnetwerk wordt de impact van nieuwe infrastructuur als een mogelijke oorzaak van het versnipperen en het verder uithollen van de schaarse open ruimte in Vlaanderen aangestipt. Dat zou moeten tegengegaan worden door ondertunneling en bruggen. Dit is nogal een straffe stelling. Mogelijk wordt bedoeld dat aanleg van nieuwe fietsverbinding gebruikt kan worden om bestaande versnippering tegen te gaan? Zonder de te realiseren fietsverbindingen goed te kennen lijkt het ons dat nieuwe fietsverbindingen hoofdzakelijk gebundeld worden aan bestaande infrastructuur? Indien toch open ruimte wordt doorsneden lijkt een evaluatie van tracés een logischere eerste stap." Het is niet duidelijk hoe dit verder behandeld werd. Dit is een belangrijk algemeen principe.</p>	MER	In het MER wordt de suggestie van fietsbruggen en tunnels verwijderd en vervangen door in eerste instantie te bundelen en als er toch een nieuwe verbinding moeten komen een tracéstudie uit te voeren. Binnen het actieplan van het RMP worden nieuwe verbindingen telkens opgesteld met een haalbaarheidsstudie dewelke een tracéstudie omvat.	MER aangepast
10/07/2023	5	Departement omgeving	25	<p>Reeds eerder opgemerkt: "De locatie van P+R plekken als gezamenlijk beleid met het BHG vormt een belangrijk voorstel. Kunnen van daaruit aanbevelingen geformuleerd worden voor het RMP in concrete plekken die minstens in aanmerking kunnen komen voor dit soort denken?" Het is niet duidelijk hoe dit verder behandeld werd. Dit zou een actie kunnen worden.</p>	MER-RMP	Binnen het RMP wordt op p.37 duidelijk verwezen naar de afstemming tussen de Vlaamse Hoppinpunten en de knooppunten in het BHG welke resulteert in de actie 13. Deze P&R vallen onder de Hoppinpunten welke zijn aangeduid in het plan.	Geen aanpassing vereist
10/07/2023	5	Departement omgeving	26	<p>De ruimtelijke kwaliteit wordt beoordeeld als een positieve bijdrage, maar de doelstelling ligt in alle gevallen nog veraf. Reeds opgemerkt: "Binnen openbaar vervoer wordt sterk de nadruk gelegd op hemelwater en verharding, wat zeker positief is. Zo ook de frequentie en het uitbouwen van een aantrekkelijk en leesbare omgeving. Hoe worden die laatste zaken meer dwingend gemaakt en geïntegreerd in het RMP?" De bijdrage aan de doelstellingen genoteerd vanuit het openbaar vervoer verwoordt ook ambities rond het inbedden binnen het stedelijk weefsel bijdrage tot de doelstellingen omtrent ontwikkelingsprojecten met goede inrichting vanuit de kernkwaliteiten.</p>	MER/RMP	In de eerste plaats blijft het RMP een mobiliteitsplan. Echter, door het uitbouwen van strategische assen en multimodale assen, waarbij Hoppinpunten de scharnieren vormen, wordt bijgedragen aan meer leefbare kernen en een meer leesbare routing voor alle modi. De uiteindelijke inrichting van wegen behoort niet tot de bevoegdheden van de vervoerregio, maar wel van de wegbeheerder.	Geen aanpassing vereist
10/07/2023	5	Departement omgeving	26	<p>Verskillende aanbevelingen kunnen verscherpt worden. Zo wordt afbouw van over gedimensioneerde verharding wegen heel kort aangestipt. De potentie voor ontharding op het lokale wegnen (denk aan verkavelingen, dorpspleinen en zo verder) is groot. Een mogelijke korte termijn actie is het inventariseren van overtollige verharding lokale wegnen. Wat ontharding betreft lopen vandaag reeds tal van initiatieven en doelstellingen (bv. Onthardingsdoelstellingen LEKP). Er is dus zeker potentie om bijkomende verharding te compenseren. In de strategische visie BRV staat volgend ruimtelijke principe: 'geen netto stijging van het ruimtebeslag en afnemende verhardingsgraad in de open ruimte'. Verschillende acties uit het actieplan zullen deze principes echter onder druk zetten en het risico tot bijkomend ruimtebeslag is groot. Bijvoorbeeld: acties rond weginfrastructuur, openbaar vervoer, fiets, aanleg hoppinpunten, uitbouw P+R 's. Daarom vragen we om voldoende kansen te benutten om bestaande verharding in te schakelen, te sturen naar efficiënter gebruik van bestaande wegenis en anderzijds te zoeken naar potenties voor ontharding om de negatieve effecten te compenseren. Om die onthardingspotenties in beeld te brengen, zou een screening kunnen gebeuren. Hiertoe wordt best een actie(acties) opgenomen</p>	MER	Algemeen zijn er vanuit het Departement Omgeving studies lopende die de onthardingsmogelijkheden in de regio bekijken (TOP Noordrand, Openruimtenetwerk, ...), een bijkomende studie lijkt niet zinvol. Binnen de doelstellingen van het RMP worden duurzaamheid en leefbaarheid naar voor geschoven. De invulling op lokaal niveau zijn een lokale bevoegdheid. Het MER geeft hierbij verschillende aanbevelingen rond afbouw van niet-noodzakelijke wegenis, nieuwe infrastructuur zoveel mogelijk voorzien binnen het bestaande ruimtebeslag of anders compenserende maatregelen treffen, een compact gebruik van de ruimte, waterdoorlatende verharding voorzien, ... Het RMP stelt op pagina 53 dat nieuwe infrastructuur zoveel mogelijk voorzien dient te worden binnen het bestaande ruimtebeslag. Indien dit niet mogelijk blijkt, moeten compenserende maatregelen getroffen worden om het netto ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken.	Geen aanpassing vereist
10/07/2023	5	Departement omgeving	27	<p>De ruimtelijke kwaliteit wordt beoordeeld als een positieve bijdrage, maar de doelstelling ligt in alle gevallen nog veraf. Eerdere opmerking: "Binnen Hoppinpunten zou minstens een integrale benadering moeten komen van de ruimtelijke ontwikkeling in verschillende gradaties zodat niet enkel op het centerpunt, maar ook in de omgeving errond gewerkt wordt aan een meer doordachte ontwikkeling in relatie met het publiek domein." De erkenning dat Hoppinpunten centrale ruimten vormen die ideale kansen vormen voor de koppeling aan diverse functies en een kwalitatieve publieke ruimte, draagt dan wel weer bij tot deze doelstelling.</p>	MER	In de eerste plaats blijft het RMP een mobiliteitsplan. De uiteindelijke inrichting van wegen en pleinen behoort niet tot de bevoegdheden van de vervoerregio, maar wel van de wegbeheerder. De Vlaamse overheid heeft wel een ontwerprijzer voor de Hoppinpunten, waarin de kwalitatieve ruimtelijke inrichting één van de themafiches is.	Geen aanpassing vereist
10/07/2023	5	Departement omgeving	27	<p>Doorheen de tabellen wordt regelmatig het volgende gesteld: 'De wegbeheerder dient erop toe te zien dat nieuwe infrastructuur zoveel mogelijk voorzien wordt binnen het bestaande ruimtebeslag. Indien dit niet mogelijk blijkt, zouden compenserende maatregelen getroffen kunnen worden om het netto ruimtebeslag te herleiden tot nul.' De aanbevelingen en maatregelen situeren zich op project-uitvoeringsniveau en zijn heel voorwaardelijk geformuleerd ("zou kunnen" en zo veel mogelijk"). Daarnaast moet binnen het ruimtebeslag ook naar compactheid gestreefd worden.</p>	MER	Compact ruimtegebruik is opgenomen als aanbeveling bij het aspect "ruimtebeslag". Het betreft algemene aanbevelingen voor niet-specifieke projecten. Indien er concrete projecten of plannen voortvloeiend uit het RMP, zal er een project-MER of plan-MER opgemaakt moeten worden dat meer in detail kan ingaan op de specifieke maatregelen en aanbevelingen.	Geen aanpassing vereist

10/07/2023	5	Departement omgeving	28	Een tweede ruimtelijk principe is: 'ruimtelijk uitbreiden als uitzondering' dat als volgt wordt omschreven: "Ruimtelijk uitbreiden kan enkel in functie van een aangetoonde maatschappelijke ruimtebehoefte en wanneer hiervoor redelijke alternatieven via rendementsverhoging van het bestaande ruimtebeslag niet toereikend zijn. (...) De uitbreiding zelf realiseert een 'state of the art' op het vlak van ruimtelijk rendement en multimodale ontsluiting." Het zal dus geen vanzelfsprekendheid zijn om nieuwe wegen ten koste van de open ruimte te verantwoorden. <del>Waarbijkomend ruimtebeslag en verharding niet kan worden</del>	MER	Algemeen worden de aandachtspunten vanuit milieu besproken op p. 53. Bij uitwerking van projecten zal dit projectspecifiek bekeken moeten worden.		Aanpassing in RMP op p.53
10/07/2023	5	Departement omgeving	28	De ruimtelijke kwaliteit wordt beoordeeld als een positieve bijdrage, maar de doelstelling ligt in alle gevallen nog veraf. Reeds opgemerkt: "Effectbeoordeling bij gedrag is vooral gericht naar combiparkings en vrij negatief, terwijl de beoordeling van doelstelling positief is alsook de eindconclusie." Blijft dubbelzinnig	MER	Voor het aspect "ruimtebeslag" is de beoordeling negatief, voor de aspecten "ruimtelijke samenhang" en "ruimtelijke kwaliteit" positief. De verwijzing in de opmerking betreft het ruimtebeslag, waar dus wel degelijk een negatieve beoordeling werd gegeven.		Geen aanpassing vereist
10/07/2023	5	Departement omgeving	29	Binnen het deel logistiek wordt aandacht besteed aan bedrijvigheid, doch het transport over water ontbreekt als belangrijk element om in de toekomst verder te ontwikkelen. Algemeen wordt een terugdringen van het ruimtebeslag voor bedrijvigheid gesteld, maar is dit wenselijk en vanuit welk oogpunt? Levert een nadenken over bedrijvigheid vanuit de voorgestelde weginfrastructuur een prioritering van gebieden die daar beter voor in aanmerking komen. Immers niet alle vormen van bedrijvigheid hebben baat bij een verdichting rond multimodale knooppunten.	MER	Actie 111 betreft het goederenvervoer via watertransport. Het terugdringen van een inefficiënt ruimtebeslag is belangrijk, los van het soort bebouwing, dus ook voor bedrijven. Vanuit mobiliteitsoogpunt zijn bijv. bedrijven in kernen waar veelvuldig vrachtwagens leveren ongewenst. De lokale bakker en slager horen dan weer wel thuis in de kern. De verschillende acties rond logistieke hubs en de algemene maaswerking zullen antwoorden bieden op de vraag welke de meest geschikte locaties zijn voor bedrijvigheid.		Geen aanpassing vereist
10/07/2023	5	Departement omgeving	30	Bijlage 5: Ontwerp Plan-MER, p. 38 - Figuur 6.1. (Zie eerdere opmerking) Het geluid wordt niet enkel bepaald door emissie maar ook door de overdracht van geluid die beïnvloed wordt door de omgeving (o.a. afstand, afscherming, bodemfactoren, ... enz.)	MER	Dit klopt, maar deze elementen worden op een diepgaander niveau behandeld in een project-MER waar er lokaal gekeken wordt. In een strategische plan-MER wordt er vanuit een helikopterniveau gekeken naar mogelijke effecten.		Geen aanpassing vereist
10/07/2023	5	Departement omgeving	31	Bijlage 5: Ontwerp Plan-MER, p. 82 - Hier staat het volgende vermeld: "... De periodieke herhaling van het schriftelijke leefomgevingsonderzoek toont een daling in het percentage gerapporteerde ernstige hinder door geluid van wegverkeer, waarvan de oorzaak nog niet is achterhaald. Mogelijk is dit een combinatie van levensstijl- en gevoeligheidsfactoren. ...". Deze bevindingen kloppen niet op basis van de meest recente resultaten (SLO-4). Zie o.a. de formulering die op p. 102 van het ontwerp MER staat: "... In Vlaanderen blijkt uit het Schriftelijk leefomgevingsonderzoek (SLO-4, 2018) dat er een toename was in geluidshinder door wegverkeer vergeleken met het voorgaande rapport (SLO-3, 2013). ..."	MER	Klopt, dit wordt aangepast in de tekst.		Tekstueel aangepast.
10/07/2023	5	Departement omgeving	32	Bijlage 5: Ontwerp Plan-MER, p. 82 - Hier staat het volgende vermeld: "... In uitvoering van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai (2017) worden geluidsbelastingkaarten opgemaakt. ...". De strategische geluidsbelastingkaarten die in 2017 aan de Europese Commissie werden gerapporteerd hebben als referentiejaar 2016.	MER	Wordt aangepast in de tekst		Tekstueel aangepast.
10/07/2023	5	Departement omgeving	33	Eerder advies: "... Bij de toetsing van alternatieven en varianten aan beleidsambities voor het sub-thema geluid wordt enkel rekening gehouden met wijzigingen/effecten in sterk bebouwde omgevingen. Wat is de definitie van 'een sterk bebouwde omgeving'. Op welke manier houdt dit rekening met bevolkingsdensiteit of andere gevoelige functies? Kan dit verduidelijk worden in de nota en kan dit ook worden weergegeven op kaart? Significante toenames van weg- en spoorverkeer moeten ook in kaart worden gebracht voor niet sterk bebouwde omgevingen indien daar bebouwing of andere geluidsgevoelige functies zijn gelegen, zodat deze eventuele negatieve effecten kunnen worden aangepakt door het nemen van milderende maatregelen. ..." Er staat in het ontwerp-MER niet duidelijk toegelicht wat er met 'sterk bebouwde omgevingen' wordt bedoeld. Op figuur 30: Geluidswijzigingen t.o.v. procentuele wijzigingen in verkeersbewegingen (etmaalintensiteiten) staan wel de kernen aangeduid, waardoor verondersteld kan worden dat dit overeenkomt met 'sterk bebouwde omgevingen'. Maar voor de leesbaarheid van het MER is het aanbevolen om eenduidige termen te hanteren.	MER	Voor beperkte toe- of afnames wordt enkel naar stadsomgevingen gekeken. Voor significante toe- of afnames kunnen ook in het buitengebied op kwetsbare locaties (woongebied) worden afgetoetst. Op pagina 27 van de synthesesnota staan de gebiedstypologieën op kaart. Sterk bebouwde omgevingen bestaan uit de kernen en de lintbebouwing. Er werd een voetnoot toegevoegd aan het beoordelingskader Mens.		Voetnoot toegevoegd

10/07/2023	5	Departement omgeving	34	<p>Eerder advies: "... In de NIA wordt het volgende vermeld: "Binnen een RMP kunnen ook infrastructurele aspecten aan bod komen (bv. aanleg van een omleidingsweg). Omdat de exacte locatie niet steeds gekend is, is het moeilijk om de impact op bv. bodem, water of erfgoed na te gaan. Toch kan, op basis van de kenmerken van de infrastructuur en de omgeving waarin die wordt voorzien, een algemene inschatting gemaakt worden van de effecten op zowel mens, biodiversiteit, klimaat als landschap." De aanleg van nieuwe infrastructuur kan uiteraard ook een grote impact hebben op het geluidsklimaat. Gelieve hierbij ook rekening te houden in een MER van een RMP." Op p. 122 van het ontwerp-MER wordt het volgende aangegeven: "... De resultaten van de verkeersmodellering zijn slechts indicatief te interpreteren. Het effectieve aantal mensen dat getroffen zal worden door een toename of afname van geluidsbelasting en luchtvervuiling is moeilijk in te schatten. Daardoor is een afweging tussen de positieve effecten op een plaats en de negatieve effecten op een andere plaats niet steeds mogelijk in termen van aantal blootgestelde. Wanneer er overgegaan wordt naar concrete ingrepen moeten deze effecten in meer detail bestudeerd worden. ..." Zoals hierboven al opgemerkt, gaan we ervan uit dat al deze afzonderlijke projecten in een later stadium dan uitgebreid worden onderzocht waarbij op dat moment wel een kwantitatief onderzoek moet gebeuren naar o.a. de toename of afname van geluidsblootstelling.</p>	MER	<p>Elk project of plan dat voortvloeit uit het RMP zal de gekijkte procedures moeten volgen, inclusief een MER</p> <p>In het stadium van uitvoering zal dan uitgebreid worden onderzocht waarbij op dat moment wel een kwantitatief onderzoek moet gebeuren naar o.a. de toename of afname van geluidsblootstelling. Extra verwijzing op p53 RMP ingeschreven: "Bij de uitrol van de verschillende projecten in het kader van de actietabel geldt uiteraard de geldende regelgeving zoals bijvoorbeeld de Project-MER regelgeving."</p>	Aanpassing in RMP op p.53
10/07/2023	5	Departement omgeving	35	<p>Eerder advies: "... Bij de toetsing van alternatieven en varianten aan beleidsambities voor het sub-thema geluid wordt o.a. vermeld dat er rekening wordt gehouden met de wijziging van snelheid en verkeersvolume van wegverkeer en anderzijds vrachtverkeer. Wordt er hierbij ook rekening gehouden met eventuele relevante verschuivingen van verkeer, snelheid of aandeel vrachtverkeer van de dag periode naar de nacht- of avondperiode? Bij de beoordeling van de geluidseffecten in MER's wordt namelijk uitgegaan van de Lden geluidsindicator waarbij de geluidsniveaus tijdens de avond en nacht zwaarder doorwegen (respectievelijk een straffactor van 5 dB en 10 dB). Op deze manier wordt er rekening gehouden dat lawaai tijdens deze periodes als hinderlijker wordt beschouwd..." Op p. 101 is onder beoordelingsindicatoren voor het sub-thema geluid het volgende toegevoegd: "... Omwille van voortschrijdend inzicht is volgende indicator na de NIA toegevoegd: - Verschuiving intensiteiten van dag naar avond/nacht en type bron (personenwagens, vrachtverkeer, spoorverkeer...)..." Het is zeer fijn dat er met deze opmerking rekening gehouden wordt, maar het kaartmateriaal wat de beoordeling van deze indicator moet weergeven, is niet terug te vinden in het Ontwerp-Plan-MER. Alle indicatoren die in het beoordelingskader worden vermeld moeten in het MER worden uitgewerkt en in kaart worden gebracht.</p>	MER	<p>De verschuivingen in de tijd van de verplaatsingen, de verandering van de herkomstbestemmingsparen en de generatie van nieuwe verplaatsingen zijn drie effecten die niet met het Regionaal Verkeersmodel ingeschat worden.</p> <p>Er zijn geen acties opgenomen in het RMP die een verschuiving van dag naar avond of nacht zouden bevorderen, indien er een verschuiving zou gebeuren staat dit los van het RMP.</p>	MER bij het thema geluid onder het hoofdstuk mens. Dit is terug uit het beoordelingskader gehaald.
10/07/2023	5	Departement omgeving	36	<p>Eerder advies: "... In de NIA staat: "... De lijnen van het openbaar vervoer hebben geen capaciteitsbeperkingen, er wordt uitgegaan van de dienstregelingen, en aangenomen dat de capaciteit van de voertuigen als het ware meegroeit met de vraag waardoor er geen congestiekosten op het voertuig optreden en alle reizigers die dat willen mee kunnen rijden. Op zich is dit voor het doorrekenen van scenario's van het regionaal mobiliteitsplan juist interessant, aangezien we op deze manier kunnen inschatten wat de vraag is op een bepaalde OV-as, zonder dat deze kan worden ingeperkt door het modelleren van een te beperkte capaciteit..." Wat met frequentieverhogingen op enkele spoorassen, zoals in deze NIA worden vermeld, zullen de eventuele negatieve effecten op het geluidsklimaat hierbij wel worden ingeschat? ... "Dit werd in het ontwerp-MER wel voldoende vermeld in de beoordeling van het sub-thema geluid dat er eventuele negatieve effecten kunnen zijn en in dit geval milderende maatregelen genomen moeten worden.</p>	MER	<p>Deze opmerking behoeft geen actie aangezien het advies zelf zegt dat het 'voldoende vermeld wordt'</p>	Geen aanpassing vereist
10/07/2023	5	Departement omgeving	37	<p>Bijlage 5: Ontwerp Plan-MER, 5.3.1. 'Beleidsambities 2030' - "Hier worden de WGO richtwaarden voor wegverkeerslawaaai en spoorverkeerslawaaai vermeld. Wat is juist de concrete beleidsambitie die hierover zal worden opgenomen in het RMP van de vervoerregio Vlaamse Rand Brussel?. Dit kan best verduidelijkt worden." Het is niet duidelijk wat er met deze opmerking werd gedaan. Onder Beleidsambities 2030 worden nog altijd de WGO advieswaarden vermeld.</p>	MER	<p>Voor spoorverkeerslawaaai wordt geen ambitie opgenomen in het RMP, vermits de vervoerregio daar geen invloed op kan uitoefenen.</p> <p>Onder de beleidsambities worden voor elk thema steeds de ambities van de hogere overheidsniveau's opgenomen.</p> <p>Voor het wegverkeerslawaaai is de ambitie om het aantal km rustige woon- en leefstraten (Lden &lt; 53dB en Night &lt; 45 dB) te laten toenemen, in tegenstelling tot de huidige dalende trend. Daarnaast is het de ambitie om het aantal km belangrijke wegen met Lden &gt; 70 dB te laten dalen naar nul. De ambities zijn opgenomen in de synthesesnota. De richtwaarden zijn een ijkpunt. Hoe verhouden de normen zich tot het huidige geluidsklimaat en hoe zal dat evolueren met het RMP... GAP analyse...</p>	Geen aanpassing vereist
	5	Departement omgeving	38	<p>Er werden geen richtwaarden voor luchtverkeerslawaaai vermeld onder beleidsambities 2030, maar luchtverkeerslawaaai is in deze vervoerregio ook een belangrijke bron van geluidshinder, waarbij zeker rekening moet worden gehouden bij het realiseren van de beleidsambitie RUIMTE die in de NIA wordt vermeld, namelijk: "... De woondichtheid op bewandelbare afstand rond het geheel van strategische collectieve vervoersknopen binnen de ruimtelijke ruggengraat neemt tegen 2020 met 50% toe ten opzichte van 2015 (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen) ...". Op p. 16 van de NIA wordt immers vermeld dat er vijf interregionale Hoppinpunten worden geselecteerd waaronder Brussels Airport Zaventem.</p>	MER/RMP	<p>Luchtvaart valt buiten de scope van het RMP, en dus ook van het strategische plan-MER.</p>	Geen aanpassing vereist



10/07/2023	5	Departement omgeving	39	Bijlage 5: Ontwerp Plan-MER, p. 70 - Bij de toetsing van de beleidsambitie "5.8. RUIJTE / Advies voor een geïntegreerd beleid" wordt onder het sub-thema geluid bij "potentieel negatieve effecten" het volgende vermeld: "... Wonen wordt aangemoedigd waar sterk openbaar vervoer en veel voorzieningen nabij zijn: op vlak van geluidsoverlast dient dit enigszins genuanceerd te worden. Nabijheid van openbaar vervoer betekent niet per se dat zoveel mogelijk huizen rond enkele trein- en bushaltes moeten komen. Openbaar vervoer veroorzaakt immers geluidsoverlast. Wijken kunnen zo ingevuld worden dat tussen zware transportinfrastructuur en woonwijken nog een buffer van groen en/of voorzieningen ligt om geluidsoverlast afkomstig van de transportfuncties te beperken. ..." Het is heel goed dat in dit MER aandacht wordt besteed aan deze potentieel negatieve effecten, hierbij wel nog enkele aanvullingen/bemerkingen: Zoals hoger aangegeven is het geluid van de luchthaven Brussel-Nationaal ook een belangrijke bron van geluidshinder in deze vervoersregio, op p. 16 van het NIA wordt aangegeven dat dit één van de vijf interregionale Hoppinpunten is. Voor luchtverkeerslawaaai zijn afschermdende maatregelen zoals een afstandsbuffer van groen of afschermding door andere niet geluidsgevoelige functies niet effectief.	MER/RMP	Luchtvaart valt buiten de scope van het RMP, en dus ook van het strategische plan-MER.	Geen aanpassing vereist
10/07/2023	5	Departement omgeving	40	Bijlage 5: Ontwerp Plan-MER - Zie p. 122: "... Monitoring zal nodig zijn om na te gaan in welke mate de maatregelen uit het RMP zullen bijdragen tot de relevante beleidsdoelstellingen. Het effect van het RMP op het welzijn en de gezondheid kan gemonitord worden door kwantitatief na te gaan of er een shift heeft plaatsgevonden naar meer duurzame of kwalitatieve vormen van vervoer m.b.t. woon-, werk- en recreatieverkeer aan de hand van bijv. de opgenomen monitoring omtrent fietsdata of enquêtes bij recreanten of bedrijven. Binnen de te nemen acties wordt voorzien om in het kader van doorgaand sluipverkeer te waken een monitoring opgesteld. Dit is vanuit discipline mens-gezondheid dan ook sterk aanbevolen dit verder op te volgen om op vlak van lucht- en geluidsemisies naar de woonkernen. ..." Het is positief dat er in het ontwerp MER wordt aangegeven dat er zal gemonitord worden op valk van lucht- en geluidsemisies. De concrete uitwerking (o.a. Welke indicatoren en met welke methoden) is niet in het ontwerp-MER opgenomen, We nemen aan dat Departement Omgeving betrokken zal worden bij de verdere uitwerking.	MER	Bij elke actie worden de betrokken actoren mee uitgenodigd.	Geen aanpassing vereist
10/07/2023	5	Departement omgeving	41	Het Openruimtenetwerk in en rond Brussel als onderlegger. In deze intergewestelijke studie werd een ambitieuze, gezamenlijk gedragen visie ontwikkeld voor een duurzaam en regionaal samenhangend openruimtenetwerk in en rond Brussel met robuuste corridors tussen stad en buitengebied voor o.a. biodiversiteit, water, koelte, lokale landbouw en actieve mobiliteit. Zo kan de openruimte als structurerend element voor een gezonde stedelijke groei kan fungeren.	MER	Het openruimtenetwerk is complementair aan het RMP in die zin dat het RMP een vlotte mobiliteit wil bewerkstelligen tussen bebouwde omgevingen. Het openruimtenetwerk wil net open ruimtes verbinden.	Geen aanpassing vereist
10/07/2023	5	Departement omgeving	42	Onder beleidsambities 2030 staan nog enkele doelstellingen die foutief aan BRV toegeschreven worden. Dit werd ook reeds in advies op NIA meegegeven.	MER	Wordt nagekeken.	Aan te passen door discipline expert
11/07/2023	6	GMC (BHG)	1	De Commissie stelt vast dat het mobiliteitstelsel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest sterk geïntegreerd is met dat van de Vlaamse Rand. Een nauwe samenwerking tussen beide gewesten (en met de Vlaamse Rand in het bijzonder) is dus van groot belang	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Vervoersregio Vlaamse Rand beaamt deze stelling, die ook tot uiting komt in fiche S2 en andere acties waarbij het BHG als partner wordt geïdentificeerd.	Geen aanpassing vereist
11/07/2023	6	GMC (BHG)	2	Zowel Good Move, als het RMP Vlaamse Rand stellen een modal shift van de auto naar duurzame en/of actieve vervoersmodi centraal, beide plannen vinden elkaar dus in eenzelfde achterliggende filosofie. De commissie juicht deze coherentie toe. De commissie betreurt, evenwel, dat de ambitie voor wat betreft de voorgestelde modal shift te beperkt blijft. De in het Vlaams Energie- en Klimaatplan vooropgestelde modal shift-doelstelling (AMSS0) wordt immers uitsluitend toegepast op de Vlaamse Rand, wat een duidelijke ambitie was. De commissie betreurt dat deze doelstelling, door de opname van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in de berekening ervan, (veel) minder ambitieus en helder is geworden en niet overeenstemt met de klimaatdoelstellingen.	RMP	In een afsprakennota uit 2020 van het MOM, het ambtelijk overlegorgaan waarin de beleidsdominen mobiliteit en omgeving vertegenwoordigd zijn en na afstemming met het kabinet Peeters, werd afgesproken dat voor de Vervoersregio Vlaamse Rand ook het ingesloten Brussels Gewest mee opgenomen wordt in de berekeningen voor de modal split. Vervoersregio Vlaamse Rand heeft een sterke link met het BHG qua verplaatsingen en het is dan ook niet onlogisch om deze als een geheel te zien. Er wordt een bijlage toegevoegd met meer duiding.	Bijlage toe te voegen "Modal shift in de Vlaamse Rand" waarin meer duiding wordt gegeven (1) hoe omgegaan wordt met het feit dat de 50% modal shift theoretisch gezien reeds bereikt is (2) wat de finaliteit is van de doorrekening in het verkeersmodel: welke zaken wel/niet doorgerekend zijn en waarom (3) hoe omgegaan wordt met het meenemen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in deze berekening + verduidelijken in passages in synthesesnota en RMP
11/07/2023	6	GMC (BHG)	3	De commissie betreurt, hiernaast, dat er geen doelstelling ter vermindering van het aantal verplaatsingen per inwoner en arbeidsplaats in het RMP is opgenomen. We herinneren er hierbij graag aan dat een lichte daling van het modaal aandeel van de wagen, in combinatie met een stijging van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in de Rand, nog steeds kan leiden tot een toename van het aantal autoverplaatsingen in deze zone. Hiermee rekening houdend is de noodzakelijke bijdrage van het RMP aan een vermindering van het totaal aantal autoverplaatsingen in de Vlaamse Rand dus niet gegarandeerd.	RMP	In de synthesesnota worden vanaf pag. 19 concrete targets opgesteld, waarbij voor het personenvervoer 50/50 als gewenste trend wordt aangegeven. De acties die het aantal verplaatsingen zullen doen reduceren, situeren zich voornamelijk op gebied van gedrag en ruimte en zijn niet doorgerekend. Ze zijn wel opgenomen in het RMP onder fiche G1 op pagina 96 en onder het algemene ruimtelijke beleid.	Geen aanpassing vereist

11/07/2023	6	GMC (BHG)	4	Aanvullend op het vorige punt in verband met de algemene modal shift-doelstelling van het plan, vraagt de commissie ook een hogere ambitie voor een modal shift naar de fiets. Zelfs in het meest ambitieuze scenario van het RMP (horizon 2030) lijkt, binnen het grondgebied van de Vlaamse Rand en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, nog steeds slechts 13% van de verplaatsingen met de fiets te gebeuren. Wetende dat het modaal aandeel van de fiets in Brussel ondertussen gestegen is tot 9%, en dat in Vlaanderen reeds 18% van alle verplaatsingen met de fiets gebeurd, is de gestelde ambitie voor 2030 onvoldoende. We herinneren er hier ook graag aan dat de ambitie voor het modaal aandeel van de fiets binnen het Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP) op 30% tegen 2040 ligt en op 20% tegen 2025.	RMP	In de doorrekening met het verkeersmodel wordt geen rekening gehouden met niet-infrastructurele maatregelen zoals gedragsmaatregelen, het opzetten van MaaS-platformen of verkeersmanagement. Deze maatregelen zijn terug te vinden in de fiches G1 en G2. Gelet op de hoge belasting van het Team Verkeersmodellen, de beperkte meerwaarde van de doorrekening van de gedragsmaatregelen en het feit dat sommige maatregelen enkel voor gans Vlaanderen berekend kunnen worden, is ervoor gekozen om een aantal maatregelen enkel kwalitatief te beoordelen. Deze niet doorgerkende acties zullen verder bijdragen aan een nog positievere modal shift. Hoeveel? Dat is niet gekwantificeerd. De verwachting is dus dat het aantal verplaatsingen per fiets meer zal toenemen dan uit de doorrekening blijkt. Er wordt een bijlage toegevoegd met meer duiding.	Bijlage toe te voegen "Modal shift in de Vlaamse Rand" waarin meer duiding wordt gegeven (1) hoe omgegaan wordt met het feit dat de 50% modal shift theoretisch gezien reeds bereikt is (2) wat de finaliteit is van de doorrekening in het verkeersmodel: welke zaken wel/niet doorgerekend zijn en waarom (3) hoe omgegaan wordt met het meemenen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in deze berekening + verduidelijken in passages in synthesesnota en RMP
11/07/2023	6	GMC (BHG)	5	Algemeen genomen is de commissie de vereenvoudiging (zonder verlies van frequentie en routes) van de lijn van De Lijn binnen het BHG genegen. Een dergelijke vereenvoudiging kan de reiziger binnen het BHG enkel ten goede komen.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking.	Geen aanpassing vereist
11/07/2023	6	GMC (BHG)	6	De commissie wenst hiernaast wel haar bezorgdheid te uiten over het budget neutrale kader waarbinnen De Lijn (en bij uitbreiding de vervoerregio) door de Vlaamse Overheid gedwongen wordt om te werken. Een (inclusieve) ambitieuze modal shift kan enkel slagen met de uitbouw van een performant OV-net (inclusief ambitieuze prijszetting voor o.a. kwetsbare groepen).	RMP synthesesnota	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Dit betreft het basisbereikbaarheidsplan van De Lijn. De tekst op pagina 43 van de synthesesnota kan inderdaad de indruk wekken dat we ook in het RMP budgetneutraal werken, dit is niet het geval. Dit zal worden aangepast.	tekst duiden p43
11/07/2023	6	GMC (BHG)	7	De commissie vraagt aan de Lijn om voor de termijnen een oplossing te zoeken qua ruimtegebruik en vraagt om blijvend de dienstverlening af te stemmen met de MIVB	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Dit betreft een vraag aan De Lijn.	Geen aanpassing vereist
11/07/2023	6	GMC (BHG)	8	De commissie wijst op het belang van een goed evenwicht tussen een performante afwikkeling van het autoverkeer en verkeersveilige en leefbare hoofdverkeersassen (regionale en interlokale wegen binnen het RMP) door de vervoerregio. Ten einde het voorgestelde regionale en interlokale mazensysteem goed te kunnen laten functioneren, moet het wegverkeer in staat gesteld worden de verkeersluwe zones efficiënt en vlot te kunnen vermijden.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking. De fiches A1 en A2 geven een opsomming van de acties die hiervoor gepland zijn.	Geen aanpassing vereist
11/07/2023	6	GMC (BHG)	9	De commissie juicht toe dat binnen het RMP ook voor het vrachtverkeer een modal shift van de weg naar het spoor en de binnenvaart is opgenomen. De commissie benadrukt evenwel graag dat het Federaal Planbureau een blijvende stijging van het vrachtverkeer binnen de regio verwacht en dat, net zoals voor het autoverkeer, een stijging van het vrachtverkeer op de weg niet uitgesloten kan worden (ondanks de voorgestelde doelstelling ter afname van het modaal aandeel van het vrachtvervoer over de weg).	RMP	Dit was ook een vaststelling in het RMP.	Geen aanpassing vereist
11/07/2023	6	GMC (BHG)	10	De commissie benadrukt, hierbij aansluitend, het blijvend belang van maatregelen ter bevordering van de veiligheid en vlotheid van het vrachtverkeer over de weg op de belangrijkste logistieke assen in de vervoerregio	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Onder fiche L1 zijn hiervoor acties opgenomen.	Geen aanpassing vereist
11/07/2023	6	GMC (BHG)	11	De commissie benadrukt het belang van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als partner, en voor een beperkt aantal acties zelfs als trekker, voor de uitvoering van verschillende voorgestelde acties.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Het BHG wordt beschouwd als een belangrijke partner.	Geen aanpassing vereist
11/07/2023	6	GMC (BHG)	12	Het mobiliteitsplan steunt sterk op een heraanlegde Ring Noord. De commissie wenst te benadrukken dat het project ter heraanleg van de Ring Noord nog niet vergund is en dat de commissie zelf (met uitzondering van De Lijn (onhouden) en Touring (minderheidsadvies)), bovendien, kritisch tegenover het project staat	RMP	De vervoerregio is zich bewust van het standpunt van de commissie.	Geen aanpassing vereist
11/07/2023	6	GMC (BHG)	13	De commissie vraagt meer aandacht voor de aanpak van vervoersarmoede in de concrete uitwerking van het plan. De commissie verwijst hiervoor expliciet naar het Brussels beleid rond de prijszetting van het openbaar vervoer en naar specifieke projecten, zoals het project "Vélo Solidaire", ontwikkeld door het BHG	RMP	Naar dienstverlening wordt ingezet op het Vervoer op Maat om ook in minder druk bevolkte gebieden aan de noden tegemoet te komen. Dit valt onder de bevoegdheid van de vervoerregio. Naar prijszetting heeft De Lijn een aantal derdebetalerssystemen, waarop gemeenten kunnen inschrijven voor hun bewoners. Dit is geen materie voor de vervoerregio.	Geen aanpassing vereist
11/07/2023	6	GMC (BHG)	14	De commissie juicht toe dat er sterk wordt ingezet op de uitbouw van fietssnelwegen en bovenlokale functionele fietsroutes van en naar Brussel. Deze zijn absoluut essentieel om een vlotte en veilige fietsverbinding tussen de rand en Brussel te verzekeren. Toch blijven er enkele specifieke verbindingen over waar fietsers nog steeds aan hun lot lijken overgelaten. De commissie wenst in het bijzonder de Alsebergsesteenweg en Ninoofsesteenweg te benoemen.	RMP	Beide wegen zijn overgenomen in het RMP als een route binnen het BFF. De uitbouw van het BFF is opgenomen als actie op korte termijn. Aanvullend is de N8 Ninoofsesteenweg bij de acties specifiek benoemd als onderzoek multimodale as.	Geen aanpassing vereist

11/07/2023	6	GMC (BHG)	15	Bij actie "F1: Fietssnelwegen begeleiden fietsers naar de grootste steden, kernen en economische poorten binnen en buiten de regio" ontbreekt bij de vermelde partners Beliris. Als financierder en aanstuurder van een groot deel van de nieuw te bouwen fietssnelweginfrastructuur binnen het BHG moeten zij ten volle betrokken worden om een maximale coherentie te garanderen.	RMP	Beliris zal worden toegevoegd als partner bij acties rond fietssnelwegen met raakpunten met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.	actie aanvullen	pag. 66
11/07/2023	6	GMC (BHG)	16	De commissie betreurt dat het plan geen fiche bevat over voetgangersbeleid, noch over de ontwikkeling van autodelen. Beide modi dragen nochtans bij tot de AMS doelstelling. De ontwikkeling van (elektrisch) autodelen kan bovendien flankerend beleid zijn in het kader van de Brusselse LEZ.	RMP	Het voetgangersbeleid valt qua schaal eerder binnen het gemeentelijke mobiliteitsbeleid en werd daarom niet expliciet meegenomen in het RMP. Deelmobiliteit wordt beschouwd als een vorm van Vervoer op Maat, en wordt dan ook meegenomen in de nota rond het minimaal VOM-plan 2022. Er zijn hiervoor 31 locaties verspreid over de Vlaamse Rand geselecteerd. De uitrol van het deelfietsaanbod hangt samen met de realisatie van Hoppinpunten (actie 99). Autodeelsystemen maken hiervan (nog) geen deel uit. Uitrol van het Vervoer op Maat is afhankelijk van het budget.	Geen aanpassing vereist	
11/07/2023	6	GMC (BHG)	17	Bij actie "G2: Inzetten op monitoring en datamanagement " merken we graag op dat het verzamelen van data essentieel is voor het voeren van een gericht en efficiënt mobiliteitsbeleid. De commissie vraagt hierom om deze data open te stellen voor het Brussels Gewest, mobiliteitspartners en onderzoekers zodat uitwisseling en gedegen analyse mogelijk wordt gemaakt.	RMP	Open data is het doel bij deze actie.	Geen aanpassing vereist	
11/07/2023	6	GMC (BHG)	18	Algemeen wenst de commissie bij de begeleidende acties en maatregelen van het RMP het belang van de middenveldorganisaties te benadrukken. Verschillende leden van de commissie zijn eveneens actief in de Vlaamse Rand en zijn beschikbaar om diverse acties mee uit te dragen en te versterken.	RMP	Toevoeging p pagina 96 en 98 van het RMP: "Gezien het gaat om een diverse groep aan maatregelen zijn een combinatie van trekkers aan zet. " + "Ook middenveldorganisaties actief in de Vlaamse Rand zijn belangrijk om de uitrol van de acties en maatregelen verder uit te dragen en te versterken".	Aanpassing RMP op pagina's 96 en 98: toevoegen belang middenveldorganisaties.	
20/07/2023	7	TEC (direction Brabant Wallon)	1	Als TEC Directie Waals-Brabant hebben we geen bezwaar m.b.t. de documenten gepresenteerd op <a href="http://vlaanderen.be/openbaar-onderzoek-vervoerregio-vlaamse-rand">vlaanderen.be/openbaar-onderzoek-vervoerregio-vlaamse-rand</a>	RMP en MER	Er wordt akte genomen van deze opmerking.	Geen aanpassing vereist	
24/07/2023	8	Leefmilieu Brussel	1	Vanuit Leefmilieu Brussel hebben wij geen opmerkingen op het Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Vlaamse Rand, aangezien dit eerder de bevoegdheid is van Brussel Mobiliteit. Wij sluiten ons daarom volledig aan bij eventuele opmerkingen van Brussel Mobiliteit, die rechtstreeks door jullie werden aangeschreven voor een advies.	RMP en MER	Er wordt akte genomen van deze opmerking.	Geen aanpassing vereist	
25/07/2023	9	Unizo	1	We constateren dat er gedurende het verloop van het proces van opmaak onvoldoende concrete betrokkenheid was van belanghebbenden en stakeholders. Hoewel er stakeholdersessies werden georganiseerd, was er een duidelijk gebrek aan diepgaand overleg. Het bij aanvang grote aantal deelnemers - met uiteenlopende belangen en achtergronden - betekende een beperking van de mogelijkheid om de discussie ten gronde te voeren. Dit is onmogelijk in een traject met een beperkt aantal sessies en een onderwerp dat zo breed en impactvol is als mobiliteit. Op basis van de beperkte terugkoppeling vanuit de studie bureaus was het dan weer niet duidelijk op welke manier werd omgesprongen met de inbreng die gegeven werd in voorgaande stakeholdermomenten. Opmerkingen als "we nemen het mee" geven daarbij weinig vertrouwen richting de persoon of organisatie die de opmerking gaf en vaak vrije tijd opgeeft om vrijwillig mee na te denken over de mobiliteit van morgen. Gedurende de loop van het traject is de representativiteit van de sessies dan ook afgenomen, aangezien steeds minder organisaties en personen zich bereid zagen om deel te nemen aan de sessies of de tijd hiervoor konden vrijmaken. Voor kleinere organisaties die in heel Vlaanderen actief zijn was het bovendien onmogelijk om alle sessies in de 15 vervoerregio's te volgen. Wanneer men dan het gevoel krijgt dat een deelname aan de sessie weinig tot niets oplevert, dan is het te verwachten dat het aantal deelnemers terugloopt. Dit afhaken heeft als gevolg dat de resultaten niet altijd stroken met de realiteit en noden van het brede mobiliteitssysteem, maar vaak voortkomen vanuit een voorkeur voor of betrokkenheid bij een bepaalde modus. Het is nochtans essentieel dat diverse belanghebbenden en stakeholders actief en in voldoende mate betrokken zijn bij het participatietraject, zodat er een breed gedragen mobiliteitsplan kan worden ontwikkeld. We vragen daarom met aandrang om werk te maken van meer bi- of multilateraal overleg met sectoren en organisaties die een belangrijke rol spelen binnen de mobiliteit.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking. De stakeholdersessies gingen tragsgewijs van algemeen naar meer gedetailleerd. Er was inderdaad een verminderde deelname naarmate de inhoud concreter werd, wat jammer is voor het draagvlak. Echter, alle partijen kregen steeds een uitnodiging en hadden de kans om aanwezig te zijn.	Geen aanpassing vereist	

25/07/2023	9	Unizo	2	<p>We moeten eveneens wijzen op de te beperkte focus op enkele specifieke, maar belangrijke actoren binnen de mobiliteit. De materie rond transport en logistiek, maar ook het privaat collectief personenvervoer, vragen een specifieke expertise (ook per deeldomein) die vaak niet of beperkt aanwezig is in de vervoerregio's en de studiebureaus. Deze expertise is nochtans een vereiste om mee werk te kunnen maken van een toekomstplan. Net zoals het niet kan dat de betrokkenheid met de sectoren veel te beperkt is. Het is dan ook onaanvaardbaar dat beslissingen genomen in mobiliteitsplannen zonder voldoende expertise en voor thema's die beter op hoger niveau worden gestuurd en uitgetekend. In de opmaak van het mobiliteitsplan wordt er voornamelijk vertrokken vanuit het oogpunt van personenmobiliteit en moet het goederenvervoer het doen met een aantal clichématige ingrepen. Het belang voor onze economie en bevoorradingsystemen worden in deze dan ook niet erkend, integendeel, ondoordachte aanpassingen op lokaal of regionaal niveau kunnen ernstige gevolgen hebben voor bedrijven, organisaties, werven... die afhankelijk zijn van goederenvervoer. Het is dus van groot belang dat er voldoende aandacht wordt besteed aan de specifieke behoeften en uitdagingen van het goederenvervoer en sectoren die met leveringen te maken hebben, zodat een duurzame en efficiënte logistiek gewaarborgd blijft. Denk maar aan de leveringen van drank aan de horeca of bouwmaterialen op werven, de inzameling van bedrijfsafval of de bevoorrading voor winkels.</p>	RMP	<p>Er wordt akte genomen van deze opmerking. In de fiches L1 en L2 staat VOKA meermaals vermeld als partner voor de uitwerking van specifieke acties rond logistiek en betrekken we dus hun expertise.</p>	Geen aanpassing vereist
25/07/2023	9	Unizo	3	<p>Ook voor autocars zijn afspraken, routes en oplossingen nodig die werkbaar zijn en afgestemd zijn tussen steden, zodat ook deze stromen op een realistische manier kunnen worden gestuurd en gestroomlijnd.</p>	RMP	<p>Er wordt akte genomen van deze opmerking. Privaat collectief vervoer is een onderdeel van Vervoer op Maat, waarvoor een aparte nota werd opgemaakt.</p>	Geen aanpassing vereist
25/07/2023	9	Unizo	4	<p>Voor het verder uitwerken van zaken als venstertijden, routegeleiding of -advies, tonnagebeperkingen... moet heel duidelijk gekozen worden om te vertrekken vanuit overleg met het goederenvervoer én het collectief personenvervoer. We vragen hier uitdrukkelijk om ook over de vervoerregiogrenzen heen te overleggen, want de impact van dergelijke maatregelen mag zeker niet onderschat worden. Een concreet voorbeeld: te nauwe venstertijden voor verschillende kernen (binnen en buiten de regio) kan betekenen dat de transporteur net méér voertuigen moet gaan inzetten om evenveel posten te bedienen, met gevolgen voor de verkeersdrukte, duurzaamheid, prijzen...</p>	RMP	<p>Onder fiche A2 worden acties voorzien om intergemeentelijke samenwerkingsverbanden op te starten per geïdentificeerde maas waarbij ook over de grenzen van de Vervoerregio Vlaamse Rand wordt gekeken om deze samen te stellen.</p>	Geen aanpassing vereist
25/07/2023	9	Unizo	5	<p>De opgenomen intenties op het vlak van goederenvervoer vallen vaak terug op maatregelen die de voorbije decennia al op tafel lagen, maar in de praktijk niet tot een modal shift hebben geleid. Op papier klinken die voorstellen mooi en logisch, zeker voor leken, maar uit heel wat proefprojecten is vaak gebleken dat ze praktisch of economisch niet haalbaar zijn. De realiteit is dat goederenvervoer over de weg niet zo inefficiënt is als wordt aangenomen. Leveringen in stadscentra worden zodanig gepland dat de vracht- en bestelwagens zo optimaal mogelijk worden gevuld en ingezet. Een extra overslag, bijvoorbeeld aan de stadsrand, betekent niet zonder meer een efficiëntiewinst, laat staan dat het minder verkeer zou veroorzaken of per definitie een verbetering is voor de veiligheid. Het zet integendeel extra druk op de prijs, de efficiëntie van het proces en het aantal voertuigen in een kern. Willen we leveringen in de kernen gaan vergroenen, dan moeten we hiervoor kijken naar het Vlaamse niveau. Via stimulerende maatregelen moet gestreefd worden naar een groener voertuigenpark. Een Vlaams kader kan de toegang tot steden regelen, maar eenzijdige maatregelen per vervoerregio of gemeente zullen een negatief effect hebben op de economie in de kern. We moeten dus verder kijken dan maatregelen die op papier interessant lijken, maar in de praktijk een negatief effect zullen hebben. Door deze materie op een doorgedreven manier, samen met de betrokken sectoren, aan te pakken op een hoger niveau kunnen we op lange termijn meer bereiken. Kleine (tijdelijke) winsten, die interessant lijken voor het lokale kiespubliek, hebben op lange termijn vaak een negatief effect, terwijl we op basis van een gefundeerd plan op hoger niveau op lange termijn veranderingen kunnen realiseren.</p>	RMP	<p>Er wordt akte genomen van deze opmerking. In de fiches L1 en L2 staat VOKA meermaals vermeld als partner voor de uitwerking van specifieke acties rond logistiek en betrekken we dus hun expertise.</p>	Geen aanpassing vereist
25/07/2023	9	Unizo	6	<p>Tot slot willen we nogmaals de aandacht vestigen op het ontbreken van een duidelijk ambitieus overkoepelend Vlaams mobiliteitsbeleid, wat nochtans een noodzakelijke voorwaarde is om een geloofwaardig en degelijk mobiliteitsplan op regionaal niveau uit te werken. Een coherent en gecoördineerd kader op Vlaams niveau is van essentieel belang om een consistente en effectieve mobiliteitsstrategie te waarborgen. Het is aangewezen om thema's als goederenvervoer en privaat collectief personenvervoer verder aan te pakken op het niveau waarop de grote stromen zich voordoen en waar het regionale niveau zich vervolgens kan aan vasthaken voor een diepere uitwerking specifiek voor de regio. We dringen erop aan dat er een duidelijk overkoepelend kader wordt vastgelegd dat richting geeft aan de vervoerregionale mobiliteitsplannen.</p>	RMP	<p>Er wordt akte genomen van deze opmerking. Echter, dit is een regionaal mobiliteitsplan en kan dus geen Vlaamse kaders vastleggen.</p>	Geen aanpassing vereist

27/07/2023	10 TLV	1	<p>Herhaaldelijk wordt in het Vlaamse regeerakkoord en in assumpties van het regionaal plan het goederenvervoer (impliciet) samen besproken met het personenvervoer. De logica van de tekst laat uitschijnen dat de oplossingen die voor het personenvervoer gelden, ook toegepast kunnen worden voor het goederenvervoer. Deze aanname strookt absoluut niet met de realiteit. Het goederenvervoer vertrekt vanuit een totaal andere dynamiek dan het personenvervoer, en vraagt ook voor een totaal andere aanpak dan het personenvervoer. Elke verplaatsing van goederen is per definitie een afgeleide van een economische beslissing, en uiteindelijk is elk van deze beslissingen te herleiden tot elk van ons als consument. Nog nooit heeft een appel beslist om zichzelf te verplaatsen van A naar B. Evenzeer heeft ook nog nooit een transportonderneming beslist welke goederen verplaatst moeten worden en naar waar. Het zijn uiteindelijk wij allemaal die het goederenvervoer genereren. We willen bovendien dat die goederen heel goedkoop (of zelfs gratis!) tot bij onze eigen voordeur komen. Het goederenvervoer is dus niet een "zij, de storende vrachtwagen", maar "wij moeten goederenvervoer aanvaarden, want we wensen deze goederen".</p>	RMP	<p>Er wordt akte genomen van deze opmerking. In het RMP zijn de fiches L1 en L2 specifiek op het goederenverkeer gericht.</p>	Geen aanpassing vereist
27/07/2023	10 TLV	2	<p>Het onderdeel vrachtroutenetwerk vertrekt vanuit de assumptie dat er slechts een beperkt aantal factoren de aanvaardbare omrijfactor moeten bepalen, namelijk afstand, tijd, kost en verkeersveiligheid. Deze elementen waren al in de oorspronkelijke studie van de Vlaamse overheid aanwezig. Maar ondertussen is deze meer dan 10 jaar oude studie voorbijgestreefd. Het belang van de reductie van Co2 uitstoot werd op het allerhoogste niveau (Europese Unie) als een topprioriteit naar voren geschoven via de Green Deal, de maatregelen van Fit for 55. Concreet krijgt de sector van het goederenvervoer over de weg de bindende doelstelling om tegen 2030 55% minder CO2 uit de stoten. Dit betekent dat elke extra kilometer, dus elke omweg, hoe klein ook, een negatieve impact heeft op deze verplichting. De assumptie uit de oorspronkelijke studie, dat omwegen tot 20 of 30% nog net gerechtvaardigd kunnen zijn, is voor de komende tijd absoluut geen automatisch correcte assumptie meer. Nochtans heeft de vervoersregio op geen enkele manier de mogelijk bijkomende uitstoot van CO2 als gevolg van het vrachtroutenetwerk in kaart gebracht. Op deze manier kan er dus op geen enkele manier een afweging gemaakt worden tussen de verschillende belangen, die tot een weliswaar tegen strijdige conclusie zouden kunnen leiden, en tot een andere beleidsmaatregel als beste oplossing dan de introductie van vrachtroute netwerken.</p>	RMP	<p>Het RMP is een mobiliteitsplan, en geen klimaatplan. We focussen op routes voor het vrachtverkeer, maar evenzeer op mogelijke verduurzaming door bijv. een mogelijk gebruik van light rail spoorinfrastructuur (actie 110), vervoer over water (actie 111) en onderzoek naar slimme stadsdistributie (acties 116 - 118).</p>	Geen aanpassing vereist
27/07/2023	10 TLV	3	<p>De politieke wens om het goederenvervoer meer via het spoor en via de binnenvaart te laten verlopen, is in grote mate gebaseerd op de wens om de uitstoot van deze vervoersmodi te verkiezen boven de uitstoot komende uit vrachtwagens. Het is onjuist om deze assumptie naar de toekomst onverkort vast te houden. Nu al verloopt meer dan 90% van het goederenvervoer over de weg in België met vrachtwagens die beantwoorden aan de strengste euro 6 norm inzake uitstoot. In de komende jaren zal het goederenvervoer over de weg in zeer sterke mate decarboniseren. Dankzij een gerichte bedrijfspolitiek op sectorniveau van permanente vlootvernieuwing of relatief korte termijn, zal het goederenvervoer over de weg veel snellere stappen vooruitzetten dan eender welke andere vervoersmodi van goederen. Twee andere motieven om de modal shift te bepleiten, zijn de verkeersveiligheid en de files. Nochtans blijkt uit jarenlange tellingen dat niet het vrachtverkeer, maar wel het personenverkeer de belangrijkste component is van de dagelijkse files. Dit mocht ook duidelijk blijken tijdens de covidcrisis. Toen was er maandenlang van congestie geen sprake, terwijl het goederenvervoer over de weg zo goed als normaal verliep.</p>	RMP	<p>De modal shift naar spoor en binnenvaart heeft niet enkel als bedoeling om emissies te verminderen, maar beoogt ook een efficiënter ruimtegebruik en een verbetering van de verkeersveiligheid op de weg en leefbaarheid naast de weg.</p>	Geen aanpassing vereist
27/07/2023	10 TLV	4	<p>Inzake verkeersveiligheid scoort de vrachtwagen per kilometer daarnaast overduidelijk veel beter dan de personenwagen. Dit goed rapport heeft ongetwijfeld te maken met het feit dat vrachtwagenchauffeurs een permanente bijscholing volgen en als professionals nog beter hun best doen om veilig te rijden. TLV is verwonderd om op pagina 32 te moeten lezen dat de vervoersregio Vlaamse rand de robuustheidscascade niet wenst toe te passen. Dit houdt in dat in het geval van een calamiteit op het hoofdwegenennetwerk waardoor de weg is geblokkeerd, geen enkel alternatief meer zou bestaan voor eender welke vorm van verkeer dat op deze autosnelwegen rijdt. TLV kan zich absoluut niet vinden in deze logica. Al jarenlang wordt aangetoond dat in het geval van een calamiteit, deze alternatieve routes, weze het bij wijze van uitzondering, cruciaal zijn, niet alleen voor heel Vlaanderen, maar ook voor de ons omringende landen. Autosnelwegen zoals de Ring van Brussel en de E 40 zijn namelijk een cruciale verbinding in het kader van de TEN's. Voor het overgrote deel van de verplaatsingen op deze wegen geldt dat ze de grenzen van de vervoersregio overschrijden. Dit geldt voor personenwagens maar zeker voor de verplaatsingen met vrachtwagens. Het is dan ook naïef om te denken dat in het geval van een calamiteit een eenmalige overstap naar een andere modus binnen de vervoersregio kan gerealiseerd worden. Dit geldt voor het goederenvervoer nog sterker dan voor het personenvervoer.</p>	RMP	<p>De robuustheidscascade zal binnen de Vervoersregio Vlaamse Rand niet worden toegepast bij structurele files, maar wel bij calamiteiten waarbij een hoofdweg afgesloten wordt en een omleidingsroute gevolgd moet worden. Dit zal aangepast en genuanceerd worden in de tekst p 32.</p>	nuanceren passage

27/07/2023	10	TLV	5	<p>TLV heeft ook heel veel vragen bij de mogelijke gevolgen van de invoering van een vrachtroutenetwerk zoals specifiek voorzien op pagina 40 e.v. TLV ziet dat het vrachtroute netwerk helaas ook impliceert dat bepaalde wegen niet meer voor vrachtwagens toegankelijk zouden worden. Dan hebben we het over het weren van het doorgaand vrachtverkeer in de dorpskernen. TLV is ook vragende partij om het verkeer op lange afstand zoveel als mogelijk via de hoofdwegen te laten verlopen. Eender welke maatregel moet evenwel gebaseerd zijn op de vaststelling van doorgaand verkeer dat de bestemming niet heeft op lokaal niveau. Voor een verplaatsing die de duidelijke kortste weg is van A naar B is het door de historische ruimtelijke ordening in combinatie met het wegennet vaak niet anders mogelijk dan hiervoor dwars door C te rijden. Indien de doortocht van C wordt vermeden door het aanleggen van een andere hoofdweg er vlak langs, dan juicht TLV dit toe. Indien er evenwel een omweg wordt aangegeven, dan speelt naast de belangrijke evolutie van de verkeersveiligheid binnen C, ook het aspect van de impact van deze maatregel voor het goederenvervoer over de weg. TLV verwijst naar de impact op het niveau van klimaat, milieu en de economische welvarendheid van de regio. Daarnaast zijn er uiteraard ook de ongewenste aspecten van directe economische impact voor de transport onderneming, de invloed op rij- en rusttijden en het mogelijke risico op het inzetten van meerdere voertuigen in plaats van één vrachtwagen. Al deze gevolgen moeten grondig tegen elkaar afgewogen worden. Slechts op basis van deze analyse kan een weloverwogen maatregel beslist worden.</p>	RMP	<p>Er wordt akte genomen van deze opmerking. Het is van belang om hierbij een balans te vinden tussen het verminderen van de negatieve impact op lokale gemeenschappen en het waarborgen van de efficiëntie van goederenvervoer.</p>	Geen aanpassing vereist
27/07/2023	10	TLV	6	<p>Het is verkeer om aan te nemen dat een vrachtwagen die volgeladen is doorgaans rijdt van één herkomstplaats naar één bestemmingsplaats. Het is in de goederenvervoersmarkt eerder regel geworden dat een vrachtwagen deelladingen heeft. Op die manier ontstaat een regionale rit, waarbij binnen de vervoersregio misschien wel vijf of meer losplaatsen en evenveel laadplaatsen zullen moeten aangedaan worden. In bepaalde gevallen zal de stop net buiten de vervoersregio gelegen zijn. Wie de logica van de aanrijroutes oplegt (zoals gesuggereerd op het kaartje van pagina 41), houdt geen rekening met deze realiteit, en stuurt de vrachtwagen telkens weer naar het hoofdwegennet. Hierdoor ontstaan zeer belangrijk omwegen op deze dagelijkse route. De impact van een dergelijke invoering van het vrachtroutenetwerk is evenwel niet berekend. Ook in het ontwerp planMER is het bij het subhoofdstuk klimaat tevergeefs zoeken naar een concrete cijfermatig onderbouwde afweging van de specifieke wegafsluitingen die voorzien zijn. TLV concludeert dat de extra omwegen niet concreet op hun klimateffect zijn bestudeerd en vindt hiervan alvast geen enkel concreet spoor terug. TLV verzet zich tegen de afsluiting van de N9 zoals voorzien op pagina 41 en bij uitbreiding elke vrachtwagenknip zoals voorzien waar vrachtwagens op vandaag nog zijn toegelaten.</p>	RMP en MER	<p>De kaart op pag. 40 betreft de aanrijroutes vanuit het hogere wegennet naar de regionale bedrijventerreinen in de regio en vice versa voor het verkeer op interregionaal en hoger niveau. Dit betekent niet dat een vrachtwagen tussen twee dicht bij elkaar gelegen bedrijven(terreinen) geen gebruik mag maken van het onderliggend wegennet. Op het regionaal wegennet blijft vrachtverkeer mogelijk (pag. 41). Maar interregionaal vrachtverkeer hoort thuis op het hoofdwegennet.</p>	Geen aanpassing vereist
12/07/2023	11	vra-fbaa	1	<p>De voorbije jaren werden regelmatig stakeholdersessies georganiseerd in het kader van de opmaak van het mobiliteitsplan. Vanuit de FBAA vaardigden wij lokale ondernemers af om hieraan deel te nemen. Zij waren zeer gemotiveerd om een bijdrage te kunnen leveren aan het mobiliteitsplan van hun regio. Na verloop van tijd ontvingen wij echter meer en meer het signaal dat onze sector zijn verhaal niet kwijt kon tijdens deze sessies. Niet alleen was de samenstelling van de deelnemers zeer divers, maar ook de behandelde thema's brachten mee dat zij als aanbieders van collectief vervoer per autobus en autocar nauwelijks aan bod kwamen. Dit vertaalde zich dan ook in een steeds beperktere deelname en zelfs afgelede afwezigheid.</p>	RMP	<p>Er wordt akte genomen van deze opmerking. De stakeholdersessies gingen trapsgewijs van algemeen naar meer gedetailleerd. Er was inderdaad een verminderde deelname naarmate de inhoud concreter werd, wat jammer is voor het draagvlak. Echter, alle partijen kregen steeds een uitnodiging en hadden de kans om aanwezig te zijn</p>	Geen aanpassing vereist
12/07/2023	11	vra-fbaa	2	<p>Inhoudelijk stellen wij vast dat het privaat collectief vervoer veel te beperkt aan bod komt. De omslag naar duurzame mobiliteit en de doelstellingen die hieraan gekoppeld worden, zijn zonder meer positief te noemen. Er wordt echter vaak vertrokken van een ideaalbeeld, waarbij het nog maar de vraag is in welke mate de acties naar de realiteit zullen omgezet worden. De budgetneutraliteit inzake basisbereikbaarheid speelt het plan immers parten. Duurzame mobiliteit en collectief vervoer zijn meer dan enkel het openbaar vervoer en de fiets. Het vervoer dat door onze private autobus- en autocarbedrijven wordt aangeboden, kan een belangrijke rol spelen in de verduurzaming van het woon-werkverkeer en het recreatief vervoer. Dit komt in het plan nauwelijks aan bod.</p>	RMP	<p>Het privaat collectief vervoer behoort tot het Vervoer op Maat, en wordt dan ook behandeld in een aparte nota rond het minimaal VOM-plan 2022. De budgetneutraliteit wordt gehanteerd voor het plan basisbereikbaarheid, niet voor het RMP, en is een beslissing van de Vlaamse Regering. Hiermee valt het buiten de bevoegdheid van de Vervoerregio. De tekst op pagina 43 van de synthesenota kan inderdaad de indruk wekken dat we ook in het RMP budgetneutraal werken, dit is niet het geval. Dit zal worden aangepast.</p>	nuanceren passage
12/07/2023	11	vra-fbaa	3	<p>Er wordt wel verwezen naar de ontsluiting van bedrijventerreinen en het evenementenvervoer, maar de uitwerking van initiatieven hieromtrent wordt overgelaten aan de betrokken actoren. Dit zijn de werkgevers en de werknemers en de organisatoren van evenementen. We vinden het jammer dat de vervoerregio geen rol voor zichzelf weggelegd ziet hierin. Op middellange termijn (3-6 jaar) zullen studies uitgevoerd worden i.v.m. de first and last mile d.m.v. shuttlebuses. Dit is zeer vrijblijvend en vaag. Het is duidelijk dat de vervoerregio kampt met de budgettaire tekorten uit basisbereikbaarheid. Enkel met een modal shift naar duurzamere mobiliteit, waartoe het autobus- en autocarvervoer onmiskenbaar behoort, kunnen we de huidige maatschappelijke problemen rond klimaat en congestie aanpakken.</p>	RMP	<p>Het privaat collectief vervoer behoort tot het Vervoer op Maat, en wordt dan ook behandeld in een aparte nota rond het minimaal VOM-plan 2022. De vervoerregio heeft decretale taken, en de organisatie van vervoer hoort daar niet bij. Het is een gemeentelijke bevoegdheid om evenementen te vergunnen en eventueel voorwaarden m.b.t. mobiliteit op te leggen.</p>	Geen aanpassing vereist

19/07/2023	12	TreinTramBus	1	<p>Het regionaal mobiliteitsplan van vervoerregio Vlaamse Rand is één van de 15 regionale mobiliteitsplannen die in opdracht van de Vlaamse Regering werden opgesteld. Het ontbreken van een federale en Vlaamse mobiliteitsvisie en heldere keuzes op dat vlak vormen daarbij een ernstige handicap.</p> <p>Zowel op federaal als Vlaams niveau wordt een beleid gevoerd dat contraproductief is voor het streven naar een modal shift van auto- en wegverkeer naar duurzame en efficiëntere vervoerswijzen. Op federaal niveau geldt dat in het bijzonder voor de fiscaliteit en het nog steeds toenemende aantal salarismwagens, die elke prikkel om andere keuzes te maken wegnemen. In Vlaanderen en Brussel blijft het ook wachten op de invoering van rekeningrijden als alternatief voor de forfaitaire verkeersbelasting en de huidige accijnzen op fossiele brandstoffen.</p>	RMP	<p>Er wordt akte genomen van deze opmerking.</p> <p>Federaal en Vlaams beleid vallen buiten de bevoegdheid van de vervoerregio. Waar we kunnen, treden we als vervoerregio adviserend op zoals opgenomen in fiche S3.</p>	Geen aanpassing vereist
19/07/2023	12	TreinTramBus	2	<p>In de Vlaamse Rand gebeuren veel interne verplaatsingen maar is er tegelijk sprake van grote stromen van en naar naburige regio's en van doorgaande stromen tussen die regio's en het Brussels Gewest. Samenwerking met de naburige regio's Aalst, Mechelen, Leuven en de Vlaamse Ardennen is dan ook noodzakelijk om ongewenste coördinatieproblemen en effecten te vermijden. Ten zuiden van Brussel zijn ook de verkeersstromen van en naar Wallonië een belangrijke factor waar rekening mee moet worden gehouden. Het is daarom positief dat een aantal gemeenten en partners, zoals o.a. Aalst, het Brussels Gewest en Overijse, van buiten de regio als adviserende leden bij het plan zijn betrokken. In het noorden (regio Mechelen) en zuiden (Wallonië) was dat niet het geval en is er sprake van een harde grens.</p>	RMP	<p>Er wordt akte genomen van deze opmerking.</p> <p>Met VVR Mechelen werd er permanent overlegd. Met het Waals Gewest werd overleg gepleegd en werden infosessies gehouden.</p>	Geen aanpassing vereist
19/07/2023	12	TreinTramBus	3	<p>Het beleidsscenario moet de lat hoog genoeg leggen om onze klimaat- en milieudoelstellingen te halen en het marktaandeel van de auto te reduceren tot maximum 50 %. Daarbij mag niet alleen worden gefocust op woon-werk- en woon-schoolverkeer, maar moeten ook andere verplaatsingen (boodschappen, sociale contacten, recreatie en cultuur) worden meegenomen. Die vervoersstromen vullen elkaar immers aan in tijd en ruimte, waardoor een sterk OV-net niet alleen in de spits een belangrijke rol kan spelen.</p>	RMP	<p>Er wordt akte genomen van deze opmerking.</p> <p>Het RMP houdt niet alleen rekening met het woon-werk- en woon-schoolverkeer, maar met alle verplaatsingen en dus ook alle vervoersmotieven.</p>	Geen aanpassing vereist
19/07/2023	12	TreinTramBus	4	,	RMP	<p>Er wordt akte genomen van deze opmerking.</p> <p>Er zijn inderdaad bevoegdheden die op andere niveaus liggen, en waar we als vervoerregio enkel adviserend kunnen optreden zoals opgenomen in fiche S3.</p>	Geen aanpassing vereist
19/07/2023	12	TreinTramBus	5	<p>In het actieplan blijkt dat de meerderheid van de acties nog verder studie vergen, waardoor de vraag kan worden gesteld hoeveel er tegen 2030 – binnen amper zeven jaar – echt kan worden gerealiseerd. De praktijkervaring met de aanleg van de Ringtrambus of de voorbereiding van de Brabanttram leert ons dat grote infrastructuurprojecten een lange doorlooptijd hebben. Voorts valt te vrezen dat de beschikbare budgetten erg beperkt zijn door de middelen die op Vlaams niveau naar grote projecten als de Oosterweelverbinding of de aanpassing van de RO gaan. Zonder een budgettaire shift naar het openbaar vervoer komt er geen modal shift.</p>	RMP	<p>Er wordt akte genomen van deze opmerking.</p> <p>De studies die opgenomen zijn in het actieplan vormen een eerste stap in een project, waarbij elk project de voorgeschreven procedures moet volgen. De voortgang van het RMP wordt jaarlijks opgevolgd, en waar nodig wordt bijgestuurd.</p>	Geen aanpassing vereist
19/07/2023	12	TreinTramBus	6	<p>De OV-plannen 2021 moesten op vraag van de vorige minister van mobiliteit in zeer korte termijn worden opgesteld en zijn in de meeste regio's zonder de minste participatie van (potentiële) reizigers tot stand gekomen. Voor zover er al participatiemomenten waren, verliepen die door de coronacrisis grotendeels online, een format dat te weinig ruimte bood voor een debat ten gronde. Derhalve kunnen die OV-plannen 2021 niet zonder meer als solide basis worden beschouwd om voor de verdere ontwikkeling van het net op voort te bouwen.</p>	RMP	<p>Er wordt akte genomen van deze opmerking.</p> <p>Het betreft het plan basisbereikbaarheid van De Lijn.</p>	Geen aanpassing vereist
19/07/2023	12	TreinTramBus	7	<p>De OV-plannen 2021 moesten budgetneutraal zijn ten opzichte van de budgetten die De Lijn nu in een bepaalde regio besteedt. Aangezien De Lijn sinds 2010 in besparingsmodus werkt, laat dat per definitie weinig ruimte voor nieuwe initiatieven, tenzij door elders binnen de regio in het aanbod te snoeien. Zonder een sterke verbetering van het aanbod blijft de beoogde modal shift dode letter. De besparingen hebben de verschillende regio's echter niet even hard getroffen en ook voor 2010 was er niet altijd sprake van een billijke verdeling van de budgetten tussen verschillende regio's. Sommige regio's hebben meer dan dubbel zoveel budget per inwoner dan andere. Die ongelijkheid wordt bestendigd en creëert een Mattheuseffect: regio's met veel budget kunnen betere frequenties, meer lijnen en vroegere en latere tram- en busritten aanbieden dan andere. Bepaalde verschillen zijn objectief te verantwoorden, maar de door de Vlaamse Regering gehanteerde aanpak heeft tot gevolg dat vergelijkbare gebieden in Vlaanderen niet gelijk worden behandeld.</p>	RMP	<p>Er wordt akte genomen van deze opmerking.</p> <p>Het betreft het plan basisbereikbaarheid van De Lijn.</p>	Geen aanpassing vereist
19/07/2023	12	TreinTramBus	8	<p>De OV-plannen 2021 worden pas sinds de zomer van 2023 (fase 1 van de basisbereikbaarheid) en tot 2025 gefaseerd ingevoerd. Evaluaties na één en twee jaar, in overleg met (potentiële) reizigers, zijn nodig om knelpunten weg te werken en waar nodig bij te sturen.</p>	RMP	<p>Er wordt akte genomen van deze opmerking.</p> <p>Het betreft het plan basisbereikbaarheid van De Lijn.</p>	Geen aanpassing vereist

19/07/2023	12	TreinTramBus	9	De werkwijze met 15 regionale vervoersplannen creëert vervoerseilanden met aanbodverschillen en extra grenzen in het netwerk, die zeker niet altijd reële vervoersgrenzen zijn. Het kernnet is weliswaar op Vlaams niveau door De Lijn uitgestippeld, de zeggenschap over en budgetten voor een bepaalde lijn zijn altijd aan één bepaalde regio toegewezen. Voor openbaarvervoergebruikers die naar een andere vervoerregio reizen ontstaan hierdoor nieuwe belemmeringen die helemaal niet bestaan voor wie de auto neemt.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Er is overleg tussen aanpalende vervoerregio's en met De Lijn zodat er geen belemmeringen ontstaan.	Geen aanpassing vereist
19/07/2023	12	TreinTramBus	10	Sterke bundeling op rechthoekige en frequente assen, zoals Brussel - Haacht, Brussel - Ninove, enz. Een aantal uitwaaiende lijnen worden daarbij opgeofferd om de hoofdas te versterken. Dat verhoogt enerzijds de leesbaarheid van het aanbod, maar zorgt er tevens voor dat de loop- of fietsafstand voor een aantal reizigers naar de halte toeneemt. Op de meeste assen lijken ook de snelbussen te verdwijnen ten voordele van extra ritten die alle haltes aandoen.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Het betreft deels een opmerking op het plan basisbereikbaarheid van De Lijn. Bundeling op hoofdasen kadert binnen de visie basisbereikbaarheid. Het RMP neemt als actie op om bij de uitbouw van HOV-assen te onderzoeken of het kernnet of aanvullend net bijgestuurd dient te worden.	Geen aanpassing vereist
19/07/2023	12	TreinTramBus	11	Als de loopafstanden niet te groot worden, kan het strekken en bundelen van lijnen een goede optie zijn, maar op een aantal plaatsen wordt de bus onterecht uit de centra geweerd. Sinds 1 juli 2023 laat de nieuwe lijn R59, die de lijnen 359 en 659 vervangt, de drukke halte Zaventem Kerkplein links liggen ten voordele van een route via de periferie gelegen bedrijvengedone Airport Gardens. Dat is een achteruitgang voor reizigers met bestemming Zaventem-centrum, waaronder talrijke scholieren, maar ook voor de inwoners die vanuit dat centrum de bus nemen naar Sint-Stevens-Woluwe of Metro Rodebeek. Deze trajectwijziging kadert evenmin in een maatregel om de kern autoluw te maken, want voor het autoverkeer wijzigt er niets. Om concurrerend te zijn moet openbaar vervoer reizigers zo dicht mogelijk bij belangrijke bestemmingen brengen.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Het betreft het plan basisbereikbaarheid van De Lijn.	Geen aanpassing vereist
19/07/2023	12	TreinTramBus	12	Tussen de versterkte assen ontstaan er, met name in het Pajottenland, aanzienlijke vervoerswoestijnen. Die moeten worden weggewerkt met vervoer op maat, maar daar heeft de regio nauwelijks budget voor. Actie nr. 17 in de actietabel "Aankarten van de noodzaak voor bijkomend VOM-budget" is weinig geruststellend. De beslissingen om bepaalde landelijke vaste lijnen op te heffen is al genomen (basisbereikbaarheid fase 2), maar of er wel budget komt voor een alternatief is helemaal niet zeker. Hierdoor dreigt, in het bijzonder tijdens de daluren en het weekend, structurele mobiliteitsarmoede te ontstaan.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Het betreft het plan basisbereikbaarheid van De Lijn. Binnen het voorliggende plan ontstaan nergens vervoerswoestijnen. Daar waar het aanvullend net of kernnet geen vervoersoplossing biedt, komt er VOM. Per definitie kan er conform de planning nergens of nooit een witte vlek 'alians' vervoerswoestijn ontstaan.	Geen aanpassing vereist
19/07/2023	12	TreinTramBus	13	In het eindrapport worden geen duidelijke minimum aanbodsnormen gehanteerd op het gebied van amplitude en frequentie. Een halfuurdienst met een ruime amplitude is een absoluut minimum om voor alle verplaatsingsmotieven voldoende flexibiliteit te bieden. De amplitudes die in de synthesesnota stonden (HOV en KN-A: 6-23 uur; KN-B: 6-21 uur; KN-C: 6-19 uur) zijn veel te beperkt. Ook voor de gewenste commerciële snelheid zijn geen concrete doelstellingen opgenomen. Nochtans is een betere doorstroming de beste manier om de exploitatiekosten te drukken en tegelijkertijd meer (tevrede) reizigers aan te trekken. In de filegevoelige Vlaamse Rand is hier nog meer winst te halen dan elders.	RMP	Het eindrapport is een gebald document, waarin het niet de bedoeling is om het hele voorgaande proces te herhalen. Analyses zijn terug te vinden in de synthesesnota, besluitvorming in het beleidsplan. Amplitude en frequentie zijn terug te vinden in de synthesesnota pag. 47. Voor het HOV wordt een snelheid van ten minste 25 km/uur met een streefsnelheid van 30 km/uur bepaald in de synthesesnota. Voor de kernnetlijnen is de snelheid ondergeschikt.	Geen aanpassing vereist
19/07/2023	12	TreinTramBus	14	De regiogrenzen leiden tot een aantal tochtgaten tussen de vervoerregio's. Tussen Londerzeel en Puurs valt het aanbod buiten de spits bijvoorbeeld volledig weg. Elders wordt een nieuwe tangentiële verbinding Tervuren – Perk – Hofstade voorgesteld, met eindpunt bij het domein van Hofstade, op minder dan 5 km van het IC-knooppunt Mechelen. Zo bouw je geen netwerk op.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Zowel binen het plan basisbereikbaarheid van De Lijn als binnen het RMP mogen geen 'tochtgaten' of witte vlekken vallen. Het RMP bevat als actie 68 een haalbaarheidsstudie naar de potentiële implementatie van deze lijn. De verbinding tussen Tervuren en Hofstade is afgestemd op de specifieke vervoersvraag voor Hofstade en een oplossing om de kernen ten oosten van de luchthaven met elkaar te verknopen. Mogelijks kan uit de haalbaarheidsstudie blijken dat een verknoping met het IC-knooppunt van Mechelen aangewezen is, dan kan dit alzo uitgevoerd worden.	Geen aanpassing vereist
19/07/2023	12	TreinTramBus	15	Op diverse buslijnen is er zeker nog winst te halen door de doorstroming te verbeteren en op enkele assen biedt de systematische inzet van gelede bussen nog groeipotentieel (o.a. naar Haacht, Overijse of Leuven), maar op de lijnen van Brussel naar Ninove, Aalst of Halle wordt vandaag al frequent met gelede bussen gereden en vergt een significante capaciteitsgroei een upgrade naar tramexploitatie, die vanaf een bepaald vervoersvolume ook efficiënter is. Ook naar dichtbevolkte gemeenten in de rand die geen spoorverbinding hebben, zien wij potentieel voor tramverlengingen van het MIVB-net, bijvoorbeeld richting Wemmel, Grimbergen, Sint-Pieters-Leeuw en aan de oostzijde van Brussel.	RMP	Het RMP zet sterk in op de uitbouw van hoogwaardig openbaar vervoer op de aangehaalde assen zoals de N21 (Haacht), de N2 (Leuven), de N6 Sint-Pieters-Leeuw), onderzoek naar verdere uitbouw van de ringtrambus tot tram en een verlenging van de ringtrambus aan de oost- en westzijde van Brussel. Daarnaast is ook een belangrijke assen het verbeteren van de doorstroming op het kernnet en aanvullend net. Richting Grimbergen en Wemmel rijden belangrijke kernnetlijnen. De N4 (Overijse) valt binnen de vervoerregio Leuven. Buiten onderzoek naar het afstemmen van het tramnetwerk in Neder-Over-Heembeek met de ringtrambus in Vilvoorde is er geen verlenging van het MIVB-net opgenomen. Dit potentieel wordt opgevangen door het HOV, kernnet en aanvullend net.	Geen aanpassing vereist
19/07/2023	12	TreinTramBus	16	De aandacht voor tangentiële verplaatsingen in de westrand, bijvoorbeeld de nieuwe verbinding Sint-Genesius-Rode – Vlezenbeek en de te onderzoeken verbinding Sint-Pieters-Leeuw – Dilbeek is positief. Voor dit soort verplaatsingen ben je vandaag met tram en bus veel te lang onderweg.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking.	Geen aanpassing vereist



19/07/2023	12	TreinTramBus	17	We onderschrijven de analyse dat de ringverbinding moet worden verlengd tot enerzijds Tervuren en anderzijds Dilbeek, maar als onderdeel van het kernnet wordt dan bij voorkeur gekozen voor een rechtlijniger traject dan de route van de huidige lijnen 810, 820 en 830. Met name tussen het UZ Brussel en Zellik en tussen Dilbeek en Ruisbroek volgen die lijnen vandaag een zeer omslachtige reisweg.	RMP	Het tracéonderzoek wordt in de actie 56 beschreven.	Geen aanpassing vereist
19/07/2023	12	TreinTramBus	18	Het plan voorziet in aanvullende netlijnen ter hoogte van de as Dilbeek – Sint-Pieters-Leeuw – Lot, de as Geraardsbergen – Bever – Galmaarden – Herne – Leerbeek Stelplaats, de as Leerbeek Stelplaats – Eizeringen – Ternat – Asse, de as Asse – Opwijk – Dendermonde, de as Steenokkerzeel – Nossegem – Sterrebeek, de as Meise – Asse en de as Humbeek – Hombeek – Mechelen. Tussen Londerzeel en Brussel wordt het aanvullend niet aangepast in functie van de interactie met de sneltram. Helaas worden een aantal van die assen in het kader van de basisbereikbaarheid op korte termijn sterk afgebouwd, zoals het beperken van bv. de lijn Geraardsbergen – Leerbeek tot een spitsdienst of het schrappen van de zaterdagbediening op de buslijn Asse – Opwijk – Dendermonde.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Het betreft het plan basisbereikbaarheid van De Lijn.	Geen aanpassing vereist
19/07/2023	12	TreinTramBus	19	In het plan worden geen uitspraken gedaan over de eindpunten en reiswegen van de zware buscorridors in Brussel. Met name als sterker zou worden ingezet op tariefintegratie, valt te verwachten dat de drempel om over te stappen van bus op metro kleiner wordt. Bus en metro over lange afstand parallel laten rijden, wordt best vermeden. De toekomstperspectieven voor de bussen van De Lijn in Brussel worden best bekeken op basis van een aantal criteria: - verknoping met de grote stations; - complementariteit van de reiswegen en bestemmingen met de trams en metro's van de MIVB; - de mogelijkheid om op het Brusselse traject een goede doorstroming en betrouwbaarheid te waarborgen; - de mogelijkheden om in de rand een goed ingericht eindpunt te voorzien met de nodige faciliteiten; - de mogelijkheid om Vlaamse buskilometers in Brussel naar andere assen te verschuiven.	RMP	De VVR zet (zie actietabel) in op tariefintegratie en de BruXL is hier een mooie realisatie van.  Het bepalen van de effectieve eindpunten van de verschillende te onderzoeken HOV-, kernnet- en aanvullende lijnen zal deel uitmaken van het te voeren onderzoek zelf. De bediening van Brussel-Noord, dan wel Brussel-Zuid, COOVI of het complex VUB/Delta/Debroux maakt inherent deel uit van het succes van heel wat kernnetlijnen naar Brussel. Bovendien is het OV-technisch niet wenselijk om te komen tot een bus-bus of bus-tram-overstap (zeker met negatieve gevolgen voor de tram- of buscapaciteit binnen het BHG), noch ruimtelijk, want termini "in de rand" zou betekenen dat er in veelal residentiële zones moet worden gezocht naar extra bufferruimte voor bussen, ruimte die vandaag al sterk onder druk staat door o.a. vraag naar ruimte voor fietsen, groen, en helaas ook straatparkeren. Concreet voorbeeld: voor een Wemmelaar zal het onmogelijk uit te leggen zijn dat hij/zij na 2 km uiteindelijk 3 keer zal moeten overstappen om Brussel-Noord te bereiken waar dat vandaag overstapvrij kan.  De Lijn kijkt echter wel naar de realisatie van de sneltram A12, de luchthaventram en Metro 3 Noord om de druk op de assen naar én Brussel-Noord zelf te verminderen.	Geen aanpassing vereist
19/07/2023	12	TreinTramBus	20	Op spoorlijn 50C tussen Brussel en Denderleeuw wordt gepleit voor twee nieuwe stopplaatsen: Wambeek en Schepdaal. Een S-trein tussen Brussel-Zuid en Denderleeuw zou hierdoor vier haltes bedienen (Anderlecht, Schepdaal, Wambeek en Liedekerke). Dat lijkt niet eenvoudig te verzoenen met de gewenste groei van het aanbod, dat nu reeds intensief is: een basisdienst van 4 Ctreinen/uur en 2 S-treinen/uur, dat in de spits nog wordt versterkt met diverse spitsstreinen richting Aalst en Vlaamse Ardennen. Ook de parallelle lijn 50a richting Gent wordt reeds zeer intensief gebruikt. Als er vanwege de capaciteit keuzes moeten worden gemaakt, verdient een nieuwe halte in Schepdaal – als knooppunt tussen een HOV-corridor op de N8 en spoorlijn 50C – de voorkeur.	RMP	. Het onderzoek wordt gedefinieerd in actie 2.	Geen aanpassing vereist
19/07/2023	12	TreinTramBus	21	De afstemming tussen de vervoerregio's en referentieregio's moet dringend worden uitgeklaard, ook vanwege de budgettaire implicaties op de exploitatiemiddelen voor het openbaar vervoer.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Dit valt echter buiten de scope van het RMP. De zeer beperkte verschuivingen tussen de vervoerregio's en referentieregios hebben geen impact op de plannen. De betrokken besturen waren sowieso adviserend lid bij de naburige vervoerregio's in kwestie.	Geen aanpassing vereist
19/07/2023	12	TreinTramBus	22	Enkele gemeenten die qua ambitieniveau zijn ingedeeld bij de "groeierende kernen" verdienen minstens ten dele om ook als stedelijk woon-werkgebied te worden behandeld. Dat geldt met name voor delen van Sint-Pieters-Leeuw (Ruisbroek, Zuun, ...), Beersel (Lot), Steenokkerzeel (Meisbroek, Cargozone) en Grimbergen (Strombeek-Bever). De keuze om de landelijke kernen niet verder te verdichten is verdedigbaar, zeker als er niet voldoende middelen zijn om daar hoogwaardige alternatieven voor de auto aan te bieden	RMP	De indeling werd gemaakt op basis van de verwachte totale mobiliteitsproductie in 2030.	Geen aanpassing vereist
19/07/2023	12	TreinTramBus	23	Een aantal kernen waarvan de knooppuntwaarde er volgens het plan op achteruit zou gaan, zouden beter kunnen worden ontsloten door samen te werken met naburige regio's. Dat is bijvoorbeeld het geval voor Hofstade, Elewijt, Londerzeel Sint-Jozef, die ook deels op de regio Mechelen gericht zijn en/of door het aanbod van die VVR worden bediend. Dezelfde grenseffecten zien we in het westen op de grenzen met de regio's Dender (bv. Mazenzele) en Vlaamse Ardennen (bv. Galmaarden en Bever). In het Pajottenland gaat het om kleine woonkernen waar een sterk regulier aanbod minder voor de hand ligt, maar dat geldt niet voor de deelkernen van Zemst of Londerzeel, die toch een zeker vervoerspotentieel hebben.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Tijdens de opmaak van het RMP werden zowel de naburige vervoerregio's geconsulteerd. De gemeenten aan de vervoerregiogrenzen zijn telkens adviserend lid bij de naburige vervoerregio's. Bij opmaak van de netwerken, zowel binnen het netwerk basisbereikbaarheid als het openbaar vervoersnetwerk in het RMP werd ook het potentieel van grensoverschrijdende lijnen berekend over de grenzen heen.	Geen aanpassing vereist

19/07/2023	12	TreinTramBus	24	<p>De luchthaven vormt potentieel eveneens een belangrijk knooppunt, maar door de Diabolotoeslag (€ 5,70/enkele rit) wordt het gebruik daarvan sterk ontmoedigd voor niet-treinabonnees. Dat is bijzonder jammer omdat De Lijn reeds jaren geïnvesteerd heeft in een sterke busbediening van dit knooppunt en de luchthaven binnen enkele jaren ook nog bediend wordt door een nieuwe tramlijn vanuit Brussel. Abonnees zijn gelukkig wel vrijgesteld van deze toeslag. Een absoluut minimum is de luchthaven voor tram en bus op te nemen in het gebiedsgebied van de Brupass XL, een maatregel waarvoor de federale Diabolowet niet moet worden gewijzigd.</p>	RMP	<p>Voor het woon-werkverkeer geldt de Diabolotoeslag niet. Regelmatige gebruikers van deze verbinding zijn dus vrijgesteld, de occasionele gebruikers moeten wel de toeslag betalen.</p> <p>De vervoerregio kan inderdaad niet ingrijpen naar federale wetgeving toe. De aansluiting op het integrale Brusselse netwerk wordt toekomstgericht en in dit plan gerealiseerd via structureel overleg met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.</p>	Geen aanpassing vereist
19/07/2023	12	TreinTramBus	25	<p>De gebiedsgebieden zijn niet geharmoniseerd tussen de operatoren: met een Brupass mag je met de MIVB tot station Linkebeek, maar met de trein heb je daar een Brupass XL voor nodig. Naar Groot-Bijgaarden mag je met De Lijn of MIVB wel tot het station rijden, maar heb je daar bij de NMBS een Brupass XL voor nodig. Reis je bijvoorbeeld van Brussel naar Vilvoorde, dan geldt er geen uniform tarief voor de bussen van De Lijn en de MIVB. Met de bus van de MIVB kan je dit doen met het Brupass-tarief. Met een bus van De Lijn of de trein kom je terecht in de Brupass XL-zone. Het ongewijzigde behoud van de anomalieën van de voormalige MTB-zone maakt het voor reizigers onnodig complex en strookt niet met de integratiefilosofie van dergelijke tickets. Een harmonisatie is wenselijk. De eenvoudigste oplossing is wellicht de stations Groot-Bijgaarden en Linkebeek, die telkens pal vlakbij de gewestgrens liggen, ook in de Brupass-zone op te nemen.</p>	RMP	<p>De uitbreiding van de Brupass XL-zone valt niet onder de bevoegdheid van de Vervoerregio.</p> <p>De vervoerregio Vlaamse Rand streeft wel naar een geïntegreerd ticketing- en tarifieringssysteem in afstemming met de Vlaamse Mobiliteitscentrale en BruPass XL. (p 45)</p> <p>Actie 129 voorziet in dit kader een MaaS-platform met multimodale routeplanner waarbij een samenwerking met alle mobiliteitsaanbieders (zoals NMBS, MIVB en TEC) alsook het Brussels Hoofdstedelijk Gewest cruciaal is.</p>	Geen aanpassing vereist
19/07/2023	12	TreinTramBus	26	<p>Officieel is de Brupass XL geldig in een straal van 11,5 km rond de Grote Markt van Brussel. In de praktijk is de afbakening, op basis van voormalige tariefzones, nogal arbitrair en grillig. Hierdoor kan je in sommige richtingen opvallend ver rijden, terwijl het gebiedsgebied in andere richtingen (Asse, Overijse, Vilvoorde) beperkt is. In sommige gevallen waarin slechts enkele haltes binnen de gemeente niet in de XL-zone vallen, zou het eenvoudiger zijn om alle haltes in de gemeente in de pas op te nemen (Hoellaart, Zaventem). Naast een beperkte uitbreiding van de XL-zone is het wenselijk een derde zone toe te voegen, die bijvoorbeeld ook regionale steden als Aalst, Mechelen of Leuven omvat. Naadloos reizen kan vandaag alleen met de auto en moet op veel grotere schaal ook met het openbaar vervoer mogelijk worden</p>	RMP	<p>De uitbreiding van de Brupass XL-zone valt niet onder de bevoegdheid van de Vervoerregio.</p> <p>De vervoerregio Vlaamse Rand streeft wel naar een geïntegreerd ticketing- en tarifieringssysteem in afstemming met de Vlaamse Mobiliteitscentrale en BruPass XL. (p 45)</p> <p>Actie 129 voorziet in dit kader een MaaS-platform met multimodale routeplanner waarbij een samenwerking met alle mobiliteitsaanbieders (zoals NMBS, MIVB en TEC) alsook het Brussels Hoofdstedelijk Gewest cruciaal is.</p>	Geen aanpassing vereist
19/07/2023	12	TreinTramBus	27	<p>Parkeerbeleid komt in het plan alleen aan bod voor vrachtverkeer, niet voor personenwagens. Nochtans is een sturend parkeerbeleid een van de krachtigste hefboomen om een sturend mobiliteitsbeleid te voeren. Op een aantal plaatsen moet het straatparkeren bovendien worden herbekeken om voldoende ruimte te maken voor een veilig en vlot fiets- en busverkeer.</p>	RMP	<p>Dit is een gemeentelijke bevoegdheid. In het kader van de werking rond routes en mazen werkt de vervoerregio hier wel faciliterend naar de lokale besturen.</p>	Geen aanpassing vereist
19/07/2023	12	TreinTramBus	28	<p>De voetganger komt in het RMP nauwelijks aan bod. De schaalgrootte van het gebied maakt het wellicht moeilijk om een gedetailleerd voetwegennetwerk uit te tekenen, maar een veilige en aangename looproute naar OV-haltes en -knooppunten is niettemin belangrijk om het gebruik aan te moedigen. In woonkernen en centra is dat doorgaans in orde, maar in bedrijvzones is er op dat vlak nog veel ruimte voor verbetering. Dat een 2x2-gewestweg als de Ninoofsesteenweg anno 2022 nog steeds niet overal over voet- en fietspaden beschikt, is ongehoord. Hetzelfde geldt voor delen van de Leuvensesteenweg in Zaventem, waar fietsers geen enkele ruimte krijgen.</p>	RMP	<p>Het RMP is een plan op regionaal niveau. De afstanden die voetgangers afleggen zijn beperkt en dus op lokaal niveau. Het voetgangersbeleid valt qua schaal eerder binnen het gemeentelijke mobiliteitsbeleid en werd daarom niet expliciet meegenomen in het RMP.</p>	Geen aanpassing vereist
19/07/2023	12	TreinTramBus	29	<p>In de lijst met de Hoppinpunten wordt bij diverse stations vermeld dat ze toegankelijk moeten worden gemaakt, maar lijkt het ambitieniveau voor toegankelijke bus- en tramhaltes eerder laag. Toegankelijkheid moet bij alle investeringen in haltes en stations de norm worden, waar slechts bij hoge uitzondering van kan worden afgeweken.</p>	RMP	<p>Bij nieuwe investeringen in haltes en stations is toegankelijkheid een belangrijk element. De Lijn heeft een toegankelijkheidsplan voor de bushaltes en er bestaat een ontwerprij voor de Hoppinpunten waarin integrale toegankelijkheid een focuspunt is.</p>	Geen aanpassing vereist
20/07/2023	12	TreinTramBus	30	<p>Gerichte en voldoende concrete communicatie over nieuwe verbindingen is belangrijk. We denken daarbij aan folders met een helder overzicht van de route en dienstregeling en een probeerpas om nieuwe reizigers over de streep te trekken.</p>	RMP	<p>Er wordt akte genomen van deze opmerking.</p> <p>Communicatie is steeds het sluitstuk van een succesvolle verandering.</p>	Geen aanpassing vereist

28/07/2023	13	Brussel Mobiliteit	1	<p>Op bladzijde 20 van de synthesesnota (versie 8/11/2023) van het RMP werd bij de modal share doelstellingen de doelstelling uit het VEKP herhaalt en specifiek vermeldt dat deze cijfers "berekend zijn als vorm van alle verplaatsingen binnen en naar alle gemeenten van de VVR Vlaamse Rand en dus exclusief het BHG". In de huidige, aan publieke consultatie onderworpen, synthesesnota (versie 28/03/2023) wordt wel vermeldt dat deze cijfers "berekend [zijn] als vorm van alle verplaatsingen binnen en naar alle gemeenten van de VVR Vlaamse Rand en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest". Dit lijkt te wijzen op een verlaging van de ambitie (binnen de vervoerregio zelf) ten opzichte van eerdere studiefasen, onafhankelijk van wat reeds in het 'afsprakenkader ter definitie van de modale verdeling van het personenvervoer' opgesteld door de departementen MOW en Omgeving vermeld werd. Indien deze wijziging effectief op een verlaging van de ambitie van de vervoerregio zelf wijst, is dit een punt dat Brussel Mobiliteit ten zeerste betreurt. Graag wijzen we er hier ook op dat een doelstelling, opgelegd door het Vlaams Gewest, per definitie alleen kan gelden voor het eigen gewestelijk grondgebied en dus nooit (gedeeltelijk) van toepassing kan zijn op een ander gewest. Een gezamenlijke doelstelling kan geformuleerd worden, maar dat moet dan in onderling overleg gebeuren en kan geenszins tot gevolg hebben dat de ambitie wordt verlaagd, integendeel zelfs.</p>	RMP	<p>In de oude versie van het synthesesnota (versie 08/11/2022) stond nog een foutieve passage die in de volgende versies werd rechtgezet.</p> <p>De doelstellingen en doorrekeningswijze zijn niet veranderd tussen het ontwerp van 2022 en 2023, conform de afspraken gemaakt tussen MOW en Omgeving en gepresenteerd op de Vervoerregiodag van okt 2021.</p> <p>Ondanks het feit dat we de doelstelling momenteel al behalen kiezen we toch voor het meest ambitieuze scenario, er is dus geen sprake van een verlaging van de ambitieuze modal shift.</p> <p>We behalen een vooruitgang van bijna 3% met enkel netwerkaanpassingen, wat een goede prestatie is. Daarbij moet er ook nog maatregelen inzake gedrag en dergelijke gerekend worden. Deze hebben we bewust niet doorgerekend omdat dit een empirische doorrekening is; wat je erin stopt, komt er ook uit m.a.w. als je zegt dat er 5% minder is oww parkeerbeleid dan is dat ook het resultaat. Het model is niet gemaakt om dit door te rekenen.</p> <p>Er wordt een bijlage toegevoegd met meer duiding.</p>	Bijlage toe te voegen "Modal shift in de Vlaamse Rand" waarin meer duiding wordt gegeven (1) hoe omgegaan wordt met het feit dat de 50% modal shift theoretisch gezien reeds bereikt is (2) wat de finaliteit is van de doorrekening in het verkeersmodel: welke zaken wel/niet doorgerekend zijn en waarom (3) hoe omgegaan wordt met het meenemen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in deze berekening + verduidelijken in passages in synthesesnota en RMP
28/07/2023	13	Brussel Mobiliteit	2	<p>Het modaal aandeel van de personenwagen (binnen het BHG) dat uiteindelijk gebruikt werd in de doorrekeningen van het RMP is, desalniettemin, hoger dan wat we op basis van andere cijfers (o.a. afkomstig van het OVG 6 of bv. de Federale enquête 'Woon-werkverkeer 2021 – 2022' van de FOD Mobiliteit, zie hierboven) zouden verwachten. We vragen ons hierom af waarop de modal split cijfers voor het BHG, gebruikt in de doorrekeningen van het RMP, gebaseerd zijn en vinden het jammer dat deze niet met ons doorgesproken zijn.</p>	RMP	<p>Deze cijfers komen uit de meest recente versie van het verkeersmodel die ten tijde van de doorrekening beschikbaar was. Dit model houdt inderdaad nog geen rekening met de nieuwste OVG-cijfers. De gebruikte cijfers zijn echter wel doorgesproken op de Vervoerregiodag van juni 2022.</p>	Geen aanpassing vereist
28/07/2023	13	Brussel Mobiliteit	3	<p>Ten slotte merken we bij dit punt graag het belang van een stabilisatie van het totaal aantal verplaatsingen binnen en in relatie met de vervoerregio op. In een regio met een (naar verwachting) belangrijke groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen volstaat enkel de vermindering van het modaal aandeel van de wagen niet om de druk van het wegverkeer naar de toekomst toe te verminderen. Enkel een stabilisatie van het totaal aantal verplaatsingen (in combinatie met een vermindering van het modaal aandeel van de wagen) kan hiertoe bijdragen. Het is jammer dat een dergelijke ambitie binnen het RMP momenteel niet wordt aangenomen.</p>	RMP	<p>Het aantal verplaatsingen of gereden km werden doorgerekend maar zijn inderdaad niet besproken omdat ze niet als doelstelling geformuleerd zijn. De doelstellingen werden wel uitvoerig besproken in de Vervoerregioraad en in werkgroepen. Het plan sluit de doelstelling niet uit, maar is niet berekend. Acties die zullen bijdragen aan een reductie van het aantal verplaatsingen aan sich, vallen voornamelijk onder de pijlers gedrag en ruimte, en deze zijn niet doorgerekend in het verkeersmodel, hoewel ze wel gepland zijn.</p>	Geen aanpassing vereist
28/07/2023	13	Brussel Mobiliteit	4	<p>Algemeen genomen is het belangrijk, wanneer gesproken wordt over de herstructurering van het OV-net, onze bezorgdheid omtrent het concept 'budgetneutraliteit', waarbinnen de Lijn door het Vlaams Gewest gedwongen wordt te werken, te benadrukken (zoals ook vermeld op p.43 van de synthesesnota). Naast een 'budgetblokkering' lijkt er ook sprake te zijn van een onvolledige indexering van de vastgestelde werkmiddelen, met, naar verloop van tijd, een daling van de reële middelen tot gevolg. De uitbouw van hoogwaardige openbaar vervoersassen binnen de Vervoerregio lijken daarmee het einde te betekenen van verschillende andere (meer lokale) lijnen in de regio. Daarnaast, zoals vermeld op p.43 van de synthesesnota, konden zelfs enkele bestudeerde nieuwe OV-lijnen met een hoog potentieel niet weerhouden worden door een tekort aan werkmiddelen.</p>	RMP - synthesesnota	<p>De tekst op pagina 43 van de synthesesnota kan inderdaad de indruk wekken dat we ook in het RMP budgetneutraal werken, dit is niet het geval. Dit zal worden aangepast.</p>	aanpassen synthesesnota
28/07/2023	13	Brussel Mobiliteit	5	<p>Verder merken we graag het belang op van verbeterde complementariteit tussen het netwerk van De Lijn en de MIVB binnen de grenzen van het BHG. Over langere afstanden binnen het BHG parallel met hoogwaardige OV-verbindingen van de MIVB rijden is te vermijden. Voor sommige lijnen van De Lijn kan het aangewezen zijn deze te laten eindigen aan nog te ontwikkelen of verder uit te bouwen multimodale polen ter hoogte van de belangrijkste stadstoegangen (denk hierbij onder andere aan: CERIA, Herrmann-Debroux, Weststation, ...).</p>	RMP	<p>Het is inderdaad belangrijk om zoveel mogelijk complementariteit te bieden tussen De Lijn en MIVB. Toch vervult ook De Lijn noden in het BHG die anders niet opgevangen worden. Bij het uitwerken van de HOV-assen zal onderzocht worden hoe de afstemming concreet zal gebeuren met het andere openbaar vervoer.</p>	Geen aanpassing vereist
28/07/2023	13	Brussel Mobiliteit	6	<p>p.35: tangentiële alternatieven voor de auto zijn inderdaad van groot belang, zeker rekening houdend met het feit dat de Ring de enige capacitaire tangentiële infrastructuur is binnen de vervoerregio (waarvoor dan ook nog eens capaciteitsuitbreiding voorgesteld wordt).</p>	RMP	<p>Er wordt akte genomen van deze opmerking.</p>	Geen aanpassing vereist
28/07/2023	13	Brussel Mobiliteit	7	<p>p.42: ook voor het BHG zijn bijkomende HOV-assen op o.a. de N8 (Brussel – Ninove) en de N21 (Brussel – Haacht) wenselijk. Toch brengen we hier graag het belang van verdere studie (naar meer precieze tracés en termini binnen het BHG) in herinnering, niet elke as en elk gewenst eindpunt binnen het BHG (o.a. ten gevolge van de stedelijke context) kunnen, respectievelijk, een HOV-waardige doorstroming en voldoende bufermogelijkheden bieden.</p>	RMP	<p>Verdere studie en overleg zijn voor elk project noodzakelijk. Het BHG wordt in de actietabel ook erkend als belangrijke partner.</p>	Geen aanpassing vereist

28/07/2023	13	Brussel Mobiliteit	8	p.50: hier wordt voorgesteld de aansluiting tussen de Ringtrambus van De Lijn en Tramlijn 10 NOH van de MIVB te verbeteren. Ook BM is hier vragende partij voor (zie evenwel onze opmerking hieronder bij de overeenkomstige actie (nr. 16) van het actieplan).	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		Geen aanpassing vereist
28/07/2023	13	Brussel Mobiliteit	9	p.64: in de figuur op deze bladzijde wordt de N5 aangeduid als 'interlokale weg', waarbij deze binnen het BHG indicatief lijkt verder te lopen via de R22 (Ter Kamerenbos – Woluwedal). Deze route zou, volgens de filosofie van o.a. Good Move (zie o.a. Good Move p.102), in ideale omstandigheden niet gebruikt mogen worden voor verkeer dat enkel het gewest wenst te doorkruisen (bv. voor de beweging Sint-Genesius-Rode – Zaventem). Hiervoor zou langs de dichtst bij de oorsprong gelegen oprit de Ring opgezocht moeten worden, waarna de bestemming bereikt kan worden door de ring opnieuw te verlaten via de uitrit het dichtst bij de bestemming. Op deze manier kan doorgaand verkeer op het onderliggend wegennet maximaal vermeden worden. Concreet vragen we dan ook de R22 ten zuiden van de N2 te laten vallen als 'interlokale weg'. De voorgestelde interlokale weg kan gebruikt worden voor verkeer in uitwisseling tussen de gemeenten van de Vlaamse Rand en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar dus geen verbindende functie op zich nemen tussen de gemeenten van de Vlaamse Rand onderling.	RMP + synthesenota	Deze route zal geschrapt worden op de kaarten van het wensnetwerk auto, zowel in de synthesenota als het RMP zelf.		schrappen route op kaart kaarten autonetwerk
28/07/2023	13	Brussel Mobiliteit	10	p.66: de Ring vormt ontegensprekelijk een belangrijke schakel in de wegenspecialisatie van de Vervoerregio Vlaamse Rand. Toch willen we graag de stelling dat "het verbeteren van de doorstroming op de Ring nodig [is] om de doorstroming op de toeleidende hoofdwegen te verbeteren en zo hun capaciteit ten volle te laten benutten" nuanceren. Het is geen geheim dat een meer capacitaire Ring een impact kan hebben op de verkeersvraag voor de toeleidende snelwegen (en de hieraan gekoppelde 'Vlaamse hoofdwegen'). Deze zouden sneller verzadigd kunnen raken nadat ze gekoppeld worden aan een ring met meer capaciteit, wat de goede werking van het hoofdwegennet in andere zones (dan vandaag het geval) in gevaar zou kunnen brengen. De vraag is dus in welke mate een verbrede ring de verkeersleefbaarheidsproblematiek, die momenteel speelt in de buurt van de Ring zelf, niet zou kunnen verplaatsen naar andere zones binnen de vervoersregio. Dit alles neemt evenwel niet weg dat een renovatie van de ring, met bijzondere aandacht voor de verkeersleefbaarheid en -veiligheid en landschappelijke inpassing, in de nabije toekomst onvermijdelijk (en wenselijk) is. Het is hierbij ook duidelijk dat een performante mobiliteitsvisie (slimme kilometerheffing, ingrepen tegen sluipverkeer op het onderliggend wegennet...) voor het onderliggend wegennet in de Rand (waartoe dit RPM een belangrijke stap zet) niet mag ontbreken. We verwijzen hierbij ook graag naar het advies van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 30 juni 2023 op het ontwerp-GRUP van de R0 Noord.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Beleidsbeslissingen rond de aanleg van de R0 vormen niet het onderwerp van het RMP.		Geen aanpassing vereist
28/07/2023	13	Brussel Mobiliteit	11	p.69: hoewel de selectie van de assen, vermeld op p.69, als regionale wegen coherent lijkt met de voorgestelde mazenstructuur, is het van belang hier op te merken dat de N8 tussen Ninove en de Ring, binnen de visie van het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move, uitgetekend is als 'Auto PLUS'-as (qua gebruik en inrichting vergelijkbaar met een regionale weg), maar binnen de Ring (in deze zone ook bekend als de Ninoofsesteenweg) een lagere wegencategorie heeft (Auto COMFORT). Een Auto COMFORT-as heeft als hoofdfunctie het verwerken van het verkeer tussen autoluwe wijken (kleinschalige mazen, eveneens uitgewerkt binnen Good Move), en wordt bijgevolg niet ingericht om grote intergewestelijke verkeersstromen, zoals deze op de N8 tussen Ninove en de R0, te verwerken. Hiervoor dient, binnen de visie van Good Move, vanaf aansluitingscomplex 13 de Ring gebruikt te worden, waarna via de voorziene Auto PLUS-assen (of door overstap via P+R parkings op een andere modus) de vijfhoek en/of andere belangrijke aantrekkingspolen binnen het BHG met de auto bereikt kunnen worden.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking. De indeling van de N8 als regionale weg geldt enkel op het grondgebied van het Vlaams Gewest. En er blijkt in die zone ook geen discrepantie tussen de visie van vervoerregio Vlaamse Rand en het BHG.		Geen aanpassing vereist
28/07/2023	13	Brussel Mobiliteit	12	p.74: foutieve naamgeving Gewestelijk Mobiliteitsplan Brussel: "Good Move" in plaats van "The Good Move". Deze foutieve naam komt hierna nog op verschillende plaatsen binnen de synthesenota voor (o.a. op p.86).	RMP synthesenota	De naam van het Gewestelijk Mobiliteitsplan Brussel wordt in de synthesenota aangepast waar nodig. "The Good Move" wordt veranderd naar "Good Move".	tekst aanpassen	pag. 69, 72, 84
28/07/2023	13	Brussel Mobiliteit	13	p.76: binnen de paragraaf 'af te stemmen op lopende projecten en studies' wordt er gesproken van de toekomstige ontsluiting van de R22 ten zuiden en ten noorden van de N2 (Leuvensesteenweg) en het feit dat er binnen het RMP voorlopig uitgegaan wordt van een 'knip' tussen de R22 en de R0. We herinneren er hierbij graag aan dat er in principe (in het 'voorkeursalternatief' of GeCAV, opge maakt in het kader van het GRUP ter herinrichting van de Ring Noord) geen sprake meer is van een knip van de verbinding tussen de R22 en de R0, zelfs al kan die (onder voorwaarden) in lijn zijn met Good Move.	RMP synthesenota	De tekst zal aangepast worden. De knip van de verbinding tussen de R22 en de R0 wordt geschrapt n.a.v. het voorkeursalternatief in het kader van het GRUP ter herinrichting van de Ring Noord.	tekst aanpassen	

28/07/2023	13	Brussel Mobiliteit	14	<p>p.86: bij de regionale visie voor Hoppinpunten worden ook Hoppinpunten (of eerder knooppunten) binnen het BHG weergegeven. Deze kaart is gebaseerd op de in Good Move geselecteerde 'bestaande of te creëren overstapknopen' in het BHG (Good Move pagina 95). Aanvullend geven we hierbij graag mee dat Brussel Mobiliteit, in samenwerking met de MIVB, tussen november 2022 en maart 2023 een studie heeft uitgevoerd naar de meest geschikte typologie en mogelijke pilotlocaties ter uitwerking van zogenaamde "Mobility Hubs" (het equivalent van de Vlaamse Hoppinpunten). In het kader van deze studie zijn 55 locaties bestudeerd die als mogelijke pilotlocaties zouden kunnen dienen, 20 locaties (o.a. COOVI, Rodebeek en Jette station) zijn weerhouden op de shortlist en kunnen beschouwd worden als de te prefereren locaties voor de uitbouw van de eerste Mobility Hubs binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze locaties zijn o.a. geselecteerd op basis van hun uitvoerbaarheid op korte termijn, hun pertinentie voor het testen van de in de studie uitgewerkte typologie, enz. en moeten dus niet beschouwd worden als een vervanging van de in Good Move geselecteerde 'overstapknopen', maar eerder als locaties waar de toekomstige inrichtingsprincipes (ter bevordering van de multimodaliteit) van deze knopen getest en in de praktijk gebracht kunnen worden.</p>	RMP synthesesnota	Er wordt in de tekst verwezen naar de pilotlocaties die weerhouden zijn door het BHG.	verwijzen naar pilotlocaties	p86
28/07/2023	13	Brussel Mobiliteit	15	<p>Hiernaast wordt op p.86 het volgende gezegd: "Vlaanderen zet in op het zo snel als mogelijk (zo dicht mogelijk bij de oorsprong) reizigers te laten veranderen van modus. P&amp;Rs in het BHG zullen hierdoor vooral functioneren als aantrekkingspolen voor reizigers uit de directe omgeving." We merken hierbij graag op dat dit inderdaad het wensbeeld is (voor beide partijen), maar dat sommige P&amp;Rs aan de rand van het BHG evenwel anders opgevat zijn (zie bijvoorbeeld P&amp;R COOVI en de toekomstige P&amp;R ADEPS). Deze parkings trekken, onder meer, ook een belangrijk aantal reizigers over langere afstand aan, reizigers die zich (meestal) met de wagen tot aan de rand van het BHG begeven en vervolgens overstappen op een andere modus. Ook dit P&amp;R-beleid zal door het BHG in de toekomst verdergezet worden (zie ook onze opmerking bij actie nr. 13 hieronder). Onafhankelijk hiervan steunt Brussel Mobiliteit natuurlijk ten volle de vraag van de Vervoerregio tot uitwerking van een gezamenlijk beleid en uitrol omtrent (grootschalige en minder grootschalige) mobiliteitsknooppunten.</p>	Synthesesnota	Gezamenlijk overleg blijft hier noodzakelijk. Dit wordt opgenomen onder actie 105 (uitbouwen van combiparkingbeleid - gecoördineerde visie met Brussels Hoofdstedelijk Gewest als partner), en actie 13 (afstemming met de knooppunten en het P&R beleid binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest).	Geen aanpassing vereist	
28/07/2023	13	Brussel Mobiliteit	16	<p>p.96 en p.104: "Schaarbeek Vorming: een essentiële multimodale knoop om effectief gebruik te kunnen maken van de sterke troeven die het multimodale netwerk biedt." Een strategische studie is voor deze zone momenteel in opstart. De ambitie van het Gewest is om deze site vrij te houden voor die activiteiten die nergens anders binnen het gewest zo goed als op deze site ontwikkeld zouden kunnen worden (hier gaat het dan inderdaad voornamelijk over activiteiten gelinkt aan de duurzame logistiek). Brussel Mobiliteit benadrukt hierbij graag dat de voorgestelde verhoging van de capaciteit van het kruispunt de Vuist (R22xLuchthavenlaan), waarvan sprake op p.104, van groot belang is voor de verbinding over de weg tussen Schaarbeek Vorming en de E19 (Haven van Antwerpen).</p>	Synthesesnota	De Vervoerregio Vlaamse Rand is vragende partij om betrokken te worden in de ontwikkeling van Schaarbeek Vorming. Actie 10 op pagina 59 van het RMP vermeldt de opvolging van dit dossier als actie.	Geen aanpassing vereist	
28/07/2023	13	Brussel Mobiliteit	17	<p>p.104: afstemming vrachtroutenetwerk VVR VR met dat van het BHG. Brussel Mobiliteit stelt voor om hier de wegsegmenten E40 west en oost tussen de R0 en de grens met het BHG, die hier als onderdeel van het hoofdvrachtroutenetwerk opgenomen zijn, weg te laten (binnen Good Move zijn dit Vrachtwagen COMFORT-routes, deze hebben geen functie die overeenkomt met de karakteristieken van een 'hoofdvrachtroute'). Daarentegen zouden de verbindingen tussen de ring (via aansluitingscomplexen 6 (Vilvoorde-Koningslo) en 17 (Anderlecht-Industrielaan) en respectievelijk de noordelijke en zuidelijke Kanaalzone wel als onderdeel van het 'hoofdvrachtroutenetwerk' aangeduid kunnen worden (in lijn met wat binnen Good Move voorgesteld wordt).</p>	RMP	De indelingen naar categorisering zijn niet één op één op elkaar te leggen. Als we de respectievelijke studies naast elkaar leggen zien we echter geen grote tegenstellingen naar de geest van de categorisering.	Geen aanpassing vereist	
28/07/2023	13	Brussel Mobiliteit	18	<p>p.105: verhoging bruggen kanaal door het BHG (zie onze opmerking bij de overeenkomstige actie (nr. 9) in het actieplan hieronder).</p>	RMP	De shift van vrachtwagen naar spoor en binnenvaart is een belangrijk gegeven binnen een verduurzaming van het goederenverkeer. Om dit te realiseren voor de binnenvaart is er nood aan performante vaarwegen met voldoende doorvaarthoogte onder de bruggen. Elke verbetering van logistiek op die as hangt grotendeels af van de verhoging van de bruggen. Zonder deze voorwaarde is de noodzakelijke verbetering van het kanaal niet haalbaar. Dit is ook essentieel voor de verdere ontwikkeling van de haven van Brussel als duurzame hub voor het BHG.	Geen aanpassing vereist	
28/07/2023	13	Brussel Mobiliteit	19	<p>p.105: onderzoek naar inzet traject luchthaventram voor vrachtovervoer tussen luchthaven en haven. Los van het feit dat dit idee interessant is, merken we graag op dat een medegebruik van het tramnetwerk binnen het BHG voor het vervoer van vracht op verschillende momenten bestudeerd is geweest (2005, 2018). Naast het feit dat er mogelijk een beperkt potentieel is op bepaalde routes binnen het gewest, moet er rekening gehouden worden met significante kosten ter aanpassing van de infrastructuur, de verzaaiing van het tramnet overdag, geluidsoverlast 's nachts, de nood aan specifiek materieel, het feit dat een kostelijke extra overslag van de goederen tussen bv. vrachtwagen – tram en tram – cargo's noodzakelijk is, ... Enzelfde extra tussenstap zou ook gelden voor de link tussen de luchthaven en de tram, gezien de momenteel geplande traminfrastructuur van de luchthaventram nog op significante afstand van bv. Brucargo passeert, wat de economische haalbaarheid van dit voorstel sterk onder druk kan zetten.</p>	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Bij elke actie worden alle relevante partners betrokken om tot een onderbouwd project of conclusie te komen.	Geen aanpassing vereist	

28/07/2023	13	Brussel Mobiliteit	20	<p>We juichen bij dit punt de vraag naar verdere samenwerking met het BHG toe en kunnen in het bijzonder volgende punten steunen:</p> <p>p.107: uitbreiding geïntegreerde ticket zone BruPass XL naar de hele vervoerregio (cfr. VVR Leuven).</p> <p>p.111: geïntegreerde exploitatie-aanpak van de combiparkings samen met het BHG.</p> <p>p.113: rekeningrijden (en vraag tot verder onderzoek in samenwerking met o.a. het BHG).</p>	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking.	Geen aanpassing vereist
28/07/2023	13	Brussel Mobiliteit	21	<p>We zijn opgetogen dat er een thematische visie 'ruimte' in het RMP is opgenomen. Het beleid inzake mobiliteit en ruimtelijke ordening zijn immers onlosmakelijk met elkaar verbonden. De voorgestelde pistes zijn interessant en zouden een eerste stap kunnen zijn voor een werkelijke integratie van ruimtelijke ordening en mobiliteitsbeleid. We zijn benieuwd hoe deze afstemming concreet gestalte zou kunnen krijgen. We begrijpen dat ruimtelijke ordening niet onder de bevoegdheden van de vervoerregio valt, maar hopen wel dat de hier (vanuit een mobiliteitsstandpunt) geformuleerde aandachtspunten en aanbevelingen voor de ruimte meegenomen kunnen worden binnen de verschillende beleidsplannen ruimte die momenteel eveneens in opmaak zijn. Rekening houdend met het feit dat bepaalde inwoners van het BHG naar de periferie verhuizen en ze vaak binnen het BHG blijven werken, vormt een ongecontroleerde suburbanisatie in de Brusselse periferie een grote uitdaging voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Wetende dat deze gebieden momenteel (en grotendeels intrinsiek) weinig alternatieven voor de wagen kunnen bieden, heeft een dergelijke suburbanisatie een ongunstige impact op de mobiliteit binnen zowel de Vlaamse Rand als het BHG.</p>	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking.	Geen aanpassing vereist
28/07/2023	13	Brussel Mobiliteit	22	<p>Actie nr.9: "onderzoek naar het verhogen van de bruggen op het zeekanaal Brussel-Schelde en het kanaal Brussel Charleroi (binnen het BHG).” We wensen hierbij het belang van een goede stadsintegratie van bruggen en hun toegangshellingen in het kanaalgebied te benadrukken. Het kanaalgebied dient volgens het Kanaalplan en het Beeld Kwaliteitsplan (BKP) een nieuwe centraliteit te vormen in de stad. Deze plannen hebben ook als belangrijk doel om de wijken aan weerszijden van het kanaal beter met elkaar te verbinden (o.a. sociaal, visueel en functioneel). Een verhoging van de doorvaarthoogte door middel van de verhoging van bruggen kan een goede stadsintegratie potentieel ernstig bemoeilijken. Grote vaste rampconstructies zijn potentieel ook beperkt voetgangers-of fietsvriendelijk terwijl vlotte oversteken in de stad van belang zijn. Deze toegangshellingen kunnen fysieke en landschapvisuele obstakels en zelfs sociale barrières vormen en zijn derhalve moeilijk in te passen in het stedelijk weefsel. Beweegbare bruggen (zoals de vernieuwde voetgangersbrug Gosselies) kunnen hiervoor een (evenwel relatief prijzige) oplossing vormen.</p>	RMP	De shift van vrachtwagen naar spoor en binnenvaart is een belangrijk gegeven binnen een verduurzaming van het goederenverkeer. Om dit te realiseren voor de binnenvaart is er nood aan performante vaarwegen met voldoende doorvaarthoogte onder de bruggen. Elke verbetering van logistiek op die as hangt in grote mate af van de verhoging van de bruggen. Zonder deze voorwaarde is de noodzakelijke verbetering van het kanaal niet haalbaar. Dit is ook essentieel voor de verdere ontwikkeling van de haven van Brussel als duurzame hub voor het BHG.	Geen aanpassing vereist
28/07/2023	13	Brussel Mobiliteit	23	<p>Actie nr.10: "afstemming met de ontwikkeling van Schaarbeek-Vorming.” Momenteel is een strategische studie, geleid door perspective.Brussels, omtrent de invulling van Schaarbeek-Vorming in opstart. Deze studie tracht een coherente visie voor de toekomstige werking en invulling van de laatste grote grondreserve van het BHG uit te werken, rekening houdend met de kansen voor de ontwikkeling van een duurzaam multimodaal logistiek knooppunt in deze zone. Omwille van het belang van het slagen van dit toekomstig multimodaal logistiek knooppunt zal parallel aan de strategische studie een afzonderlijke (economische) haalbaarheidsstudie uitgevoerd worden door de Haven van Brussel. Voor de ontsluiting van Schaarbeek Vorming over de weg brengen we graag het belang van volgende routes in herinnering: de Budasteenweg tussen de N1 en de R22 en de aansluitingen op de R0 (ter hoogte van Machelen) en de E19 (ter hoogte van Vilvoorde-Luchthavenlaan) en de verbinding tussen de N1 en de Tyraslaan met aansluiting op de R0. We vragen hiernaast ook een verbinding via de N21 (het deel tussen Brucargo en de R22; zie ook opmerking op actie 14 hieronder) voorsnag niet te hypothekeren.</p>	RMP	Er wordt akte genomen van de opmerking. Het RMP volgt grotendeels deze redenering dat deze wegen belangrijk zijn. Er is echter een verschil in visie omtrent de N21 tussen Brucargo en de R22 die binnen het RMP zal focussen op de uitbouw als HOV-as en niet als ontsluitingsweg van Schaarbeek-Vorming.	Geen aanpassing vereist
28/07/2023	13	Brussel Mobiliteit	24	<p>Actie nr.13: "afstemming met de knooppunten en het P&amp;R-beleid binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.” Brussel Mobiliteit steunt het uitgangsprincipe om zo dicht als mogelijk bij de oorsprong van een verplaatsingstraject over te stappen op een duurzame vervoersmodus (en indien mogelijk ook het voortraject met bv. de fiets af te kunnen leggen). Toch brengen we bij deze actie graag in herinnering dat dit niet betekent dat Brussel Mobiliteit de uitbouw van P&amp;R-parkings aan de gewestgrens zelf (dus dicht bij de eindbestemming) onwenselijk acht, integendeel, de studies ter uitbreiding van de parkeer- en overstapcapaciteit ter hoogte van de gewestgrens zullen verdergezet worden (in overleg, waar van toepassing, met de Vlaamse mobiliteitspartners, waaronder de vervoerregio's). Daarnaast merken we graag het belang van een efficiënte bewegwijzering in de Vlaamse rand richting de P&amp;R-parkings aan de rand van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op, deze is vandaag op bepaalde plaatsen niet aanwezig of onvoldoende uitgebouwd, maar is desalniettemin onontbeerlijk voor hun goede werking.</p>	RMP	Er wordt akte genomen van de opmerking. De opmerking rond de bewegwijzering is van praktische aard en valt onder de bevoegdheid van de wegbeheerder.	Geen aanpassing vereist

28/07/2023	13	Brussel Mobiliteit	25	<p>Actie nr.14: "onderzoek naar logistieke ontsluiting via wegennet – afstemming Noordrand met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest." Er wordt in de beschrijving van de actie opgemerkt dat "deze ontsluiting zeker niet via de N21 [mag] verlopen." Deze actiebeschrijving dient verduidelijkt te worden. Waar op de N21 ligt het grootste probleempunt voor een logistiek gebruik? Is dit de passage van de kern Diegem (ten noorden van de R22), het kruispunt van de N21 met de R22 (eveneens in Diegem) of het gewenste gebruik van deze route als een HOV-as? Welke afwegingen werden er in overweging genomen om de N21 niet meer als logistieke ontsluitingsroute op te nemen in het RMP? Binnen de multimodale wegenspecialisatie van Good Move is de N21 binnen het BHG inderdaad als Vrachtwagen PLUS-as uitgetekend (tot Bordet), met een indicatieve aansluiting (binnen de Vervoerregio Vlaamse rand) richting het snelwegennet via de R22 en de Luchthavenlaan. Een wijziging van de multimodale wegenspecialisatie binnen het BHG is mogelijk (bv. ontsluiting van de bedrijfzone Haren – Bordet via de A201 en R0), maar dient voorafgegaan te worden door duidelijke argumentatie en de nodige studie. De N21 verbindt daarnaast Brucargo rechtstreeks met de R22, we vragen deze verbinding door zijn eventuele belang voor Schaarbeek Vorming niet a priori te hypothekeren.</p>	RMP	<p>Er wordt akte genomen van de opmerking. Er is een verschil in visie omtrent de N21 tussen Brucargo en de R22 die binnen het RMP zal focussen op de uitbouw als HOV-as en niet als ontsluitingsweg van Schaarbeek-Vorming.</p>	Geen aanpassing vereist
28/07/2023	13	Brussel Mobiliteit	26	<p>Actie nr.16: "opvolgen verlenging van tram MIVB van Neder-over-Heembeek naar de ringtrambus." Brussel Mobiliteit is vragende partij voor een betere aansluiting van beide lijnen. Studie naar het potentieel van een verbinding tussen beide lijnen is in eerste instantie noodzakelijk (vooral een studie op te starten naar de eigenlijke verbindingsopties). Daarnaast lijkt het aangewezen om de formulering bij de actiebeschrijving "de meest evidente oplossing lijkt de verlenging van de tram tot aan een halte van de ringtrambus" weg te laten of te herzien. Dit onder andere rekening houdend met het feit dat het, momenteel door de MIVB in aanleg zijnde, tracé van tram 10 vlak voor de gewestgrens met Vlaanderen de Bruynstraat inslaat met terminus (inclusief halte) 380 m naar het zuiden, net voor het rondpunt ter hoogte van het helikopterplatform van het Militair Hospitaal. Een verlenging van tram 10 richting een halte van de ringtrambus zou dus ook het in ongebruik raken van deze infrastructuur (en daaraan verbonden extra kosten) inhouden.</p>	RMP	<p>Het is cruciaal dat het aansluiten van beide OV lijnen zo goed mogelijk georganiseerd wordt. De omschrijving van actie 16 zal worden genuanceerd in de zin dat in eerste instantie een studie nodig is naar het potentieel van een verbinding tussen beide lijnen vooraleer een studie op te starten naar de eigenlijke verbindingen. De zin omtrent de meest evidente oplossing zal worden geschrapt.</p>	nuanceren actie 16
							p59
28/07/2023	13	Brussel Mobiliteit	27	<p>Met betrekking tot de Heizelsite wensen we aandacht te vestigen op het feit dat het Brussels Gewest de site wil ontwikkelen als een perifere metropolitane hub met internationale bekendheid, zoals vastgelegd in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO). Gelet op het interregionale en toekomstige karakter van de faciliteiten op het Heizelplateau, dat vandaag op piekmomenten (vooral tijdens belangrijke evenementen) reeds één van de drukst bezochte gebieden in België is, lijkt het ons dan ook wenselijk een afzonderlijk actiepunt 'afstemming met het BHG (trekker te bepalen) rond de ontwikkeling van de Heizelsite' binnen het RMP op te nemen. Om de toekomstige ambitie met betrekking tot stadsontwikkeling mee in rekening te brengen is het van belang om perspective.brussels hier minstens bij te betrekken. We vragen ook dat het onderzoek naar de vormgeving van de "Hoppinzone" aan het Heizelplateau in samenwerking met de betrokken actoren van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal gebeuren.</p>	RMP	<p>In het kader van actie 11 op pagina 59 "afstemmen met ruimtelijke projecten binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" is voorzien om de samenwerking rond mobiliteit in de zone op het Heizelplateau verder te zetten. De ontwikkeling op de Heizel staat zelfs expliciet als voorbeeld vermeld. De instantie perspective.brussels zal toegevoegd worden als partner.</p>	toevoegen perspective.brussels als partner bij deze actie
							p59
9/08/2023	14	MOW (VVR Vlaamse Ardennen)	1	<p>Vanuit de VVR Vlaamse Ardennen wordt vastgesteld dat de visie en actietabel van de VVR Vlaamse Rand grotendeels compatibel zijn aan de visie van de vervoerregio Vlaamse Ardennen, zodat het voor beide vervoerregio's zeker mogelijk is de doelstellingen uit het eigen plan te realiseren zonder in conflict te komen. De geformuleerde opmerkingen hieronder betreffen elementen die ontbreken of waar in de toekomst een gemeenschappelijke visie kan bereikt worden. De VVR Vlaamse Ardennen heeft de fietsnetwerken (FSW, BFF,...) binnen de regio niet als dusdanig herbekeken. Een nieuwe verbinding FSW Halle – Edingen – Geraardsbergen is niet voorzien. In het kader van het openbaar onderzoek kunnen we onderzoeken om deze verbinding in het RMP van de VVR Vlaamse Ardennen nog toe te voegen aan het plan, na overleg binnen de vervoerregio.</p>	RMP	<p>Momenteel staat de VVR Vlaamse Ardennen niet als partner opgenomen, dit zal aangepast worden</p>	VVR Vlaamse Ardennen mee als partner in de actietabel
9/08/2023	15	MOW (VVR Aalst)	1	<p>Vanuit de vvr Aalst werd beslist om de bestaande fietsnetwerken (FSW, BFF,...) te behouden en niet opnieuw te onderzoeken. VVR Vlaamse Rand stelt echter voor om de verbinding F220 Asse – Affligem – Aalst verder te onderzoeken en realiseren. Deze verbinding realiseren op niveau van een fietsnelweg is niet uitdrukkelijk opgenomen in de actietabel van vvr Aalst. Als Team MOW zijn we bereid dit voorstel aan de vervoerregioaraad voor te leggen.</p>	RMP	<p>Er wordt akte genomen van deze opmerking. Zoals opgenomen in de actietabel zal deze actie in samenwerking met VVR Aalst opgestart worden.</p>	Geen aanpassing vereist
9/08/2023	15	MOW (VVR Aalst)	2	<p>Wat de realisatie van HOV betreft, staat de vvr Aalst positief tegenover dit initiatief op de N8 (Ninove) en N9 (Aalst). Zeker wat Ninove betreft, is het belangrijk dat in overleg met de twee vervoerregio's én de stad Ninove wordt gekeken naar een aansluiting op het station, en de eindhalte dus niet langer de Centrumlaan is. Er worden wel vragen gesteld bij het potentieel en de praktische uitwerking van een verhoging van de frequentie op deze lijnen naar minimum 6 per uur en zelfs 8 in de spitsmomenten.</p>	RMP	<p>HOV gaat samen met een aantal eisen op het vlak van kwaliteit, frequentie en amplitude. Net dat maakt het hoogwaardig, en een waardig alternatief voor het individueel reizen met de auto.</p>	Geen aanpassing vereist

9/08/2023	15	MOW (VVR Aalst)	3	Richting Dendermonde valt enkel het initiatief op om het aanvullend net Asse-Opwijk-Dendermonde te versterken. Vanuit Buggenhout krijgt de vvr Aalst regelmatig om een betere aansluiting te realiseren met het ziekenhuis Sint-Blaasius als regionale attractiepool. Deze verbinding wordt echter niet versterkt, zelfs niet vermeld. Is hier in de Visienota onderzoek naar gebeurd? De vvr Aalst zet op eigen initiatief wel in op een versterking van het VoM naar Buggenhout en Opwijk toe, maar ziet het niet als een eigen verantwoordelijkheid om inwoners van aangrenzende gemeenten of vervoerregio's naar een attractiepool op eigen grondgebied te brengen. De vvr Aalst hanteert de filosofie dat elke vervoerregio de attractiepolen bepaalt voor de eigen inwoners en daar via het vraaggestuurd karakter van o.v. een passend antwoord op formuleert	RMP	Deze opmerking gaat op korte termijn over plan basisbereikbaarheid met het bijbehorende VOM-aanbod. Actie 77 voorziet om in functie van het uitrol van het volledige VOM-plan de bestaande VOM-projecten te evalueren. Mogelijks kunnen hierbij nieuwe initiatieven toegevoegd worden.	Geen aanpassing vereist
9/08/2023	15	MOW (VVR Aalst)	4	Binnen de ontwikkeling van het Robuust Wegennet heeft de vvr Aalst de N255 geselecteerd als Interlokale Weg. De argumentatie dat interregionaal verkeer enkel met 'snelheidsremmende' maatregelen kan geweerd worden, wordt niet gevolgd. Het beperken van de functie van de N255 tot lokaal verkeer wordt niet gevolgd, omdat de N255 een belang heeft in het verzamelen en verdelen van verkeer en in de afbakening van de mobiliteitskamer van Ninove en Geraardsbergen. Zonder de selectie als I.W. wordt deze kamer veel te groot en is het niet mogelijk om op realistische basis een selectie van lokale wegen (wijkontsluiting, knips, boomstructuur,...) uit te werken. Waar Vlaamse Rand de vrees heeft dat een selectie enkel sluipverkeer zal faciliteren, is vvr Aalst ervan overtuigd dat het aandeel sluipverkeer niet vermindert door niets te selecteren. Verkeer zal dan de 'gemakkelijkste' weg blijven kiezen, ook de wegen die nog méér ongewenst zijn dan de N255.	RMP	Het is niet gewenst en niet haalbaar om de N255 als interlokale verbindingsweg te gaan uitbouwen. Bij de huidige inrichting van deze weg blijven de intensiteiten op een niveau onder dat van een interlokale verbindingsweg, zonder dat hierbij sluipverkeer ontstaat in de parallelle lokale wegen. De maas is relatief groot, maar de bevolkingsdichtheid en de verkeersvraag is dan ook een pak beperkter dan in de meer stedelijke zones.	Geen aanpassing vereist
9/08/2023	15	MOW (VVR Aalst)	5	Met betrekking tot vracht kan vanuit vvr Aalst worden meegegeven dat de N47 Dendermonde – Lebbeke – Asse tijdelijk is geselecteerd in het vrachtrouten netwerk, in afwachting van de realisatie van de nieuwe N41.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking.	Geen aanpassing vereist
9/08/2023	15	MOW (VVR Aalst)	6	In de actietabel wordt (p 65) gesteld dat langs de N8 (richting Ninove) gestreefd wordt naar de kwaliteitseisen van een fietsnelweg voor de fietsverbinding. Op Oost-Vlaams grondgebied zijn de plannen van AWV in voorbereiding (onteigeningen lopen) om de N8 te verbreden en te voorzien van twee enkelrichtingsfietspaden. De realisatie van een 'klassieke' fietsnelweg (op de bedding van de N8) is hier niet mogelijk.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Zoals aangegeven in actie 35: waar haalbaar en betaalbaar wordt de kwaliteit van een fietsnelweg nagestreeft.	Geen aanpassing vereist
1/08/2023	16	Departement Zorg	1	Wij hebben op 10 en 15 mei 2023 adviesvragen ontvangen voor de Regionale Mobiliteitsplannen van meerdere Vervoerregio's, nl.: Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Vlaamse Rand Regionaal Mobiliteitsplan vervoerregio Mechelen Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Brugge Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Limburg Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Kortrijk We gaan ervan uit dat ook voor de andere vervoerregio's zelfde adviesvraag zal volgen. We hebben niet de mogelijkheid om de dossiers nogmaals in detail door te nemen. We verwijzen expliciet naar onze adviezen op de startnota's van alle vervoerregio's die we (toen nog "Agentschap Zorg en Gezondheid") het voorbije jaar geschreven hebben. We geven wel een kort overzicht mee van onze algemene visie op een gezonde publieke ruimte en wat de rol van mobiliteit daarbinnen is, en verwijzen naar een aantal interessante studies en tools.	RMP	Er wordt akte genomen van de algemene visie en de voorgestelde strategieën en hebben deze meegenomen in de uitwerking en MER-beoordeling van het plan. De benadering van gezondheid, die zowel fysieke, sociale als mentale aspecten omvat, is van groot belang voor ons plan. In overeenstemming met de suggesties hebben we sterke aandacht besteed aan de bevordering van actieve verplaatsingen, de inzet op verminderen van autobezit, en de aandacht voor ruimte, groen en klimaatbestendigheid.	Geen aanpassing vereist
1/08/2023	16	Departement Zorg	2	Kort overzicht: •Actieve verplaatsingen steeds centraal zetten en inzetten om ook andere zaken zoals ontharding of groen te bekomen. •Alle steden, dorpen, wegenissen enz. zouden eigenlijk moeten aangelegd worden vanuit de mens en niet vanuit de auto. •Avond- en nachturen openbaar vervoer een probleem. •Niet enkel inzetten op verminderen auto-km maar vooral ook op verminderen autobezit (bv. via sterk stimuleren deelwagens). •Invloed elektrische wagens en deelwagens op de gezondheid: zie verder via onze rapporten. <a href="https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte">https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte</a> •Het richtlijnenboek mens gezondheid van 2016 volstaat niet meer om gezondheid (brede definitie) te beoordelen volgens de voortschrijdende inzichten. •Momenteel loopt een studie van Departement Omgeving over de verdichtingsparadox: "Slimme verdichting: onderzoek naar slimme verdichtingsvoorwaarden via scenariodoorrekeningen en doorwerking in milieueffectenbeoordeling." Eens gepubliceerd is deze zeker ook nuttig voor dossiers rond gezonde publieke ruimte.	RMP en MER	Er wordt akte genomen van de algemene visie en de voorgestelde strategieën en hebben deze meegenomen in de uitwerking en MER-beoordeling van het plan. De benadering van gezondheid, die zowel fysieke, sociale als mentale aspecten omvat, is van groot belang voor ons plan. In overeenstemming met de suggesties hebben we sterke aandacht besteed aan de bevordering van actieve verplaatsingen, de inzet op verminderen van autobezit, en de aandacht voor ruimte, groen en klimaatbestendigheid.	Geen aanpassing vereist



1/08/2023	16	Departement Zorg	3	<p>Algemene visie:  Departement Zorg Afdeling Preventief Gezondheidsbeleid kijkt 'breed' en 'integraal' naar gezondheid; meer bepaald naar zowel gezondheidsbescherming als gezondheidsbevordering en dit op zowel fysiek als sociaal als mentaal vlak.</p> <p>We kijken niet enkel naar invloeden van pollutanten rechtstreeks (zoals NO2, PM2,5, BC en geluid: zie richtlijnenboek mens-gezondheid) maar ook naar de invloed van bijvoorbeeld het klimaat, zoals de invloed van hitte en watertekorten/overstromingen op gezondheid of de invloed van ruimte en groen of net het tekort aan ruimte en groen op de gezondheid. In een gezonde publieke ruimte is er oog voor plaatsen waar we stilste, rust en verkoeling kunnen opzoeken, maar ook voor plaatsen waar er ruimte is voor ontmoeting, vrije tijd en sport.</p> <p>Ook kijken we naar de invloed van bewegen op gezondheid, vandaar ook de nadruk op het stimuleren van actieve verplaatsingen en het volgen van het STOP-principe, naast de positieve invloed van stappen en trappen op luchtvervuiling en geluidshinder doen voetgangers, fietsers en openbaarvervoergebruikers méér aan lichaamsbeweging dan automobilisten die eerder een sedentaire levensstijl hebben. De nodige infrastructuur hiervoor neemt tevens minder ruimte in dan die voor personenwagens, ruimte die dan voor andere doeleinden kan worden ingezet. Meer actieve beweging zal ook vanzelfsprekender zijn als er oog is voor kernversterking, nabijheid en voldoende functiemix zodat de autoafhankelijkheid kan dalen. Bovendien komen de maatregelen die nodig zijn om tot een gezonde publieke ruimte te komen, naast gezondheid veelal ook milieu en klimaat ten goede.</p>	RMP en MER	Er wordt akte genomen van de algemene visie en de voorgestelde strategieën en hebben deze meegenomen in de uitwerking en MER-beoordeling van het plan. De benadering van gezondheid, die zowel fysieke, sociale als mentale aspecten omvat, is van groot belang voor ons plan. In overeenstemming met de suggesties hebben we sterke aandacht besteed aan de bevordering van actieve verplaatsingen, de inzet op verminderen van autobezit, en de aandacht voor ruimte, groen en klimaatbestendigheid.	Geen aanpassing vereist
1/08/2023	16	Departement Zorg	4	<p>In verband met Gezonde Publieke Ruimte zijn al heel wat interessante studies en instrumenten opgeleverd, we halen er hier enkele aan maar er zijn er nog meer:</p> <p>De rapporten "Hoe passen elektrische wagens in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?" en "Hoe passen deelwagens in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?", deze gaan in op het grote belang van actieve verplaatsingen en de noodzaak van een modal shift naar deelmobiliteit.</p> <p>Deze en andere rapporten kunnen gedownload worden via:  <a href="https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte">https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte</a>  Het Project Gezonde Publieke Ruimte:  <a href="https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte">https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte</a></p>	RMP en MER	Er wordt akte genomen van de aanbevelingen en verwijzingen naar verschillende studies, instrumenten en richtlijnen om deze inzichten mee te nemen in de concrete projectmatige uitwerking van de acties en maatregelen. De meest actuele en geldende wetgeving en normen zijn gebruikt in de beoordeling.	Geen aanpassing vereist
1/08/2023	16	Departement Zorg	5	<p>Het handboek voor planning, inrichting en beheer "Groenblauwe ruimtes als bouwsteen van gezonde en veerkrachtige leefomgevingen.</p> <p>Het handboek geeft wetenschappelijke en praktische inzichten over waarom, wat en hoe we gezondheidswinsten kunnen realiseren en gezondheidsrisico's kunnen beperken, door het inzetten van kwaliteitsvolle groene en blauwe ruimtes in en nabij leefomgevingen. De focus beperkt zich niet tot een strikte stedelijke omgeving, maar ook landelijke woonkernen worden hierbij betrokken:</p> <p><a href="https://www.vlaanderen.be/publicaties/groenblauwe-ruimtes-als-bouwsteen-van-gezonde-en-veerkrachtige-leefomgevingen-handboek-voor-planning-inrichting-en-beheer">https://www.vlaanderen.be/publicaties/groenblauwe-ruimtes-als-bouwsteen-van-gezonde-en-veerkrachtige-leefomgevingen-handboek-voor-planning-inrichting-en-beheer</a></p>	RMP en MER	Er wordt akte genomen van de aanbevelingen en verwijzingen naar verschillende studies, instrumenten en richtlijnen om deze inzichten mee te nemen in de concrete projectmatige uitwerking van de acties en maatregelen. De meest actuele en geldende wetgeving en normen zijn gebruikt in de beoordeling.	Geen aanpassing vereist
1/08/2023	16	Departement Zorg	6	<p>"Praktische instrumenten rond gezondheid in ruimtelijk beleid":</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dashboard in functie van het opstellen ruimtelijke visie om zicht te krijgen op de huidige situatie, ofwel een 'knipperlichtfunctie';</li> <li>• Dashboard in functie van het toetsen van een ruimtelijke visie op gezondheidsaspecten;</li> <li>• Checklist om te screenen of en in hoeverre gezondheid wordt beschermd en bevorderd in bestaande situaties en/of in ruimtelijke plannen en projecten.</li> </ul> <p><a href="https://omgeving.vlaanderen.be/uitwerking-van-praktische-instrumenten-rond-gezondheid-in-ruimtelijk-beleid">https://omgeving.vlaanderen.be/uitwerking-van-praktische-instrumenten-rond-gezondheid-in-ruimtelijk-beleid</a>  <a href="https://omgeving.vlaanderen.be/nl/klimaat-en-milieu/gezonde-veilige-en-aantrekkelijke-leefomgeving/ruimte-voor-gezondheid-praktische-instrumenten">https://omgeving.vlaanderen.be/nl/klimaat-en-milieu/gezonde-veilige-en-aantrekkelijke-leefomgeving/ruimte-voor-gezondheid-praktische-instrumenten</a></p>	RMP en MER	Er wordt akte genomen van de aanbevelingen en verwijzingen naar verschillende studies, instrumenten en richtlijnen om deze inzichten mee te nemen in de concrete projectmatige uitwerking van de acties en maatregelen. De meest actuele en geldende wetgeving en normen zijn gebruikt in de beoordeling.	Geen aanpassing vereist
1/08/2023	16	Departement Zorg	7	<p>"De 10 kernkwaliteiten", bieden een kader voor een kwaliteitsvolle inrichting en een optimaal beheer van de omgeving:  <a href="https://omgeving.vlaanderen.be/nl/aan-de-slag-met-de-10-kernkwaliteiten">https://omgeving.vlaanderen.be/nl/aan-de-slag-met-de-10-kernkwaliteiten</a></p>	RMP en MER	Er wordt akte genomen van de aanbevelingen en verwijzingen naar verschillende studies, instrumenten en richtlijnen om deze inzichten mee te nemen in de concrete projectmatige uitwerking van de acties en maatregelen. De meest actuele en geldende wetgeving en normen zijn gebruikt in de beoordeling.	Geen aanpassing vereist
1/08/2023	16	Departement Zorg	8	<p>"Ontwerpen van toekomstbestendige en gezonde woonomgevingen":  <a href="https://researchportal.be/nl/publicatie/ontwerpen-van-toekomstbestendige-en-gezonde-woonomgevingen">https://researchportal.be/nl/publicatie/ontwerpen-van-toekomstbestendige-en-gezonde-woonomgevingen</a>  Of  <a href="https://omgeving.vlaanderen.be/nl/ontwerpen-van-toekomstbestendige-en-gezonde-woonomgevingen">https://omgeving.vlaanderen.be/nl/ontwerpen-van-toekomstbestendige-en-gezonde-woonomgevingen</a></p> <p>Zeker de items: actieve verplaatsingen, bewegen en ontspannen, klimaatbestendig leefmilieu en efficiënt ruimtegebruik.</p>	RMP en MER	Er wordt akte genomen van de aanbevelingen en verwijzingen naar verschillende studies, instrumenten en richtlijnen om deze inzichten mee te nemen in de concrete projectmatige uitwerking van de acties en maatregelen. De meest actuele en geldende wetgeving en normen zijn gebruikt in de beoordeling.	Geen aanpassing vereist
1/08/2023	16	Departement Zorg	9	<p>"Ruimtelijke strategieën voor gezonde omgevingen: case street canyons"  <a href="https://archieff-algemeen.omgeving.vlaanderen.be/xmlui/handle/acd/229931">https://archieff-algemeen.omgeving.vlaanderen.be/xmlui/handle/acd/229931</a></p> <p>Het onderzoek heeft als doel om inzicht te krijgen in de strategieën om via ruimtelijk beleid en ruimtelijke inrichting de blootstelling van de bevolking aan omgevingslawaai, luchtverontreiniging en hittestress en de invloed op gezondheid in street canyons te beperken.</p>	RMP en MER	Er wordt akte genomen van de aanbevelingen en verwijzingen naar verschillende studies, instrumenten en richtlijnen om deze inzichten mee te nemen in de concrete projectmatige uitwerking van de acties en maatregelen. De meest actuele en geldende wetgeving en normen zijn gebruikt in de beoordeling.	Geen aanpassing vereist
1/08/2023	16	Departement Zorg	10	<p>Luwte-oases zijn groene oases in een lawaaiërgel, fel beschenen, warme of sterk verharde of dicht bebouwde omgeving; ze bieden onzichtbare kwaliteiten die belangrijk zijn voor de gezondheid en het welzijn: zintuiglijke rust, geborgenheid, afzondering en beschutting, buurtgevoel.  <a href="https://omgeving.vlaanderen.be/nl/programma-luwte-oases">https://omgeving.vlaanderen.be/nl/programma-luwte-oases</a></p>	RMP en MER	Er wordt akte genomen van de aanbevelingen en verwijzingen naar verschillende studies, instrumenten en richtlijnen om deze inzichten mee te nemen in de concrete projectmatige uitwerking van de acties en maatregelen. De meest actuele en geldende wetgeving en normen zijn gebruikt in de beoordeling.	Geen aanpassing vereist

1/08/2023	16	Departement Zorg	11	<p>De overzichtstabel van gezondheidskundige advieswaarden voor 20 parameters voor inhalatoire blootstelling in buitenlucht, voor gebruik in MER worden momenteel geüpdatet en kunnen hier geraadpleegd worden:  <a href="https://www.zorg-en-gezondheid.be/aandachtsgebieden-en-humane-biomonitoring">https://www.zorg-en-gezondheid.be/aandachtsgebieden-en-humane-biomonitoring</a></p> <p>De advieswaarden van de WHO (2021):        ⓈNO2: jaargemiddelde concentratie 10 µg/m³        ⓈPM10: jaargemiddelde concentratie 15 µg/m³        ⓈPM2,5: jaargemiddelde concentratie 5 µg/m³        De E-HIS-Infographic brengt de verwachte ziektelast en mortaliteit van luchtverontreiniging en wegverkeersgeluid in kaart.  <a href="https://www.zorg-en-gezondheid.be/per-domein/preventie/gezonde-publieke-ruimte/hoer-gezond-is-onze-leefomgeving-ontdek-het-met-de-e-his-infographic">https://www.zorg-en-gezondheid.be/per-domein/preventie/gezonde-publieke-ruimte/hoer-gezond-is-onze-leefomgeving-ontdek-het-met-de-e-his-infographic</a></p>	RMP en MER	Er wordt akte genomen van de aanbevelingen en verwijzingen naar verschillende studies, instrumenten en richtlijnen om deze inzichten mee te nemen in de concrete projectmatige uitwerking van de acties en maatregelen. De meest actuele en geldende wetgeving en normen zijn gebruikt in de beoordeling.	Geen aanpassing vereist
1/08/2023	16	Departement Zorg	12	<p>Voor de relatie hitte en gezondheid in een bepaald gebied kunnen de hittetekwetsbaarheidkaarten opgevraagd en meegenomen worden.  <a href="https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/hittetekwetsbaarheidkaarten">https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/hittetekwetsbaarheidkaarten</a></p>	RMP en MER	Er wordt akte genomen van de aanbevelingen en verwijzingen naar verschillende studies, instrumenten en richtlijnen om deze inzichten mee te nemen in de concrete projectmatige uitwerking van de acties en maatregelen. De meest actuele en geldende wetgeving en normen zijn gebruikt in de beoordeling.	Geen aanpassing vereist
1/08/2023	16	Departement Zorg	13	<p>Voor een gezonde omgeving is er groen nodig op verschillende niveaus en afstanden zoals de Vlaamse groennorm aangeeft. Maar er is ook nog een andere regel die meer en meer gebruikt wordt nl. de 3-30-300 regel (oorspronkelijk: <a href="https://nbsi.eu/the-3-30-300-rule/">https://nbsi.eu/the-3-30-300-rule/</a>)        Ⓢ3 bomen zichtbaar vanuit elk huis        Ⓢ30% boomkroonbedekking rondom elk gebouw        Ⓢ300 meter vanaf het dichtstbijzijnde park of groene ruimte        De Vlaamse groennormen staan vermeld in MER-richtlijnenboek mens – ruimtelijke aspecten op p25. Let wel: er loopt momenteel een studie om deze groennormen eventueel bij te stellen.</p>	RMP en MER	Er wordt akte genomen van de aanbevelingen en verwijzingen naar verschillende studies, instrumenten en richtlijnen om deze inzichten mee te nemen in de concrete projectmatige uitwerking van de acties en maatregelen. De meest actuele en geldende wetgeving en normen zijn gebruikt in de beoordeling.	Geen aanpassing vereist
1/08/2023	16	Departement Zorg	14	<p>Wat gezondheid betreft stellen we voor dat wordt nagegaan of al deze elementen zijn meegenomen in het voorliggend plan.</p>	RMP en MER	Er wordt akte genomen van de aanbevelingen en verwijzingen naar verschillende studies, instrumenten en richtlijnen om deze inzichten mee te nemen in de concrete projectmatige uitwerking van de acties en maatregelen. De meest actuele en geldende wetgeving en normen zijn gebruikt in de beoordeling.	Geen aanpassing vereist
4/07/2023	17	Provincie Vlaams-Brabant	1	<p>Het regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio Vlaamse Rand is een duidelijk en goed leesbaar document waarin heel concrete en ambitieuze doelstellingen en acties worden geformuleerd. Voor actieve vervoersmodi is een belangrijke rol weggelegd en er lijkt veel afstemming met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en andere vervoerregio's te zijn vooropgesteld.</p> <p>De vervoerregio Vlaamse Rand werkt vanuit vijf strategische doelstellingen:        1. Duurzame regio: het gebruik van duurzame modaliteiten stimuleren.        2. Multimodaal bereikbare regio: robuuste en performante netwerken creëren die combimobiliteit faciliteren.        3. Welvarende regio: economische en sociale welvarendheid versterken.        4. Leefbare regio: leefbare (woon)gebieden creëren.        5. Veilige regio: een veilige regio creëren.</p> <p>De basisprincipes hierbij luiden om integraal en overkoepelend over de gemeenten van de Vlaamse Rand heen te werk te gaan. Er wordt gestreefd naar een gebiedsgerichte aanpak waarbij het mobiliteitsaanbod verbeterd wordt, gedragsverandering actief ondersteund wordt, en ruimte en mobiliteit beter op elkaar afgestemd worden.</p> <p>De doelstellingen zijn niet in strijd met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant en het ontwerp van Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant. Het plan wordt daarom gunstig geadviseerd. Vanuit het provinciebestuur worden volgende opmerkingen en inhoudelijke aandachtspunten geformuleerd met het oog op een verdere kwaliteitsverbetering van het plan:</p>	RMP en MER	Er wordt akte genomen van deze opmerking/inleidende tekst.	Geen aanpassing vereist
4/07/2023	17	Provincie Vlaams-Brabant	2	<p>Deel 1: Doelstellingen en basisprincipes        - Momenteel is het niet helder wat de nulmeting is van het regionaal mobiliteitsplan. De provincie vraagt om dit helder aan te geven, vooraan in het plan.</p>	RMP	Het RMP zelf is een bondig en strategisch document waarbij de technische aspecten van de doorrekening niet in opnamen kunnen worden. Deze staan wel, enigzins beknopt, vermeld in de synthesenota. Het RMP en de synthesenota zullen duidelijker de link leggen naar de modal shift berekening en de doorvertaling in de doorrekening van het verkeersm odel, die dieper beschreven worden in de bijlage.	Bijlage toe te voegen "Modal shift in de Vlaamse Rand" waarin meer duiding wordt gegeven (1) hoe omgegaan wordt met het feit dat de 50% modal shift theoretisch gezien reeds bereikt is (2) wat de finaliteit is van de doorrekening in het verkeersmodel: welke zaken wel/niet doorgerekend zijn en waarom (3) hoe omgegaan wordt met het meenemen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in deze berekening + verduidelijken in passages in synthesenota en RMP

4/07/2023	17	Provincie Vlaams-Brabant	3	- Aansluitend bij de rol van Vervoer op Maat (VoM) moet er voldoende aandacht zijn voor de noden van mensen met een mobiliteitsbeperking. De integratie wordt in de eindnota vermeld (p. 14), maar eerder terzijde. Gezien de rol van de provincie in de bestaande werking (Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer), wordt er gevraagd naar aandacht en concrete doelstellingen voor de dienstverlening aan deze specifieke doelgroep in het regionaal mobiliteitsplan.	RMP	Het RMP zelf is een bondig en strategisch document waarbij niet alle doelstellingen volledig uitgeschreven kunnen worden. Pagina 22 van de synthesenota vermeldt wel "uitbouw van hoofdhalthes zodat deze autonoom toegankelijk zijn voor personen met een beperking" en "uitbouw van toegankelijke haltes van het kernnet en aanvullend net met reguliere bediening". Op pagina 26 van de synthesenota wordt vermeld dat "inclusieve regio" één van de vier overkoepelende aspecten is die cruciaal is voor het succes van het RMP. "Alle inwoners, arbeiders en scholieren van de Vlaamse Rand, en dit van alle leeftijden en alle sociale klassen, hebben een goede toegang tot de verschillende mobiliteitssystemen waardoor ze deel kunnen uitmaken van de maatschappij. Dit zowel fysiek als digitaal."	Geen aanpassing vereist
4/07/2023	17	Provincie Vlaams-Brabant	4	Deel 2: Beleidsscenario Openbaar vervoer - De ambities van het RMP voor het thema openbaar vervoer worden onderschreven. Het is echter nog onvoldoende duidelijk hoe sommige uitdagingen naar kwaliteitseisen voor openbaar vervoer aangepakt zullen worden binnen de basisbereikbaarheid (zoals betrouwbaarheid van het aanbod).	RMP	De praktische uitwerking van de maatregelen en de uitrol van het netwerk wordt verder uitgedrukt op projectniveau. Het RMP geeft aan op pagina 74 en 76 dat hoge frequenties, hoge amplitudes, hoog rijcomfort, een slimme en multimodale verknoping, een goede betrouwbaarheid (stiptheid) en doorstromingsnelheid, goede halte-infrastructuur belangrijke aspecten zijn die meegenomen dienen te worden op dit projectniveau.	Geen aanpassing vereist
4/07/2023	17	Provincie Vlaams-Brabant	5	Vanuit het strategisch project Zennevallei wordt gevraagd om de Drie Fonteinbrug op te nemen in het openbaar vervoernet (actiepunt 63). In het masterplan in opmaak voor de stationsomgeving Ruisbroek wordt de noodzaak van een buslijn aangehaald die de stationsomgeving aandoet. Dit kadert in het debat over het al dan niet behouden van een vaste brug voor gemotoriseerd verkeer (streefbeeldstudie voor de opwaardering van het kanaal Brussel-Charleroi).	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Het onderzoek zal uitwijzen of de Drie Fonteinbrug opgenomen kan worden in de het OV-net. In het onderzoek zelf worden de relevante masterplannen meegenomen.	Geen aanpassing vereist
4/07/2023	17	Provincie Vlaams-Brabant	6	Auto - De optimalisering van de R0 en de Werken aan de Ring zullen ongetwijfeld voor verschuivingen van doorgaand verkeer en een betere doorstroming zorgen. In de eindnota worden de gunstige impact en de verwachtingen echter nogal hoog ingeschat.	RMP	We gaan uit van het proces R0 noord en de resultaten die daar gekomen zijn. Ook bij de doorrekening van de scenario's zijn we van deze resultaten vertrokken.	Geen aanpassing vereist
4/07/2023	17	Provincie Vlaams-Brabant	7	- Op pagina 30 van de eindnota is er sprake van multimodale robuustheid, waarvoor "automobilisten gestimuleerd worden om bij files of calamiteiten ter hoogte van strategisch gestuurde Hoppinpunten over te stappen op een trein, (hoogwaardig) openbaar vervoer of fiets". Dit idee gaat uit van veel flexibiliteit van de autogebruiker, niet alleen wat betreft 'mentaal mee zijn' in de overstaplogica, maar ook technologisch (wat met vervoerbewijzen bijvoorbeeld)? Ook infrastructuur zijn hier uitdagingen aan verbonden. Het functioneren van "strategisch gestuurde hoppinpunten" veronderstelt namelijk de facto een overcapaciteit aan parkeerplaatsen (met bijkomende verharding), wat bezwaarlijk als duurzaam ruimtegebruik kan beschouwd worden.	RMP	Binnen het plan zijn de mogelijke Hoppinpunten aangeduid, het ontwerp van deze punten zal op projectniveau liggen en op dit niveau zal ook moeten bekeken worden wat de impacten zijn. Voor een aantal punten in de Vlaamse Rand zijn er al eerste studies en inschattingen geweest van aantal parkeerplaatsen, nl de P&R punten die voorheen al in studie waren. Ook daar moet er een degelijk ontwerp en afweging op projectniveau worden gemaakt van wat haalbaar is in de omgeving.	Geen aanpassing vereist
4/07/2023	17	Provincie Vlaams-Brabant	8	Hoppinpunten - Vanuit het strategisch project Zennevallei komt de suggestie om de eindhalte van tram nr. 82 in Drogenbos aan te duiden als een geschikte locatie voor een hoppinpunt.	RMP	De eindhalte van tram 82 in Drogenbos staat in het plan ingetekend als Lokaal Hoppinpunt "Drogenbos Calmeyn".	Geen aanpassing vereist
4/07/2023	17	Provincie Vlaams-Brabant	9	- Net als voor het thema openbaar vervoer wenst de provincie het belang van de betrouwbaarheid van het aanbod/de dienstverlening in de Hoppinpunten te benadrukken. Die betrouwbaarheid moet zich in een concept van combimobiliteit uiteraard uitstrekken over het volledige mobiliteitssysteem, maar het belang ervan zal zich voor de reiziger het sterkst doen voelen in de overstap- of hoppinpunten. De vraag stelt zich bij wie de verantwoordelijkheid gelegd zal worden om de lat voor de kwaliteit van de dienstverlening zo hoog mogelijk te leggen?	RMP	De kwaliteitseisen van de verschillende Hoppinpunten zijn gekoppeld aan de ontwerprijzer Hoppinpunten zoals aangegeven op pagina 90 van het RMP. De projectmatige uitrol en de kwaliteit ervan is een verantwoordelijkheid van de trekker. Wat betreft de kwaliteit van het bedieningsniveau en dus de verknoping met fiets, OV en auto, wordt gekeken naar de respectievelijke beheerders. Het RMP koppelt ook kwaliteitseisen aan deze andere netwerken.	Geen aanpassing vereist
4/07/2023	17	Provincie Vlaams-Brabant	10	Ruimte - Op de advieskaart ruimte worden de woongebieden in Liedekerke als twee aparte kernen aangeduid waarvoor wordt aangegeven dat deze vanuit mobiliteitsperspectief minder of niet geschikt zouden zijn voor verdere verdichting. De VITO kaart die als onderlegger gebruikt wordt, geeft echter aan dat deze woongebieden een hoge knooppuntwaarde hebben. Het station van Liedekerke is effectief een station dat relatief goed bediend wordt en waarin recent nog sterk geïnvesteerd is. De vraag stelt zich of de categorisering op de kaart van de nabijgelegen kern van Liedekerke een materiële fout betreft?	RMP	De kaart gebruikt als onderlegger de indeling van het VITO, waarbij de meeste gebieden van Liedekerke paars ingekleurd staan. Vervolgens wordt geëvalueerd wat de knooppuntwaarde is binnen het RMP en hoe deze verder evolueert. Specifiek in Liedekerke voorziet het RMP geen veranderingen ten opzicht van het net basisbereikbaarheid, waardoor beide kernen via een cirkel aangeduid staan. Waar het station zeer goed ontsloten is, is de kern van Liedekerke matig ontsloten. De symbolen op de linkerpagina zijn qua volgorde verwisseld. De juiste volgorde, is een blauw vierkant, blauwe cirkel, groen vierkant, groene cirkel en oranje vierkant, oranje cirkel. De omschrijving van de oranje cirkel is correct, de omschrijving van de blauwe cirkel gaat als volgt: "Kernen met reeds een goede knooppuntwaarde waar het RMP niet of beperkt op ingrijpt. Deze kernen zijn vandaag al interessante plekken om verdere verdichtingsmogelijkheden te gaan onderzoeken vanuit een mobiliteitsperspectief". Dit is inderdaad een fout en zal worden aangepast in de legende op de kaart.	De legende op de linkerpagina van de kaart wordt aangepast.

4/07/2023	17	Provincie Vlaams-Brabant	11	- De provincie vraagt om de kern van Teralfene (Affligem) ten noorden van dit station ook aan te duiden als kern op de advieskaart ruimte.	RMP	Teralfene bevindt zich vlakbij Liedekerke station (blauwe cirkel) en beiden worden gekenmerkt door dezelfde reeds goede knooppuntwaarde. De huidige intekening van de blauwe bol kan verkeerdelijk de indruk wekken dat Teralfene hier niet onder valt. Daarom zal de blauwe bol wat worden verschoven naar het noorden zodat duidelijker wordt dat Teralfene hier ook onder valt.		De blauwe bol bij station Liedekerke/Teralfene wordt wat naar het noorden verschoven zodat duidelijker wordt dat Teralfene hier ook onder valt.
4/07/2023	17	Provincie Vlaams-Brabant	12	Het voorlopig Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan met bijhorend Ontwerp Plan-MER, zoals vastgesteld door de Vervoerregioraad Vlaamse Rand en de Vlaamse Minister van Mobiliteit & Openbare Werken, gunstig te adviseren indien rekening gehouden wordt met de opmerkingen zoals geformuleerd in het besluit met kenmerk RMT-RUBY-MER-2023-00027-DEP-01.	RMP en MER	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		Geen aanpassing vereist
27/07/2023	18	Provincie Antwerpen	1	De provincie Antwerpen heeft geen opmerkingen bij het regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Vlaamse Rand.	RMP en MER	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		Geen aanpassing vereist
7/08/2023	19	VMM	1	We merken dat de discipline water geen eigen een plaats krijgt in de effectbeoordeling en beschrijving van het strategisch MER. Watergerelateerde aspecten en regelgeving worden eerder beperkt behandeld en ingeschoven onder het thema klimaat. We wensen echter voldoende aandacht te vragen voor de doelstellingen van het decreet integraal waterbeleid en de Europese overstromingsrichtlijn. Inzetten op ontharding, ruimte voor (overstromings)water, klimaatrobuuste valleien, structuurherstel van waterlopen en het toepassen van bronmaatregelen zijn immers belangrijke aandachtspunten die in een milieuafweging dienen mee te spelen, zeker voor wat de aanleg van grotere infrastructuurwerken zoals fietsnelwegen en wegiswerken betreft. Vandaar dat in het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, gecoördineerd op 15 juni 2018 als beginsel is opgenomen dat het watersysteem een van de ordenende principes is in de ruimtelijke ordening.	MER	We onderschrijven de geldende richtlijnen m.b.t. water. De aangehaalde elementen spelen echter op het projectniveau en veelal op het vlak van ruimtelijke ordening, en niet op het strategisch niveau van een regionaal mobiliteitsplan. In de aanpak van de strategische MER werd gekozen voor receptorgerichte disciplines (zoals uitgelegd op pag. 37), en dus niet de traditionele aanpak waardoor niet elke discipline apart behandeld wordt. De projecten die voortvloeien uit het RMP zullen volgens de geldende wetgeving onderworpen worden aan een project – MER, waarin op een gedetailleerd niveau alle betrokken disciplines beschreven worden.		Geen aanpassing vereist
7/08/2023	19	VMM	2	Nabijheid waterlopen Doorheen het projectgebied lopen verscheidene onbevaarbare waterlopen van eerste categorie die beheerd worden door VMM, beheer en investeringen waterlopen. Op sommige locaties zijn deze waterlopen ingebuisd. Het overwelen overbouwen van waterlopen was vroeger algemeen gangbaar doch is met het huidige integraal waterbeheer achterhaald. Waterlopen moeten om diverse redenen versneld opnieuw open gelegd worden. Een openlegging kadert in de doelstellingen opgenomen in artikel 1.2.2. van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, gecoördineerd op 15 juni 2018, zoals de realisatie van de goede toestand (1*), het wegwerken van de versnippering (4*), het verbeteren en herstellen van aquatische ecosystemen (5*), ruimte te bieden aan water (6*) en het bevorderen van de betrokkenheid van de mens met het watersysteem, waaronder de verhoging van de belevingswaarde in stedelijk gebied en vormen van zachte recreatie (10*). Op termijn zal getracht worden om de bovenstaande waterlopen ook terug maximaal door een open bedding te laten stromen. Aangezien op sommige locaties de waterlopen onder de wegnis stromen, moet hiermee rekening gehouden worden bij de opmaak van het Regionaal Mobiliteitsplan.	MER	We onderschrijven de geldende richtlijnen m.b.t. water. De aangehaalde elementen spelen echter op het projectniveau en veelal op het vlak van ruimtelijke ordening, en niet op het strategisch niveau van een regionaal mobiliteitsplan. In de aanpak van de strategische MER werd gekozen voor receptorgerichte disciplines (zoals uitgelegd op pag. 37), en dus niet de traditionele aanpak waardoor niet elke discipline apart behandeld wordt. De projecten die voortvloeien uit het RMP zullen volgens de geldende wetgeving onderworpen worden aan een project – MER, waarin op een gedetailleerd niveau alle betrokken disciplines beschreven worden.		Geen aanpassing vereist
7/08/2023	19	VMM	3	Langs geklasseerde waterlopen van eerste categorie dient te allen tijde een strook van 5 m breed toegankelijk te zijn voor het onderhoud (ruimingswerken, herstel van oevers), overeenkomstig het decreet integraal waterbeleid van 18 juli 2003 en de wet van 28 december 1967 op de onbevaarbare waterlopen. Deze strook moet voor de aanvang van de werken op het terrein uitgezet worden en is te meten vanaf de bovenrand van het talud van de beek. Er mogen geen nieuwe bovengrondse constructies worden opgericht binnen vijf meter landinwaarts vanaf de bovenste rand van het talud van de waterloop, noch mogen constructies worden herbouwd. Daarnaast zijn ook artikels AD.1.1 en CO.1.1 van het GRUP "Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden" van toepassing. Volgens deze artikels zijn er in het gebied van de waterloop tot 10 meter aan de buitenkant van de oever begrepen enkel handeling toegelaten voor: • het behoud en herstel van het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien, • het behoud en herstel van de structuurkenmerken van de rivier- en beeksystemen, met inbegrip van de oevers, de waterkwaliteit en de verbindingfunctie, • het behoud, het herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden, • het beveiligen van vergunde of vergund geachte bebouwing en infrastructuur tegen overstromingen; voor zover de technieken van natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden.	MER	We onderschrijven de geldende richtlijnen m.b.t. water. De aangehaalde elementen spelen echter op het projectniveau en veelal op het vlak van ruimtelijke ordening, en niet op het strategisch niveau van een regionaal mobiliteitsplan. In de aanpak van de strategische MER werd gekozen voor receptorgerichte disciplines (zoals uitgelegd op pag. 37), en dus niet de traditionele aanpak waardoor niet elke discipline apart behandeld wordt. De projecten die voortvloeien uit het RMP zullen volgens de geldende wetgeving onderworpen worden aan een project – MER, waarin op een gedetailleerd niveau alle betrokken disciplines beschreven worden.		Geen aanpassing vereist

7/08/2023	19	VMM	4	<p>Eventuele bomen, struikgewas of afsluitingen binnen deze 5m-zone langs de waterloop moeten geplant/geplaatst worden op een afstand tussen 0,75 m en 1 m, landinwaarts gemeten vanaf het einde van het talud van de waterloop. Bomen langs de waterloop moeten bovendien op een tussenafstand van minstens 12 m worden geplant. Het struikgewas dient steeds regelmatig tot op een hoogte van 1,5 m te worden teruggesnoeid én -indien nodig voor de toegankelijkheid van de waterloop- periodiek teruggezet worden op vraag van de waterbeheerder. Er kan ook voor andere plantwijzen geopteerd worden madaat de waterbeheerder daarvoor een schriftelijke toestemming gaf. Bij spontane verbossing dienen, als dit nodig is voor de toegankelijkheid van de waterloop, eveneens periodiek de bomen en struiken teruggezet te worden op vraag van de waterbeheerder. Het deel van de afsluiting aan de kant van de grond die aan de waterloop paalt, mag niet hoger dan 1,50 meter boven de begane grond zijn. Dwaarsafsluitingen mogen de toegang tot de werkstrook niet belemmeren en moeten daarom makkelijk wegneembaar en terugplaatsbaar zijn. Om het talud te beschermen, kan de waterbeheerder aangelanden verplichten om gronden die aan een waterloop of publieke gracht palen en die begraasd worden, af te rasteren. Aangezien de oevers per definitie niet draagkrachtig zijn en mogelijk onstabiel, dient elke afsluiting voldoende diep en stevig gefundeerd te zijn. Ook op een grotere afstand dienen nieuwe bovengrondse constructies eveneens voldoende gefundeerd te worden. Verhardingen binnen de 5m-strook zijn niet meer toegelaten. Eventuele uitzonderlijke verhardingen, maar ook onverharde groenzones binnen de 5m-strook moeten bestand zijn tegen doorgang van zware machines. VMM kan nooit aansprakelijk gesteld worden voor eventuele schade die het gevolg is van de onderhoudswerken of grondzettingen op de oevers. Het aanleggen van dijken, ophogen van de oevers of plaatsen van eigen taludversterkingen zijn evenmin toegestaan.</p>	MER	<p>We onderschrijven de geldende richtlijnen m.b.t. water. De aangehaalde elementen spelen echter op het projectniveau en veelal op het vlak van ruimtelijke ordening, en niet op het strategisch niveau van een regionaal mobiliteitsplan. In de aanpak van de strategische MER werd gekozen voor receptorgerichte disciplines (zoals uitgelegd op pag. 37), en dus niet de traditionele aanpak waardoor niet elke discipline apart behandeld wordt. De projecten die voortvloeien uit het RMP zullen volgens de geldende wetgeving onderworpen worden aan een project – MER, waarin op een gedetailleerd niveau alle betrokken disciplines beschreven worden.</p>	Geen aanpassing vereist
7/08/2023	19	VMM	5	<p>Er wordt gewezen op de bepalingen van artikels 19 en 20 van het besluit van de Vlaamse Regering van 07/05/2021 tot uitvoering van diverse bepalingen uit de wet van 28 december 1967 betreffende de onbevaarbare waterlopen en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 12 december 2008 tot uitvoering van titel XVI van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, wat betreft het toezicht op de naleving van de wet van 28 december 1967 betreffende de onbevaarbare waterlopen. De 5m-erfdienstbaarheidszone dient tijdens en na de werken toegankelijk te blijven. Eventuele beschadigingen van de taluds van de waterloop ten gevolge van de werken dienen onmiddellijk worden gemeld aan de VMM, en in overleg op een natuurtechnische wijze hersteld te worden door en op kosten van de aanvrager.</p>	MER	<p>We onderschrijven de geldende richtlijnen m.b.t. water. De aangehaalde elementen spelen echter op het projectniveau en veelal op het vlak van ruimtelijke ordening, en niet op het strategisch niveau van een regionaal mobiliteitsplan. In de aanpak van de strategische MER werd gekozen voor receptorgerichte disciplines (zoals uitgelegd op pag. 37), en dus niet de traditionele aanpak waardoor niet elke discipline apart behandeld wordt. De projecten die voortvloeien uit het RMP zullen volgens de geldende wetgeving onderworpen worden aan een project – MER, waarin op een gedetailleerd niveau alle betrokken disciplines beschreven worden.</p>	Geen aanpassing vereist
7/08/2023	19	VMM	6	<p>Daarnaast geldt een verbod op het gebruik van pesticiden op minder dan 6 meter van het talud van het oppervlaktewater voor alle openbare diensten en voor alle commerciële activiteiten met uitzondering van niet-verharde terreinen voor de land- en tuinbouwactiviteiten. Dit is vastgelegd in het besluit houdende nadere regels inzake duurzaam gebruik van pesticiden van 15 maart 2013 in artikel 3 (oplijsting van de terreintypes) en artikel 4 (bepaling van het verbod).</p>	MER	<p>We onderschrijven de geldende richtlijnen m.b.t. water. De aangehaalde elementen spelen echter op het projectniveau en veelal op het vlak van ruimtelijke ordening, en niet op het strategisch niveau van een regionaal mobiliteitsplan. In de aanpak van de strategische MER werd gekozen voor receptorgerichte disciplines (zoals uitgelegd op pag. 37), en dus niet de traditionele aanpak waardoor niet elke discipline apart behandeld wordt. De projecten die voortvloeien uit het RMP zullen volgens de geldende wetgeving onderworpen worden aan een project – MER, waarin op een gedetailleerd niveau alle betrokken disciplines beschreven worden.</p>	Geen aanpassing vereist
7/08/2023	19	VMM	7	<p>Overstromingsgevoeligheid Er wordt melding gemaakt van de fluviële en pluviële overstromingen, we verwijzen hiervoor naar de watertoetskaarten waarin voor verschillende types overstromingen (zee, vanuit waterlopen of bij intense neerslag) er kaarten zijn opgemaakt waarbij de overstromingskans in huidig en toekomstig klimaat wordt weergegeven. Hierbij moet vermeld worden dat voor sommige waterlopen nog geen klimaatscenario's zijn doorgerekend. Hiermee moet rekening gehouden worden bij de beoordeling van de klimaatimpact. Ophogingen in overstroombaar gebied moeten vermeden worden. Beperkte ophogingen in overstroombaar gebied kunnen enkel worden toegestaan indien deze geen impact hebben op de afstroming van het water, ze gecompenseerd worden in oppervlakte en volume buiten, maar grenzend aan overstroombaar gebied. Deze ophogingen moeten steeds de watertoets doorstaan en moeten bijgevolg voorgelegd worden aan de betrokken waterloopbeheerder.</p>	MER	<p>We onderschrijven de geldende richtlijnen m.b.t. water. De aangehaalde elementen spelen echter op het projectniveau en veelal op het vlak van ruimtelijke ordening, en niet op het strategisch niveau van een regionaal mobiliteitsplan. In de aanpak van de strategische MER werd gekozen voor receptorgerichte disciplines (zoals uitgelegd op pag. 37), en dus niet de traditionele aanpak waardoor niet elke discipline apart behandeld wordt. De projecten die voortvloeien uit het RMP zullen volgens de geldende wetgeving onderworpen worden aan een project – MER, waarin op een gedetailleerd niveau alle betrokken disciplines beschreven worden.</p>	Geen aanpassing vereist

7/08/2023	19	VMM	8	<p>Hemelwater</p> <p>Voor de hemelwaterafvoer, ook deze afkomstig van verharde oppervlakten binnen openbaar wegdomein, moet voldaan worden aan de bepalingen van art. 6.2.2.1.2 § 4 van Vlarem II waarin is opgenomen dat onverminderd andere wettelijke bepalingen voor de afvoer van hemelwater de voorkeur gegeven moet worden aan de volgende afvoerwijzen in afnemende graad van prioriteit: opvang voor hergebruik, infiltratie op eigen terrein, buffering met vertraagd lozen in een oppervlaktewater of een kunstmatige afvoerweg voor hemelwater en tot slot lozing in de regenwaterafvoering (RWA) in de straat. Slechts wanneer de beste beschikbare technieken geen van de voornoemde afvoerwijzen toelaten, mag het hemelwater overeenkomstig de wettelijke bepalingen worden geloosd in de openbare riolering. Daarnaast bepaalt de code van goede praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringsystemen de bronmaatregelen dat in eerste instantie afstroom moet vermeden worden door maximaal te ontharden, vervolgens door gebruik te maken van waterdoorlatende verhardingen en langsliggende groenzones. Indien het hemelwater toch wordt opgevangen en wordt afgevoerd moet dit in eerste instantie naar een oppervlakkige infiltratievoorziening gebracht worden. Pas als aangetoond wordt dat dit niet mogelijk is, kan er een ondergrondse infiltratievoorziening (gelegen boven de gemiddelde hoogste grondwaterstand) geplaatst worden. Indien infiltratie niet mogelijk is, moet er een buffervoorziening met vertraagde doorvoer aangelegd worden. Vanaf januari 2025 zal de (her)aanleg van verharde oppervlaktes binnen openbaar domein moeten voldoen aan de gewestelijke verordening inzake hemelwaterputten (GSVH)</p>	MER	<p>We onderschrijven de geldende richtlijnen m.b.t. water.</p> <p>De aangehaalde elementen spelen echter op het projectniveau en veelal op het vlak van ruimtelijke ordening, en niet op het strategisch niveau van een regionaal mobiliteitsplan. In de aanpak van de strategische MER werd gekozen voor receptorgerichte disciplines (zoals uitgelegd op pag. 37), en dus niet de traditionele aanpak waardoor niet elke discipline apart behandeld wordt.</p> <p>De projecten die voortvloeien uit het RMP zullen volgens de geldende wetgeving onderworpen worden aan een project – MER, waarin op een gedetailleerd niveau alle betrokken disciplines beschreven worden.</p>	Geen aanpassing vereist
7/08/2023	19	VMM	9	<p>VMM, team watertoets verleent een voorwaardelijk gunstig advies mits rekening wordt gehouden met bovenstaande opmerkingen aangaande de uitwerking van de discipline water.</p>	MER	<p>We onderschrijven de geldende richtlijnen en wettelijke verplichtingen m.b.t. integraal waterbeheer, hemelwaterverordening en KRW.</p> <p>De aangehaalde elementen spelen echter op het projectniveau en veelal op het vlak van ruimtelijke ordening, en niet op het strategisch niveau van een regionaal mobiliteitsplan. In de aanpak van de strategische MER werd gekozen voor receptorgerichte disciplines (zoals uitgelegd op pag. 37), en dus niet de traditionele aanpak waardoor niet elke discipline apart behandeld wordt.</p> <p>De projecten die voortvloeien uit het RMP zullen volgens de geldende wetgeving onderworpen worden aan een project – MER, waarin op een gedetailleerd niveau alle betrokken disciplines beschreven worden.</p>	Geen aanpassing vereist
8/08/2023	20	Waals Gewest	1	<p>Wat de fietsontwikkeling betreft, zijn er momenteel 3 cyclostradeverbindingen gepland tussen de Vlaamse Rand en Wallonië: de F206 en F207 tussen Sint-Genesius-Rode en Waterloo, en de F20 langs het kanaal tussen Halle en Tubekke.</p> <p>•De F206 vanuit Elsene maakt deel uit van het N5-circuit. In de Waterloo-kruising laat de beschikbare breedte van de N5 niet toe om een cyclostrade-achtige opstelling te voorzien. Dit najaar start de WPS een routestudie om een zo hoogstaande fietsverbinding van het centrum van Waterloo naar Mont-Saint-Jean te garanderen. Van daaruit lopen studies voor de ontwikkeling van een cyclostrade langs de N5 naar Genappe (aansluiting op de RAVEL van de L141).</p>	RMP	<p>Actie 32 gaat over het onderzoek naar een multimodale as langs de N5, inclusief een nieuwe HOV-as, realisatie van de interlokale weg, de uitbouw van de fietssnelweg F206 en Hoppinpunten. Alle partners van zowel de Vlaamse Rand, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Waals Gewest zijn opgenomen als partners zodat een goede afstemming gegarandeerd is bij de uitrol.</p>	Geen aanpassing vereist
8/08/2023	20	Waals Gewest	2	<p>•De F207 vanaf het Zuidstation in Brussel rijdt langs lijn L124. Aan de Waalse kant is een eerste deel van 800m gebouwd tussen de gewestgrens en de Drève du Garde. Deze sectie is momenteel niet nuttig door het gebrek aan ontwikkeling aan Vlaamse kant. Echter, het is moeilijk om langs het spoor te blijven. Er wordt een tracéstudie uitgevoerd om aan te sluiten op de N27 richting Nijvel, waar aparte fietspaden worden aangelegd.</p>	RMP	<p>Actie 39 gaat over het uitbouwen van fietssnelwegen binnen Vlaanderen. De F207 maakt deel uit van het wensnetwerk van fietssnelwegen en is op de kaart op pagina 68-69 opgenomen als een tracé waar geen data over is. (stand van zaken 11/2022). Bij de uitrol van de actie 39 omtrent de fietssnelwegen zal de F207 dus mee onderzocht en uitgebouwd worden conform de aanbevelingen.</p>	Geen aanpassing vereist
8/08/2023	20	Waals Gewest	3	<p>De F20 loopt langs het kanaal Brussel-Charleroi. De verbinding verdient aanpassing aan Waalse zijde, maar is operationeel.</p>	RMP	<p>Er wordt akte genomen van deze opmerking.</p>	Geen aanpassing vereist
8/08/2023	20	Waals Gewest	4	<p>Het RMP stelt voor om een 4de verbinding toe te voegen : een nieuwe cyclostrade tussen Halle, Edingen en Geraardsbergen. De kaarten zijn niet exact duidelijk, maar het voorstel lijkt de spoorlijnen te volgen. Naar aanleiding van het decreet van 24/11/2022 lanceerde de SPW servicecontracten om het structurerende fietsnetwerk (cyclostrades en bovenlokale verbindingen) te definiëren. De studie over centraal Henegouwen zal op zijn vroegst in 2024 van start gaan. Het is voor de SPW moeilijk om zich op dit moment te positioneren op het reële potentieel van deze verbinding Halle – Edingen – Geraardsbergen, maar de aanbieder zal zeker gevraagd worden om het te bestuderen. Er kan dus op dit moment geen enkele investering gegarandeerd worden.</p>	RMP	<p>Actie 42 gaat over het onderzoeken van deze bijkomende fietssnelweg tussen het Pajottenland, Edingen en Halle. We vragen hiertoe op middellange termijn (3-6 jaar) aan het Waals Gewest om overleg en een haalbaarheidsstudie op te starten naar deze route. AWW, MOW, de provincie Vlaams-Brabant en de betrokken gemeenten zullen hierbij belangrijke partners zijn. Binnen het overleg en de haalbaarheidsstudie zal dan duidelijk zijn wat het potentieel zal zijn en zal een standpunt worden gevraagd van de actoren omtrent het tracé en de nodige budgetten.</p> <p>Het tracé is inderdaad indicatief ingetekend, het effectieve tracé zal onderzocht worden binnen de haalbaarheidsstudie.</p>	Geen aanpassing vereist
8/08/2023	20	Waals Gewest	5	<p>De SPW wil op korte termijn graag meer weten over het tijdschema voor de geplande ontwikkelingen op de F206 en F207 aan Vlaamse zijde, om zo te coördineren en samen te werken aan een efficiënte interregionale fietsverbinding</p>	RMP	<p>Actie 39 gaat over het uitbouwen van fietssnelwegen binnen Vlaanderen. Zowel de F207 als F206 maken deel uit van het wensnetwerk van fietssnelwegen en staan op de kaart op pagina 68-69 opgenomen als een tracé waar geen data over is. (stand van zaken 11/2022). Bij de uitrol van de actie 39 omtrent de fietssnelwegen zullen de F207 en F206 dus mee onderzocht en uitgebouwd worden conform de aanbevelingen.</p>	Geen aanpassing vereist
8/08/2023	20	Waals Gewest	6	<p>Voor het "klassieke" busvervoer aanbod:</p> <p>•Voor zover wij weten, was er maar één lijn van De Lijn van de Vlaamse Rand die ook Wallonië bediende: lijn 160 Edingen-Leerbeek. Van hun kant wordt nagedacht over de mogelijkheid om de as Edingen-Leerbeek in het "kernnet" te plaatsen. Anders is het aanbod "transport on demand (fixed shuttle)".</p>	RMP	<p>Het opheffen van de lijn 160 Edingen-Leerbeek betreft het plan basisbereikbaarheid en maakt geen deel uit van het RMP. In het kader van het VOM-plan, staat er inderdaad een shuttle-bus ingepland tussen Edingen en Leerbeek, zie kaart op pagina 82-83. De uitrol van het volledige VOM-plan staat ingepland op middellange termijn in actie 77.</p>	Geen aanpassing vereist

8/08/2023	20	Waals Gewest	7	<p>Met betrekking tot het HOV-aanbod:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vlaanderen signaleert een nood aan HOV tussen Brussel en Waterloo. De as van de Waterloosesteenweg is ook door het Brussels Gewest in zijn plan "Good Move" geïdentificeerd als een as die versterkt moet worden.</li> <li>• Met deze regionale wensen is rekening gehouden bij het opstellen van het "PRTP Brabant Ouest": het voorziet in een verbinding Eigenbrakel - Waterloo - Sint-Genesius-Rode - Ukkel - Elsene, waarvan de uitdaging zowel de interne dienst van de dichte wijken Eigenbrakel - Ukkel - Waterloo als hun verbinding met het Brussels Gewest via de as van de Waterloosesteenweg is, naast het aanbod van De Lijn. Het geplande serviceniveau (Waalse zijde) voor deze verbinding is: 4 bussen/u tussen Su en 21u (6bus/u in HP) en 1bus/u/richting tussen 21u en middernacht op wekdagen; 2bus/u van 7u tot middernacht in het weekend.</li> <li>• De link "Eigenbrakel - Waterloo - Sint-Genesius-Rode - Ukkel - Elsene" is het voorwerp geweest van overleg met de Vervoerregio Vlaamse Rand en Brussel Mobiliteit. De conclusies waren de wens om een hoog serviceniveau te behouden op de as Waterloosesteenweg en de wens van regionale operatoren (TEC en De Lijn) om te werken aan een betere timing tussen hun aanbiedingen op deze as. Bij de uitvoering van het nieuwe netwerk "West-Brabant" (geplande implementatie: 2025) zullen we er in het bijzonder op toezien dat de dienstregelingen van de TEC worden afgestemd op de dienstregelingen van De Lijn.</li> <li>• Het PRTP veronderstelt in dit stadium niet de noodzaak van een speciale BRT-infrastructuur op de NS.</li> </ul>	RMP	<p>Actie 32 gaat over het onderzoek naar een multimodale as langs de NS, inclusief een nieuwe HOV-as, realisatie van de interlokale weg, de uitbouw van de fietssnelweg F206 en Hoppinpunten. Alle partners van zowel de Vlaamse Rand, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Waals Gewest zijn opgenomen als partners zodat een goede afstemming gegarandeerd is bij de uitrol.</p> <p>De uitrol van de verbinding Eigenbrakel - Waterloo - Sint-Genesius-Rode - Ukkel - Elsene door de TEC past volledig binnen het wensnet (kaart pagina 24 en 25) van de VVR Vlaamse Rand om een HOV-verbinding op de NS te leggen.</p> <p>Binnen de actie 32 is overleg voorzien tussen de partners dat nodig is voor een goede afstemming van de dienstregelingen van De Lijn en TEC.</p> <p>De noodzakelijke infrastructuur op de NS zal deel uitmaken van het onderzoek van de multimodale as en zal op projectniveau worden onderzocht.</p>	Geen aanpassing vereist
8/08/2023	20	Waals Gewest	8	<p>Met betrekking tot de "Hoppin":</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De Vlaamse Rand identificeert Edingen als een interregionaal Hoppinpunt en Tubeke en Waterloo als lokale Hoppinpunten.</li> <li>• We waarschuwen echter dat Wallonië een andere typologie heeft met betrekking tot mobipolen. Aan onze kant zijn de stations van Edingen en Tubeke mobipolen "M" en het station van Waterloo is een mobipole "L" (zie bijlage om de verschillen te zien tussen mobipolen en de apparatuur die daar wordt verwacht).</li> </ul>	RMP	<p>De typologie van de Hoppinpunten Edingen, Tubeke en Waterloo zijn opgenomen volgens de Hoppin-logica en richtlijnen van het Vlaams Gewest. Ze zijn voornamelijk gebaseerd op het bedieningsniveau van de punten en niet op het uitrustingsniveau. Ze kunnen daarom moeilijk met elkaar vergeleken worden. De mobipolen op Waals grondgebied zijn indicatief ingetekend volgens de Hoppin-logica, maar zullen in de praktijk uitgebouwd worden door en volgens de richtlijnen van het Waals Gewest.</p>	Geen aanpassing vereist
7/08/2023	21	VMM	1	<p>Voorliggend RMP betreft een strategisch plan met een strategische milieueffectbeoordeling. Acties en voorstellen zullen nog steeds op hun <b>haalbaarheid</b> moeten onderzocht worden (incl. vergaansbaarheid) en concreet gemaakt worden <b>in relatie tot verschillende (omgevings-)aspecten</b>. Omwille van het strategisch karakter is ervoor geopteerd om de effectbeoordeling van het plan (incl. acties) op een abstract niveau te houden en in de eerste plaats kwalitatief te beoordelen. Alternatieven op niveau van acties werden ook niet bekeken. Dit betekent dat verschillende elementen opgenomen in dit plan, nog steeds <b>alle noodzakelijke besluitvormingen</b> moeten doorlopen en een <b>(milieu)afweging noodzakelijk blijft op het gepaste schaalniveau</b>.</p>	RMP	<p>Er wordt akte genomen van deze opmerking.</p> <p>Uiteraard moeten steeds de in voege zijnde besluitvormingsprocessen en milieuevgeving gerespecteerd worden bij het initiëren van projecten als gevolg van het RMP.</p>	Geen aanpassing vereist
7/08/2023	21	VMM	2	<p>In het ontwerp regionaal mobiliteitsplan wordt gesteld dat de <b>modal split 50/50</b> (aandeel van 50% duurzaam verkeer) reeds in de referentiesituatie bereikt wordt. In deze analyse wordt niet enkel de vervoerregio van de Vlaamse Rand maar ook het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) meegenomen. In het Vlaamse Luchtbeleidsplan wordt voor de doelstelling m.b.t. modal split 50/50 geen rekening gehouden met het BHG. Realisatie van de doelstellingen en maatregelen uit het Luchtbeleidsplan wordt als uitgangspunt gebruikt voor de Programmatorische Aanpak Stikstof (PAS). In het Luchtbeleidsplan en bijgevolg ook PAS worden passagiers als niet-duurzaam beschouwd. Om de doelstelling van modal shift uit het Luchtbeleidsplan te halen is het daarom belangrijk dat zoveel mogelijk maatregelen die bijdragen aan een modal shift in het RMP verankerd worden, al dan niet via flankerend beleid. Ook het feit dat we nog ver van de doelstelling inzake <b>voertuigkilometers</b> staan is een belangrijk signaal. Modal shift en voertuigkilometers zijn gelijkwaardige doelstellingen. Het aantal voertuigkilometer bepaalt immers rechtstreeks de milieupact, de modal split niet. Het bereiken van een modal shift kan leiden tot, maar geeft niet noodzakelijk een daling van het aantal voertuigkilometer over de weg. Dit hangt immers ook af van de totale vervoersvraag. Uit de documenten kan niet opgemaakt worden of de modal split doelstelling volgend het Luchtbeleidsplan (zonder BHG en passagiers als niet-duurzaam) wordt gehaald. Wel is duidelijk dat de kilometerdoelstelling niet wordt gehaald. Hieruit blijkt dat aanvullende maatregelen nodig zijn. In eerste instantie moet nagegaan worden of aanpassing van het regionale mobiliteitsplan mogelijk is. Vervolgens moet onderzocht worden welke maatregelen, eventueel op andere beleidsniveaus nodig zijn om de doelstelling uit de beleidsplannen alsnog te halen. Deze info moet nog concreter toegevoegd worden, zodat duidelijk wordt dat verdere actie noodzakelijk is. Hiertoe zouden de doorrekeningen fase 2 (Vlaanderen-breed) insteek kunnen leveren voor bijkomende maatregelen, ook al situeren deze zich op een ander beleidsniveau.</p>	RMP + Synthesenota	<p>Het aantal voertuigkilometers is berekend maar niet als afwegingskader opgenomen. De keuze van doelstellingen en afwegingskader werd reeds een hele tijd geleden gemaakt. Het afwegingskader werd reeds op 22 september 2020 vastgelegd in een gemeenschappelijk beleidsdocument MOU en Omgeving. In die afsprakennota werd expliciet bepaald dat de modale verdeling binnen de vervoerregio's als eenheid vertrekt van het aantal verplaatsingen (enkele reis (H-B) met hoofdvervoerwijze. Deze afsprakennota werd toegevoegd in bijlage bij de synthesenota en het ontwerp-MER. De VVR en zijn bevoegdheden heeft hier weinig tot geen impact op. Er wordt een bijlage toegevoegd met meer duiding.</p>	<p>Bijlage toe te voegen "Modal shift in de Vlaamse Rand" waarin meer duiding wordt gegeven (1) hoe omgegaan wordt met het feit dat de 50% modal shift theoretisch gezien reeds bereikt is (2) wat de finaliteit is van de doorrekening in het verkeersmodel: welke zaken wel/niet doorgerekend zijn en waarom (3) hoe omgegaan wordt met het meenemen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in deze berekening + verduidelijken in passages in synthesenota en RMP</p>

7/08/2023	21	VMM	3	<p>Bij de conclusie van de alternatieven wordt het volgende aangegeven: "Om uiteindelijk de doelstellingen te behalen is een ambitieus scenario noodzakelijk om zo veel mogelijk van de hoofddoelstelling te behalen (modal shift van 50%)." In het MER moet aan alle doelstellingen van het plan getoetst worden, dus ook aan de doelstelling om leefbare (woon)gebieden te creëren. Het halen van de kilometerdoelstelling is hiervoor ook belangrijk. Vervolgens moet het MER duidelijk en concreet aangeven welke maatregelen vervat zitten in het meest ambitieuze scenario 3 en welke maatregelen bijkomend nodig zijn, zodat deze verankerend kunnen worden in de besluitvorming (eventueel via flankerend beleid). Dit dient aangevuld te worden.</p>	MER	<p>Het aantal voertuigkilometers is niet als afwegingskader opgenomen. De keuze van doelstellingen en afwegingskader werd reeds een hele tijd geleden gemaakt. Het afwegingskader werd reeds op 22 september 2020 vastgelegd in een gemeenschappelijk beleidsdocument MOW en Omgeving. In die afsprakennota werd expliciet bepaald dat de modale verdeling binnen de vervoerregio's als eenheid vertrekt van het aantal verplaatsingen (enkele reis (H-B) met hoofdvervoerwijze. Deze afsprakennota werd toegevoegd in bijlage bij de synthesesnota en het ontwerp-MER. De VVR en zijn bevoegdheden heeft hier weinig tot geen impact op. Er wordt een bijlage toegevoegd met meer duiding. Er worden in het MER bijkomende aanbevelingen gedaan, die veelal tot de flankerende maatregelen behoren. Het betreft dan o.a. km heffing en andere fiscale maatregelen die het aantal gereden km kan doen dalen tot een gewenst niveau.</p>	<p>Bijlage toe te voegen "Modal shift in de Vlaamse Rand" waarin meer duiding wordt gegeven (1) hoe omgegaan wordt met het feit dat de 50% modal shift theoretisch gezien reeds bereikt is (2) wat de finaliteit is van de doorrekening in het verkeersmodel: welke zaken wel/niet doorgeerekend zijn en waarom (3) hoe omgegaan wordt met het meenemen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in deze berekening + verduidelijken in passages in synthesesnota en RMP</p>
7/08/2023	21	VMM	4	<p>Ontwerp-MER Wat het ontwerp-MER betreft, verwijzen we graag naar voorgaande input vanuit de VMM en het departement Omgeving, zo ook naar afspraken die tijdens algemene overlegmomenten werden gemaakt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verslag versie 7/3/2023 alg overleg (MER, MOW, dOMG, VMM) d.d. 9/2/2023</li> <li>• Advies Nota inhoudsafbakening MER iV Strategisch MER regionaal mobiliteitsplan (Versie 14/07/2022) pagina 3 van 5</li> <li>• Verslag versie 7/7/2022 alg. overleg (MER, MOW, dOMG, VMM) d.d. 22/06/2022</li> <li>• Nota doelstellingen en indicatoren regionale mobiliteitsplannen.</li> </ul> <p>In het ontwerp MER moeten ook de resultaten uit de quick scan opgenomen worden. Het volstaat niet om deze enkel in de NIA op te nemen vermits deze deel uitmaken van de milieubeoordeling. Het voorkeurscenario werd samengesteld uit maatregelen van de scenario's onderzocht in de quickscan die de vervoerregio bij voorkeur gerealiseerd wil zien. Het is in het ontwerp-MER niet duidelijk welke bouwstenen en maatregelen deel uitmaken van dit beleidsscenario. Dit moet verder verduidelijkt en onderbouwd worden in het MER.</p>	MER	<p>Het ontwerp-MER bouwt verder op de methodiek en inzichten van de NIA. In de leeswijzer wordt verwezen naar de methodiek. We voegen extra toe dat er ook op de inzichten verder wordt gebouwd. Om het document niet nodeloos te overladen wordt geen samenvatting toegevoegd. In hoofdstuk 6.8 worden de maatregelenpakketten besproken die deel uitmaken van het beleidsscenario.</p>	<p>Tekstuele aanpassing in de leeswijzer</p>
7/08/2023	21	VMM	5	<p>Mens Het is belangrijk dat in het MER de methodologie uit de NIA toegepast wordt en eerder gemaakte afspraken toegepast worden. In de NIA was voorgesteld om voor lucht te beoordelen in sterk bebouwde omgevingen en straat canyons. In het MER worden straat canyons niet afzonderlijk beoordeeld. Voor "sterk bebouwde omgevingen" ontbreekt nog steeds een definitie van wat hieronder precies begrepen wordt. In de bespreking is sprake van woonkernen, woonconcentraties, woongebieden, bewoonde gebieden. Bijkomende verduidelijking is nodig.</p>	MER	<p>We voegen een voetnoot toe aan het beoordelingskader Mens om aan te geven wat in dit kader in het model als sterk bebouwde omgeving is aangeduid (nl. de kernen en de linten). Straat canyons maken deel uit van de stedelijke kernen. Gezien de evolutie naar duurzaam openbaar vervoer (geen fossiele brandstoffen meer tegen 2035 en voor de stadskernen zelfs 2025) is het aanmerkelijk te stellen dat ook de straat canyons positief zullen evolueren. Een eventuele toename van OV in stedelijk gebied zal dan ook niet leiden tot een slechter luchtklimaat in de stad. op strategisch niveau is dit volgens ons een voldoende diepgaande beoordeling, met een correcte conclusie</p>	<p>Toevoegen voetnoot</p>
7/08/2023	21	VMM	6	<p>Volgens het MER mogen enkel conclusies omtrent de veranderende routekeuze en modale verschuivingen tussen autoverkeer (personenwagens) uit het model getrokken worden. Daarom wordt in de luchtmodelresultaten enkel het verschil in gemotoriseerde bewegingen relatief ten opzichte van de referentiesituatie beschouwd ten gevolge van routekeuzes en modale verschuivingen (voor personenverkeer). Het is niet duidelijk op welke manier het vrachtverkeer in rekening gebracht werd. Tijdens overlegmomenten was afgesproken om emissies voor lucht te berekenen langs snelwegen, landelijke en stedelijke wegen. In het MER worden geen emissies berekend. Zowel voor CO2-emissies bij klimaat als NO2-emissies voor lucht moet een berekening gebeuren conform de eerder gemaakte afspraken, zodat vervolgens nagegaan kan worden waar de knelpuntlocaties binnen de vervoerregio zich bevinden. Nadien kunnen hier de nodige milderende maatregelen aan gekoppeld worden.</p>	MER	<p>CO2-emissies werden opgenomen in de samenvatting van de voornaamste bevindingen bij de discipline klimaat. In hoofdstuk 8.4.8 worden de stikstofdeposities kwalitatief besproken op basis van de resultaten uit het verkeersmodel waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen hoofd- en verbindingswegen enerzijds en de interlokale mazen anderzijds. Als flankerend beleid wordt opgenomen om snelheidsbeperkingen in te voeren ter hoogte van waardevolle habitats.  De berkenening van CO2 berekeningen op basis van EF zie hoofdstukken 8.5.3, 8.5.7, 8.5.8. voor NOx kan verwezen worden naar 8.3.8, 8.4.8, 8.4.9 en 8.4.11</p>	<p>Geen aanpassing vereist</p>
7/08/2023	21	VMM	7	<p>Wat flankerende maatregelen betreft wordt op niveau Vlaanderen gekozen voor elektrificatie van de vloot om de vervoeremissies tegen 2040 tot nul te kunnen reduceren. In het regeerakkoord is de doelstelling opgenomen om ten laatste in 2025 de stadskernen emissievrij te bedienen. Ten laatste voor 2035 rijden alle bussen in heel Vlaanderen emissievrij. In dat kader zouden de flankerende maatregelen m.b.t. openbaar vervoer wat ambitieuzer geformuleerd kunnen worden.</p>	MER	<p>De ambitie wordt bijgesteld naar 2035.</p>	<p>2040 aangepast naar 2035</p>



7/08/2023	21	VMM	8	Als aanbeveling tijdens de projectuitvoering wordt opnemen van voldoende groen in de ontwerpen geformuleerd. Dit heeft slechts een beperkte tot verwaarloosbare impact op blootstelling aan luchtvervuiling bij fietsers. Qua perceptie heeft dit wel een positieve invloed. Vergroening met laanbomen en gevelvergroening zal geen waarneembare impact hebben op de luchtkwaliteit. Dit is dus geen goede aanbeveling voor plaatsen waar vrachtroutes en spoorverbindingen woongebied doorkruisen.	MER	Vruchtverbindingen zijn gestuurd op het hogere wegennetwerk. Laanbomen zijn uiteraard geen mirakeloplossing voor de luchtkwaliteit, maar dragen wel een steentje bij naar andere problematieken zoals hitte-eilanden in de stad of lokaal vasthouden van water.	Geen aanpassing vereist
7/08/2023	21	VMM	9	In het MER staat het volgende: "Afhankelijk van de manier waarop de strategieën m.b.t. het veranderen van de mobiliteitscultuur worden uitgevoerd, zullen ze leiden tot een vermindering van het wagengebruik en de verkeersdruk in woonkernen en centra. Bijgevolg is er mogelijk een positieve bijdrage van het plan aan de doelstellingen om luchtemissies te beperken." Verdere verduidelijking is nodig op welke manier de strategieën uitgevoerd moeten worden om een positieve bijdrage te hebben.	MER	"De manier van uitvoering" verwijst naar in hoeverre de strategieën uitgevoerd zullen worden en hoe succesvol ze zullen zijn.	Geen aanpassing vereist
7/08/2023	21	VMM	10	De formulering dat moet opgepast worden met het inzetten van op verdichting vlakbij openbaar vervoer en voorzieningen omdat hier meer luchtemissies verwacht kunnen worden, moet geschrapt worden. Er moet ingezet worden op slimme verdichting, waarbij echter de nodige maatregelen voorzien worden om negatieve effecten voor luchtkwaliteit te beperken.	MER	De omschrijving van dit effect wordt genuanceerd door de verwijzing naar de shift naar een emissieloos elektrisch vervoer. Verdere nuancering aangebracht door te verwijzen naar het jaar 2035.	Tekstuele aanpassing in evaluatiekader lucht.
7/08/2023	21	VMM	11	Volgens de eindnota vormt het actieplan de basis voor de monitoring van het regionaal mobiliteitsplan. Het wordt jaarlijks gemonitord en waar nodig geactualiseerd. In het MER is niet duidelijk op welke manier monitoring van luchtemissies aangepakt zal worden. Het is belangrijk dat het MER hiervoor de nodige informatie aanlevert zodat dit concreet verankerd kan worden in de besluitvorming van het RMP.	MER	Het RMP is een mobiliteitsplan, en de monitoring is gericht op mobiliteitsdata. De monitoring van de luchtemissies valt buiten de scope van dit plan en hoort uitgevoerd te worden door bevoegde diensten.	Geen aanpassing vereist
7/08/2023	21	VMM	12	Klimaat De totale CO2-uitstoot van respectievelijk personen- en vrachtvervoer wordt bekomen door het totaal aantal afgelegde voertuigkilometers op de weg van personenwagens en vrachtwagens te vermenigvuldigen met een gemiddelde emissiefactor voor personen- en vrachtvervoer. Dit geeft geen correct beeld van de effecten vermits geen rekening gehouden wordt met de kilometers op een snelweg, landelijke en stedelijke weg. Op basis van de huidige berekeningen kunnen dan ook geen correcte conclusies geformuleerd worden. Een correcte inschatting van CO2-emissies blijft noodzakelijk en moet dus nog gebeuren.	MER	De berekening geeft een overall beeld van de situatie, op het strategische niveau. Bij de opmaak van MER's op project- of planniveau in het kader van de verdere uitwerking van het actieplan kan verder ingezoomd worden op de plaatselijke effecten. Voor de CO2 berekeningen op basis van EF en wegen categorie en de manier van beoordeling is opgenomen in het sMER verwijzen we naar de hoofdstukken van het sMER 8.5.3 en 8.5.8	Geen aanpassing vereist
7/08/2023	21	VMM	13	Er worden flankerende maatregelen voorgesteld, zoals rekeningrijden en kilometerheffing. Het is niet duidelijk in welke mate deze flankerende maatregelen bijdragen aan het realiseren van de doelstellingen. Dit moet toegevoegd worden aan het MER.	MER	Rekeningrijden en kilometerheffing worden enkel en altijd aangehaald als maatregelen die het (persoonlijk) autogebruik ontraden, maar buiten de bevoegdheid van het RMP vallen als maatregelen die vanuit Vlaanderen moeten komen. Deze maatregelen zijn niet opgenomen in het RMP Vlaamse Rand aangezien dit een gewestelijke actie is en overkoepelend moet beslist en berekend worden.	Geen aanpassing vereist
7/08/2023	21	VMM	14	Er wordt in het MER gesteld dat verdichtingsprojecten op bepaalde locaties ook de beoogde modal shift naar duurzame modi en reductie van broeikasgasemissies in het gedrang kunnen brengen. Deze tekst wordt best aangepast en verduidelijkt. De nodige randvoorwaarden zullen nodig zijn voor verdichtingsprojecten.	MER	Er wordt waar nodig verwezen naar het rapport "Slimme Verdichting" dat werd opgemaakt in opdracht van Departement Omgeving.	Verwijzing naar rapport "Slimme Verdichting" opnemen.
7/08/2023	21	VMM	15	De conclusie dat ontradede maatregelen qua autoverbruik niet onder de bevoegdheid van de vervoerregio vallen, maar in het RMP sterker onder de aandacht kunnen gebracht worden als onmisbare schakel in het toekomstige mobiliteitsbeleid is zeer belangrijk.	MER	Er wordt akte genomen van deze opmerking.	Geen aanpassing vereist

7/08/2023	21	VMM	16	In het MER is niet duidelijk op welke manier <b>monitoring</b> van broeikasgasemissies aangepakt zal worden. Het is belangrijk dat het MER hiervoor de nodige informatie aanlevert zodat dit verankerd kan worden in de besluitvorming van het RMP.	MER	<p>Om de gewenste doelstellingen te behalen is het nodig om de acties op te volgen, te evalueren en waar nodig bij te sturen of te handhaven. De beschikbare verkeersdata zijn een belangrijk instrument voor sturing van vervoerskeuzes en vervoersstromen, monitoring, evaluatie en handhaving van de acties. Zij laten daarnaast ook toe om slimmere keuzes te maken in de implementatie van alle vorige acties.</p> <p>De focus ligt hierbij op:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• stimuleren van meer duurzame vervoersverplaatsingen door sturing, aanbieden van platformen en handhaving</li> <li>• gebruiken van data voor het maken van weloverwogen beleidsbeslissingen</li> <li>• gebruiken van data voor het leren uit gemaakte mobiliteitskeuzes in kader van monitoring en evaluatie</li> </ul> <p>De beschikbaarheid vna deze monitortings data zal de mogelijkheid bieden om met geldende Emissiefactoren (af te stemmen met VMM) een CO2 evolutie te gaan simuleren en opvolgen. Door CO2 te gaan meten zal het niet duidelijk zijn waaraan een eventuele evolutie (laten we uitgaan van een daling) te wijten zal zijn. Het is daarom zuiverder om uit te gaan van de mobiliteitscijfers en KPI van het RMP en zo een link te maken met de CO2 besparing die gepaard gaat met het RMP</p>	Geen aanpassing vereist
7/08/2023	21	VMM	17	Aanbevelingen Uit het overzicht blijkt dat zeer veel aanbevelingen zich op uitvoeringsniveau situeren. Bepaalde van deze aanbevelingen zouden ook in de visie en/of actieplan opgenomen kunnen worden door deze op een strategischer niveau te formuleren. In de strategische visie zou bijvoorbeeld ook reeds opgenomen kunnen worden dat rekening gehouden wordt met milieuaspecten zoals bijvoorbeeld lucht. Dit hoeft niet noodzakelijk enkel op uitvoeringsniveau opgenomen te worden.	MER	Er wordt akte genomen van deze opmerking, verwijzing naar gelijkwaardige opm Omg	Geen aanpassing vereist
7/08/2023	21	VMM	18	De actietabel vormt een handig overzicht om van daaruit proactief samenwerkingen te benoemen die een betrokkenheid vragen van verschillende bestuurslagen en impact hebben op uiteenlopende domeinen, zo ook luchtkwaliteit in de Vlaamse Rand en in deze de <b>mogelijke betrokkenheid van VMM</b> . Kan bij de acties nr 10 (afstemmen met ontwikkeling van Schaarbeek-Vorming), 11 (afstemmen met ruimtelijke projecten binnen het BHG), 23 (adviseren van ruimtelijke projecten met een grote mobiliteitsimpact), 27 (adviseren van de nieuwe multimodale ontwikkelingen ter hoogte van researchpark Zellik), 29 (heraanleg R0 Noord), 30 (heraanleg R0 West), 31 (heraanleg A8 tussen R0 en kanaal Brussel-Charleroi) en 116 tem 118 (onderzoek naar slimme stadsdistributie) VMM toegevoegd worden als partner? Deze acties kunnen ook voor luchtkwaliteit en dus voor VMM belangrijk zijn.	RMP/MER	<p>Alle actoren, dus ook VMM, zullen betrokken worden bij de voor hen relevante projecten en plannen binnen de officiële procedures, los van de opname in de actietabel.</p> <p>Indien de actoren eerder occasioneel betrokken worden en niet structureel op de overlegmomenten van de acties aanwezig zijn, worden ze niet als een actieve partner mee opgenomen. Binnen de wettelijke procedures zullen ze uiteraard steeds correct betrokken worden en voorafgaand zullen zij occasioneel op het overleg uitgenodigd worden zodat hun expertise tijdig ingeschakeld kan worden.</p>	Geen aanpassing vereist
7/08/2023	21	VMM	19	Wij steunen het principe, vermeld p. 53 van de Eindnota, om het actieplan jaarlijks te monitoren en waar nodig te actualiseren. We adviseren om hier later ook een planning op te enten en dit met betrokkenen en stakeholders te bespreken. Dit kan helpen om verschillende partijen mee te laten werken aan een meer geïntegreerde ontwikkeling van de Vlaamse Rand. Het MER moet nu reeds zoveel mogelijk informatie aanlevering over hoe deze monitoring kan gebeuren.	RMP	<p>Er wordt akte genomen van deze opmerking.</p> <p>De monitoring en evaluatie wordt besproken in de Vervoerregioraad, waar het actieplan dan geactualiseerd kan worden. Verschillende stakeholders maken ook deel uit van de Vervoerregioraad. Andere actoren worden op dat moment ook betrokken bij een eventuele actualisering van een actie die hen aanbelangt.</p> <p>De VVRR bepaalt de wijze waarop deze monitoring en actualisatie gebeurt. Op pagina 53 zal nog een beknopte passage toegevoegd worden die verwijst naar de drie aspecten waarop ingezet zal worden bij de monitoring en evaluatie: (1) recurrent monitoren van de doelstellingen en van de acties (2) evaluatie op planniveau van doelstellingen en beleidskeuzes (3) evaluatie van het planproces</p>	Toevoegen van passage rond monitoring en evaluatie. pag. 53
7/08/2023	21	VMM	20	3. Conclusie Overwegende dat: ✓ het ontwerp RMP en vervolgens het advies gebaseerd is op de beoordeling van de effecten van het plan, inclusief de geformuleerde milderende maatregelen in het MER. Dit betekent m.a.w. dat de aannames, randvoorwaarden en milderende maatregelen ook effectief dienen geïmplementeerd te worden in het RMP of via flankerend beleid, zo niet is dit advies gebaseerd op een foutieve beoordeling en bijgevolg niet meer geldig. ✓ het momenteel niet altijd duidelijk is op welke manier de aannames, randvoorwaarden en milderende maatregelen uit het MER dovertaald worden in de besluitvorming van het RMP. ✓ er bijgevolg zonder opname van bovenvermelde elementen in het RMP onvoldoende garanties zijn dat de milieueffecten aanvaardbaar zullen zijn.	MER	Strategische MER's hebben per definitie weinig detailniveau. Daarom worden binnen strategische MER's maatregelen geformuleerd waarvan de focus voornamelijk ligt op plan-MER of project-MER niveau. Het gaat om aanbevelingen en flankerend beleid, waarin er onderscheid wordt gemaakt in uitvoeringstermijn en bevoegd niveau. Project-MER's en plan-MER's die opgemaakt worden voor projecten/plannen die opgenomen zijn in de actietabel van het RMP zullen moeten kaderen binnen het strategische MER.	Geen aanpassing vereist

7/08/2023	21	VMM	21	<p>De Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) geeft voor lucht een voorlopig ongunstig advies. Volgende elementen moeten nog verder uitgewerkt worden in het MER en/of het RMP:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Duidelijk oplijsten van alle maatregelen die reeds vervat zijn in het beleidsscenario en van de maatregelen die bijkomend nodig zijn: in eerste instantie maatregelen die op niveau van de vervoerregio zelf genomen kunnen worden, maar in tweede instantie ook maatregelen die door andere beleidsniveaus genomen moeten worden. Ook de bijdrage van deze maatregelen aan de doelstellingen moet duidelijk zijn.</li> <li>• Maatregelen zoveel mogelijk verankeren in de visie en/of actieplan en pas in laatste instantie op uitvoeringsniveau</li> <li>• Toepassen van de methodologie uit de NIA en de eerder gemaakte afspraken tijdens overlegmomenten tussen MOW, Omgeving en VMM: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Correcte inschatting van NO<sub>2</sub>- en CO<sub>2</sub>-emissies</li> <li>- Beoordeling in sterk bebouwde gebieden en straat canyons</li> <li>- Voor knelpuntzones onderzoek doen naar mogelijke milderende maatregelen</li> </ul> </li> <li>• Wijze waarop jaarlijkse monitoring van het RMP kan/zal gebeuren</li> <li>• VMM lucht betrekken bij acties die voor luchtkwaliteit belangrijk zijn.</li> </ul>	RMP/MER	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Vanaf pag. 186 worden alle aanbevelingen opgeëlijst. In de tabellen per thema wordt het beleidsniveau en/of bevoegde instantie benoemd. Het betreft een strategisch MER met hoofdzakelijk een kwalitatieve beschrijving en weergave van effecten.</li> <li>* Aanbevelingen en flankerende maatregelen bevinden zich op twee tijdshorizonten: op eerder korte termijn tijdens projectuitvoering en op een doorkijk naar de lange termijn.</li> <li>* Methodologie NIA werd toegepast.</li> <li>* De inschatting van NO<sub>2</sub> en CO<sub>2</sub> gebeurde op de wijze die mogelijk is op het strategische niveau van dit MER onder de hoofdstukken 8.5.3, 8.5.7, 8.5.8., 8.3.8, 8.4.8, 8.4.9 en 8.4.11.</li> <li>* Op het strategische niveau maken we het onderscheid bebouwde gebieden en straat canyons niet. De laatste maken onderdeel uit van de bebouwde gebieden. Op het plan- of projectniveau kan hierbij wel onderscheid gemaakt worden.</li> <li>* Knelpuntzones worden uitgediept op plan- of projectniveau. Anderzijds kunnen stedelijke kernen en SBZ gebieden als knelpuntgebieden of aandachtzones bestempeld worden. Deze zijn in die zin mee opgenomen in de beoordeling in het sMER.</li> <li>* Er wordt in het RMP een passage toegevoegd rond monitoring en evaluatie.</li> <li>* Alle actoren, dus ook VMM, zullen betrokken worden bij de voor hen relevante projecten en plannen binnen de officiële procedures, los van de opname in de actietabel. Indien de actoren eerder occasioneel betrokken worden en niet structureel op de overlegmomenten van de acties aanwezig zijn, worden ze niet als een actieve partner mee opgenomen. Binnen de wettelijke procedures zullen ze uiteraard steeds correct betrokken worden en voorafgaand zullen zij occasioneel op het overleg uitgenodigd worden zodat hun expertise tijdig ingeschakeld kan worden.</li> </ul>	<p>Toevoegen van passage rond monitoring en evaluatie.</p>
-----------	----	-----	----	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------

**Legende kleurencode**

	geen actie vereist, ter informatie, wordt akte van genomen, wordt niet weerhouden
	verwerkt
	TO DO
	NOG OPENSTAANDE OPMERKING - nog geen conclusie

Datum	Code	Thema	Deelthema	Reactie	Interpretatie reactie	Betrekking op? MER - RM	Antwoord op het advies	Kleurencode	Verwerkt in documenten?
28/06/2023	B3	0. Algemeen	1. Indeling vervoerregio's	Hierbij wil ik mijn zorgen en argumenten naar voren brengen: Waarom werd Kampenhout ingedeeld bij de Vlaamse Rand en gericht op Brussel. Kampenhout heeft geen enkele affiniteit met Brussel en zeker niet met West Brabant. Alles is gericht op de centrumsteden Mechelen-Leuven en mindere mate Vilvoorde. Kinderen gaan naar de lokale basisschool in de dorpskernen, voor middelbaar onderwijs naar Haacht - Keerbergen-Tildonk - Mechelen -Vilvoorde, Hoger onderwijs voornamelijk Leuven en Mechelen. Sport en ontspanning situeert zich lokaal en in de centrumsteden Leuven en Mechelen want daar zijn de zwembaden, schaatsbanen, sportstadion, sportinfrastructuur, Bioscopen, theaterzalen, concertzalen, uitgangsevenen. Al de kaarten tonen voor Kampenhout dat Leuven, Mechelen, Haacht en de Luchthaven de magneten zijn voor Kampenhout. Kampenhout is dus bij de verkeerde regio ingedeeld. Geprangd tussen Leuven en Mechelen. Ik vraag dus een nieuwe studie waarbij Kampenhout ingedeeld wordt in de alle relevante vervoerregio's. (minimum 3 regio's)		RMP	De basis voor indeling van de gemeenten in de vervoerregio's maakt geen deel uit van het RMP. In 2019 werden de Vlaamse gemeenten opgedeeld in 15 vervoerregio's. Gemeenten die het niet eens waren met de indeling konden overstappen naar een andere vervoerregio. Gemeente Kampenhout heeft dit niet gedaan, en is dus opgenomen in de Vervoerregio Vlaamse Rand. Elke gemeente maakt deel uit van 1 vervoerregio. Tussen de vervoerregio's is er onderling wel samenwerking rond grensoverschrijdende elementen zoals openbaar vervoer.		Geen aanpassing vereist
24/07/2023	B18	0. Algemeen	1. Indeling vervoerregio's	Er ontbreekt een 'hap' in het beleidsplan, alsof de Vlaamse Rand stopt in Zaventem en pas opnieuw begint in Sint-Genesius-Rode. Hierdoor komen duidelijke hiaten naar voor in de ontwikkeling van initiatieven op niveau van mobiliteit. Anders gesteld: inwoners van Sterrebeek, Kortenberg, Overijse, Huldenberg en Hoeilaart worden in de steek gelaten in dit beleidsplan, en dit zowel naar ontsluitingsmethodieken als naar verduurzaming. Men heeft het dus over de Vlaamse rand, maar tienduizenden inwoners blijven aangewezen op de auto? Is dat een beleidsplan van 10 jaar met doorslag voor de komende 30 jaar?		RMP	De basis voor indeling van de gemeenten in de vervoerregio's maakt geen deel uit van het RMP. In 2019 werden de Vlaamse gemeenten opgedeeld in 15 vervoerregio's. Gemeenten die het niet eens waren met de indeling konden overstappen naar een andere vervoerregio. De gemeenten Kortenberg, Overijse, Huldenberg en Hoeilaart worden ingedeeld bij de vervoerregio Leuven. Elke gemeente maakt deel uit van 1 vervoerregio. Tussen de vervoerregio's is er onderling wel samenwerking rond grensoverschrijdende elementen zoals openbaar vervoer.		Geen aanpassing vereist
28/07/2023	B15	0. Algemeen		Mobiliteit. Alleen om de mensen te kloten.		RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		Geen aanpassing vereist
15/07/2023	B17	0. Algemeen	2. Participatie	Het is een gemiste kans om de meer dan 600.000 inwoners van een belangrijke vervoersregio als de Vlaamse Rand niet op een actieve manier te betrekken bij hun mobiliteit die gaat vastgelegd worden voor de komende 10 jaar. Een actieve bekendmaking in de media over dit lopend onderzoek en het actief informeren op maat van de burger uit de Vlaamse Rand over het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan van hun regio is hier op zijn plaats. Alleen de wakkere burger die weet waar die informatie kan gevonden worden is ervan op de hoogte. Mobiliteit is in de Vlaamse Rand een belangrijk aspect van het leven van de burgers in de Vlaamse Rand. Ik verwacht dat er meer inspanningen gedaan worden om de burgers uit de Vlaamse Rand daar veel proactiever bij te betrekken.		RMP	Bij de start van het traject voor de opmaak van het regionale mobiliteitsplan werd een digitale enquête gehouden waarop alle burgers van de vervoerregio konden antwoorden. Er werden 1.274 enquêtes ingevuld. Dit werd door de gemeenten via hun website, social media, infoblad kenbaar gemaakt. Elke gemeente kiest haar eigen mediakanalen. Ook RingTV heeft hierover een item gemaakt. De resultaten van de enquête vormden mee de input voor de oriëntatienota. Daarna werd een participatietraject gevolgd waarin maatschappelijke en mobiliteitsactoren een zeg konden doen en meewerken aan het tot stand komen van synthesesnota en eindnota. Tenslotte werd er een informatieplatform gemaakt om het openbaar onderzoek toegankelijk te maken. Hiervoor gebruikten de gemeentebesturen hun informatiekanalen, en het werd ook op de website van de vervoerregio geplaatst. Alhoewel individuele burgers niet continu geraadpleegd werden, werden ze vertegenwoordigd via middenveldorganisaties, wijkcomités etc.		Geen aanpassing vereist
15/07/2023	B17	0. Algemeen		Een belangrijke basisvoorwaarde is dat er een regionaal mobiliteitsplan wordt ontwikkeld dat aansluit bij de reële vervoersbehoeften van de mensen die wonen en werken in de Vlaamse Rand en in het bijzonder van de luchthavenregio. De luchthaven is een 24u/7d.-economie waar het vervoersaanbod niet of onvoldoende op aansluit. In het MER wordt er verwezen naar een verkennende studie van de vervoersregio, maar de concrete cijfers over de verkeersmetingen en het gebruik van wegen en de verschillende vervoersmodi ontbreken.		RMP en MER	Het eindrapport is een gebald document, waarin het niet de bedoeling is om het hele voorgaande proces te herhalen. Analyses zijn terug te vinden in de oriëntatienota en synthesesnota, besluitvorming in het beleidsplan. De cijfers over de verkeersmetingen en het gebruik van de wegen zijn terug te vinden in de oriëntatienota.		Geen aanpassing vereist

24/07/2023	B18	0. Algemeen		Sommige documenten in dit mobiliteitsplan, nodigen niet uit om vlot te lezen op een digitale drager. Dit is een steeds weerkerend probleem in moderne overheidsdocumenten. Dedocumenten zijn hierbij niet gemaakt om makkelijk consulteerbaar te zijn door het doelpubliek en dwingen bijna altijd om deze af te drukken. Sommige documenten zijn opgemaakt in Portrait, formaat A3 bestaande uit telkens twee verticale A4 pagina's. Eénzelfde problematiek hebben we vastgesteld bij het Beleidsplan Ruimte Vlaams Brabant van 2022. Het zou de overheidsdiensten in Vlaams-Brabant sieren als aangeleverde documenten niet telkens afgedrukt moeten worden om de inhoud te kunnen lezen op een vlotte manier. De tabel met de Hopinpunten is onleesbaar, die moet je al op A2 afdrucken om leesbaar te zijn. Bovendien zijn de kolommen slecht uitgelijnd 'soms links, soms rechts'.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		Geen aanpassing vereist
24/07/2023	B18	0. Algemeen		Over het algemeen is dit een weinig ambitieus plan er is eerder sprake van een vooropgestelde inzet van middelen dan van beoogde resultaten of meetbare doelstellingen. Een gedeelte van de ingezette middelen omvatten ook beslist beleid of beleid dat reeds in uitvoering is. Men kan dus bezwaarlijk stellen dat dit een visie is voor de komende 10 jaar en doorkijk voor 30 jaar.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Beslist beleid of in uitvoering zijnde projecten horen ook bij de mobiliteit van de komende 10 jaar. Het zou niet correct zijn om deze niet mee te nemen bij het opmaken van dit plan.		Geen aanpassing vereist
24/07/2023	B18	0. Algemeen		Er is op geen enkel ogenblik sprake van een bindend karakter of hefbomen om de verschillende overheden te dwingen om doelstellingen te behalen. In tegendeel, er is zelfs sprake van 'een gedeelde verantwoordelijkheid te creëren van de verschillende actoren'. Gedeelde verantwoordelijkheden zijn al te vaak synoniem voor geen verantwoordelijkheden.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking. De vervoerregio kan maar werken binnen de kriteerlijnen die decretaal bepaald zijn.		Geen aanpassing vereist
27/07/2023	B20	0. Algemeen		Het RMP pleit voor een vermindering van de verkeersbewegingen maar gaat daarbij niet in op de oorzaken van de toename van het verkeer zoals daar zijn: - Het just in time principe wat de wegen herleidt heeft tot een groete opslagplaats. - De e-commerce met zeer vele kleine verplaatsingen van telkens kleine pakketjes. - De recente afbouw van telewerken.	RMP	Dit zijn inderdaad factoren die meespelen. Echter, ze overstijgen de scope van de vervoerregio. De strategieën hieromtrent worden dan ook Vlaanderen breed bepaald.		Geen aanpassing vereist
2/06/2023	B1	1. Openbaar vervoer	1. Algemeen	De MIVB doorkruist vanuit het Brusselse met lijn 50 Beersel via Lot. Verder hebben we tram 82 met eindpunt kasteel Drogenbos, premetro 4 met eindpunt Parking Stalle ( die nu bijna altijd volzet is ), tram 51 met eindpunt het kruispunt Van Haelen. Stellen zij geen wijzigingen voor die invloed hebben op het vervoer in de Vlaamse rand ? Bv. Als de Delhaize ooit zou weggaan, zou Van Haelen een mooi Hoppin-punt met veel parkeerplaats kunnen worden waar verschillende buslijnen en een tram samenkomen. Bv Als het nieuwe voetbalstadion van Sint-Gillis in Drogenbos aan de Bemptsite zou komen, zal daar ook een busverbinding nodig zijn	RMP	Deze vraag gaat uit van een hypothese. Voor de opmaak van het RMP werd rekening gehouden met de informatie tot op heden gekend. Het is niet mogelijk om rekening te houden met alle mogelijke veranderingen. De Vervoerregio Vlaamse Rand heeft op regelmatige basis overleg met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om de verbindingen op elkaar af te stemmen en in de toekomst te monitoren.		Geen aanpassing vereist
2/06/2023	B1	1. Openbaar vervoer	2. Treinnetwerk	Ik juich de toename van de S-verbindingen (4 maal per uur) toe. Er zijn op dit moment al 3 verbindingen per uur met het Brusselse.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		Geen aanpassing vereist
15/07/2023	B17	1. Openbaar vervoer	2. Treinnetwerk	Het verhogen van het treinverkeer van de luchthaven en onze regio van en naar het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest kan bijkomend voordeel bieden mits het goed aansluit bij de vervoersbehoeften van de burgers die wonen en werken in onze regio.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		Geen aanpassing vereist
2/06/2023	B1	1. Openbaar vervoer	3. Kernnet en aanvullend net	Welk zijn de te verwachte operationele wijzigingen?	nvt	De opmerking betreft het nieuwe plan basisbereikbaarheid van De Lijn.		Geen aanpassing vereist
2/06/2023	B1	1. Openbaar vervoer	3. Kernnet en aanvullend net	Ik vraag hoe de buslijn 154 in Beersel concreet gaat rijden: er is in de verslagen sprake van een route langs de Ceder en rechtstreeks via Beersel naar Huizingen zonder Lot te passeren. Dat kan ik nog niet terugvinden in het strategisch plan. Als de bus 154 niet meer over Lot centrum en via de sporthal zou rijden, moeten de bewoners aldaar zich allemaal naar Lot station begeven. Kan de bus 154 in de toekomst na invoering van het regionaal Mobiliteitsplan niet via de Zittert rijden, dat zal ook een tijdswinst naar Halle betekenen ? Nu rijdt ze tijdelijk - omwille van het circulatieplan Lot - via de Molenstraat en een halte aan de Lambikodroom is wenselijk.	nvt	De opmerking betreft het nieuwe plan basisbereikbaarheid van De Lijn. Buslijn 154 zal inderdaad langs de Ceder rijden en rechtstreeks via Beersel naar Huizingen zonder Lot te passeren. Omwille van de extra rijtijd om de Ceder te bedienen moest er ook gezocht worden naar een optimalisatie van het traject om de rit niet te lang te maken, want dat heeft dan weer een invloed op de rijtijden, beschikbaarheid van chauffeurs, interactie met treinverbindingen,...		Geen aanpassing vereist
2/06/2023	B1	1. Openbaar vervoer	3. Kernnet en aanvullend net	Verder is het positief dat de lijn 810 naar VUB Jette gewoon blijft rijden, net als lijn 153, 155 vanuit Anderlecht via Drogenbos en 136 naar Groot-Bijgaarden vanuit Alesberg die zelfs om het kwartier rijdt.	nvt	De opmerking betreft het nieuwe plan basisbereikbaarheid van De Lijn.		Geen aanpassing vereist

2/06/2023	B1	1. Openbaar vervoer	3. Kernnet en aanvullend net	De lijn 52 vanuit Vlezenbeek over Lot station en Beersel naar S.G.Rode zou de ganse dag ( nu enkel schoolbus) rijden, wat een verbetering is. Ze rijdt langs het asielcentrum maar kan ze ook niet langs Rondendbos ( gemeentehuis) rijden ?	nvt	De opmerking betreft het nieuwe plan basisbereikbaarheid van De Lijn. Lijn 52 zal inderdaad een volwaardige lijn worden vanaf januari 2024. Het gemeentehuis zit niet bij in de route. Hier komen wel al 2 buslijnen voorbij. Het is altijd keuzes maken. In het ideale scenario zou je vanuit elk punt van de gemeente met een rechtstreekse lijn naar elk ander punt kunnen geraken, maar dat is helaas niet haalbaar. Focus voor lijn 52 ligt op het verbinden van de verschillende dorpskernen en de bereikbaarheid van de scholen. We zijn heel blij dat we deze extra buslijn hebben verkregen binnen onze regio.	Geen aanpassing vereist
24/07/2023	B14	1. Openbaar vervoer	3. Kernnet en aanvullend net	Het betreft het oudste gedeelte van De Lijn vanaf de halte "Erasmus", tracé via de Lenniksebaan en deels over grondgebied Itterbeek (Dilbeek), dat vanaf begin 2024 niet meer zal bediend worden. Ik dien hierbij officieel bezwaar in tegen de afschaffing van lijn 141 langs de Lenniksebaan, gedeeltelijk over grondgebied Dilbeek en dat ten behoeve en mogelijk ook in naam van al de onwetenden van nu die straks in de kou dreigen te staan. Wat de lijn 118 betreft stel ik mijn hoop op de politiek en niet enkel de oppositie, om ook daar, in het belang van een aanzienlijk deel van de Dilbeekse bevolking, tegen de geplande afschaffing in te gaan.	RMP	De opmerking betreft het nieuwe plan basisbereikbaarheid van De Lijn.	Geen aanpassing vereist
29/07/2023	B16	1. Openbaar vervoer	3. Kernnet en aanvullend net	Wij vernemen via via dat in het kader van het voorlopig Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan concreet in onze buurt de buslijn 141 gedeeltelijk zal worden afgeschaft, al in 2024. Het zou gaan om het tracé van en naar Erasmus via de Lenniksebaan, Juwet, Nachttegaal enz. Later zou ook de lijn 118, die passeert in Sint-Anna-Pede daar worden afgeschaft. Officieel, en zelfs bij het nakijken op de website van de Lijn vinden we hiervan echter niets concreets terug, of het zit ergens goed verstopt... Voor bv. de halte De Linde of Nachttegaal is in de verste verte geen spoor van afschaffing of een anderzijds wijziging in de bediening van deze lijn 141 te vinden op de website van de Lijn. Een communicatie omtrent dergelijke drastische plannen hebben wij als buurtbewoners ook niet mogen ontvangen, laat staan dat we zouden geraadpleegd zijn, wat ons toch wel het minste lijkt bij dergelijke ingrijpende maatregelen, met niet te onderschatten impact en gevolgen. Dit tracé van de lijn 141 is voor onze kinderen de enige buslijn richting school, eventueel later voor hen en ons de enige weg met het openbaar vervoer richting werk. Wij zijn niet de enigen: ook ouderen en pendelaars uit de buurt maken gebruik van deze lijn 141 op de Lenniksebaan ter hoogte van Juwet, De Linde, Nachttegaal van en naar Erasmus en van en naar Lennik. Lijn 141 is redelijkerwijs de enige te voet bereikbare ader van het openbaar vervoer dat aan deze en de naburige woonkernen rond de Lenniksebaan momenteel is gegund. Deze afschaffen staat gelijk aan een amputatie en een veroordeling – en dan nog voor wie dit kan - tot het gebruik van de auto. Niet iedereen kan zomaar de fiets opspringen, een bus is soms echt nodig, niet als luxe, maar als noodzaak, als was het maar om iedere werkdag iedereen op tijd op werk en school te krijgen. Menig Dilbeekenaar in deze buurt, tussen Juwet, Nachttegaal tussen de Lenniksebaan en de buurten daarrond en later blijkbaar ook in Sint-Anna-Pede en Sint-Gertrudis-Pede, zal hier voor moeilijke keuzes komen te staan als deze voorziene plannen zich voltrekken.	RMP	De opmerking betreft het nieuwe plan basisbereikbaarheid van De Lijn.	Geen aanpassing vereist
24/07/2023	B18	1. Openbaar vervoer	3. Kernnet en aanvullend net	Er wordt in het RMP op geen enkele manier komaf gemaakt met de bestaande problematiek van de 'last-mile'. Ontbrekende verbindingen om de volledige basisbereikbaarheid te realiseren worden hierbij nergens benoemd als problematiek. Een goed voorbeeld hiervan is de aanleg van fietssnelwegen (goede zaak), die echter geen oplossing bieden om de omliggende zones afdoende te bedienen. Een goed voorbeeld hiervan, zijn de industriezones in Zaventem met twee fietssnelwegen in de onmiddellijke nabijheid, maar zonder mogelijkheid om de bedrijven, die op minder dan 1km in vogelvlucht van deze fietssnelwegen liggen, op een veilige manier te bereiken.	RMP	De basisbereikbaarheid bestaat uit een pakket van kernlijnen, aanvullende lijnen en Vervoer op Maat. Op Hoppinpunten zullen deze op elkaar aangesloten worden. Het strategisch plan zet inderdaad niet in op de microaansluitingen van bedrijven. Hiervoor bestaan er andere middelen en plannen waarvoor de bevoegdheid zich eerder op het gemeentelijk niveau bevindt.	Geen aanpassing vereist
24/07/2023	B18	1. Openbaar vervoer	3. Kernnet en aanvullend net	De huidige OV-verbindingen vanuit Sterrebeek naar het metrostation Kraainem zijn niet afgestemd op de openingsuren van het metronetwerk (late avond).	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking. De huidige OV-verbindingen maken geen deel uit van het RMP.	Geen aanpassing vereist

24/07/2023	B18	1. Openbaar vervoer	3. Kernnet en aanvullend net	De luchthaven heeft voor zichzelf een groeiscenario opgezet en ijvert voor het behoud van de nachtvluchten. Op geen enkele manier is de huidige OV- en fietsmobiliteit aangepast aan deze plannen. Men zou toch mogen verwachten dat aangrenzende dorpen rond de luchthaven, worden bediend door een frequente OV-verbinding die gelijk loopt met de timing van de activiteiten op de luchthaven. De huidige Diabolotax heeft bovendien een nadelig effect op het gebruik van treinverkeer door o.a. werknemers naar de luchthaven en de luchthaven als OV-Hub in het algemeen.	RMP	De huidige mobiliteit maakt geen deel uit van het RMP, wat een toekomstplan is. De Diabolotax geldt niet voor het woon-werkverkeer (abonnementshouders) en heeft voor deze doelgroep dan ook geen nadelig effect. De luchthaven is (cfr. kaart pag. 25 van de eindnota) bereikbaar via de spoorweg, via het S-netwerk (de luchthaventram) en HOV. Het HOV rijdt tussen 6 uur en 23 uur, met een ritme van 6/uur tijdens de daluren overdag, 8/uur in de spits en 4/uur in de avondperiode. De multimodale bereikbaarheid van de luchthaven wordt dus zeker ernstig genomen.	Geen aanpassing vereist
24/07/2023	B18	1. Openbaar vervoer	3. Kernnet en aanvullend net	De advieskaart ruimte geeft aan dat de deelgemeente Sterrebeek aangeduid is in een oranje kader: 'Kernen waarvan de knooppuntwaarde zal verbeteren. Meestal gaat dit om een unimodale verbetering van één regionale lijn. Deze kernen zouden vanuit een mobiliteitsperspectief in aanmerking kunnen komen om beperkt verder te verdichten.' We zijn hierbij tevergeefs op zoek geweest in alle documenten van het RMP naar enige vorm van matige verbetering.	RMP	Op pag. 23 van de eindnota wordt een uitbreiding vna het aanvullend netwerk als fijnmazige ontsluiting en feeding van het hogere OV-netwerk door introductie van aanvullende netlijnen beschreven, o.a. ter hoogte van de As Steenokkerzeel - Nossegem - Sterrebeek, wat terugkomt in actie 68.	Geen aanpassing vereist
28/06/2023	B3	1. Openbaar vervoer	4. HOV	Kampenhout wordt hier echt stiefmoederlijk behandeld. Buiten de aanleg van een HOV wordt er niets gerealiseerd. Hiertegen werd een aantal jaren geleden al duidelijk een neen uitgesproken door de bevolking en toch ligt dit weer op tafel. Grootstedelijk beleid kan je zomaar niet enten op landelijke gemeenten. Kampenhout is het zelfs niet waard om opgenomen te worden in een studie monitoring sluipverkeerstromen. Kampenhout werd aan geen enkele van de clusters toegevoegd en dus niet onderzocht. Voor Kampenhout is dit plan waardeloos. Probeer maar eens met het OV een fim mee te pikken in Leuven of Mechelen. Men geraakt er wel maar men geraakt niet terug. Naar beide van deze steden die op 15 km van Kampenhout liggen is men met het OV minstens een uur onderweg. Vanuit Haacht station zijn er twee treinen per uur naar beide centrumsteden. Geen fietsnet, geen fietssnelweg, geen Lokaal OV netwerk en geen betere infrastructuur.	RMP	Kampenhout maakt deel uit van de cluster Noordoost. Langs de grote steenweg tussen Brussel en Haacht via Kampenhout wordt ingezet op hoogwaardig openbaar vervoer en een goede fietsroute. HOV betekent een hogere frequentie en gedurende een langere periode van dienstverlening. Er wordt ook een Hoppinpunt voorzien.	Geen aanpassing vereist
20/07/2023	B4 B5 B6 B7 B8 B9 B10 B11 B12 B13 B19	1. Openbaar vervoer	4. HOV	Het project 55 van het Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Vlaamse Rand (trambus van Tervuren naar Zaventem) voorziet een traject door het Vurenveld in Wezembeek-Oppem. Dit is tegenstrijdig met meerdere bepalingen, doelstellingen en richtlijnen van het structuurplan Wezembeek-Oppem van 2010, Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel, Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan, de voorkeursscenario van het nieuwe Mobiliteitsplan Wezembeek-Oppem. De effecten op de natuur, het milieu, het landschap en de mens van een mogelijke trambus van 24 m lengte door het Vurenveld zouden zeer negatief zijn. Er is een alternatieve route op een bestaande weginfrastructuur via Astridlaan en Mechelsesteenweg die het Vurenveld zou vermijden en ook nog de kern van Oppem beter zou verbinden. Project 68 (Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Vlaamse Rand, busverbinding Zaventem naar Hofstade) zou trouwens dit traject volgen. Anderzijds moet men zich toch de vraag stellen of de huidige verbinding Tervuren - Wezembeek-Oppem - Zaventem (bus 830) niet, vandaag reeds, voldoet aan de doelstelling van het project 55. Moet de hoge waarde van het Vurenveld opgeofferd worden voor een trambus wanneer er alternatieven bestaan ?	RMP	Actie 55 voorziet in een tracé-onderzoek voor de ringtrambus, waarbij wordt aangegeven dat de routekeuze sterk verbonden is met de mogelijkheid om te combineren met het netwerk van de MIVB en de interactie met de aanwezige groene gebieden. Er is dus nog geen tracé gekozen dat door het Vurenveld zou gaan. De ligging is indicatief ingetekend en onderwerp van tracéstudie beschreven in de actietabel in actie 55. Op de kaart met het wensnetwerk zal worden verduidelijkt dat de ligging indicatief is. Een trambus biedt een hoger comfort aan de reiziger, wat belangrijk is om een modal shift te realiseren in het kader van de verduurzaming van de mobiliteit. aanpassing van de kaart	aanpassing van de kaart

15/07/2023	B17	1. Openbaar vervoer	5. Toegankelijkheid	Er wordt onvoldoende rekening gehouden met rolstoelgebruikers en personen met een verminderde mobiliteit. Het openbaar vervoer is nog niet volledig barrièrevrij voor rolstoelgebruikers en dikwijls zijn deze personen aangewezen op georganiseerd aangepast vervoer of vervoer via de weg. In het vervoersplan van de Vlaamse Rand vind ik geen specifieke maatregelen erug om hun mobiliteit via de weg te kunnen vrijwaren zonder daarvoor fiscaal gestraft te worden. Er zijn geen ambities ingeschreven om alle vormen van openbaar vervoer bij hun design toegankelijk te maken voor personen met een handicap, minder mobiele personen, ouderlingen en zwangere vrouwen.	RMP	In de synthesesnota op pagina 26 wordt het begrip 'inclusieve regio' benoemd als één van de vier overkoepelende aspecten die cruciaal zijn voor het succes van het regionaal mobiliteitsplan voor de Vlaamse Rand. In de fiches S1, OV1, OV en H1 van de eindnota wordt toegankelijkheid als focus benoemd. <u>Infrastructuur:</u> Bij nieuwe investeringen in haltes en stations is toegankelijkheid een belangrijk element. De Lijn heeft een toegankelijkheidsgids voor de bushaltes en er bestaat een ontwerprijzer voor de Hoppinpunten waarin integrale toegankelijkheid een focuspunt is. <u>Vervoersarmoede:</u> De Vervoerregioraad heeft op 2 februari 2021 ook bevestigd dat ze de huidige vervoersvraag voor personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit van wie de mobiliteit bij het gebruik van vervoer ernstig beperkt is, en waardoor het geregeld vervoer geen adequaat alternatief biedt en van wie de situatie vereist dat ze passende aandacht krijgen, integraal opneemt in haar Vervoer-op-Maat-plan. Hiervoor worden de beschikbare middelen van het compensatiedecreet integraal benut.	Geen aanpassing vereist
15/07/2023	B17	1. Openbaar vervoer	6. Vervoer op Maat	VOM is niet alleen een optie voor de landelijke gebieden. De verbinding van de deelgemeenten van Zaventem zoals Nossegem en Sterrebeek als je om vb. 4 uur 's ochtens je vlucht moet halen is er geen aanbod van het openbaar vervoer om je van Nossegem of Sterrebeek naar de luchthaven van Zaventem te brengen?	RMP	Het openbaar vervoer heeft niet als opdracht om elke mogelijke private verplaatsing op te lossen. Het is de bedoeling om met de beschikbare middelen een efficiënt systeem op te zetten dat zoveel mogelijk mensen kan bereiken. Daarbij moeten keuzes gemaakt worden.	Geen aanpassing vereist
24/07/2023	B18	1. Openbaar vervoer	6. Vervoer op Maat	Project 25 voorziet een VOM-semiflex vervoer tussen de Zaventense deelgemeenten. Waarom wordt hier geen VOM-vast systeem voorzien?	RMP	De keuze voor voor VOM flex is genomen omdat deze vorm van Vervoer op Maat meer vraaggestuurd is en met een efficiëntere inzet van middelen zeer gericht de noden kan invullen. In het kader van actiepunt 77 zal na realisatie van de reeds geselecteerde VOM-projecten een evaluatie en mogelijke bijsturing plaatsvinden het het volledige VOM-plan.	Geen aanpassing vereist
24/07/2023	B18	1. Openbaar vervoer	6. Vervoer op Maat	Project 26 voorziet een vaste Shuttleverbinding van Wezembeek-Opem via MCH naar Stokkel, wat goed is. Het blijft te betreuren dat er tussen de deelgemeenten van Zaventem en het MCH nog steeds geen OV-verbinding is.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking.	Geen aanpassing vereist
27/07/2023	B20	1. Openbaar vervoer	6. Vervoer op Maat	Het RMP besteedt ook veel te weinig aandacht aan de vergrijzing van de bevolking (fietsen is wel leuk maar dat gaat moeilijk voor ouderen) en het vervoer voor personen met een beperking. Gehandicapten willen nu een oplossing en niet binnen 10 tot 20 jaar.	RMP	Binnen de oriëntatienota is uitgebreid ingegaan op de samenstelling van bevolking, de te verwachten vervoersvragen ed. Tegelijk houden we ook rekening met de trends van elektrische fietsen en andere oplossingen. Het vervoer van gehandicapten wordt mee opgevangen in het Vervoer Op Maat verhaal als zijnde de flex +. De oplossingen voor nu zijn bepaald in het huidige plan basisbereikbaarheid. het RMP geeft inderdaad een doorkijk op 2030 en 2040.	Geen aanpassing vereist
1/06/2023	B1	2. Hoppinpunten	1. Regionale Hoppinpunten	Als het voorgestelde Hoppin-punt ( regionaal overstappunt) in Lot niet aanvaard wordt door de gemeente wegens mogelijke overlast, wat zijn de gevolgen ? Zijn er alternatieven ?	RMP	Deze vraag gaat uit van een hypothese. Voor de opmaak van het RMP werd rekening gehouden met de informatie tot op heden gekend. Het is niet mogelijk om rekening te houden met alle mogelijke veranderingen.	Geen aanpassing vereist
24/07/2023	B18	2. Hoppinpunten	2. Lokale Hoppinpunten	De kaart met Hopinpunten vertoont éénzelfde problematiek als de kaarten met OV en fiets wensnetwerken: blinde vlekken op het niveau van dezelfde regio's ten noorden, oosten en zuiden van de luchthaven. In het beste geval is er sprake van een lokaal hoppinpunt zonder enige vorm van uitrusting. Een bestaande bushalte benoemen als hoppinpunt kan men bezwaarlijk een beleidskeuze noemen. Bij het consulteren van bijlage 7, worden we ook niet wijzer: de tabellen zijn grotendeels leeg voor deze zones. Geen toekomstig beleid voorzien dan?	RMP	In de eindnota op de kaart pag. 39 staan de Hoppinpunten aangeduid. Hoppinpunten worden niet aangelegd om de X meter, maar wel vanuit een visie waarbij enerzijds de categorie wordt vastgelegd (lokaal tot interregionaal) en anderzijds de inrichtingslogica (overstappunt, herkomstpunt, bestemmingspunt). Maar in stedelijke gebieden zal er inderdaad een hogere dichtheid aan Hoppinpunten zijn dan in meer landelijk gebied.	Geen aanpassing vereist



15/06/2023	B2	3. Voetgangers	1. Voetpaden	Ik schrok van de staat van voetpaden, geen veilige ruimte voor voetgangers, fietsers en rolstoelen op de Brusselsesteenweg (tussen kruispunt Pastoor Bolstraat en Windericks plein). En toch komt deze regionale weg uit in het centrum van Alesberg en omvat deze de grootste school van Beersel (Sint Viktoor). De laatste renovatie van deze baan dateert al uit de jaren 80. Sindsdien zijn er veel meer inwoners, studenten en fietsers. We willen veiligheid voor iedereen, maak er (met Brusselsesteenweg) een prioriteit van binnen het regionaal mobiliteitsplan.	RMP	Er is een concreet project voorzien voor de heraanleg van de Brusselsesteenweg. Er werd hierover al meermaals overleg gepleegd met het Agentschap Wegen en Verkeer, de beheerder van deze gewestweg. De situatie is dus gekend en zal aangepakt worden.	Geen aanpassing vereist
25/07/2023	B23	3. Voetgangers	1. Voetpaden	Het Vlaamse Gewest zou moeten weigeren dat Proximus zijn glasvezelkabels onder de trottoirs van de gemeente blijft plaatsen omdat dit in de straten waar deze werken plaatsvinden het verkeer voor zowel voetgangers als auto's sterk hindert omdat de arbeiders de toegang van auto's tot de straten blokkeren en daarna trottoirs niet goed herstellen. Hierdoor zijn er veel klachten en het risico op vallen op slechte trottoirs. Vertaald uit Frans De stad Luik weigerde deze ondergrondse plaatsing van de glasvezel en slaagde erin om glasvezelkabels op de elektriciteitsdraden te laten plaatsen. Het is niet alleen efficiënter, goedkoper en probleemloos voor wegverkeer en trottoirs. Het Vlaamse Gewest zou hetzelfde kunnen doen!	RMP	We nemen akte van deze opmerking. Dit is echter een gemeentelijke bevoegdheid en valt buiten de scope van het RMP.	Geen aanpassing vereist
15/07/2023	B17	4. Fietsverkeer	1. Fietsnelweg	De multimodale bereikbaarheid van de Ring rond Brussel (R0) noordelijk deel mag niet ten koste gaan van de lokale multimodale bereikbaarheid van Zaventem met de deel- en buurgemeenten en de luchthaven. (vb. het trace van de fietsnelweg langs de A201 zorgt ervoor dat het lokale fiets- en voetpad aan het lokale netwerk in Zaventem met de luchthaven op de schop gaat. Het voetpad dat sinds de aanleg van de oude terminal in 1957 het meest gebruikt wordt.	RMP	Wij schrappen geen fiets- of voetpaden, wel kunnen er wijzigingen zijn naar aanleiding van de aanleg van de Luchthaventram, Ringtrambus en/of R0. Bij deze processen staat echter het STOP principe steeds voorop en wordt er telkens met de voet- en fietsverbindingen rekening gehouden. We verwijzen dan ook naar deze processen voor meer info.	Geen aanpassing vereist
15/07/2023	B17	4. Fietsverkeer	1. Fietsnelweg	F203 richting Leuven langs E40 ikv de herinrichting van de Ring rond Brussel (R0): de route moet zo aangelegd worden dat de lokale wegen en fietspaden tussen Zaventem, Nossegem en Sterrebeek langs de Weiveldlaan en de Oude Keulseweg die parallel lopen met de E40 niet geschrapt worden. Dit heeft anders zeer negatieve gevolgen door bijkomende open ruimte inname, geen toegankelijkheid en verlies van een gedeelte van de bedrijvzone gelegen aan de Weiveldlaan, sluipverkeer door de dorpskernen van Zaventem, Sterrebeek en Nossegem. Ook verschuiving van de verkeersstroom via de Mechelsesteenweg, Leuvensesteenweg en de Windmolenstraat in Sterrebeek.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Dit betreft echter een project van De Werkvenootschap en valt buiten de scope van het RMP.	Geen aanpassing vereist
15/07/2023	B17	4. Fietsverkeer	1. Fietsnelweg	F201 richting luchthaven: de huidige fietsroute loopt langs de woonwijk Rode Cité in plaats van langs de Ringlaan langs de A201 via Technics naar de luchthaven. Ik heb bezwaar tegen de route van de fietsnelweg F201 omdat die bijkomende groene ruimte inneemt van de bewoners van de woonwijk Rode Cité, de doorgang voor het verkeer van de bewoners van de Toekomststraat en Bosstraat in Zaventem niet meer mogelijk is, er meer tunnels nodig zijn voor de aanleg, de connectie van het lokale voet- en fietspad van Zaventem met dat van de luchthaven op de schop gaat. Het meest gebruikte voetpad en fietspad van de bewoners in Zaventem van en naar de luchthaven sinds 1957. Het is mogelijk om vanaf de brug van Diegem-Lo over de A201 de fietsnelweg via een fietstunnel of fietsbrug over of onder de A201 te leiden, zo zijn de fietsers sneller op hun werk, doordat ze onmiddellijk in de bedrijvzone en in rechte lijn zonder obstakels, bijkomende hoogte en laagte verschillen in rechte lijn naar de luchthaven kunnen fietsen. Verder is er een onmiddellijke aansluiting met de openbaar vervoershub van de luchthaven. Bovendien is de route langs de ringlaan van de luchthaven veiliger en verder af van het drukke verkeer van de A201. Zowel qua kosten/baten als om gezondheidseconomische redenen is de route langs de ringlaan van de luchthaven en de A201 beter.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Dit valt echter onder het project Luchthaventram en valt buiten de scope van het RMP.	Geen aanpassing vereist
24/07/2023	B18	4. Fietsverkeer	1. Fietsnelweg	Item 41, tracéverlenging F203 langs de E40: dit is beslist beleid en in uitvoering. Men kan hier dus moeilijk spreken van toekomstige acties?	RMP	Dit is geen beslist beleid, en is ook niet in uitvoering.	Geen aanpassing vereist
15/07/2023	B17	4. Fietsverkeer	2. Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk	Voorstel N2 Leuvensesteenweg: Van Leuven tot aan de grens met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zou het zinvol zijn om het fietspad te vervollijken en te vernieuwen vooral tussen Nossegem, Zaventem en Sint-Stevens-Woluwe is er nood aan een goed aangelegd fietspad.	RMP	Dit staat opgenomen onder actiepunt 38.	Geen aanpassing vereist
24/07/2023	B18	4. Fietsverkeer	2. Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk	Op de kaarten wensnetwerk OV en Fiets in het RMP is de zone ten noorden en ten oosten van de luchthaven eveneens een blinde vlek. Ook hier, wordt er voorbijgegaan aan de behoefte om deze woongebieden structureel te koppelen aan economische zones op niveau van Fiets en OV.	RMP	Doorheen de ganse regio loopt het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk, wat lokaal nog aangevuld wordt met lokale fietsnetwerken. Hetzelfde geldt voor de aangehaalde regio.	Geen aanpassing vereist
24/07/2023	B18	4. Fietsverkeer	2. Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk	We blijven het bijzonder vinden dat er geen enkele actie wordt ondernomen voor de fietsuitrusting op de N2 in Zaventem. Geen studie, geen visie, echt niets?	RMP	In actie 38 wordt een onderzoek naar een multimodale as N2 opgenomen, waarbij de uitbouw van het BFF langsheen de as één van de speerpunten is.	Geen aanpassing vereist

15/07/2023	B17	4. Fietsverkeer	3. Lokale verbindingen	Goede fietspaden die lokaal met elkaar goed verbonden zijn en die ook met het bovenlokale netwerk goed verbonden zijn is wenselijk. De ontbrekende verbindingen vervullen kunnen een belangrijk verschil maken op korte termijn. De aanleg van fietsnetwegen mag er niet toe leiden dat lokale fietspaden, voetpaden en wegen op de schop gaan of dat de lokale multimodale ontsluiting niet meer verbonden is met het hogere fietsnetwerk, voetpaden of wegen.	RMP	Dit is ook het doel van het RMP. Een goed en fijnmazig fietsnetwerk is essentieel om de mobiliteit te verduurzamen.	Geen aanpassing vereist
15/07/2023	B17	5. Autoverkeer	1. Fiscaliteit	Alle vormen van vervoer vervuilt, alleen de mate waarin en welke componenten is zeer verschillend. De fiscale en juridische instrumenten zorgen voor een ongelijkheid tussen de weggebruikers. Het fiscale voordeel van bedrijfsvoertuigen, een retributie dat fiscaal aftrekbaar is voor sommige belastingplichtigen, zijn geen stimulans voor minder wagens op de weg en voor een veiliger verkeer.	RMP	Fiscale instrumenten vallen niet onder de bevoegdheid van de vervoerregio. Via gedragsmaatregelen en verbeterde infrastructuur voor fietsers wordt ingezet op een modal shift.	Geen aanpassing vereist
15/07/2023	B17	5. Autoverkeer	1. Fiscaliteit	De kilometerheffing is een idee van het BHG. Zolang er in Halle-Vilvoorde geen rechtbank van eerste aanleg is, er geen gerechtelijke splitsing van het gerechtelijk arrondissement Brussel en Halle-Vilvoorde is, de federale overheidsdiensten hun dienstverlening voor de inwoners van Halle-Vilvoorde in Brussel blijven organiseren en niet in Vilvoorde of Leuven, inwoners van Zaventem afgevoerd worden naar een Franstalig ziekenhuis in het BHG, ben ik pertinent tegen een kilometerheffing. Verder is er een compensatie nodig voor de inwoners van de Vlaamse Rand en Halle-Vilvoorde die jarenlang de hinder zullen ondervinden van de heraanleg van de Ring rond Brussel – noordelijk deel en alle bijkomende werken die nodig zijn om de files van de Ring te milderen. Verder zijn we geen vragende partij van al die werken, kaalslag van bomen, groen en houtkanten en verdere inname van de schaarse open ruimte, de extra luchtvervuiling en geluidshinder vooral ter hoogte Zaventem. Meer capaciteit creëren op de Ring dan nu het geval is zal ook zorgen dat de files binnen 10 jaar weer van dezelfde orde zullen zijn. Zolang de jacht op onze regio en onze open ruimte aanhoudt, er geen rekening wordt gehouden met de draagkracht van mens, milieu en omgeving door steeds meer nieuwe bedrijvzones te ontwikkelen, alles vol te bouwen, de enige open ruimte die er nog bestaat tussen Sterrebeek en Zaventem en tussen Zaventem en Nossegem verder aan te snijden wordt vooral de leefbaarheid en de gezondheid van de mensen in Zaventem verder aantast. De interactie tussen de inwoners van Halle-Vilvoorde, de Vlaamse Rand en het BHG is veel intenser dan voor de inwoners uit de rest van België. Het moet stoppen dat de inwoners van Halle-Vilvoorde en het Vlaamse Rand de vuilbak zijn van het BHG voor het vliegtuiglawaai en dan ook nog eens moeten betalen om de hoofdstad van Vlaanderen die al zoveel geld krijgt van de Vlamingen, dat kan niet.	RMP	Kilometerheffing is geen bevoegdheid van de vervoerregio. In het RMP wordt enkel de adviesverlening naar de Vlaamse overheid inzake een introductie van een kilometerheffing (actie 28) en het opvolgen van de dossiers in het BHG rond de kilometerheffing en de LEZ (actie 15) opgenomen.	Geen aanpassing vereist
15/07/2023	B17	5. Autoverkeer	2. Lokale ontsluiting	De lokale multimodale ontsluiting van Zaventem met zijn deelgemeenten mag niet geschrapt worden ten koste van de hogere multimodale ontsluiting met als gevolg het schrappen van lokale wegen, voetpad- en fietspaden. Ik heb een bezwaar tegen het schrappen van volgende wegen, fietspaden en eventueel voetpaden: - Weiveldlaan (weg en fietspad) tussen Zaventem, Sterrebeek en Nossegem: ovw E40 en werken Ring rond Brussel - Oude Keulsebaan (weg en fietspad) tussen Zaventem en Sterrebeek: ovw E40 en werken Ring rond Brussel - De ont koppeling van Zaventem thv van de Hector Henneaulaan en de toekomstige verkeerswisselaar van de A201 met de R22 (Woluwelaan), de geschikte verbindingsweg van de Zaventemenaar met de deel- en buurgemeenten, de beide ziekenhuizen waar de Zaventemenaar bij een medische noodsituatie naar afgevoerd wordt (AZ Jan Portaels Vilvoorde en Saint-Luc in Sint-Lambrechts-Woluwe). De reductie van het 2 x 2 rijvakken naar 1 x 1 rijvakken in beide rijrichtingen. Om van de kaalslag aan bomen en groene houtkanten nog maar te zwijgen en de omweg die men moet rijden en de vele verkeerslichten. - Risico op het schrappen van de brug van Diegem-Lo (N262a) met de Oude en Nieuwe Zaventemsesteenweg ovw het openleggen van de Woluwe. - Rotonde Da Vincilaan en Olmenstraat wordt omgevormd tot een conflictrijk kruispunt met verkeerslichten waar het verkeer gestart en gestopt wordt, met filevorming en de blokkering van Zaventem. - Kruispunt Ringlaan en verbindingsweg met Rotonde Strabets (N262) wordt omgevormd tot een conflictrijk kruispunt met verkeerslichten waar het verkeer gestart en gestopt wordt, met filevorming en de blokkering van de rotonde Strabet tot gevolg. Zo wordt de in- en uitstroom van verkeer van Zaventem en de A201 van en naar de luchthaven mogelijk geblokkeerd.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking, maar de aangehaalde projecten vallen niet onder de bevoegdheid van de vervoerregio.  - Weiveldlaan: is bij ons niet bekend als een te schrappen weg - Oude Keulsebaan: is bij ons niet bekend als een te schrappen weg - Knip R22 hoort bij het project R0 - Brug van Diegem hoort bij het project R0, maar volgens onze informatie blijft die brug zeker behouden voor fietsers - Kruispunt Ringlaan hoort bij het project Luchthaventram	Geen aanpassing vereist

15/07/2023	B17	5. Autoverkeer	2. Lokale ontsluiting	Er wordt onvoldoende rekening gehouden met de internationale functie en het belang van een goede bereikbaarheid via de weg van de luchthaven. Er is ook een veiligheidsperimeter van 10 km rond de luchthaven. In deze perimeter is het risico op een vliegtuigincident het grootst naarmate men dichterbij de luchthaven komt.		RMP	De ontsluiting van de Luchthaven blijft belangrijk in het RMP. De vervoerregio doet echter enkel een uitspraak over de selectie van de weg. De inrichting van de weg is een bevoegdheid van de wegbeheerder en doorloopt een vastgelegde procedure.	Geen aanpassing vereist
27/07/2023	B20	5. Autoverkeer	2. Lokale ontsluiting	Het RMP besteedt haast geen aandacht aan de toename van de verkeersintensiteit op de toeleidingswegen naar het hoofd/dragend verkeersnet als gevolg van het voorgestelde beleid. De Spaanse Lindebaan te Grimbergen is hiervan een goed voorbeeld. Het verkeer dat aangezogen wordt door de ring R0 passeert hier dagelijks. Als deze aanzuiging nog toeneemt wordt de situatie er onleefbaar. De transfer van verkeer naar hoofd/dragend verkeersnet kan niet zonder de bouw van nieuwe toeleidingswegen en daar wordt met geen woord over gerept in het RMP.		RMP	In Fiche A1 worden de acties voor het uitbouwen van het hoofd- en dragend wegennetwerk uitgeschreven. In fiches A2 wordt de maaswerking beschreven. De combinatie van deze twee elementen moet leiden tot meer leefbare kernen. Uit de modeldoorrekeningen blijkt dat nieuwe wegen niet nodig zijn. In het kader van het lokaal mobiliteitsplan en het overleg rond de intergemeentelijke maaswerking kan de problematiek van deze straat bekeken worden.	Geen aanpassing vereist
27/07/2023	B20	5. Autoverkeer	2. Lokale ontsluiting	Bundeling van verkeer leidt bovendien tot een verminderd draagvlak bij de bevolking en is niet meer van deze tijd. Ik verwijst hierbij uitdrukkelijk naar het failliet van het concentratiemodel van het luchtverkeer van de luchthaven van Zaventem over onze vervoerregio. In de Vlaamse Rand eist iedereen een betere spreiding. Wat het RMP poneert staat hier diametraal tegenover.		RMP	De nieuwe wegencategorisering verlaat ook dit concentratiemodel. Onze regio is echter zeer specifiek met zeer veel sluipverkeer, in samenwerking met de gemeenten werd de categorisering bepaald. Door het werken aan multimodaal transport zal de autoafhankelijkheid ook dalen.	Geen aanpassing vereist
29/06/2023	B21	5. Autoverkeer	2. Lokale ontsluiting	Het RMP en de bijhorende plannen versterkt de congestie van de toch al behoorlijk overbelaste assen zoals Robberechts, de Chaussée de Bruxelles of de Chaussée Romaine.	Vertaald uit Frans	RMP	We nemen akte van deze opmerking. Dit betreft echter lokale wegen en valt buiten de scope van het RMP. De maaswerking zoals voorgesteld in het RMP moet ervoor zorgen dat het verkeer op de gewenste wegen rijdt.	Geen aanpassing vereist
29/06/2023	B21	5. Autoverkeer	2. Lokale ontsluiting	De Isidoor Meyskensstraat, al geannexeerd door de snelweg qua snelheid, wordt nu een nog drukker as.	Vertaald uit Frans	RMP	We nemen akte van deze opmerking. Dit betreft echter een lokale weg en valt buiten de scope van het RMP. De maaswerking zoals voorgesteld in het RMP moet ervoor zorgen dat het verkeer op de gewenste wegen rijdt.	Geen aanpassing vereist
29/06/2023	B21	5. Autoverkeer	2. Lokale ontsluiting	Het verkleinen van de rijstroken en het installeren van verkeersdrempels zou veel voordeliger zijn dan het installeren van betonnen blokken die de toegang blokkeren. Ook de hulpdiensten werden deze week geblokkeerd toen ze de Chaussée de Bruxelles wilden bereiken om zo snel mogelijk richting Uz te gaan. En dan heb ik het nog niet over de enorme omwegen voor sommige buurtbewoners die maar vanaf één punt toegang hebben tot hun woning.	Vertaald uit Frans	RMP	We nemen akte van deze opmerking. Dit betreft echter proefopstellingen die de gemeente Wemmel heeft opgestart in het kader van hun gemeentelijk mobiliteitsplan. Dit valt buiten de scope van het RMP.	Geen aanpassing vereist
25/07/2023	B22	5. Autoverkeer	2. Lokale ontsluiting	Ik maak me vooral zorgen over de versperring van de straat die van de Chaussée de Bruxelles naar de Av. De Ridder loopt: het verbod om er met onze auto in te rijden, dwingt ons langer te rijden en twee straten verder linksaf te slaan omdat ook de Lauwersstraat eenrichtingsverkeer is. Dit zorgt dus voor meer lucht- en geluidsoverlast voor de bewoners van de Koningin Astridstraat en een aanzienlijk brandstofverlies voor onze auto! Ik stel daarom voor dat u deze betonblokken verwijderd en tweerichtingsverkeer herstelt op dit deel van de Ridderstraat.	Vertaald uit Frans	RMP	We nemen akte van deze opmerking. Dit betreft echter proefopstellingen die de gemeente Wemmel heeft opgestart in het kader van hun gemeentelijk mobiliteitsplan. Dit valt buiten de scope van het RMP.	Geen aanpassing vereist
25/07/2023	B22	5. Autoverkeer	2. Lokale ontsluiting	Ik ben ook sterk gekant tegen de afsluiting van de snelwegafrit av. De Limburg Stirum dit heeft als effect dat al het wegverkeer wordt omgeleid naar reeds zeer drukke Brusselsesteenweg. Aangezien deze weg niet in het beheer is van de gemeente maar van het Gewest, ontzegt de gemeente de bewoners van deze weg de minste diensten. Wij worden hierdoor achtergesteld, terwijl we net als andere Wemmelse inwoners de gemeentebelastingen betalen. Enkele voorbeelden van de lasten die we ondervinden: hoge intensiteiten aan wegverkeer, een fietspad maar geen trottoirs voor voetgangers op belangrijke delen van de weg, ontbreken van schoonmaak van de weg waar op de stoep of straat gegooid zwerfvuil wordt opgehaald, enz.	Vertaald uit Frans	RMP	We nemen akte van deze opmerking. De afsluiting van de afrit Limburg de Stirum op de R0 wordt behandeld en onderzocht in het proces van de heraanleg van de R0. Het RMP neemt de voorgestelde oplossing van dit proces over.	Geen aanpassing vereist

14/07/2023	B24	5. Autoverkeer	2. Lokale ontsluiting	We moeten kunnen parkeren, boodschappen kunnen afzetten, kinderen en vrienden kunnen verwelkomen. Wij betalen onze belastingen onze onroerendgoedbelasting, we hebben rechten! Welke straten krijgen een lokale circulatie? Die van de geprivilegieerden? Van de gemeentelijke verkozenen?	Vertaald uit Frans	RMP	We nemen akte van deze opmerking. Dit betreft lokale wegen en de proefopstelling van de gemeente Wemmel in het kader van hun gemeentelijk mobiliteitsplan. Dit valt dus buiten de scope van het RMP.	Geen aanpassing vereist
14/07/2023	B24	5. Autoverkeer	2. Lokale ontsluiting	Waarom wordt er gekozen voor vergroening en het verwijderen van auto's op de avenue de Limbourg Stirum?	Vertaald uit Frans	RMP	We nemen akte van deze opmerking. Het betreft de inrichting van een lokale weg. Dit valt buiten de scope van het RMP, wat een plan op strategisch en regionaal niveau is.	Geen aanpassing vereist
14/07/2023	B24	5. Autoverkeer	2. Lokale ontsluiting	Waarom al het verkeer en de verwijdering van parkeerplaatsen in Rue Profonde? En zwaar verkeer aan de school? En de handelaars en restaurants aan de Place Block? Ze gaan ten onder als we er niet meer mogen stoppen. En de waarde van onze huizen? En ons uitzicht?	Vertaald uit Frans	RMP	We nemen akte van deze opmerking. Dit betreft lokale wegen en de proefopstelling van de gemeente Wemmel in het kader van hun gemeentelijk mobiliteitsplan. Dit valt dus buiten de scope van het RMP.	Geen aanpassing vereist
15/07/2023	B17	5. Autoverkeer	3. Hoofdwegennet	Door de herorganisatie van de verkeersdoorstroming omw de Ring van Brussel (R0) zal er nog meer sloopverkeer en zwaar verkeer door de dorpskernen van Zaventem, Sterrebeek, Nossegem en Sint-Stevens-Woluwe komen. Verkeersproblemen van de Ring rond Brussel noordelijk deel zal verplaatst worden naar de verkeerswisselaars van Kraainem/Sint-Stevens-Woluwe, Machelen en de A201 met de Ring R0, E40, E19, ... Het lokale hogere verkeersnetwerk zoals de Leuvensesteenweg, Mechelsesteenweg en andere lokale wegen zullen meer verkeer te slikken krijgen. De bereikbaarheid van bepaalde bedrijvenzones komen ook in het gedrang.		RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Echter, deze valt onder het project R0 en niet onder de bevoegdheid van de vervoerregio.	Geen aanpassing vereist
15/07/2023	B17	5. Autoverkeer	3. Hoofdwegennet	Ik heb een bezwaar tegen de herinrichting van de A201 t.h.v. woonwijk Rode Cité in Zaventem als stadsboulevard. De bestaande situatie in de woonwijk Rode Cité in Zaventem kent al een slechte levenskwaliteit. Als bewoner van de Rode Cité heb ik geen nood aan een stadsboulevard (Top Noordrand), al de bijkomende infrastructuur die aangelegd wordt zorgt ervoor dat meer open ruimte, bomen en houtkanten moeten verdwijnen, dat onze groene recreatie aangesneden wordt en het verbreden van het op- en afrittencomplex, de U-bocht onder het viaduct voor de rotonde strabets en de op- en afrit van de Da Vincilaan die moet heraanlegd worden pal naast de woonzone Rode Cité zorgt ervoor dat er meer weefbewegingen op een korte afstand erbij komen, waardoor er meer verkeersongevallen gaan gebeuren. Eén rijtje bomen is geen compensatie op vlak van milieuhygiëne van al die bijkomende infrastructuur waardoor de bestaande situatie nog slechter wordt. In de bestaande situatie worden de Vlaamse II milieuhygiënische normen overschreden zowel op vlak van geluidshinder, de WHO-geluidsrichtwaarden van 2018 en de luchtkwaliteit en geurhinder gaat nog verder achteruit. Ook de sloop van de oude stookinstallatie van de luchthaven, 2 grote en een kleine loods voor de aanleg van de luchthaventram zorgt ervoor dat zelfs een deel van onze bescherming tegen geluidshinder, luchtvervuiling, kerosinestank en trillingen wegvalt voor onze woonwijk. Dus er is eerder nood aan zowel geluidsbescherming tegen zowel het weg- als het luchtverkeer, ook t.h.v. de streetcanyon (N262 en A201) en functionele beplanting waarvan wetenschappelijk bewezen is dat het bepaalde vormen van luchtvervuiling opvangt. Het concept van de stadboulevard langs de A201 t.h.v. de woonwijk Rode Cité in Zaventem zorgt voor het verder verslechteren van de levenskwaliteit en de gezondheid van de bewoners die er wonen. Afstand tot de vervuilende bron is ook omw milieuhygiënische redenen en de volksgezondheid essentieel. Dat is de reden waarom het concept van de stadsboulevard (Top Noordrand) t.h.v. de woonwijk Rode Cité in Zaventem moet afgevoerd worden.		RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Dit betreft echter een project dat buiten het RMP valt.	Geen aanpassing vereist
15/07/2023	B17	5. Autoverkeer	3. Hoofdwegennet	Op de A201 mogen er geen verkeerslichten komen op de verkeerswisselaar (single point of interchange) dat is nefast voor de verkeersdoorstroming. Hierdoor gaan we terug naar de situatie van voor 1994. De A201 voor de aanleg van het viaduct en de rotonde t.h.v. Strabets (A201 x N262) ter hoogte van Zaventem was ingericht als een kruispunt met verkeerslichten met veel verkeersongevallen tot gevolg. De verkeersintensiteit is sinds 1994 sterk toegenomen en in de huidige voorliggende plannen zal de verkeersruimte nog toenemen op de A201 door de herinrichting van de Ring rond Brussel (R0). Ook de aanpassing van autosnelweg naar een autoweg van de A201 betekent voor de inwoners van de woonwijk Rode Cité dat er nog langer gewacht mag worden op geluidsbescherming. Er is nood aan een ontsluiting van de luchthaven en Zaventem via de A201, R22, E19, E40 en R0 zoals de bestaande situatie is. Dit mag niet gewijzigd worden.		RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Dit betreft echter een project van De Werkverenootschap en valt buiten de scope van het RMP.	Geen aanpassing vereist

27/07/2023	B20	5. Autoverkeer	3. Hoofdwegennet	<p>Het RMP legt te veel de nadruk op bundeling van het (gemotoriseerd) verkeer en het ombuigen van verkeer van de lokale wegen naar het hoofd/dragend verkeersnet. Dit kan wel gunstig zijn voor wie in een woonkern woont maar is zeer nadelig voor wie langs het hoofd/dragend verkeersnet woont. Het zal ook zeer snel tot verzadiging van het hoofd/dragend verkeersnet leiden. Dat merkt men nu al op de ring R0. Het BHG weert zoveel mogelijk - zelfs lokaal - verkeer. Het gevolg is dat verkeer dat bvb van Jette naar Laken rijdt nu haast verplicht is de R0 te gebruiken met een enorme toename van verkeer op de ring.</p>	RMP	<p>De keuze van deze ombuiging volgt uit de nieuwe categorisering van de wegen, aangenomen in het Decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid (d.d. 09/10/2020). Beleid en beslissingen van het BHG maken geen onderdeel uit van dit RMP.</p>	Geen aanpassing vereist
27/07/2023	B20	5. Autoverkeer	3. Hoofdwegennet	<p>Inzake de R22 en het verdoken voorstel om deze door te trekken tot over het kanaal Willebroek-Brussel. Ik ben daar volledig tegen want dit ruikt naar plannen om de R22 verder door te trekken naar de A12.</p>	RMP	<p>De eventuele doortrekking van de R22 over het kanaal is aangehaald als te bestuderen en dit vooral in het kader van de ontsluiting van de industrie aan de westzijde. Een verdere doortrekking richting A12 komt niet aan bod in het RMP, niet in de categorisering, niet bij de logistiek. De haalbaarheid van een doortrekking tot over het kanaal moet trouwens nog eerst onderzocht worden.</p>	Geen aanpassing vereist
15/07/2023	B17	5. Autoverkeer	4. Interlokale wegen	<p>Als regionale toegangsweg richting het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest ontbreekt de R22 (Woluwelaan). Voor Zaventenaars essentieel als verbindingsweg met de deel- en buurgemeenten van Zaventem, de verbinding met de twee ziekenhuizen zoals eerder al aangegeven. Ook gebruiken de militaire politie en de wegpollitie de R22 om de staats- en regeringsleiders naar de NAVO en de Europese instellingen te vervoeren.</p>	RMP	<p>De R22 blijft in het RMP geselecteerd als interlokale weg.</p>	Geen aanpassing vereist
15/07/2023	B17	5. Autoverkeer	4. Interlokale wegen	<p>De interlokale wegen dienen nu al als cascade voor de files op de Ring rond Brussel en zorgen voor een verbinding met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.</p>	RMP	<p>Het doel is om met de aanpassingen op het hoofdwegennet en op de regionale wegen ervoor te zorgen dat de kernen een betere leefbaarheid krijgen. Interregionaal sluipverkeer moet geweerd worden van de interlokale wegen. Hiervoor wordt de maaswerking opgezet.</p>	Geen aanpassing vereist
24/07/2023	B18	5. Autoverkeer	4. Interlokale wegen	<p>Wij zien geen oplossingen voor mobiliteitsproblematieken die al tientallen jaren onopgelost blijven. Een bijzonder slecht voorbeeld hiervan is de N2 Leuven-Brussel die geen fietspad heeft op het grondgebied Zaventem. Nochtans is deze gewestweg, naast een economische ader ook een belangrijk sluiproute om de E40 te vermijden. Over een afstand van 5km, is er geen enkele vorm van fietspad te bespeuren, zelfs geen moordstrookjes. Hoe kan men spreken van 'het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies', als men er al 30 jaar niet in slaagt om een gewestweg uit te rusten met een fietspad. Bovendien duikt deze gewestweg ook niet op in de toekomstige plannen.</p>	RMP	<p>De N2 is geselecteerd als interlokale weg, waarbij doorgaand interregionaal sluipverkeer vermeden moet worden door het nemen van snelheidsmilderende maatregelen waar nodig. In actie 38 wordt een onderzoek naar een multimodale as N2 opgenomen, waarbij de uitbouw van het BFF langsheen de as één van de speerpunten is. In actie 14 wordt aangegeven dat de logistieke ontsluiting van de bedrijven in de noordrand van het BHG zeker niet via de N2 mag verlopen. De N2 is ook betrokken bij het intergemeentelijk overleg m.b.t. de maaswerking (actie 88-89-90). Er is dus wel degelijk aandacht voor de N2 binnen het RMP.</p>	Geen aanpassing vereist
15/07/2023	B17	6. Logistiek	1. Vrachtroutes	<p>De vrachtroutes worden nu al niet gerespecteerd. Er komt nu al heel wat zwaar verkeer door de woonkern van Zaventem. Het wijzigen van de verkeersdoorstroming zal die verkeersstroom door de woonkernen van Zaventem, Sint-Stevens-Woluwe, Sterrebeek en Nossegem nog verder versterken.</p>	RMP	<p>Het doel is om met de aanpassingen op het hoofdwegennet en op de regionale wegen ervoor te zorgen dat de kernen een betere leefbaarheid krijgen. Het is belangrijk dat vrachtwagens geen sluipverkeer veroorzaken doorheen de woonkernen. Hiervoor wordt de maaswerking opgezet.</p>	Geen aanpassing vereist
24/07/2023	B18	6. Logistiek	1. Vrachtroutes	<p>Wij zien geen visie over het weren van vrachtverkeer over regionale wegen tussen Machelen en Tervuren. De N227 wordt hierbij systematisch gebruikt als alternatief voor de R0. Bovendien is deze N227 vrijgesteld van kilometerheffing waardoor vrachtverkeer zelfs gestimuleerd wordt om deze as te nemen. Uiteraard heeft dit impact op de lokale doorstroming van OV en de veiligheid van de fietsers. Te veel vrachtvervoer op de N227 kan de Introductie van een aanvullend net - Tangentiële lijn vanaf Tervuren, over N227 tot aan Hofstade via Wezembeek-Oppem, Sterrebeek, Nossegem, Steenokkerzeel en Perk, zoals voorgesteld in Bijlage 3 ACTIE 68, nadelig beïnvloeden.</p>	RMP	<p>Op de kaart pag. 40 en pag. 43 van de eindnota staat de N227 niet opgenomen als een hoofdvrachtroute of aanrijroute voor vrachtverkeer. De N227 is geselecteerd als interlokale weg, waarbij doorgaand interregionaal sluipverkeer vermeden moet worden door het nemen van snelheidsmilderende maatregelen waar nodig. Het deel van de N227 tussen de N2 en de E40 maakt deel uit van het dragend wegennet als ontsluitingsweg van een regionaal bedrijventerrein. Op de kaart pag. 35 van de eindnota staat de N227 aangeduid als een weg waar doorgaand verkeer geweerd moet worden in functie van doorstroming openbaar vervoer en fiets.</p>	Geen aanpassing vereist

24/07/2023	B18	6. Logistiek	1. Vrachtroutes	Op de kaart wensnetwerk auto zien we twee interessante evoluties die wij absoluut verwelkomen: behoefte van verhoogde leefbaarheid (wren van doorgaand interregionaal verkeer). Echter, als we de kaart wensnetwerk logistiek erbij nemen, zien we nergens een lokale knip vrachtverkeer opduiken. Men wil dus het interregionaal autoverkeer wren, maar logistieke stromen mogen gewoon blijven bestaan zoals vandaag? Weinig coherent toch?	RMP	Via verschillende intergemeentelijke samenwerkingen voor netwerkmaten kunnen maatregelen genomen worden om de ambities te bereiken inzake bijv. het wren van doorgaand interregionaal sluipverkeer.	Geen aanpassing vereist
15/07/2023	B17	7. Parkeren	1. Parkeerstrategie	Een gemeenschappelijke parkeerstrategie en regionaal parkeerbeleid voor de vervoersregio Vlaamse Rand is niet mogelijk. Er zijn andere uitdagingen en effecten die spelen in de rurale delen, stedelijke gebieden, de luchthavengemeentes en de gemeentes die rechtstreeks aan het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest grenzen. Er kan afstemming gebeuren maar iedere gemeente of meerdere gemeentes moet zelf eigen klemtone kunnen leggen waardoor er ingespeeld kan worden op lokale en gemeenschappelijke parkeerproblemen. De parkeerproblematiek van taxi's, limousines, langparkeerders en bezoekers van de luchthaven, luchthavenpersoneel die parkeren in de woonwijken dichtbij de luchthaven is een problematiek die eigen is aan Zaventem en Diegem-Lo, maar minder of niet speelt in andere delen van de vervoersregio.	RMP	Parkeerbeleid is een gemeentelijke bevoegdheid. De vervoersregio wil een faciliterende rol spelen om de lokale parkeervisies op elkaar en op die van het BHG af te stemmen zoals omschreven op pag. 45 in de eindnota.	Geen aanpassing vereist
15/07/2023	B17	7. Parkeren	2. Randparkings	De randparkings en het opleggen van snelheidsbeperkingen die leiden tot meer filevorming in de Vlaamse Rand kunnen uiteraard niet. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is een stadstaat dat niet te vergelijken valt met het verkeersbeleid van het Vlaamse Gewest en in het bijzonder van de Vlaamse Rand. Als het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest (BHG) de verkeerssnelheid verlaagt op de invalswegen van de Vlaamse Rand dan moet het omgekeerde ook gebeuren dit wil zeggen dat vanuit het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest ook de verkeerssnelheid richting Vlaamse Rand ook geleidelijk aan verhoogt moet worden, want anders krijgen de inwoners van de Vlaamse Rand en in het bijzonder de gemeentes die grenzen aan het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest wel de overlast van extra files, meer geluidshinder en luchtvervuiling en omgekeerd moeten de inwoners van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest dit ook hebben, want als de uitstroom van het BHG naar de Vlaamse Rand sneller verloopt dan de instroom in het BHG dan is er een probleem. Er is een stroomlijning nodig van de verkeerssnelheid zowel voor de in- en uitstroom van de Vlaamse Rand naar het BHG en omgekeerd. Dit wil zeggen hetzelfde anders wordt bij de uitstroom veel harder gereden om de stad uit te rijden dan dat we de stad kunnen inrijden. Wel filevorming in de Vlaamse Rand maar niet in het stad? De Randparkings is een maatregel die nefast is voor de Vlaamse Rand. Waarom zou er op het grondgebied van de Vlaamse Rand nog bijkomende open ruimte moeten ingenomen worden voor de aanleg van Randparkings. Gaan mensen die overstap doen van de wagen naar het openbaar vervoer zonder de nodige financiële ondersteuning en aantrekkelijkheid ervan?	RMP	Het RMP legt geen snelheidsbeperkingen op. Deze materie valt buiten de bevoegdheid van de vervoersregio. Het RMP legt in deze zone geen randparkings vast.	Geen aanpassing vereist
15/07/2023	B17	8. Deelmobiliteit	1. Deelauto's	Om de hiaten in de vervoersbehoeften van mensen die niet afgedekt zijn door andere vervoersmogelijkheden lijkt het mij interessant om ook auto delen in te schakelen in het vervoersplan van de Vlaamse Rand, het is anders een gemiste kans. Op pleinen en hoppingpunten waar het mogelijk is kan dit mee helpen om de vervoersbehoefte te lenigen die niet door andere vormen van vervoer kunnen ingevuld worden.	RMP	Bij de opmaak van het RMP hebben de leden ervoor gekozen dit luik niet op te nemen. Dit neemt niet weg dat bij de uitbouw van Hoppingpunten er op bepaalde plaatsen wel deelauto's voorzien kunnen worden.	Geen aanpassing vereist
15/07/2023	B17	9. Modelleringen	1. Verkeersmodellering	Het doel van een Milieu-effectenrapport is om de effecten van het vervoersplan Vlaamse Rand in kaart te brengen. De cijfers zijn gebaseerd op modellen die niets zeggen over de realiteit. Ik mis de concrete cijfers over de verkeersstellingen over het gebruik van verschillende wegen, fietspaden, voetpaden etc en hoe men tot de schattingen is gekomen en op wat men zich daarvoor gebaseerd heeft.	MER	De verkeersmodellen worden nauwgezet opgemaakt en gecalibreerd, m.a.w. getoetst op hun realiteitszin. Het klopt dat tellingen het beste beeld geven van de huidige toestand op de wegen. Echter, de vervoersregio bestrijkt een dergelijk groot gebied dat het niet realistisch is om dit volledig af te dekken via tellingen. Het gebruik van verkeersmodellen is trouwens gangbare praktijk bij het uitvoeren van een MER. In de oriëntatienota staat het nodige cijfermateriaal over verkeer in de vervoersregio, de synthesenota gaat dieper in op de doorrekening van het verkeersmodel.	Geen aanpassing vereist
15/07/2023	B17	9. Modelleringen	2. Geluidshinder en luchtkwaliteit	Ik mis concrete metingen van de geluidshinder en luchtkwaliteit van de dichtstbij gelegen woningen in de buurt van het wegennet in de Vlaamse Rand en dan moet dit in een model gegoten worden. Anders kan de milieuhygiëne van de bestaande situatie en van de nieuwe situatie niet gemeten worden zoals bepaald in Vlaem II. Het aantal meetpunten voor geluidshinder langs de wegen en de Ring als ook de meetpunten voor luchtvervuiling zijn ofwel onbestaande of zeer beperkt en het gaat om passieve metingen en geen dynamische metingen. Verder zijn er hiaten in deze kennis omdat er nog geen dynamische metingen zijn gebeurd van de zeer zorgwekkende stoffen (zss) noch van het wegverkeer noch van de luchtverkeer en de luchthaven. Er zijn in Zaventem waar zowel de milieueffecten op mens en milieu van zowel het lucht- als het wegverkeer massief zijn, worden die niet effectief gemeten. Wel zijn er enkele studies die de realiteit wel hebben gemeten.	MER	We spreken ons in dit RMP inderdaad niet uit over deze milieukwesties.  Het betreft een MER op strategisch niveau, waarbij veel van de acties onderzoeken en studies betreffen. Echt concrete input voor een modellering ontbreekt dus. Naargelang projecten verder uitgewerkt worden, zal er ook een project-MER opgemaakt moeten worden waarin concrete modelleringen worden opgemaakt.	Geen aanpassing vereist

15/07/2023	B17	10. Gedragsmaatregelen	1. Verkeersmanagement	In het vervoersplan voor de vervoerregio Vlaamse Rand zou ik graag zien dat het voorstel van het dynamisch verkeersmanagement en ITS, de inzet van ANPR-camera om ongewenste vrachtverkeersstromen te sturen en dynamische verkeersborden die helpen bij het beter sturen van het verkeer expliciet in het vervoersplan wordt opgenomen. Dit is vooral van belang in o.a. de luchthavenregio.	RMP	Dit staat opgenomen onder actiepunt 119	Geen aanpassing vereist
24/07/2023	B18	10. Gedragsmaatregelen	2. Doelgroep bedrijven	Er wordt onvoldoende gemikt op het eindresultaat om voldoende alternatieven aan te bieden voor de auto. Een aantal (economische) polen worden onvoldoende bediend vanuit het directe hinterland. Ook hier een voorbeeld uit de luchthavenregio: inwoners van Sterrebeek, Tervuren en Overijse die op de vrachtluchthaven of in Machelen-Vilvoorde werken, worden gedwongen om de auto te gebruiken omdat de alternatieven gewoon veel langer duren en onzeker en onveilig zijn. Naar onze mening moet er gezocht worden naar end-to-end oplossingen.	RMP	We nemen akte van deze opmerking. Actie 120 betreft het opzetten van mobiliteitsbegeleiding voor bedrijven zodat ook hier een verduurzaming van de mobiliteit kan gebeuren.	Geen aanpassing vereist
15/07/2023	B17	11. Ruimte	1. Ruimtebeslag	Ik mis de concrete cijfers op vlak van ruimte-inname die noodzakelijk is voor de aanleg van hogere multimodale ontsluiting die buiten het bestaande ruimtebeslag ligt? Ik mis de cijfers over hoeveel bedrijvzones, percelen en bedrijven en woningen die daarvoor onteigend moeten worden? Ik mis ook hoeveel lokale wegen en lokale multimodale ontsluiting er moet wijken voor de aanleg van de hogere multimodale aansluiting door ruimtegebrek of er geen moeite gedaan wordt om betere alternatieve routes uit te werken. Op- en afritten verdwijnen en ergens anders ingericht worden.	RMP	De acties betreffen in vele gevallen nog onderzoeken en studies. Concrete cijfers zijn dan ook nog moeilijk te geven. Naarmate de projecten vorderen zal hierover meer duidelijkheid komen. Het RMP is een strategische plan en doet deze uitwerking niet. Voor het wijzigen van de op- en afritten wordt de studie en visie van de Werken aan de Ring R0 gevolgd.	Geen aanpassing vereist
24/07/2023	B18	11. Ruimte	1. Ruimtebeslag	Op de kaarten wensnetwerk OV en Fiets in het RMP is de regio Sterrebeek-Kortenberg-Moorseel-Tervuren letterlijk een blinde vlek. Deze zone kenmerkt zich nochtans door groot ruimtebeslag, een ongezonde groei van de bevolking en een explosie van projecten met meergezinswoningen. In Sterrebeek zien we in de laatste 10 jaar een stijging van 700 vergunde wooneenheden, voor de omliggende dorpen en gemeenten is de situatie gelijkaardig. Elke van deze vergunningsaanvragen vermeldt 'er is geen bijkomende mobiliteitsimpact te verwachten'. In het RMP, zijn er geen fundamentele plannen voorzien om de woekerende mobiliteitsproblematiek in deze regio aan te pakken.	RMP	Deze regio behoort tot de vervoerregio Leuven.	Geen aanpassing vereist
24/07/2023	B18	11. Ruimte	2. Ruimtelijke planning	De advieskaart ruimte gaat uit van een gewenste situatie op basis van het Beleidsplan Ruimte Vlaams Brabant. Nochtans zijn hierbij zowel door de gemeente Zaventem als onze vereniging, bezwaren geuit tegen de invulling en de classificatie van de woonkernen. De vierdeelgemeentes van Zaventem werden daarbij aangeduid als HOOGDYNAMISCHE WOONKERN – VERVOERSKERN hoewel enkel Zaventem min of meer aan de definitie ervan zou kunnen voldoen. In dit RMP wordt echter voortgebouwd op deze verkeerde invulling alsof er in onze regio nog ruimte is voor groei en verdichting. Men mag in dit verband geen nieuw beleidsplan (RMP) opmaken op basis van veronderstellingen in een ander beleidsplan (Beleidsplan Ruimte) waarvan het openbaar onderzoek nog in behandeling is.	RMP	Het RMP is een mobiliteitsplan, en geen ruimtelijk plan. Het RMP is op geen enkele manier afhankelijk van het mogelijke provinciale Beleidsplan Ruimte.	Geen aanpassing vereist
27/07/2023	B20	12. Aantrekkingspolen	1. Luchthaven Zaventem	Het RMP behandelt niet de problematiek van de nationale luchthaven wat niet enkel een grote lacune is maar ook een grote fout. Het feit dat dit federale materie is vormt geen argument: ook de NMBS is federale bevoegdheid en dat maakt wel degelijk deel uit van het RMP. Ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat de luchthaven van Zaventem opzettelijk uit het RMP werd geweerd zodat het principe van bundeling van verkeer in het RMP niet overduidelijk zichtbaar in conflict komt met de negatieve ervaring van concentratiemodellen.	RMP	De VVR is inderdaad niet bevoegd voor de luchthaven, maar toch is het plan er niet blind voor. Het bepaalt de Hoppinpunten rond de Luchthaven en het OV voor een betere bereikbaarheid. Ook voor het spoor zijn we niet bevoegd maar het spoor is van uitermate belang om het OV-netwerk in de regio te verbeteren, hiervoor hebben we met de NMBS samengewerkt om een gezamenlijke visie te vormen. Zoals in de actietabel duidelijk is, blijft de NMBS wel bevoegd in deze materie.	Geen aanpassing vereist
27/07/2023	B20	12. Aantrekkingspolen	2. Luchthaven Grimbergen	Het RMP besteedt evenmin enige aandacht aan het vliegveld van Grimbergen. Dit heeft een regionale impact en moet opgenomen worden in het RMP.	RMP	De aantrek en de verkeersgeneratie van het vliegveld van Grimbergen zijn niet van die aard dat ze op regionaal niveau meegenomen moeten worden. Hiervoor verwijzen wij naar het gemeentelijk mobiliteitsplan.	Geen aanpassing vereist
27/07/2023	B20	13. MER	1. Algemeen	Het ontwerp van plan-MER is zeer lijvig maar tegelijkertijd ook zeer oppervlakkig en niet deskundig opgesteld. Men kan zich afvragen of de opstellers ervan wel weten wat een plan-MER behelst. De Europese richtlijn 2001/42/EG van het Europese Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van plannen en programma's is nochtans duidelijk: Een plan-MER beoogt primair de milieutoetsing zelf van milieunormen die de overheid voorstelt! Daar vindt men weinig of niets van terug in het ontwerp van plan-MER. Het feit dat het RMP zelf haast geen normen voorstelt verandert daar niets aan. Een plan-MER volstaat niet met algemeenheden en het hooguit vermelden van zaken zoals "het verdient aandacht" of "het is raadzaam dat dit of dat". Het huidige ontwerp van plan-MER is weggesmeten geld en geeft de burger geen enkel vertrouwen. Het dient opnieuw te worden overgedaan.	MER	Het plan-MER is opgebouwd op strategisch niveau, conform de afspraken zoals die met team MER gemaakt zijn. Zodra projecten of plannen concreet worden, zullen deze onderworpen worden aan een project-MER of plan-MER volgens de geldende regelgeving.	Geen aanpassing vereist

25/07/2023	B22	14. Verkeersveiligheid	<p>Wat het mobiliteitsplan betreft, zou het gemeentebestuur er goed aan doen om meer veiligheid te garanderen voor voetgangers die steeds meer gevaar lopen doordat fietsers en scootrijders veel te hard rijden. Vaak rijden ze de verkeerde kant op en wordt er ingehaald op volle snelheid zonder te bellen. Als voetganger wordt je hier vaak door verrast. Er zijn een hele reeks straten waar geen duidelijke en veilige scheiding is tussen fietspaden en trottoirs. Deze situatie is erg gevaarlijk geworden voor voetgangers: ofwel is de stoep te smal voor voetgangers met kinderwagens of rollators (vooral ter hoogte van de Argentabank); of er is helemaal geen scheiding! Dit is het geval op de Chaussée de Bruxelles, vanaf de kruising met de Rue Meyskens tot de Avenue de l'Arbre Ballon: voetgangers en fietsers moeten het trottoir delen en het is vreselijk gevaarlijk voor voetgangers die het risico lopen overreden te worden door snelle voertuigen die binnenrijden in beide richtingen!</p> <p>Het zou echter volstaan als de gemeente (of, bij gebreke daarvan, het Gewest) de fietsers zou verplichten om op dit traject de vrij brede weg te nemen, door daar in plaats van de witte strepen een oranje spoor te volgen zoals in de rue du Val Brabant.</p>	Vertaald uit Frans	RMP	<p>We nemen akte van deze opmerking. Handhaving van en aanpassingen aan het verkeersreglement zijn geen bevoegdheid van de vervoerregio.</p> <p>Het RMP is een plan op strategisch niveau, en gaat niet in op de inrichting van specifieke wegen. Daarvoor moet een ander proces gevolgd worden.</p>	Geen aanpassing vereist
25/07/2023	B22	14. Verkeersveiligheid	<p>De gemeente (maar ook Vlaanderen en de Belgische staat) zou bestuurders van fietsen, scooters en andere voertuigen moeten verplichten om te toeteren of te bellen zodra ze een voetganger willen inhalen die met hun rug naar hen toe staat: dit laat de voetganger toe zich om te draaien en opzij te gaan staan om een mogelijke aanrijding te voorkomen. En dat zou veel ongelukken voorkomen die momenteel in opkomst zijn.</p>	Vertaald uit Frans	RMP	<p>We nemen akte van deze opmerking. Verkeersreglementen zijn geen bevoegdheid van de vervoerregio.</p>	Geen aanpassing vereist
25/07/2023	B22	14. Verkeersveiligheid	<p>Ik wil graag gebruik maken van dit bericht om u te informeren over een andere dwingende noodzaak om de veiligheid van voetgangers en fietsers op de Chaussée de Bruxelles ter hoogte van de Mercedes-zaak te waarborgen.</p> <p>Deze zaak zorgt voor een zeer luidruchtige aankomst van meerdere vrachtwagens per dag (rond 6.00 uur en dan tot 21.00 uur) die 20 minuten op het fietspad parkeren en de auto's achteruit op de stoep uitladen. Dit zijn dus 2 zeer zware overtrengingen waarvoor de directie van Mercedes, met wie ik enkele jaren geleden contact opnam, maar ook de burgemeester, de politie en de schepen hun ogen sluiten. Aanvullend pleegde ik regelmatige telefoontjes waarin ik de politie van Wemmel verwittigde wanneer de vrachtwagens arriveerden en stuurde ik een brief gericht aan de burgemeester en het gemeentebestuur, met ondersteunende foto's.</p>	Vertaald uit Frans	RMP	<p>We nemen akte van deze opmerking. Handhaving is geen bevoegdheid van de vervoerregio, maar van de politiezone.</p>	Geen aanpassing vereist



**Legende kleurencode**

	geen actie vereist, ter informatie, wordt akte van genomen, wordt niet weerhouden
	verwerkt
	TO DO
	NOG OPENSTAANDE OPMERKING - nog geen conclusie

Datum	Advi Gemeente	Deelnu Advies	Interpretatie advies	Betrekking op?	Antwoord op het advies	Kleurencode	Voorstel van aanpassing	Column1
5/07/2023	1 Ternat	1 De raad keurt het regionaal mobiliteitsplan goed		RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		Geen aanpassing vereist	
6/07/2023	2 Denderleeuw	1 De documenten werden gekeken door het afdelingshoofd van de dienst Omgeving. Er zijn geen opmerking voor het lokaal bestuur Denderleeuw.		MER, RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		Geen aanpassing vereist	
26/07/2023	3 Wezembeek-Oppem	4 Het college spreekt zich eveneens gunstig uit over de aanleg, op relatief korte termijn, van een performante spoorverbinding tussen de verschillende gemeenten van de Woluwevallei, namelijk: Watermaal-Bosvoorde, Oudergem, Sint-Pieters-Woluwe, Sint-Lambrechts-Woluwe, Kraainem, Zaventem, Machelen, de bedrijvzone "de Keiberg" en de zone rond de luchthaven van Brussel-Nationaal te Zaventem. Beschouwt in het algemeen dat het project van de spoorlijnen, op het gebied van het Brussel Hoofdstedelijk Gewest en haar dichte rand door "De Lijn", naar complementariteit moet streven en niet in concurrentie moet treden met de lijnen van de MIVB, hoofduitbater op het gebied van Brussel-Hoofdstad.		RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		Geen aanpassing vereist	
26/07/2023	3 Wezembeek-Oppem	5 Het college is van mening dat de lijnen van de maatschappijen De Lijn en TEC, van zodra zij de Brusselse Regio betreden, een aansluiting moeten hebben met de metrostations en de bus- of tramlijnen uitgebaat door de MIVB.		RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		Geen aanpassing vereist	
26/07/2023	3 Wezembeek-Oppem	6 Het college is tot slot van mening dat de ontwikkeling van de netwerken van elke regionale uitbater van openbaar vervoer op het grondgebied van de Brusselse Regio overwogen kan worden teneinde het aanbod van openbaar vervoer te verbeteren, op voorwaarde dat de reciprociteit ten gunste van de MIVB in de Brusselse rand wordt toegekend teneinde een beter openbaar vervoer aan te bieden aan de inwoners van de Brusselse rand, maar die met de Brusselse Regio, wegens privéredenen of professionele redenen, verbonden zijn.		RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		Geen aanpassing vereist	
27/07/2023	4 Sint-Genesius-Rode	1 De gemeente Sint-Genesius-Rode gaat akkoord met de grote lijnen van het regionaal mobiliteitsplan maar tekent voorbehoud aan over de concrete uitwerking van de actieplannen zoals die zijn opgenomen in het voorstel en in het bijzonder de acties die een invloed hebben op de mobiliteit van de gemeente Sint-Genesius-Rode. De bijzondere ligging van de gemeente Sint-Genesius-Rode naast het Waals en Brusselse Hoofdstedelijk Gewest maken dat de beslissingen van de andere gewesten een grote impact hebben op de mobiliteit op het grondgebied van de gemeente Sint-Genesius-Rode: a. De gemeente wil proactief betrokken te worden bij alle voorstellen en overleg die er zijn tussen de vervoerregio, het Waals Gewest en het hoofdstedelijk Brussels Gewest in het kader van mobiliteitsprojecten die een invloed hebben op het verkeer rond en door de gemeente Sint-Genesius-Rode.		RMP	De gemeente is partner in alle relevante overlegmomenten, en wordt betrokken bij acties en projecten die een invloed hebben op de gemeente.		Geen aanpassing vereist	
27/07/2023	4 Sint-Genesius-Rode	2 b. De gemeente wenst een duidelijke visie rond de aanleg van de gewestwegen op het grondgebied van Sint-Genesius-Rode waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke ligging van de gemeente ten opzichte van de andere gewesten.		RMP	De gemeente is partner in alle relevante overlegmomenten, en wordt betrokken bij acties en projecten die een invloed hebben op de gemeente.		Geen aanpassing vereist	
27/07/2023	4 Sint-Genesius-Rode	3 De gemeente Sint-Genesius-Rode is sterk vragende partij dat de verschillende regio's hun aanbod openbaar vervoer tot aan het station van Sint-Genesius-Rode laten komen (in het bijzonder bussen De Lijn, TEC en MIVB)		RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		Geen aanpassing vereist	

10/07/2023	5	Vilvoorde	10	Het regionaal mobiliteitsplan erkent dat bij de introductie van HOV er aanpassingen dienen te gebeuren aan het aanvullend net. De aanpassing rond de sneltramlijn A12 wordt hierbij stevast als voorbeeld gegeven, maar in de eindnota blijkt bij de concrete uitwerking dat dit ook de enige plaats is waar deze nodige aanpassingen doorgevoerd zullen worden. Specifiek vraagt Vilvoorde aandacht voor de ontsluiting van de kern Oud-Koningslo (cf. infra).	RMP	Aanpassingen in het netwerk naar aanleiding van de introductie van HOV zullen inderdaad voor alle assen nog verder uitgewerkt moeten worden, zoals opgenomen in actie 62 van de actietabel. Er zal overleg gebeuren in het kader van de basisbereikbaarheid. Op lange termijn komt dit ook aan bod in actie 77 evaluatie VOM.		Geen aanpassing vereist
10/07/2023	5	Vilvoorde	11	Het stadsbestuur vraagt om de shuttlebus i.f.v. het strategisch project 'reconversie Vilvoorde Machelen' toe te voegen aan het openbaar vervoersplan.	RMP	Dit is een shuttlebus die door private ontwikkelaars ingelegd zal worden en wordt als dusdanig niet mee opgenomen in het openbaar vervoersplan.		Geen aanpassing vereist
10/07/2023	5	Vilvoorde	13	De kaart op pagina 41 van de synthesenota geeft het tracé van spoorlijn 25N niet goed weer: deze sluit pas buiten de vervoerregio aan bij spoorlijn 25/27. Spoorlijn 26 ontbreekt in zijn geheel op de kaart, ondanks het grote belang van deze spoorlijn in het S-net.	RMP	Kaart 41 is een eerder schetsmatige weergave van de spoorlijnen. Lijn 26 staat wel op de kaart. Ook de weergave van 25/27 en het deel van 25N is correct.		Geen aanpassing vereist
10/07/2023	5	Vilvoorde	15	In alinea 5.2.2.5 (AN) wordt erkend dat de introductie van nieuwe HOV-assen een optimalisering van het AN vereist. Het beleidsvoorstel in het RMP wordt echter beperkt tot het versterken van AN-lijnen. In bepaalde gevallen kunnen nieuwe AN-lijnen of gewijzigde routes van bestaande AN-lijnen nodig zijn om de gaten te vullen die ontstaan door de introductie van meer directe HOV-assen. Een concreet voorbeeld in Vilvoorde is de stedelijke kern Koningslo. Dit is meer dan de 'kleinere kernen in de regio' die het AN moet bedienen volgens de tekst in de synthesenota. Het betreft een oude historische dorpskern die in de nabije toekomst uitgebreid wordt met nieuwbouwwijken en een groot woonzorgcentrum telt. Een functionele lijn binnen het aanvullend openbaarvervoersnet geldt voor het stadsbestuur als een minimum om de ontsluiting van deze kern met het openbaar vervoer te garanderen. Eindpunten van zo'n lijn kunnen bestaan uit Het Voor, Heizel, Buda-Haren of BrusselNoord. Een verbinding Koningslo - Neder-over-Heembeek - Buda-Haren werd eerder al voorgesteld vanuit het intergewestelijke project BUDA+ in oktober 2020	RMP	Aanpassingen in het netwerk naar aanleiding van de introductie van HOV zullen inderdaad voor alle assen nog verder uitgewerkt moeten worden, zoals opgenomen in actie 62 van de actietabel en beschreven in de synthesenota in alinea 5,2,2,5 (AN) op pagina 44. Er zal overleg gebeuren in het kader van de basisbereikbaarheid. Op lange termijn komt dit ook aan bod in actie 77 evaluatie VOM.		Geen aanpassing vereist
10/07/2023	5	Vilvoorde	16	De kwaliteitseisen voor de sneltram en de luchthaventram ontbreken op pagina 47 ten gevolge van de gebrekkige definitie van HOV (cf. supra).	RMP synthesenota	De sneltram wordt in de tekst op pag. 41 van de synthesenota duidelijk onder het regionale voorstadsnetwerk van de regio geplaatst, waarvoor dus de eisen van het S-net gelden. De luchthaventram wordt in de tekst op pag. 42 van de synthesenota duidelijk onder een radiale HOV-verbinding geplaatst.		Geen aanpassing vereist
10/07/2023	5	Vilvoorde	18	Stad Vilvoorde erkent dat de selectievoorwaarden voor interlokale wegen vastgelegd werden door de Vlaamse overheid. Niet-rastervormende interlokale wegen kunnen hierbij enkel geselecteerd worden indien zij een regionaal bedrijventerrein ontsluiten. Voor stad Vilvoorde is het zeer onlogisch dat de ontsluiting van gehele steden niet als criterium geldt voor de selectie van interlokale wegen. De mobiliteitsimpact van een stad is immers groter dan deze van een regionaal bedrijventerrein. In Vilvoorde dreigt dit bij wijze van voorbeeld te resulteren in een wegenhiërarchie die de secundaire ontsluiting van bedrijventerrein Buda boven de ontsluiting van het gehele stadscentrum van Vilvoorde (inclusief stadsontwikkelingsgebieden) stelt.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Zoals gesteld worden de selectievoorwaarden voor interlokale wegen niet vastgesteld door de Vervoerregio.		Geen aanpassing vereist
10/07/2023	5	Vilvoorde	23	Op pagina 76 van de synthesenota worden de mobiliteitsstudie voor het strategische project Vilvoorde-Machelen en de intergewestelijke mobiliteitsstudie BUDA+ vermeld. Het is niet duidelijk welke conclusies of werkpunten men hieruit meeneemt. De eerste studie is volledig afgerond.	RMP	In de actietabel kunnen de projecten gevonden worden die meegenomen worden in het RMP. Een voorbeeld hiervan is actiepunt 108: onderzoek naar verbeterde ontsluiting Cargovil.		Geen aanpassing vereist

10/07/2023	5	Vilvoorde	24	<p>De visie op deelmobiliteit en hoe deze in de toekomst verder uitgerold zal worden komt niet aan bod in het regionaal mobiliteitsplan. De betreffende passages in hoofdstukken 5.5 (Hoppin) en 5.7 (gedrag) van de synthesesnota zeggen dat het aanbod uitgebreid 'kan' worden, maar er ontbreekt een plan van aanpak. Het lijkt alsof een praktisch plan van aanpak pas wordt opgenomen in actie 26 van het actieplan. Voor stad Vilvoorde maakt deelmobiliteit een volwaardig deel uit van de stedelijke mobiliteit en kan deelmobiliteit niet beperkt worden tot een 'aanvullende' functie in minder goed ontsloten gebieden. Ook voor de gewenste modal shift is deelmobiliteit essentieel.</p>	RMP	<p>Deelmobiliteit wordt beschouwd als een vorm van Vervoer op Maat, en wordt dan ook meegenomen in de nota rond het minimaal VOM-plan 2022. Er zijn hiervoor 31 locaties verspreid over de Vlaamse Rand geselecteerd. De uitrol van het deelfietsaanbod hangt samen met de realisatie van Hoppinpunten (actie 99). Autodeelsystemen maken hiervan (nog) geen deel uit.</p>	Geen aanpassing vereist
10/07/2023	5	Vilvoorde	26	<p>In alinea 5.5.3.4 (combiparkings, pagina 85) van de synthesesnota wordt Vilvoordestation aangeduid als interregionale combiparking. Er wordt hiervoor verwezen naar de eerdere studie van het departement Mobiliteit en Openbare Werken waarin reeds een visie en strategie voor combiparkings in de Vlaamse Rand uitgerold werd. Zoals vermeld in de synthesesnota geldt een goede autobereikbaarheid - buiten de filezones voor de autogebruikers - als voorwaarde: "Er zijn bijgevolg geen P+R's op saturatiepunten". In de betreffende studie werd Vilvoorde niet geselecteerd om bijkomende P+R-capaciteit te voorzien. Vilvoorde ligt nu al binnen een filezone, zeker met de nog geplande ontwikkelingen. In lijn met die studie en in overleg met NMBS en departement MOW werd op de CAT-site dan ook géén bijkomende P+R capaciteit voorzien. Enkel de reeds bestaande P+R-capaciteit blijft behouden (ong. 450 plaatsen) binnen de CAT-site. Station Vilvoorde fungeert uiteraard wel als interregionaal Hoppinpunt met een bijzondere aandacht voor het functioneren als Bike &amp; Ride.</p>	RMP	<p>De aanduiding van interregionaal Hoppinpunt houdt niet in dat er een bepaald aantal parkeerplaatsen moet zijn, dit wordt in een verdere fase bepaald. De uitbouw van Vilvoorde station zit vervat in de actie van de uitbouw van de geselecteerde Hoppinpunten. Dit wordt getrokken door de beheerders van de terreinen.</p>	Geen aanpassing vereist
10/07/2023	5	Vilvoorde	27	<p>Voor stad Vilvoorde is het voorzien van vrachtwagenparkeren in functie van interlokale vrachtroutes en regionale bedrijventerrein géén taak voor lokale overheden. Vrachtwagenparkeren (p101 van de synthesesnota) dient duidelijker uitgewerkt te worden. De afwachting houding in de tekst ("lokale besturen komen zelf tot een interlokaal beleid") is te voluntaristisch voor stad Vilvoorde. Lokale besturen zullen deze bovenlokale problematiek niet opnemen (op het handhavingsluik na). Op Vlaams niveau is er niet alleen nood aan een visie zoals gesteld in de synthesesnota, maar (ook) aan een vergroot en kwalitatief aanbod langs de hoofdwegen én op regionaal niveau in functie van de werking van de regionale bedrijventerreinen.</p>	RMP	<p>Aangezien de vervoerregio hier geen zeggenschap heeft, kan ze geen beleid uitschrijven. Zoals aangehaald heb je het Vlaamse Beleid en dat van de gemeenten. Binnen de verkeersluwe mazen kan ook hierover gedebateerd worden met de vervoerregio als verbindend orgaan.</p>	Geen aanpassing vereist
10/07/2023	5	Vilvoorde	29	<p>Op de overzichtskaart op pagina 103 van de synthesesnota wordt de R22 tussen Budasteenweg en N211 geselecteerd als aanrijroute. Het is echter aangewezen om dit verkeer onmiddellijk naar het knooppunt Mechelen te leiden en deze sectie van de R22 niet te selecteren als aanrijroute (cf. supra). Dit garandeert dat de bewuste sectie van de R22 (tussen Budasteenweg en N211) maximaal kan functioneren als lokale ontsluitingsweg en de oversteekbaarheid van de R22 gegarandeerd blijft voor de fietser en de voetganger.</p>	RMP	<p>De selectie van de volledige R22 is in het verleden ook door Vilvoorde bestempeld als noodzakelijk (zie het stedelijk mobiliteitsplan van 2021 waarin de R22 als primaire weg type II is benoemd). De grote ontwikkelingen die in deze omgeving op stapel staan vormen een argument om de R22 wel te behouden als interlokale weg. De oversteekbaarheid is een aandachtspunt.</p>	Geen aanpassing vereist
10/07/2023	5	Vilvoorde	33	<p>Actie 62 (Onderzoek bijsturing of optimalisatie van kernnet en aanvullend net langs HOV-assen) wordt als mediane prioriteit aangeduid. Deze actie is van toepassing op de nakende tracéwijziging van de ringtrambus in Koningslo. Gezien de urgentie van deze tracéwijziging en de gevolgen inzake openbaarvervoersbediening voor de kern Oud-Koningslo (omgeving Steenstraat, De Pomp) dient dit onderzoek de hoogste prioriteit te krijgen en dient dit als aparte actie vormgegeven te worden. Voor stad Vilvoorde is deze actie in elk geval meer prioritair dan actie 67 (introduktie kernnet op de N1 tussen Vilvoorde en Mechelen).</p>	RMP	<p>De meeste acties worden standaard aangeduid met een medium prioriteit, tenzij er een duidelijke reden is voor een verhoogde prioriteit. De uitvoering van deze actie hangt samen met de implementatie van het plan basisbereikbaarheid.</p>	Geen aanpassing vereist

10/07/2023	5	Vilvoorde	36	Op basis van de teksten in de synthesenota en de eindnota wordt geen voldoende kader gegeven om te duiden waarom er door de gemeenten in vrachtwagenparkeren voorzien dient te worden dat "afgestemd is met de vrachtroutes en de interlokale mazen" (Actie 112: Uitwerken gemeentelijk beleid omtrent vrachtparkeren). Voor stad Vilvoorde is het voorzien van vrachtwagenparkeren in functie van interlokale vrachtroutes en regionale bedrijventerrein géén taak voor lokale overheden. De korte rust voor vrachtwagenchauffeurs dient pas genomen te worden na een rijtijd van 4 uur 30 minuten. Gezien de densiteit van het hoofdwegennet in de vervoerregio is het voor stad Vilvoorde onduidelijk wat deze afstemming op de regionale vrachtroutes dan moet inhouden: de rijtijd op het onderliggende wegennet is immers eerder beperkt. Indien er bijkomend een nood is aan vrachtwagenparkeren in functie van regionale (bovenlokale) bedrijventerreinen is dit voor stad Vilvoorde een bovenlokale bevoegdheid.	RMP	Aangezien de vervoerregio hier geen zeggenschap heeft, kan ze geen beleid uitschrijven. Zoals aangehaald heb je het Vlaamse Beleid en dat van de gemeenten. Binnen de verkeersluwe mazen kan ook hierover gedebateerd worden met de vervoerregio als verbindend orgaan. Binnen het intergemeentelijk beleid dient bewaakt te worden dat door een coherent beleid en gepaste maatregelen de regionale vrachtroutes gevrijwaard blijven van problemen op het hoger wegennet zoals vrachtwagenparkeren.		Geen aanpassing vereist
10/07/2023	5	Vilvoorde	37	Actie 113 (Uitwerken visie op vrachtparkeren langs hoofdwegennet op Vlaams niveau) is slechts als mediane prioriteit aangeduid. Stad Vilvoorde vraagt deze prioriteit te verhogen naar 'hoog'. Er is niet alleen nood aan een visie maar (ook) aan een vergroot en kwalitatief aanbod, in eerste instantie langs de hoofdwegen.	RMP	Dit is geen bevoegdheid van de vervoerregio. We zijn hiervoor afhankelijk van het Vlaamse niveau.		Geen aanpassing vereist
10/07/2023	6	Kampenhout	1	Het college van burgemeester en schepenen keurt het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Vlaamse Rand goed en geeft volgend advies aan de vervoerregio: - voor gemeente Kampenhout is de impact wat het vervoer op maat (VOM) betreft beperkt; - toch willen we samen met de andere gemeenten van de vervoerregio er blijven op wijzen dat het budget voor Vervoer Op Maat de grootste uitdaging zal blijven om dit Regionaal Mobiliteitsplan te kunnen uitvoeren.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		Geen aanpassing vereist
10/07/2023	7	Wemmel	1	Het college van burgemeester en schepenen geeft gunstig advies voor het Regionaal mobiliteitsplan, maar blijft aandringen op een snel overleg met AWV, De Werkvennootschap en alle betrokken actoren over de aanleg van de fietssnelweg Merchtem-Brussel (ter hoogte van de Steenweg op Brussel - Diepestraat) (Actie nr. 43)	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		Geen aanpassing vereist
31/07/2023	8	Steenokkerzeel	1	Alle vermelde acties op korte, middellange en lange termijn zijn waardevol en worden door de gemeente Steenokkerzeel ondersteund. Actie nr. 17 "Aankaarten van de noodzaak voor bijkomend VOM-budget" vormt een belangrijke randvoorwaarden voor een geslaagd RMP, gebaseerd op basisbereikbaarheid. De middelen dienen verkregen te worden. De actie dient daarom ook steviger genoteerd te worden (zoals bijvoorbeeld: het eisen van voldoende budget voor een geslaagde uitrol van VOM" en diende in principe zelfs niet genoteerd te worden. Er wordt namelijk uitgegaan van een voldoende budget voor de uitrol van het Vervoer Op Maat.	RMP	De prioriteit "hoog" geeft aan dat dit een belangrijk actiepunt is. Vermits het budget van een andere overheid komt, is het nodig om hier rond gesprekken te voeren en te onderhandelen zoals aangegeven in het actiepunt.		Geen aanpassing vereist
31/07/2023	8	Steenokkerzeel	2	Tot het Vervoer Op Maat (VOM) behoren ook de hoppin-punten. Voor Steenokkerzeel heerst er op heden onduidelijkheid over de Hoppin-punt Stationslaan (aan het kruispunt met de N21) en het regionaal hoppin-punt ter hoogte van de Delhaize Melsbroek/Machelen. De gemeente Steenokkerzeel dringt aan op een akkoord met de luchthavenuitbater voor de installatie van deze hoppins op terreinen van BAC. De gemeente zal hierover tevens een schrijven richten aan de luchthaven.	RMP	De Hoppinpunten maken geen deel uit van het Vervoer op Maat. Het zijn punten waar verschillende modi samenkomen en er gelegenheid is tot overstappen. Het RMP is een strategisch document dat alvast de vermelde Hoppinpunten opnam in het wensnetwerk. Actie 101 voorziet de uitbouw van de Hoppinpunten in het luchthavengebied zoals bepaald in de huidige studie.		Geen aanpassing vereist
27/07/2023	18	Gemeente Tervuren	1	Het voorlopig Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan is een duidelijk en overzichtelijk opgesteld mobiliteitsplan met aandacht voor alle thema's die direct of indirect gerelateerd zijn aan verkeer en mobiliteit. Opvallend is dat de meeste acties voorzien zijn om uit te voeren op korte (minder dan 3 jaar) en middellange (3-6 jaar) termijn; een minderheid van acties is voorzien voor de lange (meer dan 6 jaar), hetgeen getuigt van een concreet en ambitieus plan. In het bijzonder de acties 55 (verlengen van de Ringtrambus van Brussels Airport naar Tervuren), 68 (de tangentiële lijn van Tervuren tot Perk) en 87 en 88 (verkeerswerende maatregelen in de interlokale mazen N3-E40-R22 en E40-N2 en N3), worden erg positief onthaald.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		Geen aanpassing vereist
27/07/2023	18	Gemeente Tervuren	2	Een aandachtspunt is dat er geen actie voorzien is voor de tramlijn 44, in het bijzonder de modernisering van de tramstellen. Gezien de gemeenten Kraainem en Wezembeek-Oppem, deel uitmakend van de Vervoerregio Vlaamse Rand, ook betrokken partij zijn, kan deze suggestie overgemaakt worden.	RMP	Er wordt akte genomen van deze opmerking. In een strategisch document zoals het RMP gaat het in essentie over frequenties, doorstroming en het algemene kwaliteitsniveau. Het legt geen types voertuigen vast. Een verdere opwaardering van het OV-netwerk kan uiteraard resulteren in beter voertuigen. De lijn waarover sprake maakt deel uit van het MIVB-netwerk. De suggestie is alvast overgemaakt aan de MIVB.		Geen aanpassing vereist
27/07/2023	18	Gemeente Tervuren	3	Het college adviseert het voorlopig Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Vlaamse Rand positief en verzoekt de vervoerregioraad om de modernisering van de tramstellen op de tramlijn 44 op te nemen in het actieplan.	RMP	Er wordt akte genomen van het besluit van de gemeente Tervuren.		Geen aanpassing vereist

**Legende kleurencode**

	geen actie vereist, ter informatie, wordt akte van genomen, wordt niet weerhouden
	verwerkt
	TO DO
	NOG OPENSTAANDE OPMERKING - nog geen conclusie

Datum	Adviesnummer	Gemeente	Deelnummer	Betrekking op? N Gelegenheid	Bespreking	Kleurencode	Voorstel van aanpassing	Column1
19/06/2023	1	Lennik	1	RMP	Formeel overleg met delegatie gemeenteraad Lennik		Ook in het RMP opnemen van passage dat indeling in gebieden geldt als basisinformatie om het beleid te differentiëren maar geen impact heeft op de verdeling van budgetten.	P 13
19/06/2023	2	Zemst	1	RMP	Formeel overleg met delegatie gemeenteraad Zemst		Toevoegen van route Spilstraat – Stijn Streuvelsstraat tussen Zemst Laar en Epegem Station in het BFF op te nemen. Gelet op de grote maas en het potentieel van het station van Epegem als Hoppinpunt is dit zeker te verantwoorden. De beslissing tot BFF gebeurt door de wijzigingscommissie, maar de route wordt alvast opgenomen als te onderzoeken missing link.	P 28-29 en p 70
19/06/2023	2	Zemst	2	synthesenota	Formeel overleg met delegatie gemeenteraad Zemst		De ontsluiting van de domeinen van Sport Vlaanderen en het Rubenskasteel belangrijke attractiepolen zijn waarvoor een bezoekersaanpak uitgewerkt moet worden. Het RMP zelf is een bondig en strategisch document waarbij de specifieke attractiepolen niet in opgelijst kunnen worden. Deze kunnen wel vermeld worden in de synthesenota. Het is best om de ontsluiting van deze locaties ook mee op te nemen in het gemeentelijk mobiliteitsplan.	p 109

11/08/2023	3	Halle	1	RMP	College van Burgemeester en Schepenen dd. 11/08/2023: goedkeuring ontwerp RMP	<p>Op p 42 - 43: bijkomend de verbinding over A. Demaeghtlaan als connectie tussen N28 en E429 opnemen. Momenteel is enkel verbinding over Groebegrachtvallei schematisch aangebracht. Op p 85 werd de visie van het stadsbestuur wel opgenomen:</p> <p>"Regionale wegen - Optimalisatie N28, inclusief aansluiting op E429 tracéonderzoek van de aantakking van de regionale weg N28 op de hoofdweg E429/A8, in relatie tot de leefbaarheid van Halle enerzijds en de impact op het landschap anderzijds. Het opnemen en onderzoeken van een verbinding tussen de N28 en E429 houdt geenszins in dat het stadsbestuur reeds een bepaald tracé aanvaardt of deze verbinding genegen is. Bij de tracéstudie is het noodzakelijk om de impact ervan op de weerbaarheid van de omgeving tegen de gevolgen van klimaatverandering en hoe die kan worden ingeperkt, grondig te onderzoeken en mee te nemen in de beslissingsvorming voor de aanleg van nieuwe infrastructuur."</p>	De huidige intekening op de logistieke kaart kan inderdaad de indruk wekken dat er reeds een tracé bepaald is. De intekening op de logistieke kaart zal worden aangepast. Zowel de route via de Demaeghtlaan als de rechtstreekse route tussen N28 en A8 zal indicatief aangeduid worden in stippelijns zoals bij de wegencategorisering.	p 43
11/08/2023	3	Halle	2	RMP	College van Burgemeester en Schepenen dd. 11/08/2023: goedkeuring ontwerp RMP	de containerterminal (p 43) is niet opgenomen in onze beleidsdocumenten en dient niet opgenomen te worden in het Mobiliteitsplan	Actie 115 vermeldt duidelijk dat de wenselijkheid nog te onderzoeken is. Deze zal niet geschrapt worden op de kaart, maar in de legende zal verder verduidelijkt worden dat deze te onderzoeken is.	p 43
11/08/2023	3	Halle	3	RMP	College van Burgemeester en Schepenen dd. 11/08/2023: goedkeuring ontwerp RMP	Het is wenselijk om de missing link in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk tussen Lembeek (met Fietssnelweg 20) en Essenbeek/Dworp mee op te nemen	Deze missing link staat nu al opgenomen als actie 49 en aangeduid op de kaart. De beslissing tot BFF gebeurt door de wijzigingscommissie, maar de route wordt alvast opgenomen als te onderzoeken missing link als actie 49 en opgenomen als missing link op de kaart met het wensnetwerk.	
5/09/2023	4	VVRR	1	Synthesenota	Vervoerregioraad dd. 05/09/2023	De gemeenten Lennik en Roosdaal gaan niet akkoord met de tabel op pagina 28 van de synthesenota waarbij zij ingedeeld staan onder landelijk gebied. Zij zijn van oordeel dat belangrijke delen van hun gemeente, ondermeer onder invloed van de nabijheid van de N8, ook groeiende kernen zijn. De VVRR besliste om beide gemeenten zowel in te delen bij de groeiende kernen als bij het landelijk gebied. De gebiedsindeling heeft geen invloed op de verdeling van budgetten.	Indelen van de gemeenten Roosdaal en Lennik als zowel groeiende kern als landelijk gebied.	P 28