CODE	Subcode	Adviesverlenende instantie	RMP	MER	Type advies	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	origineel nodig?	antwoord / motivatie	input nodig van	afstemming op	input leden team MOW	status verwerking	verwerking in RMP nodig?	verwerking in plan-MER nodig?
2			x		opmerking	openbaar vervoer	Voor een betere mobiliteit vanuit Lochristi zou er meer aanbod moeten zijn vanuit het NMBS station Beervelde. Momenteel is de dienstverlening slechts om het uur wat ondermaats is. Een frequentie van 2 treinen per uur zowel richting Gent als richting Lokeren is anno 2023 een absolute must die meer mensen kan motiveren om het openbaar vervoer te gebruiken.		Een onderzoek naar frequentieverhoging (2/uur in dal en 4/u in spits) op de spoorlijn Gent - Lokeren is opgenomen in actie OV02.01.				OK		
3	a	Wachtebeke	x		bezorgdheid	verkeersluwe maa	Goed partnerschap (ambitie 7 van het RMP) impliceert dat wanneer ingrepen genomen binnen de ene gemeente of groep gemeenten met invloed binnen een andere gemeente telkens gebeuren in overleg met die andere gemeenten . Dit geldt zowel bij circulatiemaatregelen, bij wegeniswerken met omleidingen als bij het afbakenen van mobiliteitskamers. De extra last die die ontstaat door de verschuivingen in de verkeersstromen dient maximaal beperkt te worden.		Er wordt akte genomen van deze opmerking.				Ok		
3	b	Wachtebeke	x		bezorgdheid	proces	De vervoerregioraad resoluut kiest voor een strategie van zowel méér verplaatsingen met duurzame modi als voor minder verplaatsingen met niet-duurzame modi. Zullen de komende jaren vanuit de hogere overheden voldoende budgetten vrijgemaakt worden om de visie van het RMP ook daadwerkelijk te realiseren. Alleen bij de beschikbaarheid van voldoende financiële middelen kan de omslag naar een meer duurzame modal shift worden waargemaakt.		Er wordt akte genomen van deze opmerking.				OK		
3	c	Wachtebeke	x		bezorgdheid	proces	De ontsluiting van de buitengebieden in vervoerregio Gent en dit voor alle vervoerswijzen, in het bijzonder de gemeenten ten noorden van de E34 in het Meetjesland moet blijvende aandacht krijgen.		Er wordt akte genomen van deze opmerking.				OK		
3	d	Wachtebeke	x		opmerking	verbindend wegen	De nieuwe paragraaf over de R4 moet bijgestuurd worden. De nieuwe versie van de paragraaf over de R4 wordt dan: "De vervoerregio stemt in om zowel de R4 West, als de R4 Oost op te nemen als Vlaamse hoofdweg. Doch, de vervoerregio wenst het huidig onderscheid in hiërarchie tussen R4 West en R4 Oost te bevestigen, zoals deze ook in het Europees "comprehensive TEN-T network" is aangeduid." Ook dient het logo van Infrabel nog aangepast te worden.		Deze opmerking werd meegenomen in het document dat voorlopig werd vastgesteld door de Vervoerregioraad. Dit wordt tekstueel aangepast.				OK		
4	a	Maldegem	x		opmerking	openbaar vervoer	De gemeenteraad verzoekt de minister om volgende zaken bijkomend op te nemen in het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Gent: ● Stopzetting van de haalbaarheidsstudie voor de reactivering van de spoorlijn L58. De verbinding/ontsluiting tussen Maldegem en Gent dient wel maximaal te worden geoptimaliseerd. Het bestuur pleit voor een snellere busverbinding tussen Maldegem en Gent.		Het ontwikkelen van een HOV-verbinding tussen Maldegem en Eeklo is opgenomen onder actie OV02.03.				OK		
4	b	Maldegem	x		opmerking	fietsnetwerk	De gemeenteraad verzoekt de minister om volgende zaken bijkomend op te nemen in het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Gent: ● Heropstart dossier fietssnelweg Gent - Eeklo Maldegem - Brugge: ○ Heropstart korte termijn richting Donk. Er zal hiervoor contact worden opgenomen met de provincie; ○ Volwaardige alternatieve route voor het gedeelte Maldegem - Eeklo. Langs de spoorweg staat de bebouwing dicht tegen het spoor (beperkte ruimte), wat de realisatie van de fietssnelweg tussen Maldegem en Eeklo hypothekeert en bijgevolg niet realiseerbaar is. De gemeente zal dus, in overleg met provincie, op zoek gaan naar een volwaardige alternatieve route, die afgestemd zal worden met Eeklo		De aanleg van nog niet gerealiseerde fietssnelwegen, zoals de delen langsheen de fietssnelweg Gent-Eeklo-Maldegem, is opgenomen onder actie F01.01.				OK		
5	a	NMBS	x		opmerking	actieplan	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.		Er wordt akte genomen van deze opmerking. In het actieplan wordt een prioriteit weergegeven obv de bijdrage aan de doelstellingen (1, 2 of 3). Dit geeft aan welk belang de stakeholders geven aan de actie en kan richting geven aan de geplande investeringen van de NMBS.				OK		
5	b	NMBS	x		bezorgdheid	proces	NMBS hanteert haar eigen strategieën, visie en timing wat betreft de vernieuwing van stations en stationsomgevingen (autonome toegankelijkheid, onthaal reizigers, fietsenstallingen, autoparkings, …), maar streeft wel naar synergie om ook de uitdagingen op vlak van mobiliteit binnen het kader van de RMP's mogelijk te maken.		Er wordt akte genomen van deze opmerking.				OK		
5	c	NMBS	x		bezorgdheid	actieplan	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.		Er wordt akte genomen van deze opmerking. In de actielijst wordt opgenomen wie de initiatiefnemer van de maatregel is. Dit is de actor die het initiatief zal nemen voor de beschreven actie. Dit kunnen één of meerdere actoren zijn. Het is de taak van de initiatiefnemer om andere juiste actor(en) te betrekken, deze worden dus niet gespecifieerd in de tabel. Indien zou blijken bij de verdere uitwerking van een actie dat er nog andere partners nodig zijn, dan zullen deze mee betrokken worden in het proces.				OK		
5	d	NMBS	x		opmerking	actieplan	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.		Er wordt akte genomen van deze opmerking.				OK		
5	e	NMBS	x		bezorgdheid	openbaar vervoer	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).		Er wordt akte genomen van deze opmerking. De acties waarbij de NMBS mee initiatiefnemer is betreft onderzoeksopdrachten naar lijnvoering, (her)opening van stations en optimalisaties van stations zodat tegen het volgende vervoersplan van 2026-2029 onderbouwde beslissingen genomen kunnen worden.				OK		
5	f	NMBS	x		bezorgdheid	openbaar vervoer	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.		Er wordt akte genomen van deze opmerking.				OK		
5	g	NMBS	x		opmerking	actieplan	F01.01 tot F01.03: NMBS opnemen als partner voor fietssnelwegen in stationsomgevingen en buiten stationsomgeving indien NMBS-eigendom betrokken is (zie algemene opmerkingen)		Er wordt akte genomen van deze opmerking. In de actielijst wordt opgenomen wie de initiatiefnemer van de maatregel is. RMP hfst 9.1 p154				OK		4
5	h	NMBS	x		opmerking	actieplan	F03.03: NMBS meenemen als partner hierin voor de hoppinpunten die aan stations gelegen zijn: NMBS zal zelf de beveiligde fietsenstalling plaatsen aan bepaalde stations en zijn goedkeuring geven voor plaatsing door derden in andere stations.		Er wordt akte genomen van deze opmerking. In de actielijst wordt opgenomen wie de initiatiefnemer van de maatregel is. RMP hfst 9.1 p154				OK		4
5	i	NMBS	x		opmerking	actieplan	H01.01: NMBS treedt op als initiatiefnemer voor project Gent Sint Pieters, en deels voor project Gent Dampoort, maar niet als initiatiefnemer voor het Hoppinpunt. Nu lijkt het alsof NMBS initiatiefnemer is voor die volledige actie. Gelieve NMBS op te nemen als partner voor de realisatie van het Hoppinpunt		Dit wordt tekstueel aangepast: NMBS wordt geschrapt. In de actielijst wordt opgenomen wie de initiatiefnemer van de maatregel is. RMP hfst 9.1 p154				OK		5
5	j	NMBS	x		opmerking	actieplan	H01.02: NMBS is geen initiatiefnemer van deze Hoppinpunten, maar faciliteert ze wel. Nu lijkt het alsof NMBS initiatiefnemer is voor die volledige actie. Gelieve NMBS op te nemen als partner voor de realisatie van het Hoppinpunt		Dit wordt tekstueel aangepast: NMBS wordt geschrapt. In de actielijst wordt opgenomen wie de initiatiefnemer van de maatregel is. RMP hfst 9.1 p154				OK		5
5	k	NMBS	x		opmerking	actieplan	OV01.01: de stations Brussels Airport, Lille en Antwerpen-Centraal worden nu al direct verbonden met Gent per trein. Voor Charleroi Airport is dat niet het geval en daar zijn ook geen plannen toe. Voorstel om directheid niet te vermelden in de lijst.		Dit wordt tekstueel aangepast: 'directheid' wordt geschrapt.				OK		5
5	l	NMBS	x		opmerking	actieplan	OV01.01: er wordt verwezen naar mogelijke busverbindingen. Het is niet de taak van NMBS om dit te onderzoeken.		Er wordt akte genomen van de opmerking. In de actielijst wordt opgenomen wie de initiatiefnemer van de maatregel is. RMP hfst 9.1 p154				OK		4
5	m	NMBS	x		bezorgdheid	actieplan	OV01.02: onderzoek naar verhogen rijpadcapaciteit… (het is niet gezegd dat een dergelijke verhoging ook mogelijk is)		Dit wordt tekstueel aangepast.				OK		
5	n	NMBS	x		opmerking	actieplan	OV01.02: onderzoek naar afstemmen van het aanbod.. (Het is niet gezegd dat een dergelijke afstemming mogelijk is) en bij voorkeur 'afstemmen' wijzigen naar 'optimalisatie'		Dit wordt tekstueel aangepast: 'afstemmen' wordt vervangen door 'optimalisatie'.				OK		5
5	o	NMBS	x		opmerking	actieplan	OV01.02: Alle vermelde stations worden al rechtstreeks verbonden met Gent. Beter directheid vervangen door snelheid.		Dit wordt tekstueel aangepast: 'directheid' wordt vervangen door 'snelheid'.				OK		5
5	p	NMBS	x		opmerking	actieplan	OV02.01: de afbakening van het S-net op lijn 75 Kortrijk – Gent is niet duidelijk. Er wordt verwezen naar de voorstadsverbinding tot Deinze en de opening van Olsene, terwijl het station Olsene tussen Deinze en Waregem zou liggen.		Dit wordt aangepast voor actie OV01.02 met deelactie Onderzoek tot (her)openen van bijkomend station langs de bestaande verbinding in Olsene. Bij actie OV02.01 wordt het station Olsenen geschrapt.				OK		5
5	q	NMBS	x		bezorgdheid	actieplan	OV02.01: onderzoek naar openen bijkomende stations. Het openen van stations kan eventueel in het kader van een nieuw vervoersplan onderzocht worden. Het gaat hierbij om een studie die alle mogelijke potentiële nieuwe stations onderzoekt (dus ook voor andere VVR's)		Dit wordt tekstueel aangepast.				OK		
5	r	NMBS	x		opmerking	actieplan	OV02.01: 'Afstemmen van het aanbod…' te vervangen door 'Optimalisatie van…'		Dit wordt tekstueel aangepast: 'Afstemmen' wordt vervanen door 'optimalisatie'.				OK		5
5	s	NMBS	x		opmerking	actieplan	OV02.01: Verhogen rijpadcapaciteit te vervangen door 'Onderzoek naar verhogen rijpadcapaciteit'		Dit wordt tekstueel aangepast: 'Onderzoek naar …'				OK		5
5	t	NMBS	x		opmerking	actieplan	OV04.03: Ticket -en tariefintegratie. NMBS heeft geen verdere plannen voor tariefintegratie, en we kunnen dan ook geen trekker zijn voor een dergelijk onderzoek. We onderzoeken wel mogelijkheden om de aankoop van het gehele traject door de klant zo eenvoudig mogelijk te maken.		Dit wordt tekstueel aangepast 'NMBS' wordt geschrapt. In de actielijst wordt opgenomen wie de initiatiefnemer van de maatregel is. RMP hfst 9.1 p154				OK		5
5	u	NMBS	x		opmerking	actieplan	OV04.04: realisatie toegankelijke haltes. Het verbeteren van de toegankelijkheid van de stations behoort tot de ambities van NMBS. NMBS zal hiervoor actie ondernemen volgens haar eigen timing en strategie en in functie van de beschikbare middelen (investeringsplan)		Er wordt akte genomen van deze opmerking.				OK		
6	a	Laarne	x		bezorgdheid	actieplan	volgende acties vanuit de gemeente Laarne met bijzondere aandacht zullen worden opgevolgd: o OV 02.03: uitbouw van een performant regionaal interstedelijk tangentieel HOV-net: ▯ Ontwikkelen van een HOV-verbinding met minimale frequentie 2x/u (dal-) en 4x/u (spits) op de as Zelzate – Beervelde Station – Wetteren o OV 02.06: uitbouwen van een performant kernnet: ▯ Verhogen van de frequentie op KN 34 Wetteren – Gent o A01.01: aanpakken van doorstromings- en afwikkelingsknelpunten op het hoofdwegennet: ▯ Uitvoeren van een oplossing voor het E17-viaduct in Gentbrugge (studie Complex Project Viaduct Gentbrugge) o A01.02: aanpakken van doorstromings- en afwikkelingsknelpunten op het dragend wegennet: ▯ Aanleg van een omleidingstraject en nieuwe Scheldebrug in Wetteren o L04.02: weren van regionaal doorgaand vrachtverkeer uit de mazen van het hoofden regionaal vrachtroutenetwerk: ▯ Cf. oefening doorgaand vrachtverkeer Laarne en Kalken ▯ Wat met ontsluiting Stookte (Wetteren)? o L04.03: selecteren van lokale vrachtaanrijroutes ter ontsluiting van lokale bedrijventerreinen richting het hogere vrachtroutenetwerk volgens de door de vervoerregio omschreven principes: ▯ Wat met ansluiting Stookte (Wetteren)? ▯ Gevolgen van locatie nieuwe Scheldebrug (Wetteren)?		Er wordt akte genomen van deze opmerking.				OK		
6	b	Laarne	x		bezorgdheid	verbindend wegen	In het bijzonder met betrekking tot de nieuwe Scheldebrug in Wetteren en de bijhorende vernieuwde verkeersafwikkeling, drukt de gemeenteraad erop dat de ambitie "Partnerschap" niet mag uit het oog verloren worden. Recente studies tonen nu reeds aan dat het verkeer zal toenemen op het Laarnse grondgebied, zowel door het gebruik van de nieuwe Scheldebrug als door het extra gebruik van de brug te Uitbergen. Er is op heden onvoldoende duidelijkheid over welke maatregelen nodig zijn om dit op te vangen, evenals dient dit op bovenlokaal niveau verder besproken en ondervangen te worden vóór realisatie van de nieuwe Scheldebrug. Een evenwichtige spreiding van het (vracht)vervoer in het licht van de leefbaarheid dient hierbij gegarandeerd, waarbij de leefbaarheid niet ten koste kan en mag gaan door de afwikkeling van de bijkomende verkeerstromen. Een evenwichtigespreiding dient t.o.v. alle omliggende gemeenten te gebeuren. In de kader van de verkeersafwikkeling Stookte, dient -eveneens in het kader van een evenwichtige spreiding het Bourgondisch Kruis aangepakt te worden. In het kader van de R4 en het afrittencomplex op Laarns grondgebied wordt er verder ingezet op de heraanleg door AWV, waarbij een eerstvolgend overleg in september 2023 staat ingepland		Dit wordt tekstueel geduid in de ambitie Partnerschip RMP p32 'Wanneer ingrepen worden genomen binnen de ene gemeente of groep gemeenten, of wanneer mobiliteitsprojecten worden opgestart met invloed op een andere gemeente worden alle getroffen gemeenten betrokken in het proces.' en in de strategie Samen bouwen aan slimme mobiliteit, RMP hfst 8.7.7 p 144 'Zo getuigt het van goed partnerschap wanneer ingrepen genomen binnen de ene gemeente of groep gemeenten met invloed binnen een andere gemeente telkens in overleg met die andere gemeenten worden genomen.'				OK		4
7	a		x		bezorgdheid	hoppin	De eerste fase van het regionaal openbaar vervoerplan Gent werd per 1 juli uitgerold in de regio. Dit gebeurde zonder dat de Hoppinpunten afgewerkt zijn in Eeklo aan het station, Markt en Balgerhoeke. Er is bvb geen parkeerplaats voor auto's, deelauto's, fietsen en deelfietsen. Een koffiepunt ontbreekt. Men kan aan het NMBS station in Eeklo geen lijnkaarten kopen.		Er wordt akte genomen van deze opmerking. De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het RMP.				OK		
7	b		x		opmerking	openbaar vervoer	Voor de afbouw van het openbaar vervoer naar de omliggende gemeenten is nog geen alternatief voorzien. Sommige gemeenten denken aan de taxicheque. Dit is geen volwaardig alternatief, gelet op de kostprijs die niet door iedere burger kan gedragen worden. Veel gepensioneerden en mensen met een vervangingsinkomen kunnen dit niet betalen. De huidige Belbus die zeer goed functioneert vervangen door taxi's is niet mogelijk aan dezelfde prijs. Dit is reeds geprobeerd voor jongeren in het weekend. Het is een doodgeboren kind. De bewoners van de plattelandsgemeenten zullen dan ook mobiliteitsarmoede ondervinden. De vereenzaming op het platteland zal hierdoor nog versterkt worden. In het vervoersplan spreekt men nochtans over de uitbouw van een complementair openbaar vervoersplan. Dat is zeker niet gerealiseerd.		Er wordt akte genomen van deze opmerking. De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het RMP.				Ok		
7	c		x		opmerking	openbaar vervoer	Het blijft onduidelijk wat er met het vervoer op maat zal gebeuren. Goed Werkende diensten zoals het vervoer van het ldc Zonneheem staan in vraag. Kan dit plan ervoor zorgen dat het openbaar vervoer meer gebruikt wordt? Ik betwijfel het.		Er wordt akte genomen van deze opmerking. De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het RMP.				Ok		
8			x		opmerking	openbaar vervoer	Vanuit Bottelare is het veel logischer om de trein te nemen in het station van Melle dan dat van Merelbeke, echter dit is via het openbaar vervoer niet te bereiken. Veel pendelaars uit Bottelare nemen de fiets of de wagen naar het station van Melle. Dit is nl ook de laatste halte om daarna rechtstreeks naar Brussel te treinen. Gezien de lopende besprekingen om Melle te fusioneren bij Merelbeke en gezien het de globale mobiliteitsvisie voor de komende 10 jaar betreft, lijkt het mij veel logischer dat het station van Melle mee opgenomen wordt in het mobiliteitsplan. Voor studenten is op dit moment enkel de regio Gent met de bus eenvoudig te bereiken, terwijl er eveneens studenten richting Wetteren gaan voor de middelbare school (Scheppersinstituut en Mariagaard zijn daarbij populair). Een frequente busverbinding naar het station van Melle om vandaar over te stappen op een bus richting Wetteren zou hierbij heel wat auto pendelverkeer kunnen vermijden. Hierbij dan ook mijn vraag voor nazicht of de vervoerregio Gent niet kan worden uitgebreid tot minstens de grens met Melle.		De gemeente Melle is een van de 23 gemeenten binnen Vervoerregio Gent. Het station Melle is opgenomen als lokaal hoppinpunt in het RMP.				OK		
9			x		bezorgdheid	verkeersluwe maa	Het sluipverkeer in de Keistraat (en in het verlengde de Karreweg, Kortrijkseheerweg, Baron de Gieylaan, Rosdamstraat) tast de leefbaarheid en veiligheid van de inwoners van deze straten uitermate hard aan. Deze wegen worden gebruikt om o.a. de Kortrijksesteenweg, met veel handelszaken en verkeerslichten, te kunnen ontzien. Niet enkel zitten wij met een grote verkeersbelasting van deze weg, die in se een landelijke weg in woongebied betreft, maar ook de overdreven snelheid die hier voortdurend wordt gevoerd zorgt niet enkel voor overlast (geluid, angst, …) maar ook voor een ernstige inbreuk op de veiligheid langsheen dit traject (gelegen binnen regio Parkbos met ontzettend veel voetgangers en fietsers). De betrokken gemeentes De Pinte, Sint-Martens-Latem en Gent zijn reeds lange tijd van deze problematiek op de hoogte, gelet dat deze uitvoerig werd aangehaald in de gemeentelijke mobiliteitsplannen die afzonderlijk werden opgesteld voor de gemeentes De Pinte (2018) en Sint-Martens Latem (2018). In het mobiliteitsplan van De Pinte wordt de Keistraat uitdrukkelijk opgenomen als straat die oneigenlijk wordt gebruikt als sluipweg waar men daarenboven vaak de toegelaten snelheid niet respecteert. Er dienen maatregelen genomen te worden om dit sluipverkeer te ontmoedigen. (p.22) In het mobiliteitsplan den SML wordt uitdrukkelijk opgenomen dat naar aanleiding van het verkeersonderzoek rond de regio Hooglatem er met de andere betrokken gemeentes moet bekeken worden om ten gepaste tijde gedeeltes van deze wegen af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. (p. 44) Dit alles is nog meer van belang gelet dat in Hooglatem er een zone is voorzien die zal ontwikkeld worden door projectontwikkelaar Matexi en waar 120 woningen worden voorzien. Men zal deze nieuwe wijk enkel kunnen verlaten via de Keistraat, wat dan bijkomend zal zorgen voor een extra hoge belasting. De recente metingen hieromtrent in de Keistraat spreken voor zich daar waar 600 voertuigen per uur werden geteld (een stijging met +/- 35 % ten aanzien van vorig jaar). De kwaliteitsadviseur van de regionale mobiliteitscommissie, verbonden aan het gewest Vlaanderen heeft in de beoordeling van het mobiliteitsplan van De Pinte daarenboven uitdrukkelijk opgenomen dat het weren van het sluipverkeer als bouwsteen van het mobiliteitsplan		Er wordt akte genomen van deze opmerking. Het weren van sluipverkeer valt onder de bevoegdheid van lokale besturen met actie A02.01-weren van doorgaand verkeer in de interlokale mazen- en actie A02.02-weren van doorgaand verkeer uit woonwijken en dorpskernen-.				OK		

10			x		bezorgdheid	verkeersluwe maz	Het plan vermeldt dat er maatregelen moeten genomen worden tegen het sluipverkeer. Eén van de grootste sluiproutes in de regio is deze van de Karreweg, Kortrijkseheerweg, Keistraat, Baron de Gieylaan (in De Pinte/Sint-Martens-Latem). Deze sluiproute maakt het mogelijk om van Sint-Denijs-Westrem tot Deinze te rijden zonder één verkeerslicht. Het wordt veelal gebruikt door mensen van Deinze, Nazareth, Astene om snel naar Gent te rijden en de daarvoor dienende gewestwegen N43, N60 en E17 te vermijden. Dit weegt enorm op de leefbaarheid van de bewoners. Bovendien wordt er ook veel te snel in deze straten gereden. De gemeenten De Pinte en Sint-Martens-Latem zijn al jaren op de hoogte van het probleem, maar ondernemen niets. Nochtans werd deze probleemstelling reeds opgenomen in de mobiliteitsplannen van beide gemeenten: (1) Gemeentelijk mobiliteitsplan De Pinte 2018: "Een aantal straten wordt duidelijk oneigenlijk gebruikt en hebben te lijden onder sluipverkeer dat dikwijls ook de toegelaten snelheden niet respecteert. Voorbeelden hiervan zijn de Keistraat, Heirweg-'t Kruisken en Grote Steenweg." (p. 9) "Lokale wegen - wijkverzamelwegen (type II b): (...) Keistraat van Bommelstraat tot grens Nazareth: in afstemming met Nazareth en Sint-Martens-Latem zal bekeken worden hoe het sluipverkeer in deze straat verder kan ontmoedigd worden" (p. 22) (2) Gemeentelijk mobiliteitsplan Sint-Martens-Latem: "Overleg buurgemeenten - (....) Zo kan overleg georganiseerd worden over het op termijn al dan niet afsluiten voor gemotoriseerd verkeer van de Keistraat op de grens van de gemeentes De Pinte en Nazareth (suggestie uit het verkeersonderzoek omtrent Hooglatem" (p. 44) (3) Regionale mobiliteitscommissie, Advies van de kwaliteitsadviseur (Sven Lieten) op het mobiliteitsplan De Pinte (6/6/2018): "Het is een gemiste kans dat het weren van sluipverkeer niet expliciet is opgenomen als bouwsteen. Daarnaast zou het weren van sluipverkeer best ook opgenomen worden als operationele doelstelling. Eén van de grote sluiproutes is immers deze die loopt vanuit Deinze over de Karreweg, Kortrijkseheerweg, Keistraat en Baron de Ghieylaan. De gemeente zal hier een visie moeten ontwikkelen om het sluipverkeer te ontmoedigen en liefst onmogelijk te maken". De Keistraat ligt op de grens van De Pinte en Sint-Martens-Latem, en grenst aan het parkbos. De vele wandelaars en fietsers, alsook heel wat bewoners klagen steen en been over het vele en veel te snel rijdend doorgaand (sluip) verkeer, zelfs in die mate dat er een buurtcomité Keistraat werd opgericht om de verzuchtingen van de bewoners aan te kaarten bij de gemeentebesturen. Tot nu toe steken zij echter de kop in het zand. Er verscheen recent ook een persartikel in HLN en het Nieuwsblad over het probleem.	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Het weren van sluipverkeer valt onder de bevoegdheid van lokale besturen met actie A02.01-weren van doorgaand verkeer in de interlokale mazen- en actie A02.02-weren van doorgaand verkeer uit woonwijken en dorpskernen-.		OK	
11	a	Nazareth	x		opmerking	openbaar vervoer	Het behoud van een bediening met openbaar vervoer van Landuit blijft een groot aandachtspunt. De voorgestelde bediening via N60 is tegenstrijdig met de ambitie 'bereikbaarheid'.	Er wordt akte genomen van de opmerking mbt Landuit. Een vlot regionaal OV-netwerk omvat een noodzakelijke kwaliteitssprong om te komen tot een samenhangend vervoersysteem met snelle, frequente en comfortabele verbindingen. Dit omvat onder meer een vlotte afwikkeling van verkeer noodzakelijk op de regionale en interlokale wegen, zoals de N60. Het realiseren van een vlotte doorstroming is vervat in actie OV02.07-doorstromingsmaatregelen uitvoeren op HOV-assen en Kernnet en in actie 01.02-aanpakken doorstromings- en afwikkelingsknelpunten op het dragend wegennet.		OK	
11	b	Nazareth	x		opmerking	openbaar vervoer	Het Vervoer op Maat in Nazareth wordt door 3 verschillende systemen verzorgd. Naar gebruiksvriendelijkheid zouden de tarieven, rijtijden, tickets,... eenduidig moeten zijn voor de gebruikers. Nazareth wil integraal deel uitmaken van flexzone west ipv de OV taxi. Het voorzien van 3 verschillende systemen van vervoer op maat gaat in tegen de ambitie van 'attractief' en 'inclusief'.	Er wordt akte genomen van deze opmerking. De uitrol van het Nieuw Openbaar vervoerplan 2021 staat los van het RMP waarbij de focus ligt op een visie op OV op de lange termijn.		OK	
11	c	Nazareth	x		opmerking	openbaar vervoer	De gemiste kans om de grote bedrijventerreinen (De Prijkels en bedrijvenzone Eke) op een zeer comfortabele en directe manier te doen aansluiten op het openbaar vervoer zodat hiermee de concurrentie met het autoverkeer kan worden aangegaan. Ook dit is tegenstrijdig met de ambitie 'bereikbaarheid'.	Basisbereikbaarheid vertrekt van o.m. volgende doelen: 1. het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen; 2. combimobiliteit en synchromodaliteit te faciliteren en een geïntegreerd mobiliteitsnetwerk uit te werken. Het toekomstig openbaar vervoernetwerk bestaat daarbij uit vier niveaus. Het regionaal netwerk zorgt voor directe verbindingen tussen de groot- en kleinstedelijke gebieden, attractiepolen en regionale knopen binnen de vervoerregio. Dit wordt aangevuld met het lokaal OV-netwerk en VoM om complementair te ontsluiten. Voor bedrijventerreinen wordt dit geconcretiseerd via combimobiliteit enerzijds via deelmobititeit (actie OV03.02 o.m. deelfietsen) en via collectief vervoer (actie OV03.03).		OK	
11	d	Nazareth	x		opmerking	openbaar vervoer	Hopinpunt station Eke-Nazareth: afstemming passage bus op treindienst (nu onbetrouwbaar, gezien bus en trein omstreeks zelfde tijdstip aan Eke-Station toekomen, je bent te laat om de trein nog te halen en je bent (vaak) te laat om de bus te halen die vaak voor de slagboom staat te wachten en de bushalte dus al verlaten heeft). Dit is een vereiste in lijn met de strategie in het RMP om vlot over te kunnen stappen aan het hoppinpunt.	De strategie - Openbaar vervoer als ruggengraat van onze regio - omvat een toekomstig, sterk openbaar vervoernetwerk bestaande uit vier niveaus. Zo kan het openbaar vervoer voor elke verplaatsing een oplossing bieden. Een gelaagd OV-netwerk wordt gekenmerkt door een aantal kwaliteitseisen per schaalniveau gelinkt aan exploitatie. Een van deze kwaliteitseisen betreffen de aansluitingen die naadloos dienen te verlopen op knooppunten, RMP p84.		OK	
11	e	Nazareth	x		opmerking	openbaar vervoer	Hoe verloopt het vervoer op maat van de WZC en van Zonnehoeve. Dit kadert in de ambitie 'inclusief'.	Er wordt akte genomen van deze opmerking. De uitrol van het Nieuw Openbaar vervoerplan 2021 staat los van het RMP waarbij de focus ligt op een visie op OV op de lange termijn.		Ok	
38	a	Natuurpunt Bovenschelde		x	opmerking	fietsnetwerk	1/ fietsbrug De Pinte / Merelbeke? op pagina 46 vinden we volgende tekst terug betreffende missing link tussen DE PINTE en Merelbeke We veronderstellen dat u daarmee een fietsbrug bedoelt om beide gemeenten te verbinden. Natuur en Biodiversiteit in de Scheldevallei van Merelbeke tot Gavere/Dikkelvenne De Scheldemeersen Merelbeke, Eke en Zevergem, Gavere, danken hun grote natuurwaarde en biodiversiteit aan het feit dat deze gebieden minder toegankelijk zijn (alhoewel). Fauna en flora hebben baat bij plekken waar ze niet verstoord worden, rustplaatsen of kleine oases waar dieren zich veilig voelen en beschutting vinden. De druk op de natuur neemt alsmaar toe en talrijke gebruikers claimen hun deel van de open ruimte. Een nieuwe fietsbrug zal de weinige rustige plekjes nog meer verstoren. Bovendien is een fietsbrug geen toegevoegde waarde voor de natuur en biodiversiteit in onze Scheldevallei. Om die redenen, kan Natuurpunt deze investering niet ondersteunen. De fietsbrug kadert in de drang van de mens om steeds de natuur aan te passen aan zijn doelen en te ontsluiten voor zijn doelen. Natuurpunt Boven-Schelde is zich bewust dat de overzijde voor sommige nog onbekend terrein is maar de afstand naar de overzijde is maximaal 5 km en dergelijke afstand is zeer gemakkelijk te overbruggen voor een fietser. Het is dan ook verwonderlijk te noemen dat in het tijdperk, waarin mensen op reis gaan/vliegen naar alle kanten van de wereld, plots deze oversteek van Zevergem naar Schelderode, zonder brug niet kan gemaakt worden? Bovendien neemt het aandeel elektrische fietsen fors toe, waardoor afstand nog minder een issue is. Financiëel: De kostprijs van dergelijk infrastructuurwerk is zeer hoog. Als er financiële middelen zijn bij overheid en gemeenten De Pinte en Merelbeke, dan kunnen deze veel beter besteed worden aan het verder uitbouwen, beschermen en beheren van natuur en landschap in de Scheldevallei in deze gemeenten om voor haar inwoners een oase van natuur en rust te creëren. De investeringen uit het verleden in onze Boven-Scheldevallei door Natuurpunt, die ook grotendeels met overheidsgelden van o.a. De Pinte en Merelbeke kon gefinancierd worden, zou op die manier ook 'ontwaard' of 'ontnatuurd' worden. Vervuiling: Het bijkomende fietsverkeer zal ook vervuiling met zich meebrengen (de fietsweg door het Parkbos is daar een voorbeeld van: flessen, verpakkingen, worden onderweg weggegooid). Dit zal nog verhogen door het aantal bezoekers dat zal stijgen die vooral een HORECA-bezoek beogen (alle HORECA situeert zich aan de oever van Zevergem: 't Boldershof, Ponthoeve, in mindere mate Wijndomein Waes).	Het aanleggen van een autovrije fietsverbinding tussen De Pinte en Merelbeke is opgenomen als een missing link in het fietsnetwerk. De realisatie van deze verbinding zal voorafgegaan worden door het nodige studiewerk naar tracé-onderzoek, financiële en technische haalbaarheid, impact op de omgeving,... Een studie dient duidelijk aan te tonen dat de omrijfactor voor de fietsers niet haalbaar is. DVW zal de nautische voorwaarden bepalen voor de eventuele bouw van een brug.	AWG - VVRR	OK	4
12	a	De Lijn		x	opmerking	MER	MER: P48 "ontwikkelingen die worden meegenomen in het verkeersmodel" Suggestie: Kunnen volgende projecten ook worden meegenomen aub? o Technologiepark Ardoyen o Eilandje Zwijnaarde Dit zijn twee locaties waar het aantal verplaatsingen komende jaren stevig gaat groeien en daardoor relevant om mee op te nemen.	Beide ruimtelijke projecten zijn mee opgenomen in het verkeersmodel, zie link p 48.		OK	
14	a	Gent	x		opmerking	proces	Algemeen vinden we dat het regionaal mobiliteitsplan te weinig oog heeft voor de samenhang tussen ruimtelijke aspecten en mobiliteitsplanning. Ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.	Het betreft een regionaal mobiliteitsplan met een inhoud die bij decreet werd vastgelegd en waarbij het RMP niet de taak heeft een volwaardige visie met actieplan voor ruimte uit te werken. De opmaak van het regionaal mobiliteitsplan verloopt wel parallel met de opmaak van het provinciaal beleidsplan ruimte en met heel wat lokale ruimelijke beleidsplannen. Sleutelwoord is wisselwerking: er is geen plan dat als eerste komt en dicteert wat er in de andere plannen hoort te staan. Afstemming tussen beide is noodzakelijk, vandaag en in de toekomst. Wat het regionaal mobiliteitsplan wel expliciet wil doen, is op basis van de concepten en netwerken die er worden uitgedacht, een aantal sterke conceptuele uitspraken vanuit mobiliteit meegeven aan ruimtelijk beleid. Uiteraard moeten er ook andere perspectieven (energie, woonbehoefte, erfgoed, ...) meegenomen worden in het ruimtelijk beleid. In het mobiliteitsplan worden geen uitspraken gedaan over die andere perspectieven.		OK	
14	b	Gent	x		opmerking	verkeersluwe maz	Daarnaast mist het regionaal mobiliteitsplan de verfijning om onderscheid te maken tussen meer landelijk weefsel en meer verstedelijkt weefsel. Met name voor de keuzes binnen de interlokale mazen en binnen de mobiliteitskamers vragen beide typologieën een andere aanpak. Zeker voor de maas Gent is nog een aparte verfijning nodig, die voorzien is in actie A 02.01.	Deze opmerking is voldaan in het RMP.		OK	
14	c	Gent	x		opmerking	proces	De nota bevat ook een groot spanningsveld, namelijk tussen de grote ambities en de beperkte eigen slagkracht van de vervoerregio. Die heeft geen eigen budgetten, kan geen eigen regelgeving opleggen. Voor veel acties zijn andere partners dan de lokale overheden aan zet: Vlaanderen, De Lijn, De Vlaamse Waterweg, NMBS, Infrabel... We pleiten voor een doorkijk op een planning voor de realisatie van dit regionaal mobiliteitsplan, en wensen dat vertaald te zien in de investeringen voor de komende 15 jaar. Zoniet dreigt het actiegedeelte van het regionaal mobiliteitsplan zeer versnipperd te gebeuren.De deelacties die bij de acties worden geformuleerd, variëren qua werk, kostprijs en soms zelfs initiatiefnemer. We pleiten ervoor om alle deelacties uit te voeren en apart te evalueren, en waar nodig studie en uitvoering van elkaar los te koppelen.	Het regionaal mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces, RMP p154. Het actieplan vormt de basis voor de monitoring van het regionaal mobiliteitsplan. De stand van zaken van de acties wordt jaarlijks gemonitord obv KPI's en waar nodig geactualiseerd. De evaluatiemethodiek dient nog uitgewerkt te worden. Hierin zal het tijdspad, de methode en de te betrekken actoren bepaald worden.		Ok	
14	d	Gent	x		opmerking	actieplan	We adviseren om de voortgang van de actietabel uit het regionaal mobiliteitsplan op een meer frequente basis te organiseren dan slechts 1 keer in de eerste helft van elke bestuursperiode, zoals nu voorzien is het regionaal mobiliteitsplan. We adviseren ook om de evaluatie uit te voeren met betrekking van de gebruikersdoelgroepen, met name voor de acties die moeten bijdragen aan inclusieve mobiliteit en toegankelijke openbare ruimte. Specifiek met inbreng van jongeren, personen met een handicap en van senioren.	Het regionaal mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces, RMP p154. Het actieplan vormt de basis voor de monitoring van het regionaal mobiliteitsplan. De stand van zaken van de acties wordt jaarlijks gemonitord obv KPI's en waar nodig geactualiseerd. De evaluatiemethodiek dient nog uitgewerkt te worden. Hierin zal het tijdspad, de methode en de te betrekken actoren bepaald worden.		OK	
14	e	Gent	x		bezorgdheid	proces	Stad Gent beschouwt het Regionaal Mobiliteitsplan niet als een eindpunt, maar als een start van een lang proces. Een belangrijke volgende stap is dat we bekijken hoe de Vervoerregio kan omgaan met een snel wijzigende context, met nieuwe inzichten en noden en hoe we die zullen verwerken in de ambities, strategieën en acties van het Regionaal Mobiliteitsplan.	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		OK	
14	f	Gent	x		opmerking	openbaar vervoer	Hoewel het technologiepark Zwijnaarde expliciet vermeld staat, vragen we dat er ook blijvend gezocht wordt naar oplossingen voor de ontsluiting van Eiland Zwijnaarde met openbaar vervoer.	Het toekomstig openbaar vervoernetwerk bestaat daarbij uit vier niveaus. Het regionaal netwerk zorgt voor directe verbindingen tussen de groot- en kleinstedelijke gebieden, attractiepolen en regionale knopen binnen de vervoerregio. Dit wordt aangevuld met het lokaal OV-netwerk en VoM om kleine keren en tewerkstellingspolen beter en complementair te ontsluiten. Tijdens de opmaak van het OV-plan (2021) werden enkele potentiële lijnen niet weerhouden omwille van het budgetneutraal kader. De opsommingen in de deelacties geven deze lijnen weer. De deelacties vormen een niet-limitatieve lijst. De lijst kan verder geconcretiseerd en aangevuld worden tijdens de uitvoering van het regionaal mobiliteitsplan, RMP hfst 9.1. p154.		OK	
14	g	Gent	x		opmerking	openbaar vervoer	In verschillende acties (OV 02.04 en OV 02.05) wordt verwezen naar de studie update Pegasus. Stad Gent ziet zichzelf daarin als belangrijke partner en draagt graag bij aan die studie.	Er wordt akte genomen van deze opmerking. In de actielijst wordt opgenomen wie de initiatiefnemer van de maatregel is. Dit is de actor die het initiatief zal nemen voor de beschreven actie. Dit kunnen één of meerdere actoren zijn. Het is de taak van de initiatiefnemer om andere juiste actor(en) te betrekken, deze worden dus niet gespecifieerd in de tabel. Indien zou blijken bij de verdere uitwerking van een actie dat er nog andere partners nodig zijn, dan zullen deze mee betrokken worden in het proces.		OK	
14	h	Gent	x		opmerking	openbaar vervoer	Stad Gent pleit ook voor verder onderzoek naar oplossingen voor het veiligheidsrisico bij tramsporen & fiets.	oplossingen voor het veiligheidsrisico bij tramsporen en fiets valt buiten de scope van het RMP. VVR Gent streeft ernaar een zero-regio te zijn op het vlak van verkeersongevallen. In de tekst wordt een passage opgenomen mbt de ondersteuning van VVR Gent ikv een visie-ontwikkeling van de Vlaamse OVerheid als 'het uitwerken van maatregelen mbt verhogen van de		OK	4
14	i	Gent	x		opmerking	openbaar vervoer	(p.164) OV O3.02: Uitbouw van aanbod van deelsystemen De initiatiefnemers moeten duidelijk zijn, vraagteken te verwijderen.	Dit wordt tekstueel aangepast: vraagteken verwijderd.		OK	5

14	j	Gent	x	opmerking	openbaar vervoer	(p. 165) OV03.03: Uitwerken van duurzaam collectief vervoer voor woonwerkverplaatsingen Deze actie biedt te weinig duidelijkheid en richting in de huidige formulering. We stellen voor deze op te splitsen naar een actie planning en een actie uitvoering.	In dit actieplan worden de strategieën vertaald naar concrete acties. De acties zijn per strategie gegroepeerd volgens een aantal speerpunten. Elk speerpunt wordt verder beschreven in een actiefiche. Zo'n fiche bevat de acties en bijhorende deelacties, initiatiefnemers, bijdrage aan doelstellingen en kosteninschatting. De deelacties vormen een niet-limitatieve lijst. De lijst kan verder geconcretiseerd en aangevuld worden tijdens de uitvoering van het regionaal mobiliteitsplan.		OK	
14	k	Gent	x	opmerking	openbaar vervoer	(p.166) OV 04.01: Aanbieden van kwaliteitsvolle en comfortabele voertuigen Stad Gent beschouwt een drempelloze en vlotte toegang met de fiets als onderdeel van de toegankelijkheid van voertuigen van het S-net, het (inter)stedelijk HOV en het kernnet. Ook de aanwezigheid van voldoende bagageruimte hoort daarbij.	Dit wordt tekstueel aangepast: Alle voertuigen van het S-net, (inter)stedelijk HOV en kernnet uitrusten volgens de eisen qua toegankelijkheid. 'Dit omhelst eveneens de aanwezigheid van voldoende bagageruimte.'		OK	4
14	l	Gent	x	opmerking	openbaar vervoer	(p.167) OV 04.03: Realisatie van ticket- en tariefintegratie tussen de diverse mobiliteitsaanbieders Stad Gent gaat ervan uit dat de integratie met P+R-aanbod ook in deze actie vervat zit.	De integratie met P&R-aanbod staat beschreven in de visie, RMP p141 - Parkeerstrategie hoppinpunten: Ook het afstemmen van een openbaarvervoersticket met een korting op het gebruik van een P&R (of visa versa) is cruciaal om een goede werking van P&R's en OV te stimuleren.		OK	
14	m	Gent	x	opmerking	openbaar vervoer	(p.168) OV 04.05: Onderzoek naar kader voor tijdelijke mobiliteitssituaties, met als doelstelling het garanderen van een stipte en betrouwbare dienstverlening voor de reizigers die het OV gebruiken Stad Gent adviseert om aan deze actie hoge prioriteit te geven. Ze is ingeschat als "lage bijdrage" aan de langetermijndoelstellingen van het regionaal mobiliteitsplan, maar voor Vervoerregio Gent is het de komende jaren een belangrijke actie om te vermijden dat bestaande reizigers afhaken.	De VVR Gent onderschrijft het feit dat het een belangrijke actie is mbt het garanderen van een stipte en betrouwbare dienstverlening voor de OV-reiziger. Doch is de bijdrage van deze actie aan de doelstellingen op lange termijn laag, RMP legende p 154.		OK	
14	n	Gent	x	opmerking	openbaar vervoer	(p. 169) OV 04.07: Aanbieden van betrouwbare, actuele reisinformatie we stellen voor om NMBS hier ook als initiatiefnemer te benoemen gezien de actie specifiek het S-net benoemt.	Er wordt akte genomen van deze opmerking. In de actielijst wordt opgenomen wie de initiatiefnemer van de maatregel is. Dit is de actor die het initiatief zal nemen voor de beschreven actie. Dit kunnen één of meerdere actoren zijn. Het is de taak van de initiatiefnemer om andere juiste actor(en) te betrekken, deze worden dus niet gespecifieerd in de tabel. Indien zou blijken bij de verdere uitwerking van een actie dat er nog andere partners nodig zijn, dan zullen deze mee betrokken worden in het proces.		OK	
14	o	Gent	x	opmerking	fietsnetwerk	(p.103) de tabel met de doorstromingsprioriteit/voorrangsregeling: Het stadsregionaal fietsroutenetwerk in Gent (SRFN) is veel fijnmaziger dan het gesubsidieerd netwerk. Er zijn een heel aantal straten opgenomen in het SRFN die niet gevat zijn onder F1, F2, F3 of F4. We volgen dat het regionaal mobiliteitsplan voor de ganse vervoerregio van het gesubsidieerd netwerk uitgaat. Maar in een stedelijke context zullen we toch fijnmaziger moeten denken dan in het gesubsidieerd netwerk. In die optiek geeft het SRFN dan ook een realistischer beeld van de belangrijkste fietsroutes in Gent dan het gesubsidieerd netwerk. We pleiten er dan ook voor om qua voorrangsregeling/doorstromingsprioriteit binnen de interlokale maas Gent te enten op het SRFN.	De tabel p 103 is een bestaande tabel. De bronvermelding wordt toegevoegd in de tekst: Hiërarchische wegindeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk (Bron: Basisprincipes inrichting robuust wegennet RW en IW)		OK	5
14	p	Gent	x	opmerking	fietsnetwerk	(p.172) F 02.02: Subsidiëring: stad Gent suggereert om deze actie sterker te formuleren. Voorstel: "Onderzoek naar een efficiënter en meer uniform mechanismen voor de verschillende structurele (Fietssnelwegen, BFF en LFF) en niet-structurele (schoolroutes, schoolomgevingen, Kopenhagenplan) subsidiekanalen met het oog op de realisatie van een volwaardig fietsnetwerk in Vlaanderen.	De tekst wordt aangepast: 'Onderzoek naar een efficiënter en meer uniform mechanismen voor de verschillende structurele (Fietssnelwegen, BFF en LFF) en niet-structurele (schoolroutes, schoolomgevingen, Kopenhagenplan) subsidiekanalen met het oog op de realisatie van een volwaardig fietsnetwerk in Vlaanderen voor de realisatie van het langetermijnwensbeeld'.		OK	5
14	q	Gent	x	opmerking	fietsnetwerk	(p.170) F 01.01: we interpreteren de lijst deelacties niet als een limitatieve opsomming van fietssnelwegen. Dat mag ook zo duidelijker geformuleerd worden in de actie. Ook bij de niet-vermelde fietssnelwegen zijn er nog uitdagingen, bvb. F404, F401, F402, F4,...	De deelacties vormen een niet-limitatieve lijst. De lijst kan verder geconcretiseerd en aangevuld worden tijdens de uitvoering van het regionaal mobiliteitsplan, RMP hfst 9.1. p154.		OK	
14	r	Gent	x	vraag voor verduideli	fietsnetwerk	(p. 173) F 03.02: Stad Gent ondersteunt de uitrol van deelsystemen, maar heeft in de totstandkoming van het ontwerp van het Regionaal Mobiliteitsplan ook aangegeven geen voorstander te zijn van (elektrische) deelsteps. Onze voorkeur gaat uit naar andere vormen van deelmobiliteit.	Binnen de actie F03.02 wordt er geen melding gemaakt van deelsteps.		OK	
14	s	Gent	x	opmerking	fietsnetwerk	(p. 175) F 03.03: We vinden dit een zinvolle actie. Enkel stellen we ons vragen bij de herstelzuilen. De onderhoudskost hiervan is niet te onderschatten, terwijl de meerwaarde eerder beperkt is. Zinvoller zou zijn om deze middelen te investeren in het uitbouwen van een netwerk van fietsherstelpunten.	Dit wordt tekstueel aangepast: 'herstelpunten' ipv 'herstelzuilen'		OK	5
14	t	Gent	x	opmerking	fietsnetwerk	(p. 91) 5-lagig fietsnetwerk: Stad Gent ondersteunt en herkent zich in de voorgestelde 5 lagen in het fietsnetwerk. We pleiten er wel voor om de autoluwe kwaliteitsfietsroutes systematisch boven de fietsinfrastructuur langs verkeersassen te plaatsen. Zoals in de inleiding bij dat hoofdstuk aangehaald, zijn het deze autoluwe kwaliteitsfietsroutes die de hefboom vormen om de modal shift te realiseren.	De beide lagen staan hier niet in rangorde van belangrijkheid opgesomd maar als gelijkwaardig: beide zijn van toepassing op hetzelfde niveau echter met verschil in uitvoering.		OK	
14	u	Gent	x	opmerking	fietsnetwerk	(p. 93) Tabel overzicht ontwerpprincipes veilige fietsroutes: Stad Gent adviseert hier om niet enkel op fietssnelwegen maximaal conflictvrij te werken, maar ook op de fietsinfrastructuur langs verkeersassen, bvb. door conflictvrije lichtenregelingen.	De onderbouwing van de tabel kwalitetiseisen is opgenomen in Bijlage RMP hfst C.3.1. p 54. Voor de categorie Veilige fietsinfrastructuur langs verkeersassen wordt het ontwerpprincipe Veilige oversteken en toegangen tot functies langs de weg aangepast naar Veilige **maximaal conflictvrije** oversteken en **veilige** toegangen tot functies.	team MOW	OK	4
14	v	Gent	x	opmerking	fietsnetwerk	(p. 96) Wensbeeld op lange termijn: zoals hierboven al gesteld pleiten we ervoor de subsidiëringsmechanismen te vereenvoudigen met een uniforme en efficiënte procedure.	Een herziening van het subsidiëringsmechanisme is onderdeel van het stappenplan ter realisatie van het wensbeeld op lange termijn, RMP p96.		OK	
14	w	Gent	x	bezorgdheid	verkeersluwe maz	(p.102) Robuustheidscascade: Bij het inwerking treden van de robuustheidscascade is het zinvol om voldoende af te stemmen met alle betrokken partners, zowel wegbeheerders als de geïmpacteerde lokale overheid om maximaal de hinder voor aangelanden te beperken en vlot in te zetten op de toegelichte permanente en tactische maatregelen.	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		OK	
14	x	Gent	x	opmerking	verkeersluwe maz	(p. 176) A 01.01 & A 01.02: Aanpakken van doorstromings- en afwikkelingsknelpunten op het hoofdwegennet en het dragend wegennet. We wensen ook opvolging van de voorziene aansluiting van de R4 op de N466, en aandacht voor de inrichting van de B402.	Het regionaal mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces. Het actieplan vormt de basis voor de monitoring van het regionaal mobiliteitsplan. De opsomming is in eerste instantie gebaseerd op gekende projecten. De deelacties vormen een niet-limitatieve lijst. De lijst kan verder geconcretiseerd en aangevuld worden tijdens de uitvoering van het regionaal mobiliteitsplan, RMP hfst 9.1. p154.	team MOW	OK	
14	y	Gent	x	opmerking	verbindend wegen	(p.178) A 01.05: het aanpassen van het dragend wegennet volgens de inrichtingsprincipes. We zijn blij met de beslissing van de N466 (segment tussen E40 en de R4) als regionale weg binnen de wegencategorisering en als interlokale aanrijroute binnen het vrachtroutenetwerk. De persmededeling van Minister Peeters omtrent het engagement om een streefbeeldstudie op te maken viel in zeer goede aarde. We wensen deze streefbeeldstudie dan ook graag opgenomen te zien in de deelacties. Ook de afronding van de studie en de realisatie van de interlokale weg N60 tussen de R4zuid en de aansluiting 8 met de E17 zou hier moeten opgenomen worden.	Ter verduidelijking: Het voorkeurscenario RMP is opgesteld op basis van de huidige wegstructuur. Bij deze selectie is rekening gehouden met bestaande streefbeelden: N44 en N44a, N60 De Pinte - Ronse en N49 Zelzate - Westkapelle, RMP p 112. De opsomming is in eerste instantie gebaseerd op deze bestaande streefbeelden. Het op te maken streefbeeld N466 wordt toegevoegd als deelactie onder A01.05 - Opmaak streefbeeldstudie N466.	team MOW-AWG	OK	4
14	z	Gent	x	geen advies	verkeersluwe maz	(p. 180) A 02.01 Weren van doorgaand verkeer uit de interlokale mazen We onderschrijven de doelstellingen van de 'interlokale mazen'. Hieruit vloeit een heel duidelijke definitie van 'regionaal doorgaand verkeer', nl verkeer dat geen bestemming heeft binnen het gebied dat begrensd is door interlokale of regionale wegen. Gezien de grootstedelijke ring van Gent, m.n. de R4 als Vlaamse Hoofdweg ingeschaald is, die ook verschillende overbruggingen en ondertunnelingen kent, loopt de Gentse maas zeer ver uit. We hopen dat deze problematiek ons niet zal beperken in het treffen van maatregelen om sluiproutes doorheen deze interlokale maas weg te werken. Er moet steeds gezocht worden naar de juiste verhouding tussen het vrijwaren van doorgaand verkeer op lokale wegen en het belasten van het hoofdwegennetwerk. We zijn blij dat deze problematiek vertaald wordt in een concrete subactie "Uitvoeren van een gezamenlijk mobiliteitsonderzoek voor de interlokale maas 'Gent'".	Er is voldaan aan deze opmerking in het RMP.		OK	
14	aa	Gent	x	opmerking	verkeersluwe maz	(p.106) Lokaal wegennet De lokale wegen hebben in tegenstelling tot de vorige twee netwerken geen verbindingsfunctie. De kwaliteit van de leefomgeving staat voorop. Er dient bijgevolg actief ingezet te worden op het vrijwaren van de lokale wegen van regionaal doorgaand verkeer en het herinrichten op maat van zachte weggebruikers. Dit kan door de reistijd sterk te verlagen of de doortocht onmogelijk te maken. Binnen de R4 zijn er (behalve de Tijdelijke Zuidelijke Havenring) geen dragende wegen geselecteerd. Er zijn echter verschillende wegen in Vlaams beheer. De voornaamste as hierbinnen is de R40, die gezien de vele verkeersgenererende functies in de nabijheid steeds een ontsluitende rol zal hebben, maar waar de kwaliteit van de leefomgeving sterk onder leidt. Een streefbeeld van de R40 binnen deze nieuwe wegencategorisering lijkt onvermijdelijk om tot systemische oplossingen te komen die geen problemen verder op het netwerk veroorzaken. Gezien het trekkerschap van actie A02.01 "Weren van doorgaand verkeer uit de interlokale mazen" de lokale besturen zijn, maar de wegbeheerder niet de Stad Gent zelf is, vragen we hoe dit aangepakt kan worden.	tekstueel aangepast: wegbeheerder AWV mee opnemen in actie A02.01		OK	5
14	ab	Gent	x	opmerking	hoppin	(p. 40): hoppinpunten: Het aangehaalde voorbeeld "En kan een pakketje vanop een binnenvaartschip makkelijk zijn tocht verderzetten met een cargofiets tot op haar afzetplaats middenin de stad. " is veel uitdagender dan het voorbeeld van de combimobiliteit bij personenmobiliteit. Even goed kan men stellen: En kan een pakketje vanop een binnenvaartschip of een vrachtwagen makkelijk zijn tocht verderzetten met een cargofiets tot op haar afzetplaats middenin de stad."	tekstueel aan te passen: 'En kan een pakketje vanop een binnenvaartschip of een vrachtwagen makkelijk zijn tocht verderzetten met een cargofiets tot op haar afzetplaats middenin de stad'.		OK	5
14	ac	Gent	x	opmerking	hoppin	(p. 182) H 01.02: gezien de P+R-locaties nog in onderzoek zijn voor de lange termijn, stellen we voor om te nuanceren naar "omgeving Weba, omgeving Watersportbaan, omgeving Arsenaal/Gentbrugge, omgeving The Loop, omgeving Oostakker/Lochristi.	tekstueel aangepast: Park-and-rides omgeving Weba, omgeving Watersportbaan, omgeving Arsenaal/Gentbrugge, omgeving The Loop, omgeving Oostakker/Lochristi		OK	5
14	ad	Gent	x	geen advies	logistiek en VRN	(p. 37) modal shift logistiek vervoer We zijn blij te lezen dat fietslogistiek en logistiek met licht elektrische vrachtvoertuigen expliciet benoemd worden. De facto wordt hiermee de Vlaamse doelstelling van modal shift (die eerder gericht zijn op een shift van wegtransport naar water of spoor) vertaald naar een stedelijke uitdaging in modal shift.	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		OK	
14	ae	Gent	x	bezorgdheid	logistiek en VRN	(p.194) L 04.02 Weren van regionaal doorgaand vrachtverkeer uit de mazen van het hoofd- en regionaal vrachtroutenetwerk Het meest belangrijke instrument om hierop te sturen is de kilometerheffing voor vrachtwagens. Die dient afgestemd te worden op de aangepaste wegencategorisering én op het nieuwe vrachtroutenetwerk. Bij de huidige kilometerheffing zijn er bezorgdheden omtrent het vermijden van deze wegen om de heffing te vermijden. Het mag niet tot effect hebben dat we vrachtverkeer naar de minder gewenste assen te sturen. We vragen dus op korte termijn een grondige herziening van de bestaande kilometerheffing die slim stuurt naar de nieuw vastgestelde netwerken en geen negatieve effecten kent op alternatieve assen.	Er wordt akte genomen van deze opmerkingen. In het RMP p 127 wordt dit geduid: Het betret een streven naar een naar slimme combinatie met kilometerheffing net om negatieve effecten tegen te gaan doorstroming en robuustheid op de geselecteerde vrachtroutes zijn evenzeer belangrijke onderwerpen.		OK	
14	af	Gent	x	opmerking	logistiek en VRN		De actie L05.03 - Actief benaderen en ondersteunen van bedrijven binnen de regio om het potentieel van een modal shift en/of bundeling van stromen te onderzoeken - wordt actie L02.04.		OK	1
14	ag	Gent	x	opmerking	actieplan	(p. 204) S 03.02 Transitiegericht parkeerbeleid De rol voor de Vervoerregio Gent is het uitwerken van een regionaal kader. We vragen om dat duidelijker te maken, en om de actie te splitsen: het uitwerken van een regionaal kader enerzijds (met MOW als initiatiefnemer), en anderzijds de deelacties 4, 5 en 6 samen als aparte actie te benoemen. Meer focus op het regionale in deze actie is noodzakelijk, de acties die focussen op de lokale kaders en lokale implementatie zijn minder essentieel op het regionaal niveau.	Dit wordt tekstueel aangepast waarbij de lokale acties gebundeld worden tot één deelactie: Uitvoeren van een duurzaam lokaal parkeerbeleid: uitvoeren van een lokale parkeerverordening en stimuleren van kennisdeling & know how rond lokaal parkeerbeleid. Zowel de regionale als de lokale acties zijn even belangrijk binnen transitiegericht parkeerbeleid.		OK	1
15	a	Departement Landbouw en Visserij	x	opmerking	slim ruimtegebruik	Bij het hoofdstuk 4.3 Werken aan ruimte wordt vermeld dat men de urban sprawl en forse investeringen in infrastructuur wel tegengaan, door in te zetten op meer nabijheid en dichtheid van kernen. Daardoor is minder ruimte nodig in de zogenaamde mazen van het mobiliteitsnet. "Ruimte die we als inwoners goed kunnen gebruiken om onze wijken, dorpen en steden meer op mensenmaat in te richten." (samenvatting p. 27, nota p. 69) De ruimte die vrijkomt zal niet alleen in kernen gelegen zijn, maar ook in het buitengebied. Ook hier kan ruimte gecreëerd worden voor natuur, bos, maar ook voor landbouw, naargelang de lokale situatie. Er wordt voldoende aandacht besteed aan ecosysteemdienst als waterbeheer, biodiversiteit, … maar de productie van voedsel, vezels, … wordt hierbij over het hoofd gezien (zie ook kaart "open ruimte en landschap, p. 46).	Er wordt akte genomen van deze opmerking. De ecosysteemdiensten die opgesomd zijn, zijn bij wijze van voorbeeld. Het is aan een ruimtelijk beleidsplan om dan te bepalen welke gebieden voor welke diensten in aanmerking komen.		OK	
15	b	Departement Landbouw en Visserij	x	geen advies	slim ruimtegebruik	p. 50 "Om het ruimtebeslag en de verhardingsgraad te beperken, hergebruiken we in eerste instantie bestaande infrastructuur op een andere manier, of voor een andere vervoerswijze, om onze mobiliteit duurzamer en efficiënter te organiseren." Dit is een standpunt dat we steunen.	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		OK	
15	c	Departement Landbouw en Visserij	x	bezorgdheid	fietsnetwerk	P. 93 "Autoluwe kwaliteitsfietsroutes zijn ook fietsroutes met veilige fietsinfrastructuur die in de kernen eerder voorkomen in de vorm van fietsstraten, fietsen in gemengd verkeer, … en zijn in buitengebied verkeersluwe landelijke wegen en trage wegen waar de fietsers veilig gemengd rijden " Er dient ook rekening gehouden te worden met de oorspronkelijke functionaliteit van deze landelijke wegen, o.a. voor landbouwverkeer (bv. naar landbouwbedrijven of om bepaalde percelen te bereiken).	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		OK	
15	d	Departement Landbouw en Visserij	x	opmerking	openbaar vervoer	p. 113 opmerking los van landbouwkundige context: de NMBS-stopplaats "Hansbeke" staat niet op deze figuur aangegeven.	kaart aangepast: station Hansbeke werd toegevoegd		OK	2
15	e	Departement Landbouw en Visserij	x	info zonder adviesvr	slim ruimtegebruik	p. 198 "Ondersteunen van een locatie- en vergunningenbeleid in functie van woonverdichting in kernen met een hoge knooppuntwaarde en hoog voorzieningenniveau" is een actie waar we zeker aan willen meedenken en -werken, gezien een woonverdichting in kernen ook een afbouw van (zonevreemd) wonen en andere functies in de open ruimte betekent.	Er wordt akte genomen van deze opmerking. In de actielijst wordt opgenomen wie de initiatiefnemer van de maatregel is. Dit is de actor die het initiatief zal nemen voor de beschreven actie. Dit kunnen één of meerdere actoren zijn. Het is de taak van de initiatiefnemer om andere juiste actor(en) te betrekken, deze worden dus niet gespecifieerd in de tabel. Indien zou blijken bij de verdere uitwerking van een actie dat er nog andere partners nodig zijn, dan zullen deze mee betrokken worden in het proces.		OK	
12	b	De Lijn	x	opmerking	MER	MER: P172 "Synthese van de effecten" ⊡Vraag: waar komt de negatieve impact op 'Ruimtebeslag' in deze synthesetabel vandaan? Klopt dit eigenlijk wel (?), want in de voorafgaande hoofdstukken staat er een '=' effect en dus geen negatieve impact. Eerder in de nota wordt zelfs gesteld dat LT-impact van 'Ruimtebeslag' positief kan zijn indien men autogerelateerde ruimte kan downsizen. Van de aanleg van Hoppin's kan het ook niet komen want die staan in andere sysnthesetabel. Graag verduidelijken of aanpassen dus.	Dezelfde beoordeling als onder 8.2.7		OK	

15	f	Departement Landbouw en Visserij	x	opmerking	MER	Vorig jaar werd ons advies gevraagd bij de nota Inhoudsafbakening van het strategisch plan-MER. Wij gaven toen volgend advies (onze ref. 2022_003854)): Opdat bij de verdere uitwerking van het plan voldoende rekening met de landbouwsituatie zou worden gehouden, wenst het Departement Landbouw en Visserij wel te wijzen op een aantal algemene aandachtspunten. Ten laatste bij het voorleggen van het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) moeten deze aspecten duidelijk beschreven worden indien zij relevant zijn voor het plan. ▯ De impact van het plan op landbouw moet voldoende onderzocht worden. Het Departement Landbouw en Visserij kan op basis van een aangeleverde contour in de vorm van een shapefile (polygoon) een landbouwimpactstudie opmaken. De impact op landbouw dient steeds zo laag mogelijk gehouden te worden bv door geen onnodige wegen aan te leggen of door de breedte hiervan te beperken tot wat strikt noodzakelijk is. ▯ https://lv.vlaanderen.be/nl/voorlichting-info/publicaties-cijfers/landbouwimpactstudie ▯ De inname van herbevestigd agrarisch gebied (HAG) moet voldoende gemotiveerd en gecompenseerd worden conform omzendbrief RO/2010/01. ▯ Er moeten milderende maatregelen voorzien worden voor de inname van professioneel uitgebate landbouwpercelen. ▯ De opvang van hemelwater moet binnen het plangebied zelf gebeuren en op zodanige wijze dat de waterhuishouding van de omliggende landbouwgronden er geen nadelige effecten van ondervindt. ▯ Alle nodige bufferzones moeten binnen het plangebied zelf aangelegd worden. ▯ Het plan mag geen negatieve invloed hebben op de waterhuishouding van landbouwgebruikspercelen. ▯ Milderende maatregelen en compensaties met een ruimtelijke impact die uit de uitvoering van het plan voortvloeien, moeten binnen het plangebied zelf uitgevoerd worden of buiten het plangebied zonder de agrarische structuur aan te tasten. Hierbij wordt gedacht aan zaken zoals bos- en natuurcompensaties. Deze milderende maatregelen die een effect generen op het agrarisch gebruik dienen mee in overweging genomen te worden binnen het MER. ▯ Ook landbouwverkeer dient meegenomen: breedte van landbouwwegen en hun bochten, passeerstroken, … dient voldoende te zijn voor moderne landbouwwerktuigen, het verminderen van sluipverkeer op landbouwwegen, omrijfactor voor landbouwverkeer bij het knippen van wegen of het vermijden daarvan door een traktorsluis te voorzien, … Dit advies blijft ook nu gelden.	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Het betreft hier de beoordeling van effecten van een regionaal mobiliteitsplan op strategisch niveau.		OK	x
16	a	Infrabel	x	bezorgdheid	openbaar vervoer	De verwachtingen die gesteld worden vanuit de VVR hebben ook een ruimtelijke component. Wanneer belangrijke infrastructuur niet kan gerealiseerd worden door ruimtelijke planningsprocessen of omdat er geen ruimte aanwezig meer is, wordt de realisatie van sporen, stopplaatsen en dergelijke moeilijk. We verwijzen naar onze algemene voorwaarden MER in bijlage Specifiek willen we aangeven dat 1 van de werkpunten bestaat uit het behouden van een 10 meter bouwvrije strook langsheen de bedding van de spoorlijn Infrabel. Op sommige plaatsen zal dit nog extra plaats behoeven bijvoorbeeld om het aantal sporen van een stopplaats uit te breiden of een bundel aan te leggen om goederenverkeer te ontvangen of om een fly-over te bouwen of om het kunstwerk voor een tunnel ter vervanging van een overweg te creëren.	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		Ok	
16	b	Infrabel	x	bezorgdheid	openbaar vervoer	Bijkomend, zeker in de regio Gent, is de impact van de overwegen. Overwegen hebben een zware impact op de vertragingen Infrabel en verhinderen de goede doorstroming van wegverkeer o.a. ook OV verkeer en fiets. Daarom dienen de overgangen vervangen te worden door ongelijkgrondse alternatieven. We vragen dan ook aan de VVR om mee te werken aan de streefbeelden overwegen die Infrabel met de verschillende gemeenten opstelt.	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		OK	
16	c	Infrabel	x	bezorgdheid	openbaar vervoer	Daarnaast willen we ook meegeven dat een toename van stopplaatsen ook een toename van de reistijd vertegenwoordigt. Het is dan ook belangrijk een goede cadans en logica in stopplaatsen te onderzoeken samen met de spoorpartners	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		OK	
17	a	De Pinte	x	opmerking	actieplan	er een actie opgenomen wordt waarin samenwerking met navigatie-ontwikkelaars gestimuleerd wordt om doorgaand verkeer te oriënteren naar de hoofdwegen om doorgaand verkeer uit te mazen te weren	Deze actie zit vervat als deelactie onder S03.01: Ondersteunen van het geselecteerde wegennetwerk en vrachtroutenetwerk door deze door te vertalen naar correct routeadvies in de routeringssoftware van GPS-systemen		OK	
17	b	De Pinte	x	opmerking	openbaar vervoer	er werk gemaakt wordt van een OV-verbinding tussen de kern van de deelgemeente Zevergem (Eke-landuit) naar het station van De Pinte, als regionaal hoppinpunt.	Tijdens de opmaak van het OV-plan (2021) werden enkele potentiële lijnen niet weerhouden omwille van het budgetneutraal kader. De opsommingen in de deelactie geven deze lijnen weer. De deelacties vormen een niet-limitatieve lijst. De lijst kan verder geconcretiseerd en aangevuld worden tijdens de uitvoering van het regionaal mobiliteitsplan, RMP hfst 9.1. p154.		OK	
18		Zelzate	x	opmerking	verkeersluwe maz	Het ontwerp-Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Gent wordt goedgekeurd onder voorwaarde dat bij de verdere uitwerking ervan de extra last die ontstaat door de verschuivingen in de verkeerstromen maximaal wordt beperkt. Enkel onder voorwaarde dat bij de verdere uitwerking ervan de extra last die ontstaat door de verschuivingen in de verkeerstromen maximaal wordt beperkt en dat goed partnerschap (ambitie 7 van het RMP) toegepast wordt bij bijvoorbeeld circulatiemaatregelen, wegeniswerken met omleidingen of definiëring van mobiliteitskamers met invloed buiten de gemeentegrenzen, zoals ook opgemerkt door het college van burgemeester en schepenen van 17 maart 2023, kan het Regionaal Mobiliteitsplan worden gedragen.	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		OK	
19		Tielt	x	opmerking	openbaar vervoer	Bij deze wenst het schepencollege zijn bezorgdheid te uiten omtrent het voorstel om lijn 15 (Gent — Nevele — Poeke -Ruiselede Tielt) te schrappen. Voor de stad Tielt, die zich profileert als een scholenstad met een volledig aanbod van secundaire onderwijsinrichtingen, is het belangrijk dat leerlingen vanuit de omliggende gemeenten vlot met het openbaar vervoer naar Tielt kunnen rijden. Door deze maatregel zouden 25 a 30 scholieren een 30 minuten langer traject dienen te volgen om in Tielt te geraken. Ook de belbus vormt in deze geen volwaardig altematief voor dagelijks gebruik. Het schepencollege dringt er bij deze dan ook op aan om lijn 15 in zijn huidige vorm volledig te behouden binnen het nieuwe Regionaal Mobiliteitsplan Gent.	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het RMP.	De Lijn	OK	
20		idem 20 23-25-39-46-47-50-51-52-53	x	opmerking	verbindend wegen	Wat mij echter verontrust, is dat het Regionaal Mobiliteitsplan het project "nieuwe Scheldebrug" in Wetteren al toevoegt bij de praktische invulling. Het voorgestelde tracé doorstaat immers nog geen enkele toets aan het Ruimtelijk Structuurplan én botst met strategische doelstellingen van het Regionaal Mobiliteitsplan. •▯Een nieuwe Scheldebrug aan de Voordestraat verslechtert de bereikbaarheid aanzienlijk van quasi alle centrumfuncties van de gemeente Wetteren (politie, burgerzaken, handel, cultuur, sport, gezondheid, onderwijs) en van Wetteren-Station als interregionaal OV-knooppunt. •▯Het voorgestelde buitenscenario is niet klimaatgezond. De langere reistijden zullen voor meer CO^2-uitstoot zorgen. Voor het traject is naar schatting meer dan 10.000 m^2 extra verharding nodig dwars door de Scheldevallei, wat in strijd is met de onthardingsambitie van het Vlaams Klimaatadaptieplan en de ambitie „om op heel wat plaatsen de samenhang van de open ruimte te herstellen". Het traject vernietigt hierbij de waardevolle habitat en ecotoop van dit gebied, betekent een verdere versnippering tussen de natuurgebieden en verhindert het toekomstig herstel van de al bestaande versnippering. •▯De reistijden voor de gebruikers van het Openbaar Vervoer en de fiets zullen juist sterk stijgen in plaats van verminderen. •▯Door het te verwachten aanzuigeffect zal een nieuwe Scheldebrug nog meer extra verkeersdruk genereren in Wetteren-Ten-Ede, Wetteren-Gransvelde en Wetteren-Overschelde. Bovendien zal de noodzakelijke aanleg van bijkomende kruispunten en/of rotondes ten koste gaan van de fietsveiligheid. Het zorgt daarenboven voor extra geluidsoverlast in de ecologisch waardevolle Scheldevallei. •▯Het voorgestelde traject is niet-inclusief: juist de minder mobiele en sociaal zwakke burgers krijgen een verminderde toegang tot een hoogwaardig openbaar vervoer. Het voorgestelde tracé is voorlopig enkel gebaseerd op de automobilist en het privé-autoverkeer. •▯Het zgn. buitenscenario is niet-innovatief. Het houdt immers geen rekening met de ingezette en toenemende transitie in voertuiggebruik. Zo houdt het voorstel geen rekening met evoluties zoals deelmobiliteit, fietsgebruik, thuiswerk, en de automatisering van voertuigen zowel voor het openbaar vervoer als voor de goederenstromen. Genoeg redenen dus om u te verzoeken het voorgestelde tracé van de nieuwe Scheldebrug uit het ontwerp van Regionaal Mobiliteitsplan te verwijderen. Ik vraag u daarentegen om in het ontwerpplan het huidige traject met een centrumbrug in Wetteren te behouden. Dit tracé biedt veel meer kansen voor een toekomstig hoogwaardig openbaar vervoer en pleegt geen aanslag op de landschappelijke waarde, de biodiversiteit van de Scheldevallei en de open ruimte waar nu wandelaars, fietsers, joggers, ruiters… dankbaar recreatief gebruik van maken.	Het RMP is een strategische mobiliteitsvisie op niveau van een vervoerregio, dus over regionale vervoersstromen. Daarnaast was het ook duidelijk dat de huidige brug over de Schelde te Wetteren verhoogd diende te worden. In het kader van de uitwerking van de regionale mobiliteitsstructuur is gekozen om een nieuwe brug over de Schelde te Wetteren mogelijk te maken. Het RMP doet echter geen uitspraken over de exacte ligging van deze nieuwe brug. Dit moet gebeuren n.a.v. de concrete uitwerking van het project a.h.v. project-specifieke procedures. Binnen het project zelf moet onderzoek gedaan worden over elementen zoals de gewenste bereikbaarheid van het centrum, van het station, … RMP hfst 8.3.3. p 106	team MOW	OK	
21	a	VRA-FBAA	x	bezorgdheid	proces	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 algehele afwezigheid.	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. Het mobiliteitsplan is inderdaad een reflectie van de gesprekken en het traject dat we hebben gevolgd, en het is daarom jammer dat door de beperkte deelname van uw sector het perspectief van privaat collectief vervoer mogelijk onderbelicht is gebleven. Dit intensief traject heeft een eerste resultaat opgeleverd. Wel gaan we de komende jaren verder werken om het plan performanter te maken.		OK	
21	b	VRA-FBAA	x	opmerking	openbaar vervoer	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. Maar bovenal is de aandacht voor het privaat collectief personenvervoer te beperkt. 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. Het plan vermeldt dat op termijn onderzoek zal gebeuren naar duurzame mobiliteitsoplossingen voor woonwerkverkeer via collectief vervoer. Dit is zeer vrijblijvend en vaag. Er is sprake van de uitwerking van een geintegreerd systeem op het niveau van de vervoerregio, maar dit wordt niet verder gedetailleerd. We lezen niets over collectief recreatief vervoer bv. van en naar evenementen. Voor touringcars is er daarnaast een belangrijk issue rond toegang tot de steden en parkeerbeleid. Het is een gemiste kans dat het plan hieraan geen aandacht besteedt. Nochtans lezen we bij de acties rond transitiegericht parkeerbeleid dat een gecoördineerd beleid rond vrachtwagenparkeren zal worden uitgewerkt. 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.	De vervoerregio ondersteunt zeker het privaat collectief vervoer, maar hier primeert ook de marktwerking. Hierdoor ligt de verantwoordelijkheid bij de initiatiefnemers. Vanuit de vervoerregio trachten we door middel van verscheidene acties zoals het voorzien van auto-ontradende infrastructuur, Hoppinpunten op bedrijventerreinen en evenementslocaties, een gelijk speelveld te scheppen voor de private sector. De globale regelgeving van het privaat collectief vervoer blijft de bevoegdheid van de hogere overheden.		OK	
22	a		x	vraag voor verduideli	slim ruimtegebruik	Wisselwerking met ruimtelijk beleid? Een algemene opmerking is dat het plan weinig tot geen rekening wordt gehouden met de ruimtelijke- en stedenbouwkundige context. Bij de lopende plannen en projecten gaat het enkel over infrastructurele mobiliteitsingrepen. Is er een wisselwerking met het ruimtelijk beleid? Zijn er belangrijke ruimtelijke projecten in de pijplijn die mogelijk een impact kunnen hebben op de mobiliteit? Ik denk bijvoorbeeld aan grootschalige woonprojecten, havens, bedrijventerreinen, etc. Ook de cumulatieve effecten hiervan dienen onderzocht te worden.	Ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit zijn nauw met elkaar verbonden. Het regionaal mobiliteitsplan is geen ruimtelijk beleidsplan. De opmaak van het regionaal mobiliteitsplan verloopt parallel met de opmaak van het provinciaal beleidsplan ruimte en met heel wat lokale ruimelijke beleidsplannen. Afstemming tussen beide is noodzakelijk, vandaag en in de toekomst. Wat het regionaal mobiliteitsplan expliciet wil doen, is op basis van de concepten en netwerken die er worden uitgedacht, een aantal sterke conceptuele uitspraken vanuit mobiliteit meegeven aan ruimtelijk beleid. De ambitie is het versterken van het toekomstig gebruik van het mobiliteitssysteem door ruimtelijke ordening strategisch in te zetten.		OK	
22	b		x	opmerking	verbindend wegen	Impact van grotere mobiliteitsingrepen in België worden onvoldoende meegenomen Het plan kijkt voornamelijk binnen de grenzen van haar eigen vervoersregio. Is er voldoende aandacht gegaan naar de effecten die vervoersregio's onderling hebben? Welke impact zullen de werken in Antwerpen (Oosterweelverbinding) hebben op het verkeersnet rond Gent? Is dit meegenomen in het onderzoek?	Er wordt akte genomen van de opmerkingen mbt de mobiliteitsingrepen in België. Binnen de regionale mobiliteitsplannen werd een doorrekening gemaakt met het verkeersmodel waarbij de scope grensoverschrijdend reikt over de vervoerregio's heen, Bijlage RMP p 48. Bij de opmaak van het RMP werd daarnaast ook intensief overleg gepleegd. Tijdens de maandelijkse vergaderingen van de College van Voorzitters (ambtelijk) werden steevast grensoverschrijdende problematieken officiëel en in de marge besproken. Daarnaast werd er op initiatief van de ambtelijke voorzitters op regelmatige basis bilateraal overleg tussen verschillende buurregio's georganiseerd om de plannen op elkaar af te stemmen en mogelijke verschilpunten op te lossen.		OK	
22	c		x	opmerking	verbindend wegen	Ik ben blij te zien dat het plan onderworpen is aan een MER onderzoek. Een groot hiaat bij de gemeentelijke mobiliteitsplannen is dat er geen MER aan gekoppeld was. Er worden dus ingrepen in gemeentelijke mobiliteitsplannen voorgesteld zonder te weten welke - al dan niet nefaste impact - dit op één of meerdere gebieden heeft. Ook het participatieve deel is bij gemeentelijke mobiliteitsplannen niet decretaal vastgelegd en kan de gemeente volgens haar eigen methodes vastleggen. Veelal is dit vrij beperkt gebleven. Ik vind het dan ook jammer vast te stellen dat ingrepen die in sommige gemeentelijke mobiliteitsplannen staan - zonder verder onderzoek - direct in het plan van de vervoersregio Gent wordt overgenomen. Een concreet voorbeeld is de stadsboulevard van Deinze. Er wordt op pagina 106 aangegeven dat de kern van Deinze wordt doorsneden door drie verbindingswegen, de N35, de N466 en de N43. Ook hier dringt de nood aan maatregelen ter ontlasting van de kern. Een verder te onderzoeken voorstel is om de N43 voor doorgaand verkeer te knippen in de kern en via een nieuwe verbinding ten zuiden van Deinze het verkeer naar de N35 te leiden (een stadsboulevard van de Gentsesteenweg naar de Gaversesteenweg). Er wordt aangegeven dat er in dit regionaal mobiliteitsplan geen uitspraken worden gedaan over de uitkomst van deze studies, of een voorkeursscenario wordt aangereikt. Deze studies behouden hun eigen procedure. Moet dit ook niet ingebed worden in het plan voor de vervoersregio en hieraan afgetoetst worden? Op pagina 52 staat immers dat het mogelijks een impact kan hebben op het regionale netwerk. Op pagina 113 staat echter een plan waarop de stadsboulevard als missing link wordt aangeduidt en niet als te onderzoeken project. Hierdoor lijkt het alsof het voorstel de enige oplossing zou zijn. Er wordt gevraagd om dit aan te passen.	De teskt RMP p 106 is aangepast naar 'Het voortsel is om de N43 voor doorgaand verkeer te knippen in de kern en via een nieuwe verbinding ten zuiden van de N43 het verkeer naar de N35 te leiden (een stadsboulevard van de Gentsesteenweg naar de Gaversesteenweg)'. Hieruit volgt dat de aanduiding van het symbool hart in Deinze is verwijderd van de kaart op p113.		OK	
23	a	idem 20 23-25-39-46-47-50-51-52-53	x	vraag voor verduideli	verbindend wegen	op pagina 126 wordt vermeld dat de selectie in het RMP net zoals de wegencategorisering rekening houdt met lopende plannen en projecten alsook missing links in het huidige netwerk. Er wordt akte genomen van de studie omtrent een nieuwe Scheldebrug in Wetteren. Betekent dit dat in het RMP daar al concrete gegevens zijn voor opgenomen. Meer bepaald is er binnen het RMP nu al rekening gehouden met een bepaalde keuze (centrum- of buitenscenario) daaromtrent en een daaraan verbonden concrete mobiltetitsvisie. Of betekent 'we nemen er akte van' dat men enkel weet heeft van een lopende studie zonder dat daar nu al enige concrete visie inzake mobiliteit over is uitgesproken	idem 20 23-25-39-46-47-50-51-52-53		OK	
23	b		x	vraag voor verduideli	verbindend wegen	betreffende de nota bijlagen – deel C – speerpunt VERBINDEND EN ROBUUST HOOFD- EN DRAGEND WEGENNET REALISEREN - A01 - Aanpakken van doorstromings- en afwikkelingsknelpunten op het dragend wegennet. In voornoemde nota wordt, bij de acties - deelacties, melding gemaakt van de aanleg van een omleidingstraject en nieuwe Scheldebrug in Wetteren. Betekent dit, andermaal, dat er al rekening is gehouden met de juiste locatie van de nieuwe Scheldebrug. Zo ja, waar kan deze omschrijving terug gevonden worden in het RMP. En waar zal zich het omleidingstraject dan juist situeren.	Dit betekent louter dat zoals op p 52 onder Type 2 omschreven dat er een planinistiatief is opgestart of een onderzoek loopt zonder concrete uitkomst.		OK	
23	c		x	vraag voor verduideli	verkeersluwe maz	op het kaartje (mazen) op pag. 108 staat met stippellijn een mogelijke verbinding ts. Wetteren en Beervelde aangegeven. Wat houdt dit concreet in of bedoelt men hiermee de zogenaamde Colmanstraat in Laarne.	Dit betreft een indicatieve aanduiding van een te onderzoeken omleidingstraject en nieuwe Scheldebrug. Er is echter nog geen concreet tracé gekend.		OK	
24			x	opmerking	openbaar vervoer	Graag had ik als Merelbekenaar de suggestie gedaan om ook vanuit Merelbeke een shuttle dienst te laten vertrekken naar Gent. dit analoog met de shuttledienst die stad Gent al aanbiedt P+R Weba/Decathlon en P+R Watersportbaan. Bijvoorbeeld van parking Liedemeerspark tot Gent zuid. Zo zijn we als Merelbekenaar niet enkel afhankelijk van het openbaar vervoer van De Lijn. Alvast bedankt om, indien mogelijk, deze piste eens nader te bekijken.	Het toekomstig openbaar vervoernetwerk bestaat daarbij uit vier niveaus. Het regionaal netwerk zorgt voor directe verbindingen tussen de groot- en kleinstedelijke gebieden, attractiepolen en regionale knopen binnen de vervoerregio. Dit wordt aangevuld met het lokaal OV-netwerk en VoM om complementair te ontsluiten. De lijst kan verder geconcretiseerd en aangevuld worden tijdens de uitvoering van het regionaal mobiliteitsplan.		OK	

25		idem 20 23-25-39-46-47-50-51-52-53	x	opmerking	verbindend wegen	De praktische invulling van het plan Regionaal Mobiliteitsplan geeft al een plaats aan het project "nieuwe Scheldebrug" in Wetteren terwijl het voorgestelde tracé nog geen enkele toets aan het Ruimtelijk Structuurplan heeft doorstaan én botst met heel wat strategische doelstellingen van dat Regionaal Mobiliteitsplan. •De BEREIKBAARHEID VERSLECHTERT aanzienlijk voor quasi alle centrumfuncties van de gemeente Wetteren (politie, burgerzaken, handel, cultuur, sport, gezondheid, onderwijs) en van Wetteren-Station als interregionaal OV-knooppunt. •Het voorgestelde buitentraject is NIET KLIMAATGEZOND. Door de langere reistijden verhoogt de CO^2-uitstoot. Voor het traject is naar schatting meer dan 10.000 m^2 extra verharding nodig dwars door de Scheldevallei. Het traject vernietigt hierbij de waardevolle habitat en ecotoop van dit gebied. Het zorgt voor een verdere versnippering tussen de natuurgebieden en verhindert toekomstig herstel van de al bestaande versnippering. •Het voorgestelde traject is NIET ATTRACTIEF omdat de reistijden voor de gebruikers van het openbaar vervoer en de fiets juist sterk vermeerderen in plaats van verminderen. •Het voorgestelde traject is NIET GEZOND en VEILIG. Het te verwachten aanzuigeffect legt extra verkeersdruk op Wetteren-Ten-Ede en Wetteren-Overschelde. Extra kruispunten en/of rotondes verminderen de fietsveiligheid. Het zorgt daarenboven voor extra geluidsoverlast in de ecologisch waardevolle Scheldevallei. •Het voorgestelde traject is NIET INCLUSIEF omdat juist de minder mobiele en sociaal zwakke burgers een verminderde toegang krijgen tot een hoogwaardig openbaar vervoer. Het voorgestelde tracé baseert zich enkel op de automobilist en het privé-autoverkeer. •Het voorgestelde buitentraject is NIET INNOVATIEF want het houdt geen rekening met de transitie in voertuiggebruik. Die omschakeling is al ingezet en neemt de komende jaren nog toe. Zo houdt het voorstel geen rekening met evoluties als deelmobiliteit, fietsgebruik, thuiswerk, en de automatisering van voertuigen zowel voor het openbaar vervoer als voor de goederenstromen. Om al deze redenen vraag ik u daarom het voorgestelde tracé van de nieuwe Scheldebrug uit het ontwerp van Regionaal Mobiliteitsplan te schrappen. Ondertussen vraag ik u om in het ontwerpplan het huidige traject met een centrumbrug in Wetteren te behouden aangezien dit traject ontzettend veel meer kansen biedt tot de uitbouw van een toekomstig Hoogwaardig Openbaar Vervoer zonder daarbij een aanslag te plegen op de landschappelijke waarde en de biodiversiteit van de Scheldevallei.	idem 20 23-25-39-46-47-50-51-52-53	team MOW	OK	
26			x	opmerking	openbaar vervoer	Ik las dat we opmerkingen mochten mailen. Dus bij deze. Ik neem heel vaak bus 78 aan den beer. Nu is het zo dat er maar 1 bus om het uur rijdt. Als er panne is dus weer een uur later. Het bushokje is al heel lang stuk. Raam eruit en geen bankje meer. Ik nam reeds contact met de lijn, maar kreeg als antwoord dat de gemeente hiervoor contact moet opnemen. Ik nam ook contact met Watteeuw. Geen antwoord, en meldde dit ook aan de buschauffeur. Dus nu ook aan jullie. Is er misschien mogelijkheid dat jullie daar contact voor kunnen opnemen. Daar men steeds meer vraagt om milieuvriendelijk te reizen. Zou het wel leuk zijn als ik gewerkt heb om niet een uur te moeten wachten op de bus en dan nog eens 40 a 45 minuten onderweg ben. S avonds. In de winter is het ook leuker om te wachten in een hokje die toch wat afgeschermd is tegen de koude. Alvast bedankt voor de moeite. Vriendelijke groeten.		Er wordt akte genomen van deze opmerking mbt wachtaccomodatie aan de halte. Deze opmerkingen mbt huidige wachtaccomodatie maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het RMP. Deze vallen onder de bevoegdheid van de lokale besturen.	OK	
27			x	opmerking	verkeersluwe maz	Het plan vermeldt dat er maatregelen tegen sluipverkeer nodig zijn, maar dit blijft zeer vaag. Er is geen concrete identificatie van de probleempunten van sluiproutes op het lokale wegennet, laat staan dat er concrete initiatieven worden voorgesteld. Voorbeeld: "Op regionaal niveau zijn de maatregelen die genomen moeten worden op het dragend wegennet niet eenduidig te bepalen. Enerzijds mag de doorstroming niet hoger liggen dan het hoofdwegennet. Dit is voorzien in de lagere snelheden maar ook door prioritering van openbaar vervoer kunnen waak al voldoende weerstanden ingebouwd worden op het dragend wegennet. Anderzijds is het ook belangrijk om te streven naar een vlotte afwikkeling op het dragend wegennet daar waar de doorstromingsproblemen gekend zijn waardoor de gebruiker het lokale wegennet als sluiproute gebruikt. Het is dus belangrijk om gebiedsgericht te gaan evalueren welke soort maatregelen nodig zijn. Ook op het lokale wegennet moet geëvalueerd worden of maatregelen genomen moeten worden om sluipverkeer te weren." (p 107) Het is een gemiste kans dat geen concrete acties worden gepland voor de gekende locaties waar het lokale wegennet als sluiproute wordt gebruikt. Veel sluiproutes zijn immers al jarenlang gekend, het moet dus minstens mogelijk zijn ze als dusdanig te identificeren in het plan en er een concrete actie aan te verbinden (bv. opzetten van concrete overlegstructuren met de gemeenten, het uitvoeren van tellingen en onderzoek naar mogelijke oplossingen, onderzoek naar wat het Vlaams gewest binnen de eigen bevoegdheid kan ondernemen). Voorbeeld is het sluipverkeer in de Keistraat op de grens van De Pinte en Sint-Martens-Latem (en deels grondgebied Gent). De Keistraat is een lokale weg doorheen rustige woonwijken en langs het Parkbos. Probleemsituering: De Keistraat wordt als sluipweg gebruikt voor verkeer afkomstig van de N437 (Klapstraat) via de Kortrijkseheerweg naar de N43 (Kortrijksesteenweg). Het sluipverkeer wil de 'files/trage doortocht' op de N43 (Kortrijksesteenweg) in Sint-Martens-Latem vermijden. De N43 is daar immers door AWV ingericht met slechts 1 rijvak in elke richting en er staan diverse verkeerslichten. In de Keistraat daarentegen staan geen verkeerslichten. Om vertragingen op de N43 te vermijden, rijdt dus veel autoverkeer (afkomstig van Nazareth, Deinze en Gavere, richting Gent) doorheen de Keistraat - Baron de Gieylaan naar de rotonde ('drie sleutels') op zo terug de Kortrijksesteenweg te bereiken (waarna de N43 terug twee rijvakken heeft en er dus minder vertraging is). Ook in de omgekeerde richting wordt de Keistraat voor sluipverkeer naar Nazareth, Gavere en Deinze gebruikt. Erkenning van het probleem: In diverse beleidsdocumenten wordt dit probleem van sluipverkeer al jarenlang erkend. Maar het neemt alleen maar toe, in plaats van dat het onmogelijk wordt gemaakt. Ik vermeld enkele relevante passages uit de mobiliteitsplannen van de gemeenten De Pinte en Sint-Martens-Latem en uit het advies van de Regionale Mobiliteitscommissie:		Het weren van sluipverkeer zit vervat in de acties A02.01 Weren van doorgaand verker uit d einterlokale mzaen en A02.02 Weren van doorgaand verkeer uit de woonwijken en dorpskernen. Dit wordt verder uitgewerkt door de lokale besturen.	OK	
28	a		x	opmerking	verbindend wegen	Tunnel onder het kanaal Gent-Terneuzen ter hoogte van Doornzele met aansluiting op het ovaal van Wippelgem: Dit voorstel dateert reeds van een 25-tal jaar geleden en werd nooit gerealiseerd. Huidige situatie: Behalve 2 veerdiensten (Doornzele & Langerbrugge), met zeer beperkte doorstromingscapaiteit, is er enkel een verbinding tussen de linker- en rechteroever van het kanaal Gent-Terneuzen: ➢ Ten noorden: te Zelzate via de brug en de tunnel ➢ Ten zuiden: via Meulestede brug. Gevolgen: een groot deel van het verkeer gebruikt Meulenstedebrug en gaat ook over het kruispunt te Wondelgem, wat aanleiding geeft tot de thans gekende problemen (problemen met Meulestedebrug, verkeersinfarct op het kruispunt te Wondelgem waar werken gepland zijn doch al 25 jaar te laat zijn, problemen ter hoogte van de Vliegtuiglaan en aansluiting naar Kennedybaan etc…). Deze tunnel had er eigenlijk al moeten zijn vooraleer de werken aan het kruispunt in Wondelgem te starten! Voorstel: Realisatie van de reeds vroeger voorziene en geplande tunnel onder het kanaal te Doornzele. Voordelen: - Het verkeer komende van Nederland (Westerscheldetunnel & Sluiskiltunnel) zou gemakkelijk naar de andere oever kunnen, zonder de afslag naar Zelzate brug of de tunnel te Zelzate te moeten nemen. P.S. Er is geen rechtse afslag naar de tunnel op de R4 voor het verkeer komende uit het noorden naar de tunnel en dit wordt nu geregeld met lichten die verkeer belemmerend zijn. - Ontlasting van het kruispunt te Wondelgem, Meulenstedebrug, Vliegtuiglaan: dit zou niet alleen voordelig zijn voor het gewoon lokaal autoverkeer (verkeer komende van Evergem en van de R4) doch ook de hinder voor het openbaarvervoer drastisch beperken en de doorstroming verbeteren en zorgen voor een veiliger omgeving voor de fietsers naar Gent. - Betere kanalisatie van het vrachtwagenverkeer door een verbeterde bereikbaarheid van beide oevers: Zo zouden alle vrachtwagens komende van b.v. Kluizendok en De Nest met bestemming richting E40 Brussel of E17 Frankrijk een directe aansluiting hebben op de Kennedybaan.		De reservatiestrook als tracé voor de Rodenhuizetunnel werd in de gewestplanwijziging in 2001 geschrapt. VVR Gent erkent de noodzaak voor een verbinding tussen de oost- en westzijde van het kanaal. In het RMP is hiervoor de Siffer voorgesteld.	OK	4
28	b		x	opmerking	verbindend wegen	Aanpassen (lees verwijderen) van het rond punt op de Kennedy baan ter hoogte van Arcelor Mittal: De realisatie van dit rond punt midden op een autostrade (Kennedybaan) behoort ongetwijfeld tot één van de grootste flaters in de recentste aanpassingen van onze wegeninfrastructuur en zijn een smet op het blazoen van onze Gentse Haven! Gevolgen zijn dan ook de dagelijkse files, waardoor ongetwijfeld sommigen een andere route kiezen en hierdoor de verkeersellende via Meulenstedebrug en het kruispunt te Wondelgem bevorderen. Voorstel: Aanpassen van dit verkeersknooppunt door het verwijderen van het rond-punt-principe en het aanleggen van een normale verkeerswisselaar waarbij het verkeer op de Kennedybaan richting Sluiskil ongehinderd kan doorstromen met af- en opritten naar de E34 (Antwerpen-Knokke). P.S.: de afrit komende van Knokke en oprit naar Knokke bestaan daar reeds.		Binnen project R4 WO is de R4 geselecteerd als Vlaamse Hoofdweg. Dit betekent dat de R4 O dient aangepast te worden conform de inrichtingseisen. De aansluitende kruispunten zullen daarbij mee onderzocht worden.	OK	
28	c		x	opmerking	logistiek en VRN	Aanleg van vrachtwagenparking met services voor de bestuurders: Ook dit was een vroeger voorstel tot realisatie aan het Ovaal van Wippelgem (ingang De Nest), doch is nooit gerealiseerd! Integendeel werd deze uitstekende zichtligging voor een dergelijk initiatief ondertussen verkaveld voor kleinere industriële bedrijven. Er stellen zich thans de volgende problemen: - Vrachtwagens staan gespreid geparkeerd over de gemeente en geven aanleiding tot onveilige verkeerssituaties en hinder. Deze situatie lijkt recentelijk wel verbeterd te zijn. - Er zijn weinig of geen voorzieningen voor de vrachtwagenchauffeurs (WC, was-/douchegelegenheid, restaurants etc..) . Nochtans zijn zij de mensen die de onmisbare schakel zijn in ons economisch gebeuren en onze Gentse Haven draaiende houden! Voorstel: Aanleg van een vrachtwagen-parkingzone met mogelijkheid van een bewaakt gedeelte in het industriegebied. In deze zone zouden er tevens faciliteiten moeten zijn voor de vrachtwagenchauffeurs (wassen, douchen, restaurant, vuilbakken etc.). Naast de parkeermogelijkheden zou hier dus prioritair ruimte moeten zijn voor hotel/restaurant/bar en verkeersgebonden faciliteiten zoals bijvoorbeeld benzinestation, bandencentrale, vrachtwagen garage, vrachtwagen carwash/spoelfaciliteiten etc… Dit zou dan een aantrekkingspunt zijn voor het vrachtwagenverkeer, de overlast van geparkeerde vrachtwagens in de gemeente beperken en een positief imago uitstralen naar de chauffeurs van onze Gentse Industriezone en misschien ook het probleem van zwerfvuil rond b.v. Kluizendok grotendeels oplossen.		De vervoerregio zal een algemeen kader uitwerken omtrent waar vrachtwagens wel en niet mogen parkeren (tenzij de hogere kaders voldoende blijken). Dit kader kan in de randvoorwaarden meegenomen worden wanneer er gericht gezocht wordt naar mogelijke locaties voor vrachtwagenparkings. Dit wordt geconcretiseerd in actie L05.01 - opmaken regionaal beleidskader vrachtwagenparkeren.	OK	
28	d		x	opmerking	verkeersluwe mazı	. Aanpak zeer gevaarlijke verkeerssituatie ter hoogte van Aardeken (Ertvelde) en het winkelcentrum OKAY: Huidige situatie: -Er is daar geen enkel ZEBRA pad: nochtans is dit een drukke oversteekplaats voor zowel schoolgaande kinderen (Basisschool in de Lindenlaan) en voetgangers en fietsers naar het winkelcentrum OKAY. Erger nog: sommigen interpreteren blijkbaar verkeerdelijk de strepen op de vluchtheuvel als oversteekplaats en men waant zich dan valselijk veilig! Eén en ander heeft tot gevolg dat voetgangers en fietsers komende uit de Steenstraat of uit de Lindelaan (kant van de schoolgebouwen) en naar het winkelcentrum gaan of naar Vaartstraat-Oost, het zekere voor het onzekere willen kiezen en in tegenovergestelde richting langs de kant van het winkelcentrum wandelen of fietsen. Dit op zijn beurt creëert nogmaals een gevaarlijke situatie als zij de uitrit kruisen van het restaurant of het benzinestation! -Er is thans recentelijk wel een snelheidsbeperking ingevoerd van 30 Km/uur op de Lindenlaan, doch deze eindigt net vóór de inrit naar het benzinestation/OKAY met als gevolg dat de auto's daar juist optrekken! 75 m verder, net voorbij de afslag naar Vaartstraat-Oost is terug 70 Km/uur toegelaten wegens einde woonzone. Dus eerst 30 km/uur, dan mag men 75 m 50 km/uur rijden en dan 70 km/uur: het kan eenvoudiger. Voorstel: -Aanleg van ZEBRA pad (verlicht) op het AADEKEN en ter hoogte van de OKAY -Uitbreiden van de 30 km/uur zone tot kruispunt met Vaarstraat-Oost en dan beperking tot 50 km/uur tot Vaarstraat-West. P.S. Een beperking tot 50 km/uur aan de kruising met Vaartstraat-West lijkt mij wenselijk omwille van: - Het is een belangrijke oversteekplaats vooral van fietsers, komende van de Bommels. - Er is aanzienlijk invoegend en overstekend verkeer naar de Noordlaan komende van de wijk Hoge Wal, het zwembad, het sportcentrum, jeugdcentra, chirolokaal etc…. - Het zou in principe moeten vermijden dat auto's en vooral moto's/quads met veel lawaai geweldig optrekken vanaf het Aardeken en aanleiding geven tot onveilige situatie en zeer storende geluidshinder.		vervat in acties A02.01 Weren van doorgaand verker uit de interlokale mzaen en A02.02 Weren van doorgaand verkeer uit de woonwijken en dorpskernen. Dit wordt verder uitgewerkt door de lokale besturen.	OK	
29	a	Zorg gezonde publieke ruimte	x	info zonder adviesvrı	proces	"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. "			OK	
29	b	Zorg gezonde publieke ruimte	x	bezorgdheid	doelstellingen	"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. https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte •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. "		Wij nemen akte van deze aanbevelingen. We passen het online richtlijnensysteem gezondheid toe, dat naar wij veronderstellen regelmatig een update krijgt conform te recentste inzichten.	OK	
29	c	Zorg gezonde publieke ruimte	x	bezorgdheid	doelstellingen	"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. We kijken niet enkel naar invloeden van polluenten 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 stilte, rust en verkoeling kunnen opzoeken, maar ook voor plaatsen waar er ruimte is voor ontmoeting, vrije tijd en sport. 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. "		Wij nemen akte van deze aanbevelingen. Maar om de gezondheidseffecten van een regionaal mobiliteitsplan te beoordelen op strategisch niveau, beperken we ons logischer- en noodzakelijkerwijs tot een proxy op basis van (wijziging in) voeruigkilometers. Het stimuleren van actieve verplaatsingen en toepassen van het STOP-principe vormt een basiselement van elk vande RMP.	OK	
29	d	Zorg gezonde publieke ruimte	x	info zonder adviesvrı	doelstellingen	"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: 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. Deze en andere rapporten kunnen gedownload worden via: https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte "		Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.	OK	
29	e	Zorg gezonde publieke ruimte	x	info zonder adviesvrı	slim ruimtegebruik	"Het Project Gezonde Publieke Ruimte: https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte Het handboek voor planning, inrichting en beheer "Groenblauwe ruimtes als bouwsteen van gezonde en veerkrachtige leefomgevingen. 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: https://www.vlaanderen.be/publicaties/groenblauwe-ruimtes-als-bouwsteen-van-gezonde-en-veerkrachtige-leefomgevingen-handboek-voor-planning-inrichting-en-beheer "		Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.	OK	
29	f	Zorg gezonde publieke ruimte	x	info zonder adviesvrı	doelstellingen	""Praktische instrumenten rond gezondheid in ruimtelijk beleid": •Dashboard in functie van het opstellen ruimtelijke visie om zicht te krijgen op de huidige situatie, ofwel een 'knipperlichtfunctie'; •Dashboard in functie van het toetsen van een ruimtelijke visie op gezondheidsaspecten; •Checklist om te screenen of en in hoeverre gezondheid wordt beschermd en bevorderd in bestaande situaties en/of in ruimtelijke plannen en projecten. https://omgeving.vlaanderen.be/uitwerking-van-praktische-instrumenten-rond-gezondheid-in-ruimtelijk-beleid https://omgeving.vlaanderen.be/nl/klimaat-en-milieu/gezonde-veilige-en-aantrekkelijke-leefomgeving/ruimte-voor-gezondheid-praktische-instrumenten "		Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.	OK	
29	g	Zorg gezonde publieke ruimte	x	info zonder adviesvrı	doelstellingen	"De 10 kernkwaliteiten", bieden een kader voor een kwaliteitsvolle inrichting en een optimaal beheer van de omgeving: https://omgeving.vlaanderen.be/nl/aan-de-slag-met-de-10-kernkwaliteiten		Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.	OK	

29	h	Zorg gezonde publieke ruimte	x		info zonder adviesvra	doelstellingen	"Ontwerpen van toekomstbestendige en gezonde woonomgevingen": https://researchportal.be/nl/publicatie/ontwerpen-van-toekomstbestendige-en-gezonde-woonomgevingen Of https://omgeving.vlaanderen.be/nl/ontwerpen-van-toekomstbestendige-en-gezonde-woonomgevingen Zeker de items: actieve verplaatsingen, bewegen en ontspannen, klimaatbestendig leefmilieu en efficiënt ruimtegebruik.	Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.		OK
29	i	Zorg gezonde publieke ruimte	x		info zonder adviesvra	doelstellingen	""Ruimtelijke strategieën voor gezonde omgevingen: case street canyons" https://archief-algemeen.omgeving.vlaanderen.be/xmlui/handle/acd/229931 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. "	Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.		OK
29	j	Zorg gezonde publieke ruimte	x		info zonder adviesvra	doelstellingen	"Luwte-oases zijn groene oases in een lawaaierige, 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. https://omgeving.vlaanderen.be/nl/programma-luwte-oases "	Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.		OK
15	g	Departement Landbouw en Visserij		x	bezorgdheid	MER	Zoals reeds vermeld, zal een deel van de acties die een impact heeft op het ruimtebeslag, ook een invloed hebben op landbouw en dit zowel op het landbouwgebruik van de individuele landbouwer – gebruiker van de betrokken percelen, maar ook de agrarische structuur: • Inname van landbouwgrond voor weginfrastructuur voor de verschillende modi incl. de nodige waterbuffers, groenbuffers, …. Ook het verder uitbouwen / opwaarderen van bestaande infrastructuur betekent meestal een zeker grondinname. • het vormen van restpercelen die niet meer interessant zijn voor de professionele landbouw of 2 kleinere (moelijker bewerkbare) percelen die zich gevormd , • het wijzigen van de ploegrichting; • Het niet meer (gemakkelijk) toegankelijk zijn van de landbouwpercelen met de huidige landbouwmachines. Dit gaat zowel om de breedte van de wegen, als om het feit dat landbouwvoertuigen op sommige wegen geweerd worden omwille van verkeersveiligheid, waardoor percelen niet of enkel via een grote omrijfactor bereikbaar zijn. • Maar anderzijds kan vrijgekomen ruimte (door ontharding bv.) ook teruggegeven worden aan de landbouw. In het plan-MER wordt landbouw zeker vermeld en meegenomen, bv. p. 48 korte omschrijving van de landbouw in de vervoersregio, vermelding van de beleidsdoelstelling van terugdringen van de verhardingsgraad in o.a. landbouwgebied. De impact op landbouw is impliciet beschreven bij het thema ruimte, en wij vragen dat in de impact op landbouw ook verder meegenomen, zeker bij meer concrete uitwerking van acties dient dit expliciet beschreven te worden en gemilderd.	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Het betreft hier de beoordeling van effecten van een regionaal mobiliteitsplean op strategisch niveau.		OK
29	k	Zorg gezonde publieke ruimte		x	opmerking	MER	"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: https://www.zorg-en-gezondheid.be/aandachtsgebieden-en-humane-biomonitoring 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. https://www.zorg-en-gezondheid.be/per-domein/preventie/gezonde-publieke-ruimte/hoe-gezond-is-onze-leefomgeving-ontdek-het-met-de-e-his-infographic "	Zoals in elk MER volgt de milieubeoordeling in de sMER's het richtlijnensysteem gezondheid, waarin deze nieuwe advieswaarden nog niet zijn opgenomen. Maar aangezien in de sMER's geen gebiedsdekkende luchtmodellering werd uitgevoerd van de toestand zonder en met RMP, wordt sowieso niet getoetst aan deze of andere GAW's. Er wordt enkel o.b.v. de wijziging in voertuigkm in relatie tot bewoning ingeschat of er positieve of negatieve gezondheidseffecten tgv het plan te verwachten zijn.		OK
29	l	Zorg gezonde publieke ruimte		x	opmerking	MER	"Voor de relatie hitte en gezondheid in een bepaald gebied kunnen de hittekwetsbaarheidkaarten opgevraagd en meegenomen worden. https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/hittekwetsbaarheidskaarten "	Het aspect hitte wordt niet behandeld onder thema "gezondheid" maar onder thema "klimaat" (en dan nog enkel louter kwalitatief).		OK
29	n	Zorg gezonde publieke ruimte	x		info zonder adviesvraag		Wat gezondheid betreft stellen we voor dat wordt nagegaan of al deze elementen zijn meegenomen in het voorliggend plan.	Elk RMP streeft naar een vermindering van de voertuigkm t.h.v. bewoning en naar minimale bijkomende verharding/maximale ontharding van verkeersinfrastructuur.		OK
29	o	Zorg gezonde publieke ruimte	x		opmerking	doelstellingen	"In uw mail van 15 mei 2023 vraagt u aan ons als adviesinstantie om een schriftelijk advies uit te brengen. Bij deze ontvangt u onze vragen en opmerkingen: •▪Deelmobiliteit en elektrisch rijden/elektrisch fietsen worden nauwelijks benoemd in het regionaal mobiliteitsplan. In hoeverre is deze vorm van duurzaam vervoer onderdeel van het regionaal mobiliteitsplan? "	Deelmobiliteit zit reeds verankerd in de ambitie 'innovatief en welvarend': - De transitie van voertuigbezit naar voertuiggebruik is ingezet. Het gebruik van deelmobiliteit neemt sterk toe. De vrijgekomen ruimte gebruiken we om onze steden en dorpen aangenamer te maken. - Slimme gebruikersapplicaties en andere technologieën stimuleren en faciliteren combi- en deelmobiliteit. Duurzame verplaatsingen worden zo eenvoudiger en efficiënter. Deelmobliteit is vervolgens doorvertaald in de strategie 'Knopen', waar deelmobiliteit net de basis van het mobiliteitsaanbod vormt op hoppinpunten om als first- of lastmile op trein, tram of bus de reisroute te kunnen verderzetten, en in de strategie 'Samen bouwen aan slimme mobiliteit' waar combimobiliteit wordt gestimuleerd onder de vorm van zowel deelfietsen als deelwagens, als dan niet elektrisch. Tot slot wordt dit concreet omgezet in de acite OV03.02 - uitbouw van aanbod deelsystemen.		OK
29	p	Zorg gezonde publieke ruimte	x		opmerking	verbindend wegen	"•▪Wat zijn de effecten op de gemeente Leudal algemeen en op de N273 en A2 specifiek inzake het regionaal mobiliteitsplan?"	Wij nemen akte van deze opmerking maar deze behoort toe aan het openbaar onderzoek van een andere Vervoerregio.		OK
29	q	Zorg gezonde publieke ruimte	x		vraag voor verduideli	proces	Daarnaast willen wij graag in gesprek met u gaan over wat wij voor elkaar kunnen betekenen in het kader van het regionaal mobiliteitsplan. Wij hebben in gemeente Leudal namelijk met soortgelijke aspecten te maken (bijvoorbeeld bereikbaarheid kleine kernen) als in het regionaal mobiliteitsplan wordt aangehaald. Wij horen graag of u hiervoor openstaat.	Wij nemen akte van deze opmerking maar deze behoort toe aan het openbaar onderzoek van een andere Vervoerregio.		OK
30		Eeklo		x	info zonder adviesvra	proces	Overwegende dat de vervoerregioraad volgende opmerkingen heeft op het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan: ▪De vervoerregioraad gaat akkoord met de nota waarin de opmerkingen van de colleges zijn verwerkt, enkel de nieuwe paragraaf over de R4 moet bijgestuurd worden. Ook mag het logo van Infrabel nog aangepast worden. ▪De nieuwe versie van de paragraaf over de R4 wordt dan "De vervoerregio stemt in om zowel de R4 West, als de R4 Oost op te nemen als Vlaamse hoofdweg. Doch, de vervoerregio wenst het huidig onderscheid in hiërarchie tussen R4 West en R4 Oost te bevestigen, zoals deze ook in het Europees "comprehensive TEN-T network" is aangeduid."De gemeenteraad stelt het ontwerp Regionaal MobiliteitsPlan (RMP), zoals gevoegd in bijlage en rekening houdend met de hierboven gestelde opmerkingen, vast.			OK
31		Lievegem	x		info zonder adviesvra	proces	De gemeenteraad geeft gunstig advies over het Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan.			OK
32		Aalter	x		info zonder adviesvra	proces	Een gunstig advies te verlenen op het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan.			OK
33		Melle	x		info zonder adviesvra	proces	De gemeenteraad is akkoord met het Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan voor Vervoerregio Gent.			OK
34			x		opmerking	verbindend wegen	Ik woon in Merelbeke en stel elk jaar vast dat zeer veel auto's gebruik maken om door deze gemeente te rijden. Reeds in verschillende mobiliteitsplannen werd rekening gehouden met een Oostelijke verdeelweg met als doel sluipverkeer in Merelbeke en de aanliggende wijken te weren. Nu rijdt het sluipverkeer kriskras door de wijken, terwijl dit eigenlijk kan worden ondervangen met een verdeelweg. Een hele tijd geleden werd reeds een parlementaire vraag gesteld, en ook in het meest recente mobiliteitsplan werd rekening gehouden met een verdeelweg. Een studiebureau deed zelfs een studie naar de haalbaarheid en manier van inbedden. Bij de eventuele realisatie toen werden enkele voorwaarden geformuleerd, namelijk de verdere doortrekking van R4 (wat gebeurde) en milderende maatregelen (blokken) wat ook gebeurde. Met dit traject werd ook bewust gekozen om het autoverkeer langs het oosten te laten doorrijden. De R4 werd tot aan de carpoolparking en aansluiting e40 doorgetrokken. Een mooie optie, maar meteen een hogere druk op de omliggende straten. Waar in het mobiliteitsplan uitvoerig wordt geschreven over de druk op dit traject, stel ik nu vast dat de projecten weliswaar werden gerealiseerd, maar dat er geen gevolg wordt gegeven aan de effecten. Deze zijn nochtans zoals men had ingeschat. Ondertussen moet iedereen vaststellen dat de verkeersdrukte alleen maar is gestegen en niet is gedaald. Het mobiliteitsplan was geen overschatting, maar een onderschatting. Er worden kleine ingrepen gedaan her en der in een woonwijk, op basis van klachten, maar dit zijn pleisters op een veel te grote etterende wonde. Met veel interesse bekeek ik dan ook de verschillende documenten en plannen. In de 'visienota 2.0 vervoerregio Gent' zie ik de verdeelweg ook als pijnpunt staan. Misschien kan ik met deze e-mail niet veel bereiken. Dit betreft dan ook niet een opmerking maar een gedegen bevestiging van dit pijnpunt, en de hoop dat actie wordt ondernomen.	De vervoerregio werkt samen met Vlaanderen een nieuwe wegencategorisering uit met als doel een robuust wegennet te realiseren. Dit wil zeggen een wegennet dat betrouwbaar, vlot en veilig is, zowel in normale als uitzonderlijke omstandigheden. Deze bouwt een visie op drie niveaus, internationaal en interregionaal doorgaand verkeer op het hoofdwegennet, regionaal en interlokaal verkeer op het dragend wegennet en lokaal verkeer op het lokale wegennet. Een interlokale maas wordt begrensd door regionale en interlokale wegen, het dragend wegennet. Echter zijn er heel wat kernen die doorsneden worden door het dragend wegennet, zoals Merelbeke. Aandacht voor de verkeersleefbaarheid van de kernen is hier van groot belang, knelpunten die zich stellen dienen aangepakt te worden. De ontlasting van de kern van o.m. Merelbeke staat hoog op het programma van de vervoerregio. Voor Merelbeke wordt specifiek het onderzoek opgenomen in het RMP mbt het garanderen van de verkeersleefbaarheid op de N444 (A01.03) in combinatie met aanpakken van doorstromings- en afwikkelignsknelpunten op het hoofdwegennet (A01.01) op de B403 (verbindign E40 x R4) en het weren van doorgaand verkeer in de interlokale		OK
35	a		x		bezorgdheid	verkeersluwe maz	Bewonersplatform Bottelare, vereniging erkend door de gemeente Merelbeke bestaande uit inwoners van Bottelare. Dit platform heeft als voornaamste doel om een rechtstreeks contact tussen de gemeente en een regio te verzorgen alsook adviezen te geven over belangen die de regio aangaat. Wij hebben de plannen doorgenomen van jullie en zijn op enkele topics dieper ingegaan. Zo hebben wij enkele opmerkingen of bezorgdheden die we via deze weg willen meedelen. Aangezien jullie mogelijks Bottelare niet zo goed kennen, schetsen we even onze situatie. Figuur uit het mobiliteitsplan van Merelbeke 2013. Zoals te zien in de figuur is Bottelare gelegen tussen 2 drukke straten zijnde de N444(Hundelgemsesteenweg) en de Poelstraat (verlengde van N415). De as Koningin Astridlaan en Ridder A. Stas de Richellelaan worden sinds de aanleg van de brug aan de Universiteit Gent Faculteit Diergeneeskunde en recenter het op- en afritten complex van de R4, misbruikt als sluiproute. Zoals te zien in de legende zijn wij een subcategorie lager geklasseerd dan bijvoorbeeld de Poelstraat. Toch zijn wij bij de opbouw van jullie plan in dezelfde categorie geplaatst dan deze straat. Waar bovenop werd gesteld dat de wegen vanaf lokale weg type 1 in overweging werden genomen voor interlokaal verkeer te accommoderen. Gelukkig vonden wij later in de plannen terug dat geen enkele straat in Bottelare(excl N444) als interlokale weg was geselecteerd. De motivering om de Poelstraat niet te selecteren, hebben we in de bijlage teruggevonden. Alleen is er nergens een vermelding terug te vinden van de Koningin Astridlaan of de Ridder A. Stas de Richellelaan. Dat deze straten helemaal niet voldoen aan de vooropgestelde criteria lijkt ons evident, maar is er een officiële reden waarom we niet zijn opgenomen in de niet-selectie? Kan het een effect hebben dat wij in het verleden verkeerdelijk een te hoge wegencategorisatie hebben gekregen, waardoor wij sowieso een ontsluitingsweg worden binnen een mobiliteitskamer? De bezorgdheid hierover komt voort vanuit onze ervaring met de Gemeente Merelbeke, die vooral schermt om de verbindende functie van de weg te behouden. Of als back-up mocht er iets zijn op de Hundelgemsesteenweg, wat volgens jullie plan-MER niet zou mogen. Recent tijdens de opmaak van het masterplan van Bottelare is vastgesteld dat een stuk van de Koningin Astridlaan heel smal is (< 7m breedte). Er is uiteindelijk geopteerd om niet vademecum conforme voetpaden te voorzien om toch vooral de auto zijn plaats te laten behouden.	Op 7 oktober 2020 werd het verzameldecreet goedgekeurd door het Vlaams parlement met daarin onder andere de algemene principes van de nieuwe wegencategorisering en de zes nieuwe categorieën, RMP p 101. Op 15 juli 2022 keurde de Vlaamse Regering de ontwerpselectie van het hoofdwegennet goed. Binnen de krijtlijnen van het RMP formuleren de vervoerregio's vervolgens een voorstel voor selectie van het dragend wegennet, zijnde de regionale en interlokale wegen. Alle wegen die niet geselecteerd zijn in het hoofd- of dragend wegennet zijn lokale wegen. De selectie voor de subcategorieën gebeurt door de lokale overheden. De niet selectie van wegen als dragend wegenet betekent dat dit lokale wegen zijn zonder verbindingsfunctie. De kwaliteit van de leefomgeving staat er voorop. Er dient bijgevolg actief ingezet te worden op het vrijwaren van deze lokale wegen van regionaal doorgaand verkeer en het herinrichten op maat van zachte weggebruikers.		OK
35	c		x		opmerking	fietsnetwerk	In het voorstel tot regionaal mobiliteitsplan vinden we op pg 99 een afbeelding van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk(BFF). Onderstaande is een close-up van die kaart. Een voorstel van ons, is om de as Koningin Astridlaan en Ridder A. Stas de Richellelaan op te nemen in dit fietsnetwerk als autoluwe kwaliteitsfietsroute. Een gedeelte van de as is al opgenomen in het plan, zijnde de Ridder A. Stas de Richellelaan. De eerste stappen om deze as te laten evolueren naar een autoluwe kwaliteitsfietsroute zijn al genomen in het masterplan maar dienen nog verder te worden ontwikkeld. 1. Fietsstraten 2. Zone 30 3. Zwaar verkeer wordt geweerd 4. ANPR-camera's voor trajectcontrole en zwaar verkeer zijn aanwezig 5. Grote kleuter en lagere school aanwezig op de as Deze route zou alleszins heel wat voordeel bieden aan fietsers aangezien dit de kortste en snelste route is om van de interlokale weg(N444) naar Lemberge, Melle, Moortsele, Oosterzele, … te geraken.	Op fietskaart, RMP p99, toont enkel de bovenlokale fietsroutes. Er is nog geen kaart opgemaakt met aanduiding van autoluwe kwaliteitsfietsroutes. De Koningin Astridlaan kan als autoluwe kwaliteitsfietsroute opgenomen worden tijdens de uitvoering van het regionaal mobiliteitsplan.		OK
29	m	Zorg gezonde publieke ruimte		x	opmerking	MER	"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: https://nbsi.eu/the-3-30-300-rule/) ▪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. "	Toepassing van deze groennormen is enkel mogelijk op projectniveau, en is niet relevant voor de effectbeoordeling op strategisch niveau van de RMP's. Het voorzien van bijkomend groen is een ruimtelijk vraagstuk dat geen deel uitmaakt van de RMP's.		OK
35	e		x		vraag voor verduideli	verbindend wegen	Verdeelweg Merelbeke Wat we ook terugvonden was een vermelding naar de verdeelweg in Merelbeke waar er al jaren spraken van is en verschillende keren wordt vermeld in het Mobiliteitsplan van Merelbeke. Het doet ons plezier te lezen dat dit hoog op jullie agenda staat. Want het is een project dat beter al een tijd geleden was opgestart aangezien we in Merelbeke de aanzuigfactoren van gemotoriseerd verkeer hebben gerealiseerd, R4 op- en afritten complex, maar nog niet een veilige en aangewezen route ernaartoe. Momenteel is de officiële route door het centrum van Merelbeke, maar in realiteit worden heel wat sluiproutes genomen zoals Bottelare. In jullie figuur staat dit aangeduid met een "hart"-icoon, terwijl er op andere plaatsen een aanduiding is met een pijl "missing-link", is er een verschil tussen de twee?	nieuwe wegencategorisering uit met als doel een robuust wegennet te realiseren. Dit wil zeggen een wegennet dat betrouwbaar, vlot en veilig is, zowel in normale als uitzonderlijke omstandigheden. Deze bouwt een visie op drie niveaus, internationaal en interregionaal doorgaand verkeer op het hoofdwegennet, regionaal en interlokaal verkeer op het dragend wegennet en lokaal verkeer op het lokale wegennet. Een interlokale maas wordt begrensd door regionale en interlokale wegen, het dragend wegennet. Echter zijn er heel wat kernen die doorsneden worden door het dragend wegennet, zoals Merelbeke. Aandacht voor de verkeersleefbaarheid van de kernen is hier van groot belang, knelpunten die zich stellen dienen aangepakt te worden. De ontlasting van de kern van o.m. Merelbeke staat hoog op het programma van de vervoerregio. Voor Merelbeke wordt specifiek het onderzoek opgenomen in het RMP mbt het garanderen van de verkeersleefbaarheid op de N444 (hart en actie A01.03) in combinatie met aanpakken van doorstromings- en afwikkelignsknelpunten op het hoofdwegennet (A01.01) op de B403 (verbindign E40 x R4) en het weren van doorgaand verkeer in de interlokale mazen (A02.01) en uit woonwijken en		OK
35	f		x		vraag voor verduideli	openbaar vervoer	C.1.5 Bouwstenen combinatie openbaar vervoer en auto op steenwegen (MoveMeter) Dit punt is te vinden in jullie bijlage pg47 waar als we het goed begrijpen het voorstel(simulatie) is om de snelheid op de N444 te gaan verlagen waar het HOV-netwerk zou beginnen. Waaruit maken jullie op dat het verkeer hier vooral zou opschuiven naar de N60 en E17? Zoals te zien in de figuur zien wij vooral een verdere verschuiving naar lokale wegen. Wat vandaag al het geval is en zeker nog meer uitgesproken zal zijn als de snelheid op de N444 zou worden verlaagd.	De figuur op p47 toont het verschil in afname en toename van verkeer. Een afname wordt in groen weergegeven, een toename in roze tot rood. Daarop is ook te zien dat er verkeer toeneemt op de E17 en N60 en deels op het onderliggende wegennet. Het is daarom van belang om zowel het aanpakken van van doorstromings- en afwikkelignsknelpunten op het dragend- en hoofdwegennet (A01.01 en A01.02) samen worden uitgevoerd met het weren van doorgaand verkeer in de interlokale mazen (A02.01) en uit woonwijken en kernen (A02.02).		OK
36			x		opmerking	verbindend wegen	Is het mogelijk om in de N9 een onderdoorgang aan te leggen, thv Evergem/Mariakerke, zodat het verkeer ongelijkvloers en dus vlotter de aansluiting kan maken met de R4? = vlotter verkeer en minder sluikverkeer door Vinderhoute Is het ook mogelijk om de huidige aanliggende fietspaden langs de N9 in Lievegem te vervangen door vrijliggende fietspaden? = veiliger fietspaden + meer gebruik door de fietsers	De herinrichting van de verknoping N9xR4 te Mariakerke zit vervat in actie A01.02.		OK

37	a		x		geen advies	Openbaar vervoer	Gebruikers behouden door het gratis te maken en nieuwe gebruikers op die manier aantrekken. De cijfers over de omslag naar het eerder gestegen gebruik van OV in Hasselt zijn gekend. Positieve voorbeelden uit het buitenland in aangepaste vorm ook bij ons toepassen.	Er wordt akte genomen van deze opmerking.			OK
37	b		x		opmerking	Openbaar vervoer	Waterbussen Gent is een waterstad. Tal van mogelijkheden. Voorbeelden bestaan o.a. waterbus Vilvoorde-Brussel. Traject Merelbeke-Gent. Mogelijkheid school- en ander	Onderzoek naar openbaar vervoer via water is opgenomen in actie OV03.03			OK
37	c		x		bezorgdheid	Openbaar vervoer	Autodelen Autodelers bevoordeligen. Positieve voorbeelden implementeren. Nieuwe autodelers, zowel eigenaars als gebruikers, aantrekken doordat gemeentebesturen hen een aantrekkelijke proefperiode aanbieden van een jaar zodat ze gebruik in alle seizoenen realistisch kunnen ervaren. In een autodeelsysteem instappen is voor velen een sprong in het ongewisse en vraagt een aantal aanpassingen en gewenning in denken en doen.	Het uitbouwen van het aanbod aan deelsystemen zit vervat in actie OV03.02, waaronder ook deelwagens.			OK
37	d		x		opmerking	openbaar vervoer	Toegankelijkheid Zowel ten aanzien van cliënten met een beperking als voor mensen die niet via digitale middelen mobiliteitsmiddelen gebruiken. Ook op gebied van informatie en betalen analoge systemen voorzien.	Toegankelijkheid is een van de ambities in het RMP en wordt geconcretiseerd binnen actie S02.03 - inzetten op toegankelijke openbare ruimte.			OK
37	e		x		opmerking	logistiek en VRN	Bedrijven met meer dan x aantal werknemers moeten een duurzaam mobiliteitsplan voorleggen om een vergunning te kunnen krijgen. Dit niet toepassen geeft risico op intrekken van de erkenning.	Het inzetten op bedrijfsvervoerplannen en mobiliteitsmagagement wordt geconcretiseerd in actie A02.01			OK
35	d			x	opmerking	verkeersluwe maz	In jullie plan-MER wordt al vermeld dat het gemeentebestuur, zal moeten voorzien in het actief weren van sluipverkeer van de interlokale weg N444 naar bijvoorbeeld het op- en afritten complex R4 in Merelbeke, N42(kortste weg naar oprit E40) en Brusselsesteenweg N9 in Melle. Wat op zich kan binnen Bottelare door de aanwezigheid van de ANPR-camera's.	Het RMP ambieert een robuust wegennet, RMP hfst 8.3.2 p101 e.v. De uitvoering van de acties mbt het weren van doorgaand verkeer in de interlokale mazen (A02.01) en het weren van verkeer uit woonwijken en kernen (A02.02) ligt bij de lokale besturen.			Ok
38	b	Natuurpunt Bovenschelde		x	opmerking	logistiek en VRN	2/ multimodaal logistiek centrum 't Eilandje Zwijnaarde De ontwikkeling van een logistiek centrum op korte afstand van de Scheldevallei is een bedreiging van dit nabijgelegen NATURA 2000 gebied en VEN gebied. Dergelijke activiteit zet de Scheldevallei meer onder druk ipv van zich ervan te verwijderen. De aanleg van de recente fietsbrug op de Kappetragel en de dijkverzwaring van de oever toont dat de omgeving hieronder te lijden heeft en zeker geen verhoging van natuurwaarde betreft. Het MilieuEffecten Rapport zal de weerslag op flora en fauna kunnen duiden.	De selectie van het Eiland Zwijnaarde als multimodaal logistiek centrum is beslist beleid. Het RMP werkt verder op dit beslistbeleid.			OK
39	a	idem 20 23-25-39-46-47-50-51-52-53	x		bezorgdheid	verbindend wegen	1) Verwijzend naar pagina 52 van het RMP : Op deze pagina wordt de studie voor een nieuwe Scheldebrug te Wetteren als type 2 omschreven. Het is een studie, met een mogelijke regionale impact, dewelke nog lopende is en waarvan nog geen concrete uitkomst gekend is. Bij de uitwerking van de visie en strategieën wordt er uitgegaan van de bestaande toestand als onderlegger. In het regionaal mobiliteitsplan worden geen uitspraken gedaan over de uitkomst van deze studies, of het aanreiken van een voorkeursscenario. Daartegenover, om de doelstellingen en de visie te bereiken, worden wel al een aantal concrete acties vooropgesteld dewelke een zeer nauw verband hebben met de studie omtrent de nieuwe Scheldebrug te Wetteren. M.a.w. hier is er dan wel sprake van een mogelijke toekomstige visie als onderlegger en niet zozeer de bestaande toestand. De ontsluiting van het industrieterrein Stookte (en het afleiden van het vrachtverkeer naar de E40) vormt daarbij een zeer bepalende factor. Verder in de tekst zullen deze acties/deelacties nog aan bod komen.	idem 20 23-25-39-46-47-50-51-52-53	team MOW		OK
39	b		x		opmerking	openbaar vervoer	2) Verwijzend naar pagina 80 : uitbouw van regionaal interstedelijk HOV-net Bij de acties/deelacties wordt aangegeven dat het station van Wetteren behoort tot het performant HOV-net en tot het performant kernnet. Dit betekent dus dat, bij HOV, er moet gestreefd worden naar hogere eisen op het gebied van doorstroming (snelheid, betrouwbaarheid en efficiëntie) en de uitstraling om de herkenbaarheid van het totale vervoersconcept bij de reiziger duidelijk te maken. Daarnaast is een hoge mate van betrouwbaarheid en efficiëntie van de bus cruciaal voor een aantrekkelijke dienstverlening. Niet enkel de stiptheid speelt hierbij een rol maar ook hoe goed de best mogelijke rijtijd wordt bepaald, rekening houdende met de omgevingsfactoren. Zoals in het masterplan 'Wetteren, NZ-verbinding' momenteel de locatie van de nieuwe Scheldebrug is aangegeven (buitenscenario t.h.v. Voordestraat en geen centrumbrug) komt men zeker niet tegemoet aan voornoemde actie en eisen, omschreven in het RMP. Het principe van het station van Wetteren als performant HOV-net en kernnet wordt in dit masterplan totaal ondermijnd. Voor reizigers komende vanuit het Noorden (Lochristi, Kalken, Laarne, Heusen, Melle) zal de bereikbaarheid van het station een grote omrijfactor inhouden. Momenteel is er voor deze reizigers, via de huidige centrumbrug (Schelde), een directe toegang tot het station. Volgens de toekomstige visie verdwijnt deze toegang en zal er een aanzienlijke omrijfactor gecreëerd worden (huidige afstand via centrumbrug t.o.v. toekomstige voorziene inplanting van Scheldebrug = omrijfactor x 5). Voornoemde omrijfactor zal uiteraard ook een impact hebben op de Lijn-verbindingen : langere (om)rijtijden, meer bussen, meer bushaltes en zeker meer co-vervuiling (wat ook geldt voor het onontbeerlijk autoverkeer van en naar het station). Voor het nastreven van een duurzame mobiliteit zullen ook de nodige ingrepen moeten gebeuren, in het bijzonder het aanleggen van bijkomende veilige fietspaden. Dit zal uiteraard gepaard gaan met het nodige extra ruimtebeslag. Bovendien zal de mindset moeten aangewakkerd worden om, vooral rekening houdende met de grote omrijfactor, het STOP-principe aan te wakkeren en af te stappen van de gemakkelijkheidsoplossing, zijnde het gebruik van de auto. Wat niet zo evident zal lijken. Een auto is in vele gevallen onmisbaar. Aansluitend bij voornoemde argumentatie (omrijfactor, duurzame mobiliteit) komt ook de ontsluiting van de kleinere woonkernen (Overschelde, Gransvelde, Ten Ede), het schoolverkeer Scheppers en de tewerkstellingspool Stookte naar het centrum en het station van Wetteren in het gedrang.				
39	c		x		bezorgdheid	hoppin	3) Inzake hoppinpunten (pagina 115 en verder) In feite sluiten de, onder dit punt, geformuleerde opmerkingen nauw aan bij deze vermeld onder 2). Het station van Wetteren is een belangrijk interregionaal hoppinpunt. Als interregionaal hoppinpunt heeft Wetteren een ruim mobiliteitsaanbod van frequente interregionale, regionale en lokale verbindingen, van waaruit verplaatsingen tussen verschillende vervoerregio's mogelijk zijn, en bevat minstens enkele hoogwaardige interregionale treinlijnen. Het heeft zo een aantrekkelijk treinaanbod. Op weekdagen wordt het station van Wetteren dagelijks gebruikt door ong. 2600 reizigers en gedurende de weekends door ong. 1100/dagelijks. Ook hier moet gewag gemaakt worden van het ondermijnen van de belangrijkheid van het station van Wetteren als interregionaal hoppinpunt en dit door het verdwijnen van een centrumbrug over de Schelde (cfr. masterplan NZ-verbinding). Zie punt 2). Het is trouwens de bedoeling om aan een hoppinpunt op een eenvoudige en comfortabele wijze op een andere vervoerswijze over te stappen. Ook dit draagt bij tot een duurzame mobiliteit. Het feit dat het station van Wetteren vanuit het noorden slecht bereikbaar zal zijn, is zeker een negatieve impuls om dit doel te bereiken.				
39	d		x		opmerking	logistiek en VRN	4) Inzake het wegennet - vrachtroute (verwijzend naar de pagina's 105 en verder) Betreffende het item 'werken aan de ruimte' wordt op pagina 43 van het ontwerp RMP het volgende vermeld : Tenslotte tracht de vervoerregio ontwikkelingen op slecht bereikbare plaatsen een halt toe te roepen. Deze ondergraven immers het efficiënt en duurzaam functioneren van het mobiliteitssysteem en maken de regio meer auto- en vrachtwagenafhankelijk. Dit betekent het stoppen van verdere verlinting, baanwinkelontwikkelingen, 4e ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen op slecht bereikbare plaatsen. Deze plekken bieden veel eerder kansen voor een aantrekkelijke landschapsbeleving en versterken van ecosystemen. Door sluipverkeer hier te weren en recreatieve fietsroutes uit te bouwen, kan de aantrekkelijkheid en beleving van deze gebieden worden vergroot en hun troeven sterker worden uitgespeeld. Teneinde te streven naar een goede ruimtelijke ordening en een halt toe te roepen aan de zogenaamde versnipperde ruimtelijke wanorde is dit een zeer lovenswaardige visie/standpunt. De realiteit is echter anders. De meeste steden en gemeenten zullen er alles aan doen om, kost wat kost, voor dergelijke situaties een oplossing te zoeken waarbij vooral zeer lichtzinnig en onverantwoord met het begrip 'ruimtebeslag' zal omgesprongen worden. Het economisch belang zal immers altijd primeren. Een typisch voorbeeld hiervan is het industrieterrein Stookte te Wetteren. In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Wetteren staat letterlijk aangegeven dat dit bedrijventerrein door zijn historische groei (lees eerder historische misgroei) slecht geïntegreerd is in zijn omgeving. En hoe tegenstrijdig het ook mogen klinken : zelfs uitbreidingsmogelijkheden worden voorzien. Dit gebied grenst, nagenoeg zonder of met minimale buffer, aan 3 woonkernen en een grote school en is slechts bereikbaar (uiteraard ook voor zwaar vrachtverkeer) via lokale wegen. Om deze historische misgroei tegen te gaan of af te remmen zijn nooit ernstige stappen ondernomen (uitgezonderd in 1996 waarbij in een BPA 'uitbreiding Stookte' door de bevoegde minister een optie voor uitbreiding industrie tot aan de Schelde werd uitgesloten). In tegendeel : men heeft het zover laten komen dat dit bedrijventerrein bestemd is voor milieubelastende industrie, met als gevolg de vestiging van 2 seveso-bedrijven. Nooit is er rekening mee gehouden dat een dergelijke zone niet verenigbaar is met de directe omgeving, nl. woon- en gemeenschapsvoorzieningsomgeving, laat staan dat er zelfs voldoende bufferruimte is voorzien. Maar andermaal : ook hier moet men constateren dat, koste wat kost, de economie primeert op de leefbaarheid en het nastreven van een goede ruimtelijke ordening. Uiteraard is industrie economisch zeer belangrijk maar dan moeten de daartoe voorziene zones in goede mate verenigbaar zijn met de directe omgeving. Zoals reeds aangehaald is dit zeker niet het geval voor wat Stookte betreft. Hier is er totaal geen sprake van een goede ruimtelijke samenhang				
40	a		x		opmerking	slim ruimtegebruik	Aangezien de Vlaamse Overheid de ambitie heeft om tegen 2030 naar een toename van 50% duurzame verplaatsingen te gaan en tegen 2040 naar 60% dient zich, om hier aan tegemoet te komen, hiervoor een betekenisvolle actie-opportuniteit aan op het grondgebied van de gemeente Melle. Het betreft een opportuniteitsvoorstel gelegen in een zone binnen de afbakeningslijn grootstedelijk gebied Gent (figuur 1), inzonderheid m.b.t. het verordenend grafisch plan 19, deelproject R4/N9 Melle, gemengd regionaal bedrijventerrein (figuur 2). In deze zone is de ruimtelijke context de voorbije jaren betekenisvol veranderd door de vestiging van de Brandweerzone Centrum – Post Melle en de lokale politie Regio Rhode en Schelde. Tevens bevindt zich in de directe omgeving de Tuinbouwschool, de Hogeschool Gent, Fluvius, de NMBS werkplaats en lang de Brusselse Steenweg vanaf Melle Leeuw tot aan de Ringvaart diverse kantoren en bedrijven met een bovenlokaal belang. Veel van deze instellingen en bedrijven organiseren jaarlijks diverse manifestaties met hoge bezoekersaantallen die veelal leiden tot verkeersproblemen, parkeertekorten en moeilijke bereikbaarheid door ontbreken van een efficiënte mobiliteitsaanpak. Van 18 augustus tot en met 16 oktober 2023 wordt er eveneens een openbaar onderzoek georganiseerd van het gemeentelijk RUP Spijkersdreef. Bovendien is door de toenemende verkeersdrukte op de Brusselse steenweg t.h.v. van Melle met de aansluiting op de R4 en de onvoorspelbare calamiteiten – ongevallen / werkzaamheden - die zich frequent voordoen op R4 en E40, is in deze zone een dermate groot knelpunt geschapen met een grote impact op de lokale en regionale verkeersafwikkeling. Dit heeft bijkomend een effect op de leefbaarheid van de regio zodoende dat zich op korte termijn nieuwe, oplossingsgerichte ruimtelijke zienswijzen opdringen die in de toekomst een realisatiekans verdienen.	x	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Het betreft een regionaal mobiliteitsplan met een inhoud die bij decreet werd vastgelegd en waarbij het RMP niet de taak heeft een volwaardige visie met actieplan voor ruimte uit te werken. Er loopt een aparte procedure ikv RUP Spijkersdreef.	AWG		OK
40	b		x		bezorgdheid	openbaar vervoer	De tramlijn 2, die stopt aan Melle Leeuw, verzekert voor een beperkte doelgroep een efficiënte stadsverbinding maar is tot nu toe een fel een onderbenutte investering. Het is een miskleun voor de talloze gebruikers zoals de scholieren en studenten, werknemers, carpoolers; gebruikers van verhuurde kantoorlocaties, logies en de bezinningslocatie. Dit geldt eveneens voor de talrijke bewoners die ingevolge de hogere bewoningsdichtheid en de toenemende bewoningsverdichting ingevolge appartementisering en de lopende verkavelingen in de resterende open ruimte van Melle Vogelhoek. De problematiek betreft onder meer de beperkte bereikbaarheid voor de diverse doelgroepen van tramlijn 2 met o.m. moeizame en minder efficiënte bus-aansluitingen, parkeerafwezigheid voor carpoolers en parkeertekort voor fietsers, bezoekers aan diverse instellingen en bedrijven. De gevolgen van deze situatie zijn ondertussen genoegzaam bekend a.d.h.v. terreinsituaties, tellingen, vastgestelde verkeersproblemen en getuigenissen. In stand houden van dergelijk misgegroeide situatie brengt geen soelaas voor realiseren van een strategie met openbaar vervoer als ruggengraat voor de regio. Vandaar dat effectief werk dient gemaakt te worden aan de verdere uitbouw van een complementair kwaliteitsvol openbaar vervoer netwerk waar toegankelijkheid voor alle betrokken doelgroepen op regionaal en lokaal vlak wordt gegarandeerd.		Er wordt akte genomen van deze opmerking. Het uitbouwen van een performant HOV-netwerk kan maar slagen als ook werk gemaakt wordt van de andere speerpunten binnen openbaar vervoer, zijnde: een complementair openbaar vervoersnetwerk uitbouwen opdat iedereen tot bij het HOV-netwerk geraakt en kwaliteit, comfort, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer garanderen zodat iedereen er ook gebruik kan van maken.			ok
40	c		x		opmerking	slim ruimtegebruik	*Inrichtingsvoorstel Recht tegenover de Tuinbouwschool is door stopzetting van het tuinbouwbedrijf Reyntjes (serre / bloemen) op de hoek van de Zwaantjesstraat, de Brusselse Steenweg en de R4 (figuur 3) ligt momenteel een nog niet bebouwde en ingerichte ruimte. Deze open ruimte locatie is potentieel geschikt voor de ontwikkeling van een vervoersknooppunt met parkeermogelijkheden voor fietsers, deelfietsen, privéwagens, trein -, tram – en busgebruikers. De doortrekking van tramlijn 2 tot deze zone is hierbij van essentieel belang. Het is mogelijk dat voor de doortrekking van de tramlijn 2 nog een beperkt aantal onteigeningen nodig zullen zijn langs de Brusselse steenweg - eigenaars van een aantal woonpercelen weten dat de rooilijn door hun perceel loopt. De hoppinlocatie dient groen gebufferd te worden ten aanzien van de huidige bebouwing en de N9/R4 De overheid (Vlaams, provinciaal en gemeentelijk) kan samen met ruimtelijke planners, ontwerpers en ontwikkelaars, na analyse, zorgen voor de start van de eventueel nog noodzakelijke planbijsturingen en afleveren van de noodzakelijke vergunningen. Het ligt inmiddels ook voor de hand dat de ligging van de huidige afbakeningslijn grootstedelijk gebied Gent t.h.v. de Brusselsesteenweg in Melle is voorbijgestreefd. Mogelijks zijn er ook o.m. uit mobiliteitsoogpunt zinvolle argumenten om deze afbakening te herbekijken waarbij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingsinitiatieven on hold dienen gezet te worden. Een actualisatie zou eventueel kunnen leiden tot verruimen van het grootstedelijk Gent tot aan de Zeeschelde en Ringvaart. Dit zou de mogelijkheid bieden de Gentbrugse meersen uit te breiden met de Melse meersen en de voormalige zandwinningsput (inrichtingsplan getijdennatuur Vlaamse Waterweg en Natuut en Bos). Dit zou een aanzienlijke meerwaarde betekenen voor het Europees beschermingsstatuut van dit deel van de Zeeschelde, gekoppeld aan de verdere uitbouw van regionale fietsassen en wandeltrajecten met een nog te ontwikkelen knooppunt gelegen ter hoogte van de Ringvaart - Zeeschelde. De Vlaamse overheid kan samen met de lokale overheden (provincie en gemeente) en te betrekken relevante partners zorgen dat er op de voorgestelde locatie een voorbeeldproject gerealiseerd wordt. Een samenwerkingsproject dat getuigt van een toekomstgerichte maatschappelijke aanpak die ten goede zal komen aan verhogen van duurzame verplaatsingen binnen de door de Vlaamse overheid gestelde doelstellingen. Ogenschijnlijk moeilijk op te lossen obstakels of initiëren van nieuwe privébelangen mogen in dit geval niet als alibi gebruikt worden om dergelijk voorstel niet te willen onderzoeken op al zijn merites. Op basis daarvan en gesteund door een breed maatschappelijk draagvlak kan ervoor zorgen dat dergelijk initiatief daadwerkelijk kordaat en onverkort kan uitgevoerd in het kader van het algemeen belang, inzonderheid met betrekking tot de gestelde doelstellingen van het regionaal beleidsplan. Figuur 3: Potentiële locatie vervoersknooppunt recht tegenover de tuinbouwschool Melle (nr.25 op de kaart)	x	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Parkeerstrategie aan hoppinpunten wordt geduid in het RMP hfst 8.7.2. p 141. De selectie van hoppinpunten is beschreven in hfst 8.4.2. p 116. Deze strategie wordt geconcretiseerd in speerpunt H02 - Potentiële locaties voor hoppinpunten bestuderen, selcteren en realiseren, RMP p 184.	AWG		OK
40	d			x	opmerking	meer-minder aanp	Strategisch ontwerp plan – MER De auto-afhankelijkheid kan verminderd worden door de realisatie van autoluwe, veilige kwaliteitfietsroutes. Bijzondere aandacht dient besteed te worden aan een consequente toepassing ervan t.b.v. woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer. Er zijn immers mobiliteits- en inrichtingsopportuniteiten die verder kunnen onderzocht worden voor niet functionele en /of gebruikte spoorweggronden en -stroken gelegen langs de bestaande spoorweglijnen tussen Melle en Gent met een mogelijke aansluiting op een nog te ontwikkelen hoppinpunt t.h.v. de Tuinbouwschool. Dit resulteert in een veilig en efficiënt fietsnet en vermindering van autoverkeer. Niet – ontwikkelde spoorweggronden, zoals de stelplaats Gentbrugge, dienen niet noodzakelijk exclusief ontwikkeld te worden voor woningbouw maar kunnen eventueel deels verder als stel- en werkplaats voor de Lijn uitgebouwd worden, in combinatie met wateropslag en groene buffering.		1) fietsroutes: kwalitatieve functionele fietsroutes zijn reeds een belangrijke pijler binnen het RMP. Echter enkel het realiseren van kwalitatieve fietsroutes zal het overgebruik van de auto niet verhelpen. In het RMP werd adhv een prioritering een lijst opgesteld van de meest dringende aan te leggen fietsroutes. 2) Het RMP kan geen uitspraak doen over het gebruik van private gronden. Dit hoort thuis in een beleidsplan ruimte.			ok
40	e			x	bezorgdheid	doelstellingen	Permanente monitoring van geluid, luchtkwaliteit en tellingen van vervoerstromen (auto's, fietsen en vrachtverkeer) zorgt ervoor dat de Vlaamse overheid de vinger aan de pols houdt en zo te weten komt of alles effectief positief volgens plan verloopt. Correcte en realtime informatie aan de mobiliteitsgebruikers bezorgen getuigt van open communicatie. Dit kan stimulerend werken om het in de toekomst nog beter te doen en verhoogt de klantentevredenheid. Voor mens en natuur kwetsbare gebieden, respectievelijk woon- en natuurgebieden, dienen verder gevrijwaard te worden van bijkomende milieu-, gezondheid- en welzijnsbelastingen ingevolge toename van het auto- en spoorwegverkeer. De vervoersemissies van de openbare vervoersvormen dienen via een concrete gefaseerde aanpak op een korte en maatschappelijk haalbare termijn tot nul herleid te worden via elektrificatie.		Er wordt akte genomen van deze opmerking. Het RMP heeft net als ambitie het aantal gemotoriseeerde individuele verplaatsingen te verminderen en zet daarnaast in op innovatie voor zowel personen en openbaar vervoer. Het RMP volgt de Vlaamse beleidsdoelstellingen ook mbt de ambitie klimaatgezond, RMP hfst 3.2. p27.	AWG		OK
40	f		x		bezorgdheid	openbaar vervoer	Het is positief dat ontdieselen als een actie wordt voorzien voor onder meer de verbinding Gent – Geraardsbergen. Het verdient echter evenveel aandacht om deze verschoningsoperatie ook door te voeren voor alle in open lucht uitgevoerde dieselactiviteiten op de polyvalente NMBS werkplaats in Melle. Alle buitenactiviteiten met spoorvoertuigen zouden op korte termijn enkel nog mogen gebeuren met elektrisch aangedreven treinen. Deze puntverontreiningslocatie van de NMBS in Melle zorgt voor een permanente bijkomende zware milieubelasting van de omgeving door diesellocomotieven die de lovende inspanningen van privé- en openbaar vervoer dagelijks teniet doen. Dagelijks wordt de leefbaarheid van de regio verder aangetast en gedecimeerd, evenals de gezondheid van de omwonenden en de pendelaars. In de MER wordt aandacht besteed aan de impact van licht en geluid op waardevolle habitats en ecologische infrastructuur. Deze vanzelfsprekendheid heeft tot gevolg dat de impact op de mens en de natuur buiten de waardevolle habitats wordt onderbelicht of zelfs niet aan bod komt. Tenslotte waar er leven is, is er een impact op het leven dat niet kan genegeerd worden. Vandaar een vraag om ervoor te zorgen dat in woongebieden - omgeven door infrastructuurlijnen van o.m. wegen en spoorlijnen – aan permanente milieu- en gezondheidsmonitoring te doen		Het RMP volgt de Vlaamse beleidsdoelstellingen mbt de ambitie klimaatgezond, RMP hfst 3.2. p27. Het regionaal mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces, RMP hfst 9.1.p154. Het actieplan vormt de basis voor de monitoring van het regionaal mobiliteitsplan. NMBS	AWG		OK
40	g		x		bezorgdheid	proces	*Besluit Hopelijk wil de Vlaamse overheid met alle betrokken agentschappen, de NMBS, de lokale overheden (provincie en gemeente) en partners, de bovenstaande suggesties ter harte nemen, om binnen het door de Vlaamse Overheid geschetste kader, met alle toegelaten middelen de nodige bijsturingen te doen aan het voorlopig ontwerp regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent. Zodoende wordt er vermeden dat de ambities uit het voorliggende plan worden teniet gedaan door private belangen of kortzichtige beleidsambities die de toekomstige duurzame ontwikkeling inzake mobiliteit op de helling zetten op een plaats van regionaal belang die nu nog in al zijn geledingen als een hoppinpunt kan ontwikkeld worden.		Er wordt akte genomen van deze opmerking.	AWG		OK

41	a	x		vraag voor verduideli	proces	1. Ik vind de benaming "openbaar onderzoek vervoerregio Gent" een vlag die de lading niet dekt. Wie dit leest, denkt aan Gent, maar niet aan de omliggende gemeenten. Blijkbaar dekt de vervoerregio Gent een zeer groot gebied. En veel meer dan enkel het stedelijk gebied Gent. Het omvat bv. ook Lievegem, Merelbeke, Nazareth, Wachtebeke, Wetteren, Zulte, Zelzate enz. Maar bij mijn weten is bv is de informatie hierover maar zeer beperkt verspreid.	In 2019 ikv het decreet Basisbereikbaarheid werd Vlaanderen ingedeeld in 15 vervoerregio's. Door de inrichting van vervoerregio's en regionale mobiliteitsplannen hebben de gemeenten nu een kader waarbinnen ze intergemeentelijk kunnen samenwerken aan mobiliteitsuitdagingen want mobiliteit stopt niet aan de gemeente grens, alsook niet aan de grens van de vervoerregio. Vervoerregio Gent omvat 23 gemeenten. Gedurende het gelopen proces is er via de gemeenten gecommuniceerd over het regionaal mobiliteitsplan via het gemeentelijk informatieblad en de website, RMP p 17.	OK
41	b	x		opmerking	proces	2. Verder vind ik de termijn van 60 dagen voor een inspraakreactie zeer kort en niet redelijk. De bijgevoegde plannen bevatten honderden en honderden blz. er is ook een planMER bij. Voordat je er al eens echt wat hebt kunnen in lezen,is de termijn van 60 dagen al voorbij. Dus is in feite te kort en niet echt schappelijk en tegemoetkomend naar de mensen toe; en dan nog wetend dat het verlof is.	De bekendmaking van de publieke raadpleging alsook de termijn van 60 dagen van openbaar onderzoek zijn vastgelegd in het decreet Basisbereikbaarheid.	OK
41	c	x		opmerking	proces	3. Er is ook te weinig ruchtbaarheid aan gegeven, terwijl zo'n mobiliteitsplan over langere termijn bekeken, toch niet onbelangrijk is met een horizon tot 2050 en met allerlei actieplannen ivm bijkomende infrastructuren, richtlijnen ivm verlichting, duurzaamheid, zgz klimaatgezonde mobiliteit, die moet vergroenen, enz. Welke publiciteit is hier eigenlijk aan gegeven ? Dit had ik graag eens vernomen.	Het betreft een regionaal mobiliteitsplan met een inhoud die bij decreet Basisbereikbaarheid werd vastgelegd inclusief Participatie.	OK
41	d	x		opmerking	fietsnetwerk	4. Ik heb een specifiek bezwaar bij blz 46 van de samenvatting van het ontwerp-mobiliteitsplan ivm een brug die men zou aanleggen over de Schelde tussen De Pinte en merelbeke. Dus men noemt dit een zgn. missing link, een "autovrije verbinding tussen De Pinte en Merelbeke", over de Schelde. Dit vind ik geen goed idee. O.a. landschappelijk een schending van een nu nog prachtig ongestoord rivierlandschap. Zeer zeldzaam geworden: tussen Tijarmbrug en Eke-Brug is de Schelde nog gevrijwaard van 3 bruggen. Houden zo aub. Een bedreiging ook voor de rust en authenticiteit van de twee Scheldedorpen aan weerszijden (Zevergem en Schelderode/Melsen). De Schelde heeft ook cultuurhistorisch steeds een soort 'grens' gevormd tussen de valleien /dorpen aan weerszijden. Een zgz fietsbrug, autovrij aanleggen over de Schelde zou heel veel drukte kunnen aantrekken: wetend dat Zevergem in het verlengde ligt van Zwijnaarde zou dit zeker een trekpleister kunnen worden. Maar dit is absoluut niet gewenst. Veel mensen van de Scheldedorpen houden nu juist nog van deze streek omwille ook van de rust en de natuurlijkheid, rusticiteit (én veiligheid). Een fietsbrug trekt dan nog meer verkeer aan, van om het even wie; daarbij zijn er nu ook reeds veel mogelijkheden qua verbinding en recreatie (trekweg Schelde, Blijpoel, Pont Zuid, Langeweide, Brandegems ham, enz.). Daarbij zou men ook aanzienlijke schade toebrengen aan de natuurwaarden aan weerszijden van de Schelde. Het gaat om een	Het aanleggen van een fietsverbinding tussen De Pinte en Merelbeke zit vervat in actie F01.03. Dit zal voorafgegaan worden met het nodige studiewerk naar tracé-onderzoek, financiële en technische haalbaarheid, impact op de omgeving,...	OK
41	e		x	bezorgdheid	doelstellingen	5. In het plan wordt sterk aangedrongen op het overschakelen naar electrische auto's. Onder meer in punt 5.4.1 van het bijhorend ontwerp plan-MER. Zo staat er: "Om op termijn een volledig emissievrij personen-en goederenvervoer te hebben, zoals vooropgesteld in de Vlaamse en Europese klimaatplannen, volstaan de maatregelen opgenomen in het regionaal mobiliteitsplan niet. Daarvoor is een volledige vergroening (met een nuluitstoot van broeikasgassen) van alle (toekomstige) voertuigen (auto's, vrachtwagens, schepen, treinen, trams, bussen, vervoer op maat,..) nodig. De bevoegdheid hiertoe ligt eveneens bij andere overheden dan de vervoerregio." Mijn bemerking hierbij is deze: spreken over "vergroening" is geen juiste benaming. Electrische auto's stoten dan misschien op zich weinig of geen CO^2 uit, maar is een nogal kortzichtige visie. Iedereen weet intussen dat electrische wagens batterijen nodig hebben. Batterijen behoeven allerlei metalen zoals lithium, kobalt, titaan, en nog andere zeldzame (zware) metalen. Lithium komt vooral uit Zuid-Amerika (Chili, Bolivië en Argentinië). Zeldzame aardmetalen komen vooral uit China (Mongolië). Deze ontginning, zuivering en dus productie veroorzaakt heel wat Co^2 uitstoot en nog andere milieunadelen: quid het watermilieu, de afvalberg, het transport naar de fabrieken, impact op de locale bevolking enz. Dit vooral internationaal rransport gebeurt met schepen vooral: het is genoegzaam geweten dat die schepen enorme luchtpollutie veroorzaken. De benadering als dat 'wij' emissieneutraal gaan kunnen verkeer tegemoetzien in de toekomst, klopt dus niet met de realiteit. Tenzij men erg bijziend is dus.. Enkel wordt de milieulast verschoven naar andere landen en sectoren die minder opvallend zijn, verder weg van huis. Maar nu het klimaatprobleem grensoverschrijdend is, moet men ook de	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Elektrificatie is één van de mogelijke acties om de CO2 uitstoot terug te dringen. Echter is het belangrijker, zoals aangegeven in het sMER, om maatregelen te nemen om de gereden kilometers te gaan beperken en een modal shift door te voeren. Elektrificatie van de vloot kan en zal in tweede instantie bijdragen tot de vergroening van de vloot: vanaf een bepaald aantal gereden kilometers (consensu verschilt afhankelijk van aangehaalde bron) is het gebruik van elektrische wagen 'groener'. De vooruitgang en optimlisatie van deze technologie zal er enerzijds voor zorgen dat batterijen langer zullen meegaan en anderzijds dat de uitstoot om een batterij te produceren zal verlagen.	OK
41	f		x	bezorgdheid	proces	7. In punt 5.4.1 blz. 22 van het ontwerp plan MER staat ook: "Om de uitstoot drastischer te doen afnemen, is het doorvoeren van diverse aanvullende maatregelen op het vlak van gedragsverandering (zoals rekeningrijden, slimme kilometerheffing, autobezit minder aantrekkelijk maken, salariswagens minder aantrekkelijk maken, …) essentieel. Het regionaal mobiliteitsplan wijst voor de uitvoering van dit type maatregelen naar de bevoegdheden van de overheden op andere bestuursniveaus dan die van de vervoerregio." Bemerking: hoe gaat men concreet deze samenwerking met andere overheden toepassen ? Wat is de zin van iets te bevragen, als er ook niet effectief samen aan tafel gezeten wordt om bv rekeningrijden effectief in te voeren ? Ook bv toezicht op 30 km- woonzones is zoiets. Waar ik woon is er ook een 30 km snelheidsbeperking,maar ik zie nooit controle en men vlamt hier buiten de spitsuren bv 's nachts en 's morgens vroeg vaak aan 60 km en meer door het dorp. Waar is er politie ? Waarom geen camera ? Dus een voorbeeld van hoe men een idee lanceert maar het niet concreet vertaalt in hoe het echt practisch te realiseren.	Er wordt akte genomen van deze opmerking.	OK
41	g	x		opmerking	doelstellingen	8. Redelijk ongeloofwaardige uitgangspunten en streefdoelen (sommige). 'k Versta bv niet hoe men 2030 als referentiejaar neemt terwijl we nu 2023 zijn. In het ontwerp plan wordt er ook van uitgegaan dat de huidige verkeersstromen voor 40 % via fiets, te voet of via openbaar vervoer zou verlopen. Daar vraag ik mij af hoe men tot dit cijfer komt. In echt kernstedelijke gebieden zoals Gent tot aan de ring kan dit misschien waar zijn. Maar als ik bv zie naar mijn gemeente Merelbeke: daar is nog zeer veel autoverkeer: ik schat dat max. 10 à 20 % van de inwoners de fiets verkiest boven de auto en dan nog enkel voor korte afstanden. Men geeft dus geen reëel beeld van de werkelijkheid. En ernaar streven dat er in de toekomst 50 % duurzaam vervoer zou zijn is een heel goed doel op zich, maar is de facto onhaalbaar zoals men nu met fluwelen handschoen de auto-en vrachtwagenbestuurder behandelt. Men zou bv.fiscaal het gebruik van de fiets veel meer kunnen bevoordelen (bv dubbel zoveel fiscaal kunnen inbrengen per km als met een auto). Samenwerking in studie en delen van gegevens. Om echt zicht te hebben zou men bv de fiscaal ingediende kilometers (via de personenbelasting) resp. per auto dan wel per fiets via fod financiën kunnen berekenen: dit zou realistischer zijn. Kan Vlaanderen niet beter samenwerken met federale overheid ? Voor know how qua milieuinformatie zou dit toch vlotter mogen.	De strategische verkeersmodellen worden ingezet voor inschattingen op langere termijn. Hiervoor is een toekomstscenario 2030 ontwikkeld. In dit toekomstscenario wordt rekening gehouden met een aantal ontwikkelingen op demografisch, ruimtelijk en infrastructureel vlak. De demografische gegevens zijn afgeleid van de Population Simulator, dat ook voor het toekomstjaar een synthetische bevolking voor België opbouwt. De basisgegevens zijn de resultaten van de socio-economsche enquête 2001. De vervoerswijzekeuze wordt afgeleid uit de resultaten van het jaarlijkse Onderzoek VerplaatsingsGedrag. In het RMP ambieert ook de inzet van regelgeving en fiscaliteit, RMP p 142 hfst 8.7.2. Er zijn heel wat regelgevende en fiscale initiatieven die de mobiliteitsalternatieven aantrekkelijker kunnen maken en tegelijkertijd vaak vanuit andere motieven (vb. verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid, geluidshinder, luchtkwaliteit,...) worden ingevoerd. Hoewel dit maatregelen zijn die niet behoren tot de bevoegdheid van de vervoerregio, kan de vervoerregio hierrond wel de juiste signalen naar een hoger beslissingsniveau geven en de thema's mee op de juiste agenda helpen zetten.	OK
41	h	x		bezorgdheid	slim ruimtegebruik	9. Verder heb ik een bezwaar bij blz 64 van de samenvatting van het ontwerp plan: zie hierna: HIERNA IS STUK TEKST UIT RMP GEKOPIEERD IN DE BRIEF Bovendien spreekt men nog elders ervan om het Eiland Zwijnaarde te gebruiken als tussenstation voor afvalstromen die dan via de scheepvaart vooral zouden vertransporteerd worden. Hierbij vergeet men wel dat het Eiland Zwijnaarde in het alluviaal gebied van de Scheldevallei ligt, tussen drie rivieren/kanalen en bv in het ontwerp structuurplan van de stad Gent nog als dusdanig was ingekleurd. Oorspronkelijk was dit op het gewestplan ook groen ingekleurd (als bufferzone). Nu heeft men als wederdienst (?) voor de sanering van een black point, dat een relatief klein deel van 't Eilandje belastte, het merendeel ingekleurd als bedrijvenzone. In één beweging werd in 1998 het ganse gebied paars ingekleurd met nog een klein stuk bufferzone aan de Kappetragel, ingang van het Eilandje. Men ging de natuurschade compenseren door o.a. het noordelijk deel (tussen Ringvaart en de E 40) voor de natuur te bestemmen. Zie bv bijlage 4. In werkelijkheid heeft men er een R4 buitenring doorgetrokken en is er van de poelen, zwinachtig gebied, meersen en bos maar weinig meer overgebleven. Ook van de andere zuidkant van de E-40 waar vroeger het meersengebied de Vurren was gelegen met een boerderij, honderden knotwilgen, houtkanten met haagbeuk, sleedoorn, ook rietkragen, grachten, een populierenbos enz is er zo goed als niets overgebleven (alles is gekapt en opgehoogd). Het enige echt vastgelegde compensatiegebied is een GRUP zone voor natuurontwikkeling langs de Tijarm (zie GRUP stedelijk gebied Gent). Maar zelfs deze zone is bedreigd als men op 't Eiland een multimodaal logistiek centrum wil aanleggen,dus alle vormen van verkeer er wil aantrekken. Hoe lang zal dan nog de Tijarm, nb een natura 2000 – waardig gebied nog gevrijwaard blijven van bruggen, wegen, enz. ? Men wou er bv ook een fietsbrug overleggen, maar dit is manifest tegenstrijdig met het GRUP die er enkel kleinschalige infrastrucutur voorziet, zeker geen brug van > 80 m.lang en > 6 m boven het maaiveld (gezien vanaf Merelbeke). De bouw van deze brug werd trouwens vernietigd door de RvvB (arrest van 12 01 2023). Ook de omgeving leent zich niet tot nog meer auto-aantrok. Terwijl op blz 74 van de samenvatting ontwerp mobiliteitsplan staat dat "bedrijventerreinen die enkel bereikbaar zijn via kwetsbare omgevingen zijn bijgevolg minder geschikt". Hier zijn er tal van kwetsbare omgevingen: - Liedermeerspark (natuurgebied en VOC) - Parkgebied Blauw kasteel - Tijarm (natura 2000 habitat geschikt) - Parkgebied kasteel van Zwijaarde - VEN gebied vallei van de Bovenschelde (BVLR 15 07 2003 zie stuk 4 in bijlage) - Woonwijken Nederzwijnaarde, Zwijnaardsesteenweg, Waterstaat enz Er is anderzijds wel ook de E 40 en de R4 vlakbij, wat problemen geeft voor oa geluidsklimaat in omliggende	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Het RMP werkt verder op eerdere vastgelegde ruimtelijke beleidsbeslissingen binnen RUP Eilandje.	OK
41	i		x	bezorgdheid	fietsnetwerk	10. In strijd met de geplande betonstop en de blue-greendeal. Het ontwerp plan gaat ook voor méér fietswegen, méér verbindingen allerhande, een fijnmaziger netwerk dus voor onder meer (al dan niet electrisch) fietsen. Dus nog meer verharding, versnippering... Ok er is een voordeel qua klimaatadaptatie mogelijk. Maar er is een keerzijde: aan de aanleg van fietspaden, fietsbruggen, fiets-ostrades enz zijn ook hoge kosten én milieukosten verbonden. Fietswegen zijn meestal verhard en dragen dus ook bij tot de opwarming van de aarde, minder infiltratie van hemelwater, en doet het klimaatvoordeel minstens deels teniet. Onverharde fietswegen verdienen dus meer aandacht. En zeker ook meer veilige fietswegen, bv. door meer afscherming met hagen/groen. In het plan-MER staat hierover blz. 19 terecht een kritische bedenking. Citaat: "Bij het aanleggen van nieuwe infrastructuur i.f.v. capaciteitsuitbreidingen van het spoorwegennet en HOV-net dient voldoende aandacht te gaan naar een klimaatneutraal en klimaatadaptief ontwerp, zodat de impact ervan op de weerbaarheid van de omgeving tegen de gevolgen van klimaatverandering kan worden ingeperkt en eventueel zelfs kan worden omgebogen naar een positieve impact. Zo is het aangeraden om op projectniveau zoveel mogelijk bestaande wegenis te gebruiken en zo weinig mogelijk bodem af te dekken en te verharden."	Er wordt akte genomen van deze opmerking.	OK
41	j	x		opmerking	doelstellingen	11. Bezwaar ook wegens te weinig aandacht v0or actie tegen verdroging van het watersysteem in samenhang met wegen voor mobilieit. En in bijzonder ook vraag naar meer natuurkwaliteit voor de bermen/wegkanten. ■ Drainage. Wanneer men nu nieuwe fietswegen en al zeker ook autowegen aanlegt graaft men daarnaast vaak ook nog eens drainerende grachten, behoorlijk diep. Hierdoor wordt verdroging bevorderd wat in strijd is met het decreet integraal waterbeleid/vlaams waterwetboek. Men doet dit bijna automatisch. Is jammer. Dus voorstel: in principe geen aanleg van grachten langs nieuwe fietswegen en wandelwegen. Hooguit ondiepe geulen (max. 40 CM) of locaal een wadi. ■ natuurverbinding ? In punt 5.3.5 van de NTS plan MER staat: Zorgen voor een kwalitatieve groene inrichting van de zone langsheen de weginfrastructuur (zowel OV, fiets als auto), zodat deze een ecologische verbindingsfunctie kunnen opnemen. Met een kwalitatieve groene inrichting bedoelen we hier dat de natuurwaarden van de omgeving maximaal doorgetrokken dienen te worden naar de zones langsheen de weginfrastructuur (denk aan bermen, houtkanten, ... met lokale flora). Op projectniveau maximaal inzetten op ontsnipperingskansen door te ontharden waar mogelijk en het voorzien van verbindende elementen (ecoducten, ecotunnels, boombruggen,...) waar het mobiliteitsnetwerk toch een barrière vormt tussen natuurkernen. Bemerking: de idee is goed, maar het is heel weinig concreet. In de actiepunten zie ik ook geen enkel concrete actie om dit waar te	Vervoerregio Gent streeft naar het verbeteren van de leefkwaliteit m.o.verharding van stedelijke omgevingen en streeft naar een balans tussen verhading, groen en water, RMP hfst 3 p 37.	OK

41	k		x	bezorgdheid	doelstellingen	12. Positief vind ik dat er aandacht wordt besteed aan het milieu-aspect /probleem van verlichting langs o.a. fietspaden. De verlichting is een toenemend milieuprobleem, ook als het zgz. weinig verbruikt (led-lampen). Zeker voor nachtelijke fauna is dit nefast. Het gaat niet alleen over vleermuizen die lichtschuw zijn, maar ook over andere dieren die 's nachts vooral moeten zien te overleven Verlichting trekt insecten aan, en dit aanzuigeffect is een ramp voor de écht lichtschuwe soorten. Het blauw licht bij led-lampen is ook verstorend en is een schadelijk component voor zowel mens als dier. Daar bestaat uiteraard literatuur over zoals van Elizabeth G. Rowse , Stephen Harris and Gareth Jones "Effects of dimming light-emitting diode street lights on light-opportunistic and light-averse bats in suburban habitats (2018) Zie ook in bijlage 1 (artikel recent verschenen via NP Bovenschelde) Vraag en bezwaar is om veel minder of zelfs niet te verlichten tenzij indien echt nodig; bv. geen fietspaden te verlichten in natuurgevoelige of zgn. "ruimtelijk kwetsbare" gebieden zoals natuurgebieden, VEN-gebied, riviervalleigebieden (bv. de trekweg langs de Bovenschelde, Zeeschelde en Tijarm). Voor de veiligheid is deze verlichting ook nioet nodig. Fietsen hebben tegenwoordig (zeer) sterke verlichting dus men heeft vanzelf voldoende licht. In het geheel vind ik deze plannen dus wel goed qua doelstellingen (algemeen) maar teveel nog wat hol en overdreven	Er wordt akte genomen van deze opmerking. DVW plaatst in de regel zelf geen verlichting langs de jaagpaden. In dit kader kan worden verwezen naar de visie jaagpaden van de Vlaamse waterweg nv. DVW ondersteunt wel het belang van wat wordt aangehaald. Is inderdaad een mee te nemen aandachtspunt en lokaal te bekijken		OK	
42	a	Genste Busbeweging	x	bezorgdheid	meer-minder aanp	1. Algemeen beleid 1.1.Er is een duidelijke ambitie om de groei van het wegverkeer te stoppen en het individuele autogebruik te doen verminderen (p. 32 en 34), evenwel zonder expliciete doelstellingen inzake het gewenste marktaandeel openbaar vervoer (OV) en het nagestreefde privéautobezit in 2030 in de gehele vervoerregio. Voor Stad Gent zelf wordt een vermindering tot 35% autogebruik nagestreefd in 2030 en 27% in 2040.	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		OK	
42	b	Genste Busbeweging	x	bezorgdheid	proces	1.2.Voor de voorgestelde acties/maatregelen (bijv. rekeningrijden voor personenwagens, afbouw fiscale bevoordeling bedrijfswagens, OVtarieven) wordt verwezen naar andere beleidsniveaus.	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		OK	
42	c	Genste Busbeweging	x	opmerking	meer-minder aanp	1.3.Er is een duidelijke ambitie om de modal shift ten voordele van duurzaam vervoer te realiseren. Er staan streefcijfers in het RMP, evenwel niet specifiek voor het OV.	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Er worden (voorlopig) geen expliciete doelstellingen geformuleerd voor de aandelen binnen de 'duurzame modi' (te voet, fiets, openbaar vervoer), noch voor het aandeel deelwagens of collectief autobezit, RMP p 35.		OK	
42	d	Genste Busbeweging	x	opmerking	actieplan	1.4.De impact van de voorgestelde acties en maatregelen wordt niet voldoende becijferd om te kunnen inschatten of ze toereikend zullen zijn om die ambities waar te maken.	Het actieplan omvat verschillende soorten acties en maatregelen. Een aantal hiervan werden kwantitatief doorgerekend in het verkeersmodel, andere acties werden kwalitatief beoordeeld: (1) Acties en maatregelen die objectief kan worden doorgerekend in het verkeersmodel: Infrastructurele maatregelen zoals nieuwe fietspaden, het verlagen van snelheden op lokale wegen, nieuwe buslijnen, verhoging frequenties, enz. (2) Acties en maatregelen die voortvloeien uit ambities die moeilijker te modelleren zijn: Maatregelen die inzetten op gedragsverandering en mental shift (kwaliteitssprong faciliteiten fiets en openbaar vervoer, doelgroepenbeleid, informatiecampagnes, dynamisch verkeersmanagement, regionaal parkeerbeleid enz.) Deze maatregleen werden deels in het verkeersmodel ingevoerd als een 'autokost' . De beschrijving van de onderzochte scenario's is terug te vinden in het Ontwepr-MER p 37. 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.		OK	
42	e	Genste Busbeweging	x	opmerking	proces	1.5.Voor talrijke projecten wordt verwezen naar lopende studies door externe partijen, bijv. update Pegasusplan De Lijn, spoor Zelzate-Gent, E17-viaduct Gentbrugge, enz. Er wordt niet vermeld op welke datum deze studies zullen worden opgeleverd, noch wordt een indicatieve raming opgegeven welke budgetten en realisatietermijnen vereist zouden zijn in het geval van goedkeuring van elk project, noch welke procentuele impact elk project zou hebben op de gewenste beinvloeding van de modal split.	cyclisch planningsproces, RMP p154. Het actieplan vormt de basis voor de monitoring van het regionaal mobiliteitsplan. Verschillende projecten zijn inderdaad in studie. Pas wanneer deze studies afgerond zijn kan dit geïntgreerd worden in het RMP. Pas dan kan de kostenraming en het planningsproces voor realisatie starten. De output van deze studies dient meegenomen te worden bij		OK	
42	f	Genste Busbeweging	x	opmerking	actieplan	2. Investeringen en exploitatiemiddelen 2.1.Er is de uitdrukkelijke vraag naar meer investeringsmiddelen in duurzaam vervoer (OV, fiets, voetganger) in plaats van in wegverkeer, gelet op de vele plannen tot kwaliteitsverbetering (p. 63). Dit staat impliciet in strijd met de vermelde infrastructuurprojecten voor het wegverkeer, zoals bijv. E17-viaduct in Gentbrugge.	Het is de ambitie om meer investeringsmiddelen in duurzaam vervoer op te nemen. Dit wil niet zeggen dat er geen infrastructuurprojecten meer kunnen uitgevoerd worden. Van belang is ook de doelstelling dat met het infrastructuurproject beoogt worden in termen van verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. De studie E17-viaduct Gentbrugge is enerzijds een reeds lopende studie bij opmaak van het RMP.		OK	
42	g	Genste Busbeweging	x	opmerking	actieplan	2.2.Er is evenwel geen vermelding van de vereiste bijkomende middelen voor de dagelijkse exploitatie van het uitgebreidere OV-aanbod, ondanks de huidige gebreken in het aanbod, in het bijzonder bij De Lijn, na meer dan een decennium van besparing op exploitatiedotatie	Het RMP vormt het kader voor het GIP (geïntegreerd investeringsprogramma) waarin per jaar de acties gebudgetteerd worden.		OK	
42	h	Genste Busbeweging	x	info zonder adviesvr	openbaar vervoer	2.3.Er wordt voorgesteld om te investeren in meer capaciteit voor het OV (hoger aanbod treinen, trams en bussen, grotere voertuigen, tram- in plaats van buslijnen, hoogwaardig openbaar vervoer).			OK	
42	i	Genste Busbeweging	x	opmerking	actieplan	2.4.Er wordt voorgesteld om regionale ontbrekende schakels in het OV aan te pakken, bijv. Gent-Zelzate-Terneuzen, tangentiële buslijnen van Wachtebeke naar Wetteren, enz, echter zonder vermelding van de geraamde omvang van de vereiste bijkomende middelen.	Het Regionaal Mobiliteitsplan is een strategisch mobiliteitsplan. De volgende stap is de speerpunten en bijhorende acties opstarten. Het RMP vormt tevens het kader voor het GIP (geïntegreerd investeringsprogramma) waarin per jaar de acties gebudgetteerd worden.		OK	
42	j	Genste Busbeweging	x	bezorgdheid	proces	3. Ruimtelijk beleid Het voorgestelde ruimtelijk beleid zou de modal shift moeten ondersteunen, bijv. attractiepolen zijn duurzaam bereikbaar, locatie van activiteiten dichtbij knooppunten van OV, stoppen van lintbebouwing en baanwinkels, versterking centra. Dat is zeer terecht. Voor de verwezenlijking wordt verwezen naar het Beleidsplan Ruimte Oost-Vlaanderen. Vele gemeentebesturen – die ook van de vervoerregio Gent deel uitmaken – brachten echter een negatief advies uit over het ontwerp Beleidsplan Ruimte Oost-Vlaanderen. Een bouwshift voor de provincie blijft wel noodzakelijk om de mobiliteitsdoelstellingen te kunnen halen. Het beperken van bouwmogelijkheden op afgelegen locaties is politiek niet populair, maar wel noodzakelijk voor de modal shift. Het Beleidsplan Ruimte zomaar intrekken is daarom geen optie; men moet op zijn minst aangeven hoe de bouwshift dan wel gerealiseerd zal worden.	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		OK	
42	k	Genste Busbeweging	x	opmerking	slim ruimtegebruik	4. Parkeerbeleid 4.1.Het RMP vermeldt maatregelen/acties om een beperkend parkeerbeleid te voeren (behoud van en bij voorkeur vermindering van het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers, vooral in de stadscentra). Er wordt echter vooral verwezen naar de lokale overheid als bevoegde overheid (p. 144). In de bijlage wordt op p. 66 echter verwezen naar een gecoördineerde regionale parkeerstrategie.	Parkeerbeleid is een lokale bevoegdheid. De effecten van parkeerbeleid stoppen echter niet aan de gemeentegrenzen, zodat onderlinge afstemming tussen de lokale besturen zich opdringt. De Vervoerregio ambieert daarom een gecoördineerde parkeervisie ter versterking van lokaal beleid, RMP hfst 8.7.2. p141.		OK	
42	l	Genste Busbeweging	x	opmerking	hoppin	4.2.Er wordt park-and-ride met aansluitend OV aan de rand van Gent voorgesteld (p. 103 en p. 119); o.m. aan de bestaande P+R-site Arsenaal. Er ontbreekt een voorstel om de onder het E17-viaduct beschikbare en grotendeels ongebruikte ruimte te herbestemmen als P+R-terrein, in aansluiting op de bestaande, beschikbare maar sinds 2017 ongebruikte traminfrastructuur (ex-tramlijn 22). De Stad Gent verzaakte evenwel aan de aanleg van een P+R-gebouw op de site Arsenaal, evenals aan de aanleg van een gepland P+R-gebouw aan Rozebroeken (N70).	Voor de ruimte onder de E17 heeft stad Gent veel potentiële wensen. In die omgeving willen stad Gent een voldoende grote P+R behouden. Maar er wordt ook naar de site gekeken als parkeerterrein voor toeristische touringcars, en de omgeving is ook in beeld als busstation voor lange-afstandsbussen.		OK	
42	m	Genste Busbeweging	x	opmerking	slim ruimtegebruik	4.3.Het RMP doet geen uitspraken over de wenselijkheid van de beperking van het aantal autoparkeerplaatsen bij nieuwbouwprojecten.	Het regionaal mobiliteitsplan is een strategisch plan en doet geen uitspraak met betrekking tot bv. Parkeerverordeningen RMP hfst 8.7.2. p 141. De Vervoerregio stimuleert wel het belang om langs HOV-corridors voldoende maatregelen te nemen die de prioriteit in doorstroming van het HOV boven die van het privaat vervoer bewerkstelligen, RMP hfst 7.1.3. p 86, en dit wordt geconcretiseerd in actie OV02.07.		OK	
42	n	Genste Busbeweging	x	opmerking	actieplan	4.4.Het RMP vermeldt de mogelijkheid niet dat de lokale overheid niet alleen kosteloze bewonersparkeerkaarten maar ook busabonnementen tegen nultarief aan haar bewoners zou kunnen uitreiken (bijv. Gent kent kosteloze Lijnabonnementen toe aan gedomicilieerde inwoners t/m 14 jaar).	Het regionaal mobiliteitsplan is een strategisch plan en doet geen uitspraken over tariefzetting zelf, wel ambieert het een tariefintegratie. Tekstueel aan te vullen met duiding derde betalersysteem, RMP 8.7.3 p 142: "Mobiliteit dient betaalbaar te zijn voor iedereen. Vervoerregio Gent ambieert betaalbare mobiliteit en openbaar vervoer voor iedereen, door onder andere een sociaal tarief of derde-betalersystemen te voorzien voor inkomenszwakke groepen"		OK	4
42	o	Genste Busbeweging	x	opmerking	openbaar vervoer	4.5.Het RMP maakt niet uitdrukkelijk melding van parkeerplaatsbeperkingen om de veiligheid en de doorstroming voor OV en de actieve weggebruikers te verbeteren, bijv. om veilige halten, veilige fietspaden of bredere trottoirs aan te leggen.	Het regionaal mobiliteitsplan is een strategisch plan en doet geen uitspraak met betrekking tot bv. Parkeerverordeningen RMP hfst 8.7.2. p 141. De Vervoerregio stimuleert wel het belang om langs HOV-corridors voldoende maatregelen te nemen die de prioriteit in doorstroming van het HOV boven die van het privaat vervoer bewerkstelligen, RMP hfst 7.1.3. p 86, en dit wordt geconcretiseerd in actie OV02.07.		OK	
42	p	Genste Busbeweging	x	opmerking	openbaar vervoer	4.6.Er worden geen maatregelen noch acties tegen wildparkeren op OVassen gepland.	Het regionaal mobiliteitsplan is een strategisch plan en doet geen uitspraak met betrekking tot bv. Parkeerverordeningen RMP hfst 8.7.2. p 141. De Vervoerregio stimuleert wel het belang om langs HOV-corridors voldoende maatregelen te nemen die de prioriteit in doorstroming van het HOV boven die van het privaat vervoer bewerkstelligen, RMP hfst 7.1.3. p 86, en dit wordt geconcretiseerd in actie OV02.07.		OK	
42	q	Genste Busbeweging	x	opmerking	openbaar vervoer		Er wordt akte genomen van deze opmerking.	De Lijn	OK	
42	r	Genste Busbeweging	x	bezorgdheid	openbaar vervoer	5.2.De in het RMP voorgestelde frequenties en amplitudes van het OV zouden een overtuigend alternatief voor sommige autoverplaatsingen kunnen bieden, indien tegelijkertijd autoafremmende maatregelen van kracht zouden worden.	Er wordt akte genomen van deze opmerking. De Vervoerregio ambieert met de meer - minder aanpak, RMP hfst 6 p 57, dat het inzetten op duurzame alternatieven hand in hand dient te gaan met het ontraden van niet-duurzame verplaatsingen.		OK	
42	s	Genste Busbeweging	x	opmerking	openbaar vervoer	5.3.Het RMP vermeldt niet uitdrukkelijk de wenselijke onderlinge afstemming van de dienstregelingen van De Lijn en NMBS op elkaar, in het bijzonder bij vertraging van de trein en in de vroege ochtend- en laatavonduren.	Voor het OV-netwerk blijven de ontwerpprincipes volgens basisbereikbaarheid zoals toegepast in het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 van kracht. Evenals de regionale principes en criteria die als leidraad dienden, zoals geen concurrentie met NMBS of HOV-lijnen, vlotte doorstroming, efficiënte reisroute, gegarandeerd aansluiting aan treinstations, doordachte ontsluiting van bedrijven en attractiepolen, ruime amplitude avondbediening en verbinden van deelkernen, blijven belangrijk in het OV-plan 2030.		OK	
42	t	Genste Busbeweging	x	opmerking	openbaar vervoer	5.4.Het RMP vermeldt evenementenvervoer niet, bijv. naar voetbalwedstrijden en festivals.	Het RMP onderschrijft het verminderen van het aantal autokilometers wat mee leidt tot bijvoorbeeld een betere bereikbaarheid, verbeterde leefomgeving en minder milieubelasting. Daarbij gaat het ook om de mobiliteit van bewoners, veilige schoolomgevingen en om mobiliteit rond evenementen, RMP hfst 8.7.2. p 140. Toerisme is een belangrijk aspect voor onze vervoerregio. Daarom zetten we tijdens toeristische periodes in op een versterkt openbaar vervoer aanbod van en naar toeristische attractiepolen/gebieden voor zowel het trein- als busnetwerk. Bij de organisatie van evenementen moet de organisator de mobiliteitsimpact onderzoeken. Vervolgens wordt er bekeken welke rol het openbaar vervoer hierin kan spelen. Op deze manier willen we ook voor toeristische en recreatieve verplaatsingen de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer verbeteren		OK	

42	u	Genste Busbeweging	x		bezorgdheid	openbaar vervoer	5.5.Het Vervoer op Maat (VOM) wordt vermeld, evenwel zonder specificering dat dit vervoer niet wordt gewaarborgd. In tegenstelling tot de dienstregeling van de reguliere bus- en tramlijnen wordt de verplaatsing met VOM gerealiseerd onder voorbehoud van beschikbare plaatsen op het door de reiziger gewenste tijdstip. De ervaring met de vervanging van de reguliere busdienst 18 Drongen Luchteren door VOM (in de praktijk: uitbreiding van het bedieningsgebied van de bestaande belbus Zomergem) bewijst dat de meerderheid van de aangevraagde VOM-ritten niet kon worden uitgevoerd. Daarentegen is de dienstregeling van een reguliere lijn een bindende vervoerbelofte.		Er wordt akte genomen van deze opmerking. De gebruikte methodologie, verfijnd op basis van de evaluaties van het gebruik, zal toegepast worden voor de optimalisatie van VOM, RMP hfst 8.1.1. p 82 Vervoer op Maat.	De Lijn	OK
42	v	Genste Busbeweging	x		info zonder adviesvr	openbaar vervoer	5.6.Het RMP ambieert een kwaliteitsvol regionaal treinnetwerk en betere treinverbindingen binnen de vervoerregio en met andere regio's.				OK
42	w	Genste Busbeweging	x		info zonder adviesvr	openbaar vervoer	5.7.Het RMP stelt voor om in 1984 gesloten treinhalten (bijv. Gent Muide, Sint-Amandsberg - Destelbergen) of destijds gesloten spoorlijnen (bijv. Eeklo-Maldegem, momenteel uitsluitend occasionele treinuitbating door vrijwilligers) te heropenen en ook om in geheel nieuwe treinhalten te voorzien, bijv. Gent The Loop (Flanders Expo).				OK
42	x	Genste Busbeweging	x		opmerking	openbaar vervoer	5.8.De knelpunten voor de verhoging van de treindienst worden niet of amper vermeld, met uitzondering van de noodzakelijke capaciteitsverhoging op de spoorlijn Gent-Antwerpen. De gewenste hogere treinfrequenties worden vermeld maar niet de huidige of de geplande (on)beschikbaarheid van de hiervoor nodige, bijkomende rijpaden (p. 78).		Voor de gewenste hogere frequenties dient dit steeds bekeken te worden in functie van de vraag en de rijpadcapaciteiten die voorhanden zijn, RMP p 78.		OK
42	y	Genste Busbeweging	x		opmerking	openbaar vervoer	5.9.De kaart in de RMP-bijlage (p. 17) toont niet dat werd beslist de busdienst in Gent via Lousbergskaai, Scheldeoord en Adolf Baeyensstraat niet te schrappen maar te behouden. Evenmin toont deze kaart de besliste, gewijzigde lijnvoering van een kernlijn via Gent Goedlevenstraat (in plaats van via Krijtestraat). Het behoud van de bediening Gent Sint-Amandsberg F. Snellaertplein wordt niet getoond. Daarentegen staat (bijlage, p. 23) een Hoppin op het F. Snellaertplein vermeld.		Het korte termijn Ovplan werd goedgekeurd dd. 11/12/2020. Het opgenomen kaartmateriaal doet geen uitspraak over de operationele route. De detailgraad is daartoe ontoereikend.	De Lijn	OK
42	z	Genste Busbeweging	x		opmerking	openbaar vervoer	5.10.De kernbuslijn Eeklo-Gent wordt getraceerd via Drongen Luchteren. Van Drongen Rotonde tot Sint-Pietersstation zal de route verlopen via R4 en B402, over ca. 5,7 km, zonder bediening van tussenhalten '(zie het OV-plan 2021, door de vervoerregioraad goedgekeurd in 2020). Voor de streekbusreizigers met een bestemming/herkomst in en rond het Gentse stadscentrum en de binnenstad en omgevende wijken impliceert dit voortaan een omweg via het Sint-Pietersstation ofwel een overstap in Drongen. De voor- en nadelen van een andere, 500 meter kortere, reisweg van deze kernbuslijn, met vrijwel gelijklopende dienstregelingduur maar met bijkomende bediening van attractiepolen, namelijk via de Watersportbaan, met bediening van o.m. het AZ Jan Palfijn, campus Ugent en Blaarmeersen (via nieuwe fiets- en voetgangersbrug over de Watersportbaan) en met aantakking op het Gentse tram- en busnet, werden niet mee afgewogen vooraleer de vervoerregioraad de eindbeslissing nam.		De gewijzigde principes rond het aanbod van openbaar vervoer van een aanbodgestuurd systeem (Basismobiliteit) naar een vraaggestuurd systeem (Basisbereikbaarheid) zijn een gevolg van het Decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019) en de respectievelijke bepalingen (artikel 4, artikel 5, artikel 32) en van het BVR van 4 september 2020 tot bepaling van de kwaliteitseisen van het kernnet en het aanvullend net waadoor het BVR Basismobiliteit van 29 november 2002 werd opgeheven en waardoor onder meer de vroegere normen rond afstanden inzake haltes werden aangepast en vervangen door een streefafstand (artikel 16).	De Lijn	OK
42	aa	Genste Busbeweging	x		opmerking	openbaar vervoer	6. Kwaliteit openbaar vervoer 6.1.Het RMP vermeldt geen gerichte kwaliteitsbewaking van het OV (stiptheid, netheid, sociale veiligheid)		Vervoerregio Gent zet in een gelaagd OV-netwerk gekenmerkt door een aantal kwaliteitseisen per schaalniveau gelinkt aan exploitatie, RMP hfst 8.1.2 p 84-85, en op een gefaseerde transitie van OV naar HOV, RMP hfst 8.1.3. p 86.		OK
42	ab	Genste Busbeweging	x		info zonder adviesvr	hoppin	6.2.Er wordt naar maatregelen verwezen om het wachtcomfort aan de halten te verbeteren, o.m. aan de Hoppin.				OK
42	ac	Genste Busbeweging	x		bezorgdheid	doelstellingen	6.3.Het RMP licht niet in detail toe op welke wijze de gewenste commerciële snelheid voor tram/bus zou kunnen worden gehaald. Er ontbreekt een actieplan met stappen om deze snelheid wel te halen. Het RMP streeft enerzijds naar een hogere snelheid met de tram of de bus dan met de auto, terwijl anderzijds het RMP elders pleit voor een vlottere doorstroming van het autoverkeer op het dragende wegennet. Dit lijkt contradictorisch.		Het RMP is een strategische mobiliteitsvisie op niveau van een vervoerregio. De principes en kwaliteitseisen HOV worden beschreven, RMP hfst 8.1.2. In RMP hfst 8.1.3. wordt geduid hoe de transitie naar HOV gefaseerd kan gebeuren.		OK
42	ad	Genste Busbeweging	x		opmerking	openbaar vervoer	6.4.Het RMP verwijst naar doorstromingsmaatregelen ten voordele van het OV (p. 82), evenwel zonder concrete oplijsting noch prioritering. Er wordt verwezen naar het inzetten van (delen van) de bestaande autoinfrastructuur om het OV beter te maken (p. 61), zonder concrete voorbeelden. Er wordt verwezen naar de herinrichting van bijv. de N444 Hundelgemsesteenweg, zonder vermelding van wenselijke voorrangsingrepen voor het OV op deze as.		De Vervoerregio stimuleert het belang om langs (H)OV-corridors voldoende maatregelen te nemen die de prioriteit in doorstroming van het HOV boven die van het privaat vervoer bewerkstelligen, RMP hfst 7.1.3. p 86, en dit wordt geconcretiseerd in actie OV02.07 met de deelacties: Uitwerken van een prioriteitenkader voor doorstroming (o.b.v. potentieel en normen Basisbereikbaarheid) en het Uitvoeren van gerichte infrastructurele ingrepen i.f.v.gegarandeerde doorstroming op het interstedelijk HOV-net, het stedelijk HOV-net en het kernnet.		OK
42	ae	Genste Busbeweging	x		opmerking	openbaar vervoer	6.5.Het RMP vermeldt geen stappenplan om het OV op regionale en lokale wegen voorrang aan de verkeersregelinstallaties te geven.		De Vervoerregio stimuleert het belang om langs (H)OV-corridors voldoende maatregelen te nemen die de prioriteit in doorstroming van het HOV boven die van het privaat vervoer bewerkstelligen, RMP hfst 7.1.3. p 86, en dit wordt geconcretiseerd in actie OV02.07 met de deelacties: Uitwerken van een prioriteitenkader voor doorstroming (o.b.v. potentieel en normen Basisbereikbaarheid) en het Uitvoeren van gerichte infrastructurele ingrepen i.f.v.gegarandeerde doorstroming op het interstedelijk HOV-net, het stedelijk HOV-net en het kernnet.		OK
42	af	Genste Busbeweging	x		bezorgdheid	openbaar vervoer	6.6.Het RMP stelt terecht voor (OV04.05) om een kader te onderzoeken om stipt OV te blijven garanderen bij "tijdelijke mobiliteitssituaties", zoals tijdens de periode van wegwerkzaamheden. De noodsituatie van de busbediening in het noorden van Gent (Zelzate, Evergem, Wondelgem) is een sprekend bewijs van de nood aan zulke garantie.		Er wordt akte genomen van deze opmerking.	De Lijn	OK
42	ag	Genste Busbeweging	x		bezorgdheid	openbaar vervoer	6.7.In het RMP konden wij niet vinden of er doorstromingsknelpunten voor het OV overblijven die niet aangepakt worden.		Er wordt akte genomen van deze opmerking. Een opsomming van de assen van het stedelijk HOV-net staan vermeld in RMP, hfst 8.1.1. p 81 en op kaart Openbaar Vervoer p 88.	De Lijn	OK
42	ah	Genste Busbeweging	x		bezorgdheid	openbaar vervoer	6.8.Er blijven in de vervoerregio andere knelpunten voor het OV die niet in het RMP vermeld worden (bijv. voor vlot busverkeer te krap aangelegde rotondes, commercieel ongewenste omwegen door verkeerscirculatie bedacht ten voordele van het vlotte autoverkeer, recurrent foutparkeren, storend laden en lossen op de tram- of busroute, enz.).		Er wordt akte genomen van deze opmerking. Dit staat vermeld in RMP hfst 8.1.2. en 8.1.3 p 84 -86.	De Lijn	OK
42	ai	Genste Busbeweging	x		opmerking	openbaar vervoer	6.9.Er wordt verwezen naar het autonome pendelbusje op het terrein van het ziekenhuis Gent Maria Middelares (p. 83) Dit pendelbusje werd inmiddels vervangen door een pendelbusje met bestuurder.		Er wordt akte genomen van deze opmerking. De Vervoerregio wil blijvend inzetten op stimuleren van het uittesten en opzetten van innovatieve technologieën via dergelijke proefprojecten en er uit leren.		OK
42	aj	Genste Busbeweging	x		opmerking	openbaar vervoer	6.10.Het RMP gaat impliciet uit van 'aanvaardbare' wandelafstanden (van de vertrekplaats van de OV-reiziger tot de meest nabije halte) tot 800 meter (zie bijlage p. 8, kaart mobiliteitsproductie d.d. 2017). De vakliteratuur gaat evenwel uit van een reëel invloedsgebied van max. ca. 400 meter straal rond de halteplaats (trams), daarenboven sterk afnemend vanaf 200 meter. In de meest succesvolle OV-voorbeelden (Basel, Zürich, Genève) bedraagt de maximale wandelafstand naar de meest nabije halte tussen de 300 en de 400 meter (in buitengebied: 500 meter). In Genève is deze maximale wandelafstand naar de meest nabije halte bij wet bepaald. Zie ook de afwijzende reactie van de busreizigers in de wijken in de Brugse deelgemeenten na schrapping per 1 juli 2023 van talrijke bushalten in de wijken zelf. Een langere wandelafstand naar de nog overblijvende (dat wil zeggen nog niet per 01 juli 2024 geschrapte) reguliere halten zal het gebruik van de personenwagen - om deze langer geworden wandelafstand te kunnen overbruggen of om de integrale verplaatsing te maken - nog doen toenemen, met bijkomende milieubelasting tot gevolg.		Het RMP volgt de principes rond het aanbod van openbaar vervoer voor een vraaggestuurd systeem zijn een gevolg van het Decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019, en de respectievelijke bepalingen in atikel 4, artikel 5, artikel 32, en van het BVR van 4 september 2020 tot bepaling van de kwaliteitseisen van het kernnet en het aanvullend net.	De Lijn	OK
42	ak	Genste Busbeweging	x		opmerking	hoppin	6.11.In de bijlage wordt (p. 23) een Hoppin vermeld aan Gent Muinklaan. In de projecten van 'Gentspoort' voor vertramming van busbundel 7 ontbreekt evenwel een tramhalte ter plaatse van de (anno 2023 bestaande bushalte) Muinklaan.		Het RMP selecteert 191 hoppinpunten. Het uitbouwen van geselecteerde hoppinpunten wordt geconcretiseerd in de speerpunt H01, RMP p 182-183 .	De Lijn	OK
42	al	Genste Busbeweging	x		opmerking	openbaar vervoer	6.12.In de bijlage, op p. 33, wordt een HOV-lijn vermeld "ter vervanging van een buslijn", met minder stops. Er is geen inschatting van het te verwachten reizigersverlies ingevolge de langere wandelafstanden naar en van de meest nabije overblijvende halten.		In de MoveMeter wordt het potentieel van ov-corridors en ov-verbetering onderzocht door het analyseren van hoeveel verkeer er in de ochtendspits overstappen van een aantal wegen op of langs deze assen/locaties naar het openbaar vervoer. De generieke OV-bouwstenen leiden reeds tot een sprong in modal shift van auto naar OV. Dit met name inhet grootstedelijk gebied Gent en randgemeenten. In mindere mate ook rondom Eeklo en Zelzate. In de landelijke gebieden is deze verschuiving minder tot niet aanwezig. Deze toetsing gebeurde bij aanvang van de opmaak van het RMP. Dat is ook een aandachtspunt dat verder meegenomen wordt bij de opmaak van het voorliggende RMP.		OK
42	am	Genste Busbeweging	x		opmerking	openbaar vervoer	6.13.In de bijlage wordt (p. 34) een radiale verbinding ZomergemLievegem-Gent vermeld, met minder stops. In het RMP zelf (p. 80) is er sprake van extra halten op dezelfde buslijn ("De verbinding ZomergemGent centrum is niet weerhouden als interstedelijk HOV maar dient wel geoptimaliseerd te worden binnen het basis OV-netwerk in termen van extra haltes en doorstroming.") Dit lijkt contradictorisch.		Dat is een voorbeeld van een potentieel-verlies van bepaalde drukke haltes die aanvankelijk geschrapt werden. Dat is zo'n een aandachtspunt dat verder meegenomen is en leidde tot bijsturing bij de opmaak van het voorliggende RMP.		OK
42	an	Genste Busbeweging	x		opmerking	openbaar vervoer	6.14.In de bijlage wordt als concept 2 de relatie Terneuzen-Zelzate-Gent vermeld, met 8 ritten per uur, evenals Deinze-Waregem (8x/uur). De wenselijkheid voor deze hoge 'stadstramfrequentie' wordt niet onderbouwd, de haalbaarheid werd niet aangetoond.		In RMP Bijlage D wordt het voorafgaandelijke onderzoek weergegeven dat gebeurd is in kader van de opmaak van de strategieën (doorrekeningen in de Movemeter en het Regionaal Strategisch Verkeersmodel). Dit zijn eerste onderzoeksresultaten. De onderbouwing van de weerhouden strategiën staan beschreven in het RMP.		OK
42	ao	Genste Busbeweging	x		opmerking	openbaar vervoer	7. Toegankelijkheid Er wordt verwezen naar plannen om alle (niet opgeheven) OV-halten toegankelijk te maken. Er is geen stappenplan om waar mogelijk uitgestulpte halten aan te leggen.		Het regionaal mobiliteitsplan is een strategisch plan en ambieert een toegankelijke regio. Het volgen van de richtlijnen uit Masterplan Toegankelijkheid (actieplan om de halte-infrastructuur van het openbaar vervoer tegen 2030 meer toegankelijk te maken) hoort dan ook een absolute evidentie te zijn. Dit wordt geconcretiseerd in actie OV04.04 met deelacties Opmaak prioriteitenkader realisatie toegankelijke haltes, zoals beschreven in Masterplan Toegankelijkheid, Ombouw van bestaande haltes naar toegankelijke haltes adhv prioriteitenkader (cf. Ontwerpwijzer Hoppinpunten) en Realisatie van toegankelijke stations.		OK
42	ap	Genste Busbeweging	x		opmerking	openbaar vervoer	8. Voetgangers- en fietsinfrastructuur 8.1.Er ontbreekt een stappenplan om de loopwegen van de herkomstadressen naar de nabije OV-halten op te waarderen (minimum obstakelvrije breedte, effen oppervlak, afschuining bij oversteken).		Vervoerregio Gent zet in op een toegankelijke regio. Toegankelijkheid is voor elke burger, met en zonder handicap, een mensenrecht, RMP hfst 8.7.5. p 144.		OK
42	aq	Genste Busbeweging	x		opmerking	doelstellingen	8.2.Er is geen aandacht voor het onderhoud van trottoirs en fietspaden.		Vervoerregio Gent zet in op een toegankelijke regio. Toegankelijkheid is voor elke burger, met en zonder handicap, een mensenrecht, RMP hfst 8.7.5. p 144.		OK
42	ar	Genste Busbeweging	x		opmerking	doelstellingen	8.3.Er is geen stappenplan om straten/gewestwegen met ontbrekende trottoirs/fietspaden herin te richten.		Vervoerregio Gent zet in op een toegankelijke regio. Toegankelijkheid is voor elke burger, met en zonder handicap, een mensenrecht, RMP hfst 8.7.5. p 144. Daarnaast maakt de Vervoerregio op lange termijn werk van een fijnmazig en divers fietsnetwerk om fietsers in onze regio extra te steunen en stimuleren, waarmee telkens rekening gehouden is met verschillende types gebruikers, RMP hfst 8.2.		OK
42	as	Genste Busbeweging		x	opmerking	doelstellingen	STRATEGISCH MER 5.1.Het strategisch MER vermeldt (p. 16) dat 40% van de verplaatsingen korter zijn dan 3 kilometer. Er wordt verwezen naar de duurzame vervoervormen fiets, step en te voet maar niet naar het OV, terwijl het OV wèl wordt vermeld als duurzame vervoervorm in het RMP, p. 49. In hetzelfde RMP wordt het OV dan weer niet vermeld als duurzame vervoervorm in de tabel ('buurt') p. 40, alhoewel uit waarnemingen blijkt dat een groot deel van de huidige OV-verplaatsingen binnen Gent korter zijn dan 3 km en vallen binnen de 'buurt'.		Er wordt akte genomen van deze opmerking. Het betreft een regionaal mobiliteitsplan met een inhoud die bij decreet werd vastgelegd en waarbij de scope voor OV ligt op de regionale verplaatsingen met in stedelijke omgeving ook de lokale verplaatsingen alsook doch in mindere mate op buurtniveau, RMP hfst 4.1 p 40.		OK
42	at	Genste Busbeweging		x	opmerking	meer-minder aanp	5.2.Op p. 24 wordt verwezen naar de vermindering van het aantal autoverplaatsingen door een fijnmazig fietsnetwerk. De mogelijke verschuiving van (een deel van de) autoverplaatsingen naar OVverplaatsingen ontbreekt. Nochtans is bewezen dat zichtbare kwaliteitsverbetering van het OV, zoals bijv. vertramming, het OVgebruik doet toenemen, o.m. door keuzereizigers die over een auto beschikken.		De vervoerregio kiest zowel voor MEER (duurzame modi), als voor MINDER (niet-duurzame modi) want het ene kan niet zonder het andere: het is een én-én verhaal waar MEER en MINDER hand in hand gaan. Deze geïntegreerde visie is de basisfilosofie voor mobiliteit in onze regio, RMP hfst 6 p 55 e.v.		OK
42	au	Genste Busbeweging		x	opmerking	tekstuele opmerki	5.3.Op p. 43 wordt verwezen naar de beheerscontracten met de NMBS en Infrabel. Op datum van publicatie van het MER was deze informatie over de beheerscontracten reeds achterhaald.		De betreffende tekst in het ontwerp planMER werd aangepast. (p43)		OK
42	av	Genste Busbeweging		x	bezorgdheid	slim ruimtegebruik	5.4.Op p. 183 wordt gesteld dat de uitbouw van P+R aan HOVknooppunten gepaard zou moeten gaan met de afbouw van parkeerplaatsen op minder goed gelegen locaties opdat het totale ruimtebeslag niet zou toenemen. Er wordt niet aangegeven welke deze "minder goed gelegen locaties' zouden zijn noch welke overheid deze beslissing zou kunnen nemen.		Er wordt akte genomen van deze opmerking. Parkeerstrategie aan hoppinpunten wordt geduid in het RMP hfst 8.7.2. p 141. De selectie van hoppinpunten is beschreven in hfst 8.4.2. p 116. De lijst van hoppinpunten is terug te vinden in bijlage.		OK

42	aw	Genste Busbeweging		x	opmerking	meer-minder aanp	5.5.Het tariefbeleid (voor autogebruik en OV) vormt een belangrijke beïnvloedende factor in de vervoerwijzekeuze, naast het parkeeraanbod ter bestemming en de benodigde verplaatsingstijd. Op het bepalen van de VOM-tarieven na, valt het tariefbeleid echter buiten de bevoegdheid van de vervoerregio.		De vervoerregio bevordert verdere stappen in een doorgedreven ticket- en tariefintegratie tussen de betrokken mobiliteitsaanbieders. Het streefdoel daarbij is dat de gebruiker de volledige verplaatsing kan maken met één vervoerbewijs, ongeacht het aantal modi of het aantal verschillende aanbieders van vervoer- of deelsystemen er gebruikt worden bij de verplaatsing, RMP hfst 8.1.2 p 85. Bijkomend wordt nagedacht over slim prijsgestuurd parkeerbeleid, RMP hfst 8.7.2. p 141.		OK
42	ax	Genste Busbeweging	x		bezorgdheid	proces	CONCLUSIES 1.Het Regionaal Mobiliteitsplan is geen plan maar is eigenlijk een samenvoeging van desideratalijsten. Over wezenlijke investeringsdossiers bevat het geen uitspraken, noch cijfermatig (budget) noch naar geraamde realisatietermijn. In cruciale dossiers, zoals E17-viaduct en as Gent-Zelzate-Terneuzen, wordt verwezen naar studies, zonder indicatie van de nog te maken keuzes en hun gevolgen.		Er wordt akte genomen van deze opmerking.		OK
42	ay	Genste Busbeweging	x		opmerking	actieplan	2.Ontbrekende evaluatie. De door de voorgestelde investeringen en circulatiemaatregelen (per investeringsproject of per maatregel) beoogde effecten op de vervoerwijzekeuze worden niet geraamd. De effecten van feitelijk contradictorische maatregelen, zoals het versnellen van het autoverkeer op het dragende wegennet en het versnellen van het busverkeer (kernnetlijnen) op ditzelfde wegennet, worden niet becijferd.		Het regionaal mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces, RMP p154. In hoofdstuk 9.1 is opgenomen hoe het RMP zal gemonitord en geëvalueerd worden. Het RMP voorziet het algemeen kader, de visie met onze ambities en onze doelstellingen. De actietabel vloeit hieruit voort. De actietabel zegt wat we moeten uitvoeren om onze doelstellingen te behalen. De evaluatie per project gebeurt op projectniveau.		OK
42	az	Genste Busbeweging	x		opmerking	actieplan	3.Er wordt niet verwezen naar een of andere vorm van monitoring noch van concrete engagementen van de betrokken partijen, op de intentieverklaring van Gentspoort na.		Het regionaal mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces, RMP p154. In hoofdstuk 9.1 is opgenomen hoe het RMP zal gemonitord en geëvalueerd worden. Het RMP voorziet het algemeen kader, de visie met onze ambities en onze doelstellingen. De actietabel vloeit hieruit voort. De actietabel zegt wat we moeten uitvoeren om onze doelstellingen te behalen. De evaluatie per project gebeurt op projectniveau.		OK
42	ba	Genste Busbeweging	x		opmerking	openbaar vervoer	4.Er wordt niet vermeld dat het geplande Vervoer op Maat (VOM) geen enkele verzekerde vervoerbelofte inhoudt naar de aanvrager ervan. Dit in tegenstelling met het regulier lijnvervoer, waar de gepubliceerde dienstregeling een verplicht na te komen vervoerbelofte impliceert. Zie het openbaredienstencontract 2023-2027 van De Lijn, p. 88 bijlage 6: het aantal niet-gereden geplande ritten moet elk kwartaal worden gerapporteerd aan de Vlaamse regering. Het aantal aangevraagde maar (om eender welke reden dan ook) geweigerde VOM-ritten moet niet worden gerapporteerd.		Er wordt akte genomen van deze opmerking. De opmerkingen mbt tot het Openbaar Diensten Contract maken geen deel uit van het openbaar onderzoek		OK
42	bb	Genste Busbeweging	x		bezorgdheid	openbaar vervoer	5.Het geplande VOM vormt geen evenwaardig aanbod ter compensatie van de schrapping van regulier busvervoer (lijnen en/of halteplaatsen op wandelafstand tot bijv. 500 meter in stedelijk gebied, zoals werd bepaald in basismobiliteit).		De principes rond het aanbod van openbaar vervoer voor een vraaggestuurd systeem zijn een gevolg van het Decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019, en de respectievelijke bepalingen in atikel 4, artikel 5, artikel 32, en van het BVR van 4 september 2020 tot bepaling van de kwaliteitseisen van het kernnet en het aanvullend net.		OK
42	bc	Genste Busbeweging		x	opmerking	doelstellingen	6.De doorrekening van het RMP Gent voorspelt een verdere toename van het aantal gereden autokilometers (tot ca. 7,4%) in 2030. Dit is in strijd met het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030, dat tegen 2030 een vermindering van het aantal gereden autokilometers met 15% beoogt (tegenover 2017). "De bijdrage van het Regionaal Mobiliteitsplan aan de doelstelling van het Vlaams Energie- en Kimaatplan (...) is dus gering." (niet-technische samenvatting MER, p. 21).		Er wordt akte genomen van deze opmerking.Het regionaal mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces, RMP p154. Het actieplan vormt de basis voor de monitoring van het regionaal mobiliteitsplan. De stand van zaken van de acties wordt jaarlijks gemonitord.		OK
42	bd	Genste Busbeweging	x		opmerking	openbaar vervoer	7.Het RMP wenst supplementaire middelen voor de exploitatie van het OV maar geeft geen enkele indicatie over de gewenste supplementaire middelen per OV-laag.		Het RMP vormt het kader voor het GIP (geïntegreerd investeringsprogramma) waarin per jaar de acties gebudgetteerd worden.		OK
42	be	Genste Busbeweging	x		bezorgdheid	openbaar vervoer	8.Het RMP vermeldt niet dat de toegang tot het OV voor vele huidige (en potentiële) OV-klanten omslachtiger zal worden, namelijk door de inbouw van een fysieke drempel (een grotere wandelafstand naar de nog overblijvende, meest nabije halte van regulier vervoer op het kern- of aanvullend net) of door het opleggen van een boekingsdrempel zonder verzekerde rit (telefonische of internetaanvraag van een VOM-rit). In tegenstelling met de aanvraag voor een klassieke taxirit (die normaliter wordt gehonoreerd binnen redelijke tijdsmarges na de aanvraag) is er geen enkele verplichting tot het leveren aan de aanvrager van de gewenste VOM-rit op de gewenste dag en het gewenste tijdstip. De VOM-aanvrager moet zich aan het – ten opzichte van de reguliere lijnbusdiensten - qua ritaanvraag; qua capaciteit, qua amplitude en qua vertrektijden veel complexere, veel beperktere, veel geringere, meer dwingende maar minder dienstregelingtrouwe VOM-systeem aanpassen, in plaats van omgekeerd.		De principes rond het aanbod van openbaar vervoer voor een vraaggestuurd systeem zijn een gevolg van het Decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019, en de respectievelijke bepalingen in atikel 4, artikel 5, artikel 32, en van het BVR van 4 september 2020 tot bepaling van de kwaliteitseisen van het kernnet en het aanvullend net.		OK
43	a	idem 43-44-45-48-49	x		opmerking	doelstellingen	Omdat het verkeer tot nu toe de slechtste leerling van de klimaatklas is heeft de Vlaamse regering via het decreet 'Basisbereikbaarheid' 15 vervoerregio's (VVR's) opgezet. Die werken plannen uit om tegen 2030 veel autoritten te vervangen door voetgangers, fietsers en 'collectief vervoer' (deelauto's, deelfietsen en Openbaar Vervoer). In maart 2023 heeft de raad van de VVR Gent haar Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) beslist: er zouden in 2030 15% minder autokilometers dan in 2017 moeten worden gereden. Deze omschakeling wenst men te bereiken door 7 strategieën voor : ◘ het openbaar vervoer ◘ de fiets ◘ de auto ◘ de knooppunten ('Hoppins') ◘ logistiek en vrachtvervoer ◘ ruimtegebruik ◘ 'slimme mobiliteit' De strategieën worden concreet in de planning van 79 'acties'. Nu is er over dit verkeersplan een Milieu Effect Rapport (MER) opgemaakt: een inschatting welke gevolgenen uitwerkingen al deze geplande acties zouden hebben op 4 gebieden ('thema's'): ◘ Ruimte ◘ Mens/gezondheid ◘ Biodiversiteit ◘ Klimaat Het resultaat blijktonvoldoende: voor 2030 worden 7% méér auto-km's verwacht en daardoor 10% meer CO^2-uitstoot dan in 2017... Eén van de oorzaken van dit missen van de doelen is ook voor de auteurs van het MER duidelijk: "Een verdere daling in het aantal voertuigkilometers op de weg zou ook aangejaagd kunnen		De gewijzigde principes rond het aanbod van openbaar vervoer van een aanbodgestuurd systeem (Basismobiliteit) naar een vraaggestuurd systeem (Basisbereikbaarheid) zijn een gevolg van - het Decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019) en de respectievelijke bepalingen: atikel 4, artikel 5, artikel 32 en van het BVR van 4 september 2020 tot bepaling van de kwaliteitseisen van het kernnet en het aanvullend net waardoor het BVR Basismobiliteit van 29 november 2002 werd opgeheven en waardoor onder meer de vroegere normen rond afstanden inzake haltes werden aangepast en vervangen door een streefafstand (artikel 16).		
43	b		x		opmerking	openbaar vervoer	A. Opmerkingen bij de 7 strategieën in het RMP 1. OV | Openbaar vervoer als ruggengraat van onze regio o Verbinden van economische polen met (inter)regionale knopen om multimodale bereikbaarheid van economische polen en tewerkstellingsplekken te faciliteren ◘ Maar wat als het OV-net uitgedund is en bij de vervoersbron geen halte meer beschikbaar is? o Verbinden van de (grootste)kernen met de meest interessante en meest nabije (inter)regionale OV-knoop door het fijnmazig bundelen van stromen tot sterke OV-assen binnen de regio ◘ Maar wat met grote en kleinere kernen als het OV-net uitgedund is en daar geen halte meer beschikbaar is? o Kwaliteitseisen per schaalniveau ◘ Hier ontbreken: ◘ Doelstelling modal shift ◘ Fijnmazigheid van het OV-net, een norm voor de halteafstand		De principes mbt bundelen van OV-lijnen zijn opgenomen in het BVR van 4 september 2020 tot bepaling van de kwaliteitseisen van het kernnet en het aanvullend net.	De Lijn	OK
43	c		x		opmerking	openbaar vervoer	2. Fiets | Fijnmazig en divers fietsnetwerk o Met een fijnmazig en divers fietsnetwerk wil de vervoerregio fietsers in de regio steunen en stimuleren. ◘ Fijnmazigheid ontbreekt bij de strategievoor het OV!		Binnen de strategie Openbaar vervoer duidt een complementair OV-netwerk op een fijnmazig netwerk. Beide strategieën streven daarbij hetzelfde na: het gebruik van fiets en OV stimuleren.		OK
43	d		x		bezorgdheid	openbaar vervoer	3. Auto | Verkeersluwe mazen in een verbindend wegennet o Lokaal verkeer op het lokale wegennet (lokale ontsluitings- en erftoegangswegen) ◘ De strategieën voor het OV gaan helaas niet tot het niveau tot voor de deur!		De principes rond het aanbod van openbaar vervoer voor een vraaggestuurd systeem zijn een gevolg van het Decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019, en de respectievelijke bepalingen in atikel 4, artikel 5, artikel 32, en van het BVR van 4 september 2020 tot bepaling van de kwaliteitseisen van het kernnet en het aanvullend net.		OK
43	e		x		bezorgdheid	openbaar vervoer	6. Ruimte | Slim ruimtegebruik stimuleert duurzame mobiliteit o Nabijheid speelt een belangrijke rol in ons locatiebeleid ◘ Maar helaas niet bij de strategieën voor het OV!		De principes rond het aanbod van openbaar vervoer voor een vraaggestuurd systeem zijn een gevolg van het Decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019, en de respectievelijke bepalingen in atikel 4, artikel 5, artikel 32, en van het BVR van 4 september 2020 tot bepaling van de kwaliteitseisen van het kernnet en het aanvullend net.		OK
43	f		x		opmerking	openbaar vervoer	7. Samen bouwen aan slimme mobiliteit o Een modal shift in personenvervoer en goederenvervoer vereist gedragsverandering. o Sensibiliseren en stimuleren van duurzame modi o Verkeersmanagement, regelgeving en fiscaliteit ◘ Gedragsverandering, het overstappen op duurzame vervoersmiddelen, lukt enkel als deze middelen ter beschikking staan. Afstanden naar OVhaltes boven de 400m worden niet aanvaard. LET OP HIERTUSSEN ZIT GRAFIEK IN PDF DIE NIET MEE KOPIEERT ◘ Er is nood aan regelgeving: bv. haltes in stedelijk gebied op maximaal 300m van woningen en belangrijke bestemmingen.	x	De principes rond het aanbod van openbaar vervoer voor een vraaggestuurd systeem zijn een gevolg van het Decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019, en de respectievelijke bepalingen in atikel 4, artikel 5, artikel 32, en van het BVR van 4 september 2020 tot bepaling van de kwaliteitseisen van het kernnet en het aanvullend net waardoor onder meer de vroegere normen rond afstanden inzake haltes werden aangepast en vervangen door een streefafstand (artikel 16).' Binnen de centrumsteden wordt naar een minimale afstand tussen halteplaatsen van 400 meter gestreefd. Voor de andere haltes wordt naar een minimale afstand tussen haltes van 600 meter gestreefd' en dat dus ook nog andere kwaliteitseisen bevat.		OK
43	g		x		bezorgdheid	openbaar vervoer	B. Opmerkingen bij verschillende 'acties'in het RMP: 1. OV02.06 Uitbouwen van een performant kernnet (KN) o Dit gaat gepaard met het rechttrekken van belangrijke lijnen waardoor veel woonkernen en bestemmingen niet meer met het OV bereikbaar zijn: de afstand naar de halte wordt onacceptabel. o Lijnen worden versterkt, het net wordt uitgedund. o Doordat een goede compensatie ontbreekt verzwakt het OV-aanbod en zullen veel mensen met vervoersarmoede, 15% van de Vlaamse bevolking, geen gebruik meer kunnen maken van het openbaar vervoer. o Voor en na transport zal meer met individuele auto's gebeuren.		De principes rond het aanbod van openbaar vervoer voor een vraaggestuurd systeem zijn een gevolg van het Decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019, en de respectievelijke bepalingen in atikel 4, artikel 5, artikel 32, en van het BVR van 4 september 2020 tot bepaling van de kwaliteitseisen van het kernnet en het aanvullend net.	De Lijn	OK
43	h		x		opmerking	openbaar vervoer	2. OV03.01 Optimaliseren van het aanvullend net en het Vervoer Op Maat (VoM) o Het VOM biedt géén garantie op vervoer en géén garantie op aanbod: ◘ "op is op" en vol is vol" o VOM is daardoor geen compensatie voor de 15% afgeschafte haltes in de VVR Gent.		De principes rond het aanbod van openbaar vervoer voor een vraaggestuurd systeem zijn een gevolg van het Decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019, en de respectievelijke bepalingen in atikel 4, artikel 5, artikel 32, en van het BVR van 4 september 2020 tot bepaling van de kwaliteitseisen van het kernnet en het aanvullend net. De gebruikte methodologie, verfijnd op basis van de evaluaties van het gebruik, zal toegepast worden voor de optimalisatie van VOM, RMP hfst 8.1.1. p 82 Vervoer op Maat.	De Lijn	OK
43	i		x		opmerking	openbaar vervoer	3. OV04.04 Realisatie toegankelijke haltes en stations o Halteaccommodaties kunnen drempelvrij worden ingericht voor mensen met beperkingen. o Als de haltelocatie echter meer dan 300 à 500m stappen vereist zal dit voor veel mensen een te hoge drempel zijn om de met veel geld mooi aangepaste halte nog te kunnen gebruiken...		Het RMP is een strategisch plan en voorziet het algemeen kader. Het volgen van de richtlijnen uit Masterplan Toegankelijkheid (actieplan om de halte-infrastructuur van het openbaar vervoer tegen 2030 meer toegankelijk te maken) hoort dan ook een absolute evidentie te zijn. Dit wordt geconcretiseerd in actie OV04.04 met deelacties Opmaak prioriteitenkader realisatie toegankelijke haltes, zoals beschreven in Masterplan Toegankelijkheid, Ombouw van bestaande haltes naar toegankelijke haltes adhv prioriteitenkader (cf. Ontwerpwijzer Hoppinpunten) en Realisatie van toegankelijke stations. Het plan zegt wat we moeten uitvoeren om deze doelstellingen te behalen.	De Lijn	OK
43	j		x		opmerking	verkeersluwe maz	4. A02.02 Weren van doorgaand verkeer uit woonwijken en dorpskernen o Verkeerd gebruik van het woord 'verkeer': ◘ Of gaat men daar ook voetgangers, fietsers en het Openbaar Vervoer weren?		Doorgaand verkeer is een term die gebruikt wordt om te duiden op gemotoriseerd verkeer (auto of vracht) die geen bestemming hebben in de betreffende woonwijk of dorpskern en er m.a.w. gewoon doorrijden.		OK
43	k		x		opmerking	hoppin	5. H01.03 Uitbouwen van de geselecteerde lokale en buurthoppinpunten o Deze knooppunten verliezen hun waarde als ze ◘ te ver afliggen van belangrijke verkeersbronnen en -bestemmingen. ◘ haltes zijn van de onbetrouwbare VOM-busjes zonder vervoers- en aanbod- garantie.		Het RMP werkt verder op beslist beleid, Besluit Vlaamse Regeing Hoppinpunten 22/02/2022.	De Lijn	OK

43	l		x		opmerking	openbaar vervoer	6. R01.02 Ondersteunen van een locatie- en vergunningenbeleid om verplaatsingsgenererende attractoren in de nabijheid van duurzaam bereikbare locaties te vestigen o Wat zijn 'duurzaam bereikbare locaties' als 15% van de haltes worden verwijderd uit het OV-net. o Wat met 'verplaatsingsgenererende attractoren' die nu reeds zonder OV-halte vallen: ◘ Gaat men het crematorium van Lochristi verplaatsen naar de Dampoort? ◘ Gaat men het sport- en zwemaccommodaties van Puyenbroeck overbrengen naar de Zuid? ◘ Het heeft weinig nut om nieuwe 'attractoren' bij OV-knopen te plannen als men haltes bij bestaande bestemmingen weghaalt.	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Het RMP omvat de visie voor het geplande en toekomstige locatie- en vergunningbeleid, RMP hfst 8.6.4, p 135-136.	De Lijn	OK
43	m		x		opmerking	openbaar vervoer	7. S01.01 Stimuleren van combimobiliteit en deelsystemen o Dit vereist een laagdrempelige procedure voor reservatie en gebruik. o Niet de gebruikers moeten zich aanpassen aan de te volgen procedures maar omgekeerd.	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Het RMP is een strategisch plan . De operationele uitwerking van procedures maken geen onderdeel uit van het plan.	De Lijn	OK
43	n		x		opmerking	openbaar vervoer	8. S02.02 Uitvoeren van maatregelen m.b.t. inclusieve mobiliteit o Zie S01.01: aanpassen procedures aan de gebruikers o 'Opzetten van pilootproject om nabijheid en betrokkenheid voor verschillende doelgroepen te stimuleren' ◘ Hoe stimuleer je 'nabijheid' als de haltes 500m tot 2km veraf liggen? ◘ Hoe stimuleer je 'betrokkenheid' zonder garantie op vervoer en aanbod?	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Het RMP is een strategisch plan. Het opzetten van een pilootproject heeft net tot doel om de voorliggende vragen te onderzoeken.	De Lijn	OK
43	o		x		opmerking	doelstellingen	9. S03.03 Inzetten op een duurzame, veilige manier om met nieuwe vervoerswijzen en -ontwikkelingen, voertuigtechnologieënen innovatie om te gaan o BV. autonoom rijden: dit is tot nu toe een dure hype. Er wordt veel beweerd, maar er is nog geen enkel wetenschappelijk bewijs dat dit een positieve bijdrage levert voor een mens- en milieuvriendelijker verkeer.	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		OK
43	p			x	opmerking	openbaar vervoer	C. Opmerkingen bij de 4 'thema's' in het MER: o Ruimte Voornaamste aanbevelingen: het versterken/uitbouwen van OV-lijnen is dus van het uiterste belang. Ruimtelijke samenhang : Het verbeteren van collectief vervoer en duurzamere wijzen van transport zal de algemene bereikbaarheid verbeteren. ◘ Door het invoeren van het OV-plan 2021 is de bereikbaarheid op vele plaatsen juist achteruitgegaan en zijn talloze lijnen afgebouwd of volledig geschrapt.	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Het RMP is een strategisch plan en omvat een strategische toekomstvisie. De principes rond het aanbod van openbaar vervoer voor een vraaggestuurd systeem zijn een gevolg van het Decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019, en de respectievelijke bepalingen in atikel 4, artikel 5, artikel 32, en van het BVR van 4 september 2020 tot bepaling van de kwaliteitseisen van het kernnet en het aanvullend net. ~~Het RMP reikt verder dan het OV-plan 2021.~~	De Lijn	OK
43	q			x	opmerking	openbaar vervoer	o Mens (gezondheid) Op vlak van fysiek, sociaal en mentaal welzijn wordt de grootste impact van het project verwacht door het stimuleren van actief transport en het verminderen van vervoersarmoede. Een beperkt positief effect kan ook verwacht worden door het verminderen van stress tijdens verplaatsingen, door betere doorstromingstijden op het wegennet en een verbeterd OVnetwerk. ◘ Met invoeren van het OV-plan 2021 zal de vervoersarmoede toenemen: 16% van de Vlamingen zijn rechtstreeks afhankelijk van het Openbaar Vervoer LET OP HIER ZIT EEN FIGUUR TUSSEN IN ADVIES !!! ◘ Het ter compensatie van afgeschafte haltes ingevoerde zogezegde Vervoer-op-Maat is zéér moeilijk te reserveren. ◘ Bovendien is er geen garantie op vervoer en aanbod. Dit leidt tot stress voor de verplaatsing en tot meer individueel autogebruik.	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Het RMP is een strategisch plan en omvat een strategische toekomstvisie. De principes rond het aanbod van openbaar vervoer voor een vraaggestuurd systeem zijn een gevolg van het Decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019, en de respectievelijke bepalingen in atikel 4, artikel 5, artikel 32, en van het BVR van 4 september 2020 tot bepaling van de kwaliteitseisen van het kernnet en het aanvullend net. ~~Het RMP reikt verder dan het OV-plan 2021.~~	De Lijn	OK
43	r			x	opmerking	doelstellingen	o Klimaat Uit de doorrekening van de maatregelen van het regionaal mobiliteitsplan in het verkeersmodel blijkt dat met het voorkeurspakket aan maatregelen t.o.v. de situatie in 2017 het totaal aantal afgelegde voertuigkilometers op de weg in 2030 van personenwagens niettemin nog steeds met 7,4% en van vrachtwagens met 14,5% stijgt. De bijdrage van het regionaal mobiliteitsplan aan de doelstelling van het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030 om het totaal aantal afgelegde voertuigkilometers op de weg van personenwagens te doen dalen met –15% in 2030 t.o.v. 2015 en die van vrachtwagens te beperken tot een toename van niet meer dan 14% is dus gering. Met het voorkeursscenario aan maatregelen bedraagt de CO2-uitstoot in 2030 nog steeds 5.589,67 ton CO2 ... t.o.v. de totale CO2-uitstoot van het personen- en vrachtvervoer op de weg in 2017 ... is dat zelfs een stijging van + 10,6%. ◘ Zonder commentaar, de cijfers spreken voor zich... De effecten van het RMP zijn onvoldoende door de aangehaalde achteruitstelling van het Openbaar Vervoer.	Er wordt akte genomen van deze opmerking.Het regionaal mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces, RMP p154. Het actieplan vormt de basis voor de monitoring van het regionaal mobiliteitsplan. De stand van zaken van de acties wordt jaarlijks gemonitord.	De Lijn	OK
43	s		x		opmerking	doelstellingen	D. Conclusies: 1. Het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Gent kan zijn doelstellingen niet halen. 2. Reden is de gedeeltelijke afbraak van het Openbaar Vervoer in de regio door het OVplan 2021. Dat is 2 jaar geleden door dezelfde VVR-raad goedgekeurd: +/-400 van de 2706 haltes en veel buslijnen werden of worden afgeschaft. 3. Het Milieu Effect Rapport beoordeelt enkel het RMP zonder de negatieve invloed van dit OV-plan te noemen. 4. Enkel een grondige herziening van het Openbaar Vervoerplan 2021 kan het Regionaal Mobiliteitsplan doen slagen in zijn opzet.	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Het RMP is een strategisch plan en omvat een strategische toekomstvisie. De principes rond het aanbod van openbaar vervoer voor een vraaggestuurd systeem zijn een gevolg van het Decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019, en de respectievelijke bepalingen in atikel 4, artikel 5, artikel 32, en van het BVR van 4 september 2020 tot bepaling van de kwaliteitseisen van het kernnet en het aanvullend net. ~~Het RMP reikt verder dan het OV-plan 2021.~~	De Lijn	OK
44	a	idem 43-44-45-48-49	x		opmerking	doelstellingen	Omdat het verkeer tot nu toe de slechtste leerling van de klimaatklas is heeft de Vlaamse regering via het decreet 'Basisbereikbaarheid' 15 vervoerregio's (VVR's) opgezet. Die werken plannen uit om tegen 2030 veel autoritten te vervangen door voetgangers, fietsers en 'collectief vervoer' (deelauto's, deelfietsen en Openbaar Vervoer). In maart 2023 heeft de raad van de VVR Gent haar Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) beslist: er zouden in 2030 15% minder autokilometers dan in 2017 moeten worden gereden. Deze omschakeling wenst men te bereiken door 7 strategieën voor : ◘ het openbaar vervoer ◘ de fiets ◘ de auto ◘ de knooppunten ('Hoppins') ◘ logistiek en vrachtvervoer ◘ ruimtegebruik ◘ 'slimme mobiliteit' De strategieën worden concreet in de planning van 79 'acties'. Nu is er over dit verkeersplan een Milieu Effect Rapport (MER) opgemaakt: een inschatting welke gevolgenen uitwerkingen al deze geplande acties zouden hebben op 4 gebieden ('thema's'): ◘ Ruimte ◘ Mens/gezondheid ◘ Biodiversiteit ◘ Klimaat Het resultaat blijktonvoldoende: voor 2030 worden 7% méér auto-km's verwacht en daardoor 10% meer CO^2-uitstoot dan in 2017... Eén van de oorzaken van dit missen van de doelen is ook voor de auteurs van het MER duidelijk: "Een verdere daling in het aantal voertuigkilometers op de weg zou ook aangejaagd kunnen	zie 223		
44	b		x		opmerking	openbaar vervoer	A. Opmerkingen bij de 7 strategieën in het RMP 1. OV | Openbaar vervoer als ruggengraat van onze regio o Verbinden van economische polen met (inter)regionale knopen om multimodale bereikbaarheid van economische polen en tewerkstellingsplekken te faciliteren ◘ Maar wat als het OV-net uitgedund is en bij de vervoersbron geen halte meer beschikbaar is? o Verbinden van de (grootste)kernen met de meest interessante en meest nabije (inter)regionale OV-knoop door het fijnmazig bundelen van stromen tot sterke OV-assen binnen de regio ◘ Maar wat met grote en kleinere kernen als het OV-net uitgedund is en daar geen halte meer beschikbaar is? o Kwaliteitseisen per schaalniveau ◘ Hier ontbreken: ◘ Doelstelling modal shift ◘ Fijnmazigheid van het OV-net, een norm voor de halteafstand	zie 224		OK
44	c		x		opmerking	openbaar vervoer	2. Fiets | Fijnmazig en divers fietsnetwerk o Met een fijnmazig en divers fietsnetwerk wil de vervoerregio fietsers in de regio steunen en stimuleren. ◘ Fijnmazigheid ontbreekt bij de strategievoor het OV!	zie 225		OK
44	d		x		bezorgdheid	openbaar vervoer	3. Auto | Verkeersluwe mazen in een verbindend wegennet o Lokaal verkeer op het lokale wegennet (lokale ontsluitings- en erftoegangswegen) ◘ De strategieën voor het OV gaan helaas niet tot het niveau tot voor de deur!	zie 226		OK
44	e		x		bezorgdheid	openbaar vervoer	6. Ruimte | Slim ruimtegebruik stimuleert duurzame mobiliteit o Nabijheid speelt een belangrijke rol in ons locatiebeleid ◘ Maar helaas niet bij de strategieën voor het OV!	zie 227		OK
44	f		x		opmerking	openbaar vervoer	7. Samen bouwen aan slimme mobiliteit o Een modal shift in personenvervoer en goederenvervoer vereist gedragsverandering. o Sensibiliseren en stimuleren van duurzame modi o Verkeersmanagement, regelgeving en fiscaliteit ◘ Gedragsverandering, het overstappen op duurzame vervoersmiddelen, lukt enkel als deze middelen ter beschikking staan. Afstanden naar OVhaltes boven de 400m worden niet aanvaard. LET OP HIERTUSSEN ZIT GRAFIEK IN PDF DIE NIET MEE KOPIEERT ◘ Er is nood aan regelgeving: bv. haltes in stedelijk gebied op maximaal 300m van woningen en belangrijke bestemmingen.	zie 228		OK
44	g		x		bezorgdheid	openbaar vervoer	B. Opmerkingen bij verschillende 'acties'in het RMP: 1. OV02.06 Uitbouwen van een performant kernnet (KN) o Dit gaat gepaard met het rechttrekken van belangrijke lijnen waardoor veel woonkernen en bestemmingen niet meer met het OV bereikbaar zijn: de afstand naar de halte wordt onacceptabel. o Lijnen worden versterkt, het net wordt uitgedund. o Doordat een goede compensatie ontbreekt verzwakt het OV-aanbod en zullen veel mensen met vervoersarmoede, 15% van de Vlaamse bevolking, geen gebruik meer kunnen maken van het openbaar vervoer. o Voor en na transport zal meer met individuele auto's gebeuren.	zie 229		OK
44	h		x		opmerking	openbaar vervoer	2. OV03.01 Optimaliseren van het aanvullend net en het Vervoer Op Maat (VoM) o Het VOM biedt géén garantie op vervoer en géén garantie op aanbod: ◘ "op is op" en vol is vol" o VOM is daardoor geen compensatie voor de 15% afgeschafte haltes in de VVR Gent.	zie 230		OK
44	i		x		opmerking	openbaar vervoer	3. OV04.04 Realisatie toegankelijke haltes en stations o Halteaccommodaties kunnen drempelvrij worden ingericht voor mensen met beperkingen. o Als de haltelocatie echter meer dan 300 à 500m stappen vereist zal dit voor veel mensen een te hoge drempel zijn om de met veel geld mooi aangepaste halte nog te kunnen gebruiken...	zie 231		OK
44	j		x		opmerking	verkeersluwe maz	4. A02.02 Weren van doorgaand verkeer uit woonwijken en dorpskernen o Verkeerd gebruik van het woord 'verkeer': ◘ Of gaat men daar ook voetgangers, fietsers en het Openbaar Vervoer weren?	zie 232		OK
44	k		x		opmerking	hoppin	5. H01.03 Uitbouwen van de geselecteerde lokale en buurthoppinpunten o Deze knooppunten verliezen hun waarde als ze ◘ te ver afliggen van belangrijke verkeersbronnen en -bestemmingen. ◘ haltes zijn van de onbetrouwbare VOM-busjes zonder vervoers- en aanbod- garantie.	zie 233		OK
44	l		x		opmerking	openbaar vervoer	6. R01.02 Ondersteunen van een locatie- en vergunningenbeleid om verplaatsingsgenererende attractoren in de nabijheid van duurzaam bereikbare locaties te vestigen o Wat zijn 'duurzaam bereikbare locaties' als 15% van de haltes worden verwijderd uit het OV-net. o Wat met 'verplaatsingsgenererende attractoren' die nu reeds zonder OV-halte vallen: ◘ Gaat men het crematorium van Lochristi verplaatsen naar de Dampoort? ◘ Gaat men het sport- en zwemaccommodaties van Puyenbroeck overbrengen naar de Zuid? ◘ Het heeft weinig nut om nieuwe 'attractoren' bij OV-knopen te plannen als men haltes bij bestaande bestemmingen weghaalt.	zie 234		OK
44	m		x		opmerking	openbaar vervoer	7. S01.01 Stimuleren van combimobiliteit en deelsystemen o Dit vereist een laagdrempelige procedure voor reservatie en gebruik. o Niet de gebruikers moeten zich aanpassen aan de te volgen procedures maar omgekeerd.	zie 235		OK
44	n		x		opmerking	openbaar vervoer	8. S02.02 Uitvoeren van maatregelen m.b.t. inclusieve mobiliteit o Zie S01.01: aanpassen procedures aan de gebruikers o 'Opzetten van pilootproject om nabijheid en betrokkenheid voor verschillende doelgroepen te stimuleren' ◘ Hoe stimuleer je 'nabijheid' als de haltes 500m tot 2km veraf liggen? ◘ Hoe stimuleer je 'betrokkenheid' zonder garantie op vervoer en aanbod?	zie 236		OK
44	o		x		opmerking	doelstellingen	9. S03.03 Inzetten op een duurzame, veilige manier om met nieuwe vervoerswijzen en -ontwikkelingen, voertuigtechnologieënen innovatie om te gaan o BV. autonoom rijden: dit is tot nu toe een dure hype. Er wordt veel beweerd, maar er is nog geen enkel wetenschappelijk bewijs dat dit een positieve bijdrage levert voor een mens- en milieuvriendelijker verkeer.	zie 237		OK
44	p			x	opmerking	openbaar vervoer	C. Opmerkingen bij de 4 'thema's' in het MER: o Ruimte Voornaamste aanbevelingen: het versterken/uitbouwen van OV-lijnen is dus van het uiterste belang. Ruimtelijke samenhang : Het verbeteren van collectief vervoer en duurzamere wijzen van transport zal de algemene bereikbaarheid verbeteren. ◘ Door het invoeren van het OV-plan 2021 is de bereikbaarheid op vele plaatsen juist achteruitgegaan en zijn talloze lijnen afgebouwd of volledig geschrapt.	zie 238		OK

44	q			x	opmerking	openbaar vervoer	o Mens (gezondheid) Op vlak van fysiek, sociaal en mentaal welzijn wordt de grootste impact van het project verwacht door het stimuleren van actief transport en het verminderen van vervoersarmoede. Een beperkt positief effect kan ook verwacht worden door het verminderen van stress tijdens verplaatsingen, door betere doorstromingstijden op het wegennet en een verbeterd OVnetwerk. Met invoeren van het OV-plan 2021 zal de vervoersarmoede toenemen: 16% van de Vlamingen zijn rechtstreeks afhankelijk van het Openbaar Vervoer LET OP HIER ZIT EEN FIGUUR TUSSEN IN ADVIES !!! Het ter compensatie van afgeschafte haltes ingevoerde zogezegde Vervoer-op-Maat is zéér moeilijk te reserveren. Bovendien is er geen garantie op vervoer en aanbod. Dit leidt tot stress voor de verplaatsing en tot meer individueel autogebruik.	zie 239		OK
44	r			x	opmerking	doelstellingen	o Klimaat Uit de doorrekening van de maatregelen van het regionaal mobiliteitsplan in het verkeersmodel blijkt dat met het voorkeurspakket aan maatregelen t.o.v. de situatie in 2017 het totaal aantal afgelegde voertuigkilometers op de weg in 2030 van personenwagens niettemin nog steeds met 7,4% en van vrachtwagens met 14,5% stijgt. De bijdrage van het regionaal mobiliteitsplan aan de doelstelling van het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030 om het totaal aantal afgelegde voertuigkilometers op de weg van personenwagens te doen dalen met –15% in 2030 t.o.v. 2015 en die van vrachtwagens te beperken tot een toename van niet meer dan 14% is dus gering. Met het voorkeursscenario aan maatregelen bedraagt de CO2-uitstoot in 2030 nog steeds 5.589,67 ton CO2 … t.o.v. de totale CO2-uitstoot van het personen- en vrachtvervoer op de weg in 2017 … is dat zelfs een stijging van + 10,6%. Zonder commentaar, de cijfers spreken voor zich… De effecten van het RMP zijn onvoldoende door de aangehaalde achteruitstelling van het Openbaar Vervoer.	zie 240		OK
44	s		x		opmerking	doelstellingen	D. Conclusies: 1. Het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Gent kan zijn doelstellingen niet halen. 2. Reden is de gedeeltelijke afbraak van het Openbaar Vervoer in de regio door het OVplan 2021. Dat is 2 jaar geleden door dezelfde VVR-raad goedgekeurd: +/-400 van de 2706 haltes en veel buslijnen werden of worden afgeschaft. 3. Het Milieu Effect Rapport beoordeelt enkel het RMP zonder de negatieve invloed van dit OV-plan te noemen. 4. Enkel een grondige herziening van het Openbaar Vervoerplan 2021 kan het Regionaal Mobiliteitsplan doen slagen in zijn opzet.	zie 241		OK
45	a	idem 43-44-45-48-49	x		opmerking	doelstellingen	Omdat het verkeer tot nu toe de slechtste leerling van de klimaatklas is heeft de Vlaamse regering via het decreet 'Basisbereikbaarheid' 15 vervoerregio's (VVR's) opgezet. Die werken plannen uit om tegen 2030 veel autoritten te vervangen door voetgangers, fietsers en 'collectief vervoer' (deelauto's, deelfietsen en Openbaar Vervoer). In maart 2023 heeft de raad van de VVR Gent haar Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) beslist: er zouden in 2030 15% minder autokilometers dan in 2017 moeten worden gereden. Deze omschakeling wenst men te bereiken door 7 strategieën voor : het openbaar vervoer de fiets de auto de knooppunten ('Hoppins') logistiek en vrachtvervoer ruimtegebruik 'slimme mobiliteit' De strategieën worden concreet in de planning van 79 'acties'. Nu is er over dit verkeersplan een Milieu Effect Rapport (MER) opgemaakt: een inschatting welke gevolgenen uitwerkingen al deze geplande acties zouden hebben op 4 gebieden ('thema's'): Ruimte Mens/gezondheid Biodiversiteit Klimaat Het resultaat blijktonvoldoende: voor 2030 worden 7% méér auto-km's verwacht en daardoor 10% meer CO^2-uitstoot dan in 2017... Eén van de oorzaken van dit missen van de doelen is ook voor de auteurs van het MER duidelijk: "Een verdere daling in het aantal voertuigkilometers op de weg zou ook aangejaagd kunnen	zie 223		
45	b		x		opmerking	openbaar vervoer	A. Opmerkingen bij de 7 strategieën in het RMP 1. OV | Openbaar vervoer als ruggengraat van onze regio o Verbinden van economische polen met (inter)regionale knopen om multimodale bereikbaarheid van economische polen en tewerkstellingsplekken te faciliteren Maar wat als het OV-net uitgedund is en bij de vervoersbron geen halte meer beschikbaar is? o Verbinden van de (grootste)kernen met de meest interessante en meest nabije (inter)regionale OV-knoop door het fijnmazig bundelen van stromen tot sterke OV-assen binnen de regio Maar wat met grote en kleinere kernen als het OV-net uitgedund is en daar geen halte meer beschikbaar is? o Kwaliteitseisen per schaalniveau Hier ontbreken: Doelstelling modal shift Fijnmazigheid van het OV-net, een norm voor de halteafstand	zie 224		
45	c		x		opmerking	openbaar vervoer	2. Fiets | Fijnmazig en divers fietsnetwerk o Met een fijnmazig en divers fietsnetwerk wil de vervoerregio fietsers in de regio steunen en stimuleren. Fijnmazigheid ontbreekt bij de strategievoor het OV!	zie 225		
45	d		x		bezorgdheid	openbaar vervoer	3. Auto | Verkeersluwe mazen in een verbindend wegennet o Lokaal verkeer op het lokale wegennet (lokale ontsluitings- en erftoegangswegen) De strategieën voor het OV gaan helaas niet tot het niveau tot voor de deur!	zie 226		
45	e		x		bezorgdheid	openbaar vervoer	6. Ruimte | Slim ruimtegebruik stimuleert duurzame mobiliteit o Nabijheid speelt een belangrijke rol in ons locatiebeleid Maar helaas niet bij de strategieën voor het OV!	zie 227		
45	f		x		opmerking	openbaar vervoer	7. Samen bouwen aan slimme mobiliteit o Een modal shift in personenvervoer en goederenvervoer vereist gedragsverandering. o Sensibiliseren en stimuleren van duurzame modi o Verkeersmanagement, regelgeving en fiscaliteit Gedragsverandering, het overstappen op duurzame vervoersmiddelen, lukt enkel als deze middelen ter beschikking staan. Afstanden naar OVhaltes boven de 400m worden niet aanvaard. LET OP HIERTUSSEN ZIT GRAFIEK IN PDF DIE NIET MEE KOPIEERT Er is nood aan regelgeving: bv. haltes in stedelijk gebied op maximaal 300m van woningen en belangrijke bestemmingen.	zie 228		
45	g		x		bezorgdheid	openbaar vervoer	B. Opmerkingen bij verschillende 'acties'in het RMP: 1. OV02.06 Uitbouwen van een performant kernnet (KN) o Dit gaat gepaard met het rechttrekken van belangrijke lijnen waardoor veel woonkernen en bestemmingen niet meer met het OV bereikbaar zijn: de afstand naar de halte wordt onacceptabel. o Lijnen worden versterkt, het net wordt uitgedund. o Doordat een goede compensatie ontbreekt verzwakt het OV-aanbod en zullen veel mensen met vervoersarmoede, 15% van de Vlaamse bevolking, geen gebruik meer kunnen maken van het openbaar vervoer. o Voor en na transport zal meer met individuele auto's gebeuren.	zie 229		
45	h		x		opmerking	openbaar vervoer	2. OV03.01 Optimaliseren van het aanvullend net en het Vervoer Op Maat (VoM) o Het VOM biedt géén garantie op vervoer en géén garantie op aanbod: "op is op" en vol is vol" o VOM is daardoor geen compensatie voor de 15% afgeschafte haltes in de VVR Gent.	zie 230		
45	i		x		opmerking	openbaar vervoer	3. 0V04.04 Realisatie toegankelijke haltes en stations o Halteaccommodaties kunnen drempelvrij worden ingericht voor mensen met beperkingen. o Als de haltelocatie echter meer dan 300 à 500m stappen vereist zal dit voor veel mensen een te hoge drempel zijn om de met veel geld mooi aangepaste halte nog te kunnen gebruiken...	zie 231		
45	j		x		opmerking	verkeersluwe maz	4. A02.02 Weren van doorgaand verkeer uit woonwijken en dorpskernen o Verkeerd gebruik van het woord 'verkeer'. Of gaat men daar ook voetgangers, fietsers en het Openbaar Vervoer weren?	zie 232		
45	k		x		opmerking	hoppin	5. H01.03 Uitbouwen van de geselecteerde lokale en buurthoppinpunten o Deze knooppunten verliezen hun waarde als ze te ver afliggen van belangrijke verkeersbronnen en -bestemmingen. haltes zijn van de onbetrouwbare VOM-busjes zonder vervoers- en aanbod- garantie.	zie 233		
45	l		x		opmerking	openbaar vervoer	6. R01.02 Ondersteunen van een locatie- en vergunningenbeleid om verplaatsingsgenererende attractoren in de nabijheid van duurzaam bereikbare locaties te vestigen o Wat zijn 'duurzaam bereikbare locaties' als 15% van de haltes worden verwijderd uit het OV-net. o Wat met 'verplaatsingsgenererende attractoren' die nu reeds zonder OV-halte vallen: Gaat men het crematorium van Lochristi verplaatsen naar de Dampoort? Gaat men het sport- en zwemaccommodaties van Puyenbroeck overbrengen naar de Zuid? Het heeft weinig nut om nieuwe 'attractoren' bij OV-knopen te plannen als men haltes bij bestaande bestemmingen weghaalt.	zie 234		
45	m		x		opmerking	openbaar vervoer	7. S01.01 Stimuleren van combimobiliteit en deelsystemen o Dit vereist een laagdrempelige procedure voor reservatie en gebruik. o Niet de gebruikers moeten zich aanpassen aan de te volgen procedures maar omgekeerd.	zie 235		
45	n		x		opmerking	openbaar vervoer	8. S02.02 Uitvoeren van maatregelen m.b.t. inclusieve mobiliteit o Zie S01.01: aanpassen procedures aan de gebruikers o 'Opzetten van pilootproject om nabijheid en betrokkenheid voor verschillende doelgroepen te stimuleren' Hoe stimuleer je 'nabijheid' als de haltes 500m tot 2km veraf liggen? Hoe stimuleer je 'betrokkenheid' zonder garantie op vervoer en aanbod?	zie 236		
45	o		x		opmerking	doelstellingen	9. S03.03 Inzetten op een duurzame, veilige manier om met nieuwe vervoerswijzen en -ontwikkelingen, voertuigtechnologieënen innovatie om te gaan o BV. autonoom rijden: dit is tot nu toe een dure hype. Er wordt veel beweerd, maar er is nog geen enkel wetenschappelijk bewijs dat dit een positieve bijdrage levert voor een mens- en milieuvriendelijker verkeer.	zie 237		
45	p			x	opmerking	openbaar vervoer	C. Opmerkingen bij de 4 'thema's' in het MER: o Ruimte Voornaamste aanbevelingen: het versterken/uitbouwen van OV-lijnen is dus van het uiterste belang. Ruimtelijke samenhang : Het verbeteren van collectief vervoer en duurzamere wijzen van transport zal de algemene bereikbaarheid verbeteren. Door het invoeren van het OV-plan 2021 is de bereikbaarheid op vele plaatsen juist achteruitgegaan en zijn talloze lijnen afgebouwd of volledig geschrapt.	zie 238		OK
45	q			x	opmerking	openbaar vervoer	o Mens (gezondheid) Op vlak van fysiek, sociaal en mentaal welzijn wordt de grootste impact van het project verwacht door het stimuleren van actief transport en het verminderen van vervoersarmoede. Een beperkt positief effect kan ook verwacht worden door het verminderen van stress tijdens verplaatsingen, door betere doorstromingstijden op het wegennet en een verbeterd OVnetwerk. Met invoeren van het OV-plan 2021 zal de vervoersarmoede toenemen: 16% van de Vlamingen zijn rechtstreeks afhankelijk van het Openbaar Vervoer LET OP HIER ZIT EEN FIGUUR TUSSEN IN ADVIES !!! Het ter compensatie van afgeschafte haltes ingevoerde zogezegde Vervoer-op-Maat is zéér moeilijk te reserveren. Bovendien is er geen garantie op vervoer en aanbod. Dit leidt tot stress voor de verplaatsing en tot meer individueel autogebruik.	zie 239		OK
45	r			x	opmerking	doelstellingen	o Klimaat Uit de doorrekening van de maatregelen van het regionaal mobiliteitsplan in het verkeersmodel blijkt dat met het voorkeurspakket aan maatregelen t.o.v. de situatie in 2017 het totaal aantal afgelegde voertuigkilometers op de weg in 2030 van personenwagens niettemin nog steeds met 7,4% en van vrachtwagens met 14,5% stijgt. De bijdrage van het regionaal mobiliteitsplan aan de doelstelling van het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030 om het totaal aantal afgelegde voertuigkilometers op de weg van personenwagens te doen dalen met –15% in 2030 t.o.v. 2015 en die van vrachtwagens te beperken tot een toename van niet meer dan 14% is dus gering. Met het voorkeursscenario aan maatregelen bedraagt de CO2-uitstoot in 2030 nog steeds 5.589,67 ton CO2 … t.o.v. de totale CO2-uitstoot van het personen- en vrachtvervoer op de weg in 2017 … is dat zelfs een stijging van + 10,6%. Zonder commentaar, de cijfers spreken voor zich… De effecten van het RMP zijn onvoldoende door de aangehaalde achteruitstelling van het Openbaar Vervoer.	zie 240		OK
45	s		x		opmerking	doelstellingen	D. Conclusies: 1. Het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Gent kan zijn doelstellingen niet halen. 2. Reden is de gedeeltelijke afbraak van het Openbaar Vervoer in de regio door het OVplan 2021. Dat is 2 jaar geleden door dezelfde VVR-raad goedgekeurd: +/-400 van de 2706 haltes en veel buslijnen werden of worden afgeschaft. 3. Het Milieu Effect Rapport beoordeelt enkel het RMP zonder de negatieve invloed van dit OV-plan te noemen. 4. Enkel een grondige herziening van het Openbaar Vervoerplan 2021 kan het Regionaal Mobiliteitsplan doen slagen in zijn opzet.	zie 241		

46	a	idem 20 23-25-39-46-47-50-51-52-53	x		opmerking	verbindend wegen	De praktische invulling van het plan Regionaal Mobiliteitsplan geeft al een plaats aan het project "nieuwe Scheldebrug" in Wetteren terwijl het voorgestelde tracé nog geen enkele toets aan het Ruimtelijk Structuurplan heeft doorstaan én botst met heel wat strategische doelstellingen van dat Regionaal Mobiliteitsplan. •De BEREIKBAARHEID VERSLECHTERT aanzienlijk voor quasi alle centrumfuncties van de gemeente Wetteren (politie, burgerzaken, handel, cultuur, sport, gezondheid, onderwijs) en van Wetteren-Station als interregionaal OV-knooppunt. •Het voorgestelde buitentraject is NIET KLIMAATGEZOND. Door de langere reistijden verhoogt de CO^2-uitstoot. Voor het traject is naar schatting meer dan 10.000 m^2 extra verharding nodig dwars door de Scheldevallei. Het traject vernietigt hierbij de waardevolle habitat en ecotoop van dit gebied. Het zorgt voor een verdere versnippering tussen de natuurgebieden en verhindert toekomstig herstel van de al bestaande versnippering. •Het voorgestelde traject is NIET ATTRACTIEF omdat de reistijden voor de gebruikers van het openbaar vervoer en de fiets juist sterk vermeerderen in plaats van verminderen. •Het voorgestelde traject is NIET GEZOND en VEILIG. Het te verwachten aanzuigeffect legt extra verkeersdruk op Wetteren-Ten-Ede en Wetteren-Overschelde. Extra kruispunten en/of rotondes verminderen de fietsveiligheid. Het zorgt daarenboven voor extra geluidsoverlast in de ecologisch waardevolle Scheldevallei. •Het voorgestelde traject is NIET INCLUSIEF omdat juist de minder mobiele en sociaal zwakke burgers een verminderde toegang krijgen tot een hoogwaardig openbaar vervoer. Het voorgestelde tracé baseert zich enkel op de automobilist en het privé-autoverkeer. •Het voorgestelde buitentraject is NIET INNOVATIEF want het houdt geen rekening met de transitie in voertuiggebruik. Die omschakeling is al ingezet en neemt de komende jaren nog toe. Zo houdt het voorstel geen rekening met evoluties als deelmobiliteit, fietsgebruik, thuiswerk, en de automatisering van voertuigen zowel voor het openbaar vervoer als voor de goederenstromen. Om al deze redenen vraag ik u daarom het voorgestelde tracé van de nieuwe Scheldebrug uit het ontwerp van Regionaal Mobiliteitsplan te schrappen. Ondertussen vraag ik u om in het ontwerpplan het huidige traject met een centrumbrug in Wetteren te behouden aangezien dit traject ontzettend veel meer kansen biedt tot de uitbouw van een toekomstig Hoogwaardig Openbaar Vervoer zonder daarbij een aanslag te plegen op de landschappelijke waarde en de biodiversiteit van de Scheldevallei.	idem 20 23-25-39-46-47-50-51-52-53	team MOW	OK
47	a	idem 20 23-25-39-46-47-50-51-52-53		x	opmerking	verbindend wegen	In het ontwerp mobiliteitsplan wordt gesproken over de "nieuwe Scheldebrug" in Wetteren. Er wordt gesteld dat in het ontwerp mobiliteitsplan nog geen uitspraak wordt gedaan over de locatie er van, maar in de plannen wordt ze wel ingetekend in het buitengebied, het scenario dat nu ook door de gemeente Wetteren en Provincie Oost-Vlaanderen als voorkeursscenario naar voor wordt geschoven. Echter is er nog geen RUP opgesteld voor dit tracé en werden nog niet alle mogelijke effecten in kaart gebracht middels een plan-MER. Toch wordt er in het ontwerp regionaal mobiliteitsplan (en bijhorend plan-MER) vanuit gegaan dat de brug sowieso zal verplaatst worden, terwijl een nieuwe brug op de huidige locatie nog niet kan uitgesloten worden. De verkeersstudie uitgevoerd in kader van de nieuwe brug toont namelijk ook een halvering van het verkeer voor het centrumscenario (nieuwe brug op zijn huidige locatie) t.o.v het referentiescenario. In het plan-MER opgesteld in kader van het Regionaal Mobiliteitsplan vervoersregio Gent wordt bovendien geen of onvoldoende rekening gehouden met de negatieve gevolgen van deze nieuwe Scheldebrug: •Er wordt in het plan-MER erkend dat er een negatief effect is ten gevolge van extra ruimtebeslag, maar deze zou moeten gecompenseerd moeten worden door elders te ontharden / te vergroenen. Echter, in het geval van de nieuwe Scheldebrug te Wetteren kan men het verlies aan (potentieel) waardevol ecologisch gebied niet zomaar gaan compenseren door elders (lees: ter hoogte van de straten in het centrum) wat groene parkjes te gaan inrichten. Dit is appelen met peren vergelijken. •De ruimtelijke samenhang zal in het geval van het buitenscenario voor de nieuwe Scheldebrug te Wetteren afnemen. De bereikbaarheid van belangrijke centrumfuncties van de gemeente Wetteren (politie, burgerzaken, handel, cultuur, sport, gezondheid, onderwijs) en van Wetteren-Station als interregionaal OV-knooppunt zal er op achteruitgaan. •"Geluidsbelasting zal vooral afnemen in buitengebieden en randstedelijke omgeving", wordt er gesteld in het plan-MER. Wat betreft het buitenscenario voor de nieuwe Scheldebrug te Wetteren lijkt het omgekeerde waar. Door het te verwachten aanzuigeffect in geval van het buitentracé, zal dit tot extra verkeersdruk leiden in Wetteren-Ten-Ede en Wetteren-Overschelde. Extra verkeersdruk en dus extra geluidsbelasting voor de bewoners van de straten die dit extra verkeer te slikken zullen krijgen. •Het voorgestelde traject zal de verkeersarmoede doen toenemen, omdat juist de minder mobiele en sociaal zwakke burgers een verminderde toegang krijgen tot een hoogwaardig openbaar vervoer. •Op vlak van biodiversiteit is het buitentracé voor de nieuwe Scheldebrug helemaal nefast. Het tracé werd weliswaar netjes ingetekende tussen 2 GRUPS (Ham en Bastenakkers), de invloed op deze 2 gebieden (natuurgebied en ecologisch waardevol landbouwgebied) is niet te ontkennen. Verdere versnippering en achteruitgang in het leefgebied van vele soorten kan niet gemilderd worden, laat staan gecompenseerd worden door middel van 'groene stapstenen' in het centrum.	idem 20 23-25-39-46-47-50-51-52-53	team MOW	OK
48	a	idem 43-44-45-48-49	x		opmerking	doelstellingen	Omdat het verkeer tot nu toe de slechtste leerling van de klimaatklas is heeft de Vlaamse regering via het decreet 'Basisbereikbaarheid' 15 vervoerregio's (VVR's) opgezet. Die werken plannen uit om tegen 2030 veel autoritten te vervangen door voetgangers, fietsers en 'collectief vervoer' (deelauto's, deelfietsen en Openbaar Vervoer). In maart 2023 heeft de raad van de VVR Gent haar Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) beslist: er zouden in 2030 15% minder autokilometers dan in 2017 moeten worden gereden. Deze omschakeling wenst men te bereiken door 7 strategieën voor : ▯ het openbaar vervoer ▯ de fiets ▯ de auto ▯ de knooppunten ('Hoppins') ▯ logistiek en vrachtvervoer ▯ ruimtegebruik ▯ 'slimme mobiliteit' De strategieën worden concreet in de planning van 79 'acties'. Nu is er over dit verkeersplan een Milieu Effect Rapport (MER) opgemaakt: een inschatting welke gevolgenen uitwerkingen al deze geplande acties zouden hebben op 4 gebieden ('thema's'): ▯ Ruimte ▯ Mens/gezondheid ▯ Biodiversiteit ▯ Klimaat Het resultaat blijktonvoldoende: voor 2030 worden 7% méér auto-km's verwacht en daardoor 10% meer CO^2-uitstoot dan in 2017... Eén van de oorzaken van dit missen van de doelen is ook voor de auteurs van het MER duidelijk: "Een verdere daling in het aantal voertuigkilometers op de weg zou ook aangejaagd kunnen	zie 223		
48	b		x		opmerking	openbaar vervoer	A. Opmerkingen bij de 7 strategieën in het RMP 1. OV | Openbaar vervoer als ruggengraat van onze regio o Verbinden van economische polen met (inter)regionale knopen om multimodale bereikbaarheid van economische polen en tewerkstellingsplekken te faciliteren ▯ Maar wat als het OV-net uitgedund is en bij de vervoersbron geen halte meer beschikbaar is? o Verbinden van de (grootste)kernen met de meest interessante en meest nabije (inter)regionale OV-knoop door het fijnmazig bundelen van stromen tot sterke OV-assen binnen de regio ▯ Maar wat met grote en kleinere kernen als het OV-net uitgedund is en daar geen halte meer beschikbaar is? o Kwaliteitseisen per schaalniveau ▯ Hier ontbreken: ▯ Doelstelling modal shift ▯ Fijnmazigheid van het OV-net, een norm voor de halteafstand	zie 224		
48	c		x		opmerking	openbaar vervoer	2. Fiets | Fijnmazig en divers fietsnetwerk o Met een fijnmazig en divers fietsnetwerk wil de vervoerregio fietsers in de regio steunen en stimuleren. ▯ Fijnmazigheid ontbreekt bij de strategievoor het OV!	zie 225		
48	d		x		bezorgdheid	openbaar vervoer	3. Auto | Verkeersluwe mazen in een verbindend wegennet o Lokaal verkeer op het lokale wegennet (lokale ontsluitings- en erftoegangswegen) ▯ De strategieën voor het OV gaan helaas niet tot het niveau tot voor de deur!	zie 226		
48	e		x		bezorgdheid	openbaar vervoer	6. Ruimte | Slim ruimtegebruik stimuleert duurzame mobiliteit o Nabijheid speelt een belangrijke rol in ons locatiebeleid ▯ Maar helaas niet bij de strategieën voor het OV!	zie 227		
48	f		x		opmerking	openbaar vervoer	7. Samen bouwen aan slimme mobiliteit o Een modal shift in personenvervoer en goederenvervoer vereist gedragsverandering. o Sensibiliseren en stimuleren van duurzame modi o Verkeersmanagement, regelgeving en fiscaliteit ▯ Gedragsverandering, het overstappen op duurzame vervoersmiddelen, lukt enkel als deze middelen ter beschikking staan. Afstanden naar OVhaltes boven de 400m worden niet aanvaard. LET OP HIERTUSSEN ZIT GRAFIEK IN PDF DIE NIET MEE KOPIEERT ▯ Er is nood aan regelgeving: bv. haltes in stedelijk gebied op maximaal 300m van woningen en belangrijke bestemmingen.	zie 228		
48	g		x		bezorgdheid	openbaar vervoer	B. Opmerkingen bij verschillende 'acties'in het RMP: 1. OV02.06 Uitbouwen van een performant kernnet (KN) o Dit gaat gepaard met het rechttrekken van belangrijke lijnen waardoor veel woonkernen en bestemmingen niet meer met het OV bereikbaar zijn: de afstand naar de halte wordt onacceptabel. o Lijnen worden versterkt, het net wordt uitgedund. o Doordat een goede compensatie ontbreekt verzwakt het OV-aanbod en zullen veel mensen met vervoersarmoede, 15% van de Vlaamse bevolking, geen gebruik meer kunnen maken van het openbaar vervoer. o Voor en na transport zal meer met individuele auto's gebeuren.	zie 229		
48	h		x		opmerking	openbaar vervoer	2. OV03.01 Optimaliseren van het aanvullend net en het Vervoer Op Maat (VoM) o Het VOM biedt géén garantie op vervoer en géén garantie op aanbod: ▯ "op is op" en vol is vol" o VOM is daardoor geen compensatie voor de 15% afgeschafte haltes in de VVR Gent.	zie 230		
48	i		x		opmerking	openbaar vervoer	3. 0V04.04 Realisatie toegankelijke haltes en stations o Halteaccommodaties kunnen drempelvrij worden ingericht voor mensen met beperkingen. o Als de haltelocatie echter meer dan 300 à 500m stappen vereist zal dit voor veel mensen een te hoge drempel zijn om de met veel geld mooi aangepaste halte nog te kunnen gebruiken...	zie 231		
48	j		x		opmerking	tekstuele opmerki	4. A02.02 Weren van doorgaand verkeer uit woonwijken en dorpskernen o Verkeerd gebruik van het woord 'verkeer': ▯ Of gaat men daar ook voetgangers, fietsers en het Openbaar Vervoer weren?	zie 232		
48	k		x		opmerking	hoppin	5. H01.03 Uitbouwen van de geselecteerde lokale en buurthoppinpunten o Deze knooppunten verliezen hun waarde als ze ▯ te ver afliggen van belangrijke verkeersbronnen en -bestemmingen. ▯ haltes zijn van de onbetrouwbare VOM-busjes zonder vervoers- en aanbod- garantie.	zie 233		
48	l		x		opmerking	openbaar vervoer	6. R01.02 Ondersteunen van een locatie- en vergunningenbeleid om verplaatsingsgenererende attractoren in de nabijheid van duurzaam bereikbare locaties te vestigen o Wat zijn 'duurzaam bereikbare locaties' als 15% van de haltes worden verwijderd uit het OV-net. o Wat met 'verplaatsingsgenererende attractoren' die nu reeds zonder OV-halte vallen: ▯ Gaat men het crematorium van Lochristi verplaatsen naar de Dampoort? ▯ Gaat men het sport- en zwemaccommodaties van Puyenbroeck overbrengen naar de Zuid? ▯ Het heeft weinig nut om nieuwe 'attractoren' bij OV-knopen te plannen als men haltes bij bestaande bestemmingen weghaalt.	zie 234		
48	m		x		opmerking	openbaar vervoer	7. S01.01 Stimuleren van combimobiliteit en deelsystemen o Dit vereist een laagdrempelige procedure voor reservatie en gebruik. o Niet de gebruikers moeten zich aanpassen aan de te volgen procedures maar omgekeerd.	zie 235		
48	n		x		opmerking	openbaar vervoer	8. S02.02 Uitvoeren van maatregelen m.b.t. inclusieve mobiliteit o Zie S01.01: aanpassen procedures aan de gebruikers o 'Opzetten van pilootproject om nabijheid en betrokkenheid voor verschillende doelgroepen te stimuleren' ▯ Hoe stimuleer je 'nabijheid' als de haltes 500m tot 2km veraf liggen? ▯ Hoe stimuleer je 'betrokkenheid' zonder garantie op vervoer en aanbod?	zie 236		
48	o		x		opmerking	doelstellingen	9. S03.03 Inzetten op een duurzame, veilige manier om met nieuwe vervoerswijzen en -ontwikkelingen, voertuigtechnologieënen innovatie om te gaan o BV. autonoom rijden: dit is tot nu toe een dure hype. Er wordt veel beweerd, maar er is nog geen enkel wetenschappelijk bewijs dat dit een positieve bijdrage levert voor een mens- en milieuvriendelijker verkeer.	zie 237		
48	p			x	opmerking	openbaar vervoer	C. Opmerkingen bij de 4 'thema's' in het MER: o Ruimte Voornaamste aanbevelingen: het versterken/uitbouwen van OV-lijnen is dus van het uiterste belang. Ruimtelijke samenhang : Het verbeteren van collectief vervoer en duurzamere wijzen van transport zal de algemene bereikbaarheid verbeteren. ▯ Door het invoeren van het OV-plan 2021 is de bereikbaarheid op vele plaatsen juist achteruitgegaan en zijn talloze lijnen afgebouwd of volledig geschrapt.	zie 238		OK
48	q			x	opmerking	openbaar vervoer	o Mens (gezondheid) Op vlak van fysiek, sociaal en mentaal welzijn wordt de grootste impact van het project verwacht door het stimuleren van actief transport en het verminderen van vervoersarmoede. Een beperkt positief effect kan ook verwacht worden door het verminderen van stress tijdens verplaatsingen, door betere doorstromingstijden op het wegennet en een verbeterd OVnetwerk. ▯ Met invoeren van het OV-plan 2021 zal de vervoersarmoede toenemen: 16% van de Vlamingen zijn rechtstreeks afhankelijk van het Openbaar Vervoer LET OP HIER ZIT EEN FIGUUR TUSSEN IN ADVIES !!! ▯ Het ter compensatie van afgeschafte haltes ingevoerde zogezegde Vervoer-op-Maat is zéér moeilijk te reserveren. ▯ Bovendien is er geen garantie op vervoer en aanbod. Dit leidt tot stress voor de verplaatsing en tot meer individueel autogebruik.	zie 239		OK
48	r			x	opmerking	doelstellingen	o Klimaat Uit de doorrekening van de maatregelen van het regionaal mobiliteitsplan in het verkeersmodel blijkt dat met het voorkeurspakket aan maatregelen t.o.v. de situatie in 2017 het totaal aantal afgelegde voertuigkilometers op de weg in 2030 van personenwagens niettemin nog steeds met 7,4% en van vrachtwagens met 14,5% stijgt. De bijdrage van het regionaal mobiliteitsplan aan de doelstelling van het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030 om het totaal aantal afgelegde voertuigkilometers op de weg van personenwagens te doen dalen met –15% in 2030 t.o.v. 2015 en die van vrachtwagens te beperken tot een toename van niet meer dan 14% is dus gering. Met het voorkeursscenario aan maatregelen bedraagt de CO2-uitstoot in 2030 nog steeds 5.589,67 ton CO2 ... t.o.v. de totale CO2-uitstoot van het personen- en vrachtvervoer op de weg in 2017 ... is dat zelfs een stijging van + 10,6%. ▯ Zonder commentaar, de cijfers spreken voor zich... De effecten van het RMP zijn onvoldoende door de aangehaalde achteruitstelling van het Openbaar Vervoer.	zie 240		OK

48	s		x		opmerking	doelstellingen	D. Conclusies: 1. Het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Gent kan zijn doelstellingen niet halen. 2. Reden is de gedeeltelijke afbraak van het Openbaar Vervoer in de regio door het OVplan 2021. Dat is 2 jaar geleden door dezelfde VVR-raad goedgekeurd: +/-400 van de 2706 haltes en veel buslijnen werden of worden afgeschaft. 3. Het Milieu Effect Rapport beoordeelt enkel het RMP zonder de negatieve invloed van dit OV-plan te noemen. 4. Enkel een grondige herziening van het Openbaar Vervoerplan 2021 kan het Regionaal Mobiliteitsplan doen slagen in zijn opzet.	zie 241			
49	a	idem 43-44-45-48-49	x		opmerking	doelstellingen	Omdat het verkeer tot nu toe de slechtste leerling van de klimaatklas is heeft de Vlaamse regering via het decreet 'Basisbereikbaarheid' 15 vervoerregio's (VVR's) opgezet. Die werken plannen uit om tegen 2030 veel autoritten te vervangen door voetgangers, fietsers en 'collectief vervoer' (deelauto's, deelfietsen en Openbaar Vervoer). In maart 2023 heeft de raad van de VVR Gent haar Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) beslist: er zouden in 2030 15% minder autokilometers dan in 2017 moeten worden gereden. Deze omschakeling wenst men te bereiken door 7 strategieën voor : - het openbaar vervoer - de fiets - de auto - de knooppunten ('Hoppins') - logistiek en vrachtvervoer - ruimtegebruik - 'slimme mobiliteit' De strategieën worden concreet in de planning van 79 'acties'. Nu is er over dit verkeersplan een Milieu Effect Rapport (MER) opgemaakt: een inschatting welke gevolgenen uitwerkingen al deze geplande acties zouden hebben op 4 gebieden ('thema's'): - Ruimte - Mens/gezondheid - Biodiversiteit - Klimaat Het resultaat blijktonvoldoende: voor 2030 worden 7% méér auto-km's verwacht en daardoor 10% meer CO^2-uitstoot dan in 2017... Eén van de oorzaken van dit missen van de doelen is ook voor de auteurs van het MER duidelijk: "Een verdere daling in het aantal voertuigkilometers op de weg zou ook aangejaagd kunnen	zie 223			
49	b		x		opmerking	openbaar vervoer	A. Opmerkingen bij de 7 strategieën in het RMP 1. OV | Openbaar vervoer als ruggengraat van onze regio o Verbinden van economische polen met (inter)regionale knopen om multimodale bereikbaarheid van economische polen en tewerkstellingsplekken te faciliteren - Maar wat als het OV-net uitgedund is en bij de vervoersbron geen halte meer beschikbaar is? o Verbinden van de (grootste)kernen met de meest interessante en meest nabije (inter)regionale OV-knoop door het fijnmazig bundelen van stromen tot sterke OV-assen binnen de regio - Maar wat met grote en kleinere kernen als het OV-net uitgedund is en daar geen halte meer beschikbaar is? o Kwaliteitseisen per schaalniveau - Hier ontbreken: - Doelstelling modal shift - Fijnmazigheid van het OV-net, een norm voor de halteafstand	zie 224			
49	c		x		opmerking	openbaar vervoer	2. Fiets | Fijnmazig en divers fietsnetwerk o Met een fijnmazig en divers fietsnetwerk wil de vervoerregio fietsers in de regio steunen en stimuleren. - Fijnmazigheid ontbreekt bij de strategievoor het OV!	zie 225			
49	d		x		bezorgdheid	openbaar vervoer	3. Auto | Verkeersluwe mazen in een verbindend wegennet o Lokaal verkeer op het lokale wegennet (lokale ontsluitings- en erftoegangswegen) - De strategieën voor het OV gaan helaas niet tot het niveau tot voor de deur!	zie 226			
49	e		x		bezorgdheid	openbaar vervoer	6. Ruimte | Slim ruimtegebruik stimuleert duurzame mobiliteit o Nabijheid speelt een belangrijke rol in ons locatiebeleid - Maar helaas niet bij de strategieën voor het OV!	zie 227			
49	f		x		opmerking	openbaar vervoer	7. Samen bouwen aan slimme mobiliteit o Een modal shift in personenvervoer en goederenvervoer vereist gedragsverandering. o Sensibiliseren en stimuleren van duurzame modi o Verkeersmanagement, regelgeving en fiscaliteit - Gedragsverandering, het overstappen op duurzame vervoersmiddelen, lukt enkel als deze middelen ter beschikking staan. Afstanden naar OVhaltes boven de 400m worden niet aanvaard. LET OP HIERTUSSEN ZIT GRAFIEK IN PDF DIE NIET MEE KOPIEERT - Er is nood aan regelgeving: bv. haltes in stedelijk gebied op maximaal 300m van woningen en belangrijke bestemmingen.	zie 228			
49	g		x		bezorgdheid	openbaar vervoer	B. Opmerkingen bij verschillende 'acties'in het RMP: 1. OV02.06 Uitbouwen van een performant kernnet (KN) o Dit gaat gepaard met het rechttrekken van belangrijke lijnen waardoor veel woonkernen en bestemmingen niet meer met het OV bereikbaar zijn: de afstand naar de halte wordt onacceptabel. o Lijnen worden versterkt, het net wordt uitgedund. o Doordat een goede compensatie ontbreekt verzwakt het OV-aanbod en zullen veel mensen met vervoersarmoede, 15% van de Vlaamse bevolking, geen gebruik meer kunnen maken van het openbaar vervoer. o Voor en na transport zal meer met individuele auto's gebeuren.	zie 229			
49	h		x		opmerking	openbaar vervoer	2. OV03.01 Optimaliseren van het aanvullend net en het Vervoer Op Maat (VoM) o Het VOM biedt géén garantie op vervoer en géén garantie op aanbod: - "op is op" en vol is vol" o VOM is daardoor geen compensatie voor de 15% afgeschafte haltes in de VVR Gent.	zie 230			
49	i		x		opmerking	openbaar vervoer	3. 0V04.04 Realisatie toegankelijke haltes en stations o Halteaccommodaties kunnen drempelvrij worden ingericht voor mensen met beperkingen. o Als de haltelocatie echter meer dan 300 à 500m stappen vereist zal dit voor veel mensen een te hoge drempel zijn om de met veel geld mooi aangepaste halte nog te kunnen gebruiken...	zie 231			
49	j		x		opmerking	tekstuele opmerki	4. A02.02 Weren van doorgaand verkeer uit woonwijken en dorpskernen o Verkeerd gebruik van het woord 'verkeer': - Of gaat men daar ook voetgangers, fietsers en het Openbaar Vervoer weren?	zie 232			
49	k		x		opmerking	hoppin	5. H01.03 Uitbouwen van de geselecteerde lokale en buurthoppinpunten o Deze knooppunten verliezen hun waarde als ze - te ver afliggen van belangrijke verkeersbronnen en -bestemmingen. - haltes zijn van de onbetrouwbare VOM-busjes zonder vervoers- en aanbod- garantie.	zie 233			
49	l		x		opmerking	openbaar vervoer	6. R01.02 Ondersteunen van een locatie- en vergunningenbeleid om verplaatsingsgenererende attractoren in de nabijheid van duurzaam bereikbare locaties te vestigen o Wat zijn 'duurzaam bereikbare locaties' als 15% van de haltes worden verwijderd uit het OV-net. o Wat met 'verplaatsingsgenererende attractoren' die nu reeds zonder OV-halte vallen: - Gaat men het crematorium van Lochristi verplaatsen naar de Dampoort? - Gaat men het sport- en zwemaccommodaties van Puyenbroeck overbrengen naar de Zuid? - Het heeft weinig nut om nieuwe 'attractoren' bij OV-knopen te plannen als men haltes bij bestaande bestemmingen weghaalt.	zie 234			
49	m		x		opmerking	openbaar vervoer	7. S01.01 Stimuleren van combimobiliteit en deelsystemen o Dit vereist een laagdrempelige procedure voor reservatie en gebruik. o Niet de gebruikers moeten zich aanpassen aan de te volgen procedures maar omgekeerd.	zie 235			
49	n		x		opmerking	openbaar vervoer	8. S02.02 Uitvoeren van maatregelen m.b.t. inclusieve mobiliteit o Zie S01.01: aanpassen procedures aan de gebruikers o 'Opzetten van pilootproject om nabijheid en betrokkenheid voor verschillende doelgroepen te stimuleren' - Hoe stimuleer je 'nabijheid' als de haltes 500m tot 2km veraf liggen? - Hoe stimuleer je 'betrokkenheid' zonder garantie op vervoer en aanbod?	zie 236			
49	o		x		opmerking	doelstellingen	9. S03.03 Inzetten op een duurzame, veilige manier om met nieuwe vervoerswijzen en -ontwikkelingen, voertuigtechnologieënen innovatie om te gaan o BV. autonoom rijden: dit is tot nu toe een dure hype. Er wordt veel beweerd, maar er is nog geen enkel wetenschappelijk bewijs dat dit een positieve bijdrage levert voor een mens- en milieuvriendelijker verkeer.	zie 237			
49	p			x	opmerking	openbaar vervoer	C. Opmerkingen bij de 4 'thema's' in het MER: o Ruimte Voornaamste aanbevelingen: het versterken/uitbouwen van OV-lijnen is dus van het uiterste belang. Ruimtelijke samenhang : Het verbeteren van collectief vervoer en duurzamere wijzen van transport zal de algemene bereikbaarheid verbeteren. - Door het invoeren van het OV-plan 2021 is de bereikbaarheid op vele plaatsen juist achteruitgegaan en zijn talloze lijnen afgebouwd of volledig geschrapt.	zie 238			OK
49	q			x	opmerking	openbaar vervoer	o Mens (gezondheid) Op vlak van fysiek, sociaal en mentaal welzijn wordt de grootste impact van het project verwacht door het stimuleren van actief transport en het verminderen van vervoersarmoede. Een beperkt positief effect kan ook verwacht worden door het verminderen van stress tijdens verplaatsingen, door betere doorstromingstijden op het wegennet en een verbeterd OVnetwerk. - Met invoeren van het OV-plan 2021 zal de vervoersarmoede toenemen: 16% van de Vlamingen zijn rechtstreeks afhankelijk van het Openbaar Vervoer LET OP HIER ZIT EEN FIGUUR TUSSEN IN ADVIES !!! - Het ter compensatie van afgeschafte haltes ingevoerde zogezegde Vervoer-op-Maat is zéér moeilijk te reserveren. - Bovendien is er geen garantie op vervoer en aanbod. Dit leidt tot stress voor de verplaatsing en tot meer individueel autogebruik.	zie 239			OK
49	r			x	opmerking	doelstellingen	o Klimaat Uit de doorrekening van de maatregelen van het regionaal mobiliteitsplan in het verkeersmodel blijkt dat met het voorkeurspakket aan maatregelen t.o.v. de situatie in 2017 het totaal aantal afgelegde voertuigkilometers op de weg in 2030 van personenwagens niettemin nog steeds met 7,4% en van vrachtwagens met 14,5% stijgt. De bijdrage van het regionaal mobiliteitsplan aan de doelstelling van het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030 om het totaal aantal afgelegde voertuigkilometers op de weg van personenwagens te doen dalen met –15% in 2030 t.o.v. 2015 en die van vrachtwagens te beperken tot een toename van niet meer dan 14% is dus gering. Met het voorkeursscenario aan maatregelen bedraagt de CO2-uitstoot in 2030 nog steeds 5.589,67 ton CO2 ... t.o.v. de totale CO2-uitstoot van het personen- en vrachtvervoer op de weg in 2017 ... is dat zelfs een stijging van + 10,6%. - Zonder commentaar, de cijfers spreken voor zich... De effecten van het RMP zijn onvoldoende door de aangehaalde achteruitstelling van het Openbaar Vervoer.	zie 240			OK
49	s		x		opmerking	doelstellingen	D. Conclusies: 1. Het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Gent kan zijn doelstellingen niet halen. 2. Reden is de gedeeltelijke afbraak van het Openbaar Vervoer in de regio door het OVplan 2021. Dat is 2 jaar geleden door dezelfde VVR-raad goedgekeurd: +/-400 van de 2706 haltes en veel buslijnen werden of worden afgeschaft. 3. Het Milieu Effect Rapport beoordeelt enkel het RMP zonder de negatieve invloed van dit OV-plan te noemen. 4. Enkel een grondige herziening van het Openbaar Vervoerplan 2021 kan het Regionaal Mobiliteitsplan doen slagen in zijn opzet.	zie 241			
50	a	idem 20 23-25-39-46-47-50-51-52-53	x		opmerking	verbindend wegen	Ik schrok toen bleek dat het Regionaal Mobiliteitsplan al een plaats aan het project "nieuwe Scheldebrug" in Wetteren terwijl het voorgestelde tracé nog geen enkele toets aan het Ruimtelijk Structuurplan heeft doorstaan én botst met heel wat strategische doelstellingen van dat Regionaal Mobiliteitsplan. GELIEVE DEZE LOCATIE DUS TE SCHRAPPEN in het Regionaal Mobiliteitsplan, immers: - De BEREIKBAARHEID VERSLECHTERT aanzienlijk voor quasi alle centrumfuncties van de gemeente Wetteren (politie, burgerzaken, handel, cultuur, sport, gezondheid, onderwijs) en van Wetteren-Station als interregionaal OV-knooppunt. - Het voorgestelde buitentraject is NIET KLIMAATGEZOND. Door de langere reistijden verhoogt de CO^2-uitstoot. Voor het traject is naar schatting meer dan 10.000 m^2 extra verharding nodig dwars door de Scheldevallei. Het traject vernietigt hierbij de waardevolle habitat en ecotoop van dit gebied. Het zorgt voor een verdere versnippering tussen de natuurgebieden en verhindert toekomstig herstel van de al bestaande versnippering. - Het voorgestelde traject is NIET ATTRACTIEF omdat de reistijden voor de gebruikers van het openbaar vervoer en de fiets juist sterk vermeerderen in plaats van verminderen. - Het voorgestelde traject is NIET GEZOND en VEILIG. Het te verwachten aanzuigeffect legt extra verkeersdruk op Wetteren-Ten-Ede en Wetteren- Overschelde. Extra kruispunten en/of rotondes verminderen de fietsveiligheid. Het zorgt daarenboven voor extra geluidsoverlast in de ecologisch waardevolle Scheldevallei. - Het voorgestelde traject is NIET INCLUSIEF omdat juist de minder mobiele en sociaal zwakke burgers een verminderde toegang krijgen tot een hoogwaardig openbaar vervoer. Het voorgestelde tracé baseert zich enkel op de automobilist en het privé-autoverkeer. - Het voorgestelde buitentraject is NIET INNOVATIEF want het houdt geen rekening met de transitie in voertuiggebruik. Die omschakeling is al ingezet en neemt de komende jaren nog toe. Zo houdt het voorstel geen rekening met evoluties als deelmobiliteit, fietsgebruik, thuiswerk, en de automatisering van voertuigen zowel voor het openbaar vervoer als voor de goederenstromen. Om al deze redenen vraag ik u daarom het voorgestelde tracé van de nieuwe Scheldebrug uit het ontwerp van Regionaal Mobiliteitsplan te schrappen. Ondertussen vraag ik u om in het ontwerpplan het huidige traject met een centrumbrug in Wetteren te behouden aangezien dit traject ontzettend veel meer kansen biedt tot de uitbouw van een toekomstig Hoogwaardig Openbaar Vervoer zonder daarbij een aanslag te plegen op de landschappelijke waarde en de biodiversiteit van de Scheldevallei.	idem 20 23-25-39-46-47-50-51-52-53	team MOW		OK

51	a	idem 20 23-25-39-46-47-50-51-52-53	x	opmerking	verbindend wegen	Ik heb met het ontwerp van het Regionaal Mobiliteitsplan Gent doorgenomen. Vele uitgangspunten die het document aanhaalt zijn zeker van tel en daarover ben ik ten zeerste verheugd. Echter, in contrast daarmee staat het project "nieuwe Scheldebrug" in Wetteren dat bij de praktische invulling reeds een plaats krijgt in het Regionaal Mobiliteitsplan. Niet alleen heeft het voorgestelde tracé nog geen enkele toets aan het Ruimtelijk Structuurplan doorstaan, het botst ook met heel wat strategische doelstellingen van het Regionaal Mobiliteitsplan. •De bereikbaarheid wordt aanzienlijk minder voor quasi alle centrumfuncties van de gemeente Wetteren (politie, burgerzaken, handel, cultuur, sport, gezondheid, onderwijs) en van Wetteren-Station als knooppunt. •De aanleg van het voorgestelde buitentraject is niet gunstig voor ons klimaat. Door de langere reistijden zal het traject zorgen voor een verhoogde CO^2-uitstoot. Voor het traject is naar schatting meer dan 10.000 m^2 extra verharding nodig dwars door de Scheldevallei. Het traject vernietigt hierbij de waardevolle habitat van dit gebied. Het zorgt voor een verdere versnippering tussen de natuurgebieden en verhindert toekomstig herstel van de reeds bestaande versnippering. •Het voorgestelde traject is niet gunstig omdat de reistijden voor de gebruikers van het Openbaar Vervoer en de fiets juist sterk vermeerderen in plaats van verminderen. Om deze redenen vraag ik u daarom het voorgestelde tracé van de nieuwe Scheldebrug uit het ontwerp van Regionaal Mobiliteitsplan te schrappen en minstens te wachten tot het de toets aan het Ruimtelijk Structuurplan heeft doorstaan. In afwachting daarvan vraag ik u om in het ontwerp van het Regionaal Mobiliteitsplan het huidige traject met een centrumbrug in Wetteren te behouden aangezien dit traject ontzettend veel meer kansen biedt tot de uitbouw van een toekomstig Hoogwaardig Openbaar Vervoer zonder daarbij een aanslag te plegen op de landschappelijke waarde en de biodiversiteit van de Scheldevallei.	idem 20 23-25-39-46-47-50-51-52-53	team MOW	OK
52	a	idem 20 23-25-39-46-47-50-51-52-53	x	opmerking	verbindend wegen	Ik heb met het ontwerp van het Regionaal Mobiliteitsplan Gent doorgenomen. Vele uitgangspunten die het document aanhaalt zijn zeker van tel en daarover ben ik ten zeerste verheugd. Echter, in contrast daarmee staat het project "nieuwe Scheldebrug" in Wetteren dat bij de praktische invulling reeds een plaats krijgt in het Regionaal Mobiliteitsplan. Niet alleen heeft het voorgestelde tracé nog geen enkele toets aan het Ruimtelijk Structuurplan doorstaan, het botst ook met heel wat strategische doelstellingen van het Regionaal Mobiliteitsplan. •De bereikbaarheid wordt aanzienlijk minder voor quasi alle centrumfuncties van de gemeente Wetteren (politie, burgerzaken, handel, cultuur, sport, gezondheid, onderwijs) en van Wetteren-Station als knooppunt. •De aanleg van het voorgestelde buitentraject is niet gunstig voor ons klimaat. Door de langere reistijden zal het traject zorgen voor een verhoogde CO^2-uitstoot. Voor het traject is naar schatting meer dan 10.000 m^2 extra verharding nodig dwars door de Scheldevallei. Het traject vernietigt hierbij de waardevolle habitat van dit gebied. Het zorgt voor een verdere versnippering tussen de natuurgebieden en verhindert toekomstig herstel van de reeds bestaande versnippering. •Het voorgestelde traject is niet gunstig omdat de reistijden voor de gebruikers van het Openbaar Vervoer en de fiets juist sterk vermeerderen in plaats van verminderen. Om deze redenen vraag ik u daarom het voorgestelde tracé van de nieuwe Scheldebrug uit het ontwerp van Regionaal Mobiliteitsplan te schrappen en minstens te wachten tot het de toets aan het Ruimtelijk Structuurplan heeft doorstaan. In afwachting daarvan vraag ik u om in het ontwerp van het Regionaal Mobiliteitsplan het huidige traject met een centrumbrug in Wetteren te behouden aangezien dit traject ontzettend veel meer kansen biedt tot de uitbouw van een toekomstig Hoogwaardig Openbaar Vervoer zonder daarbij een aanslag te plegen op de landschappelijke waarde en de biodiversiteit van de Scheldevallei.	idem 20 23-25-39-46-47-50-51-52-53	team MOW	OK
53	a	idem 20 23-25-39-46-47-50-51-52-53	x	opmerking	verbindend wegen	Met veel uitgangspunten van het ontwerp van het Regionaal Mobiliteitsplan Gent kan ik akkoord gaan. Wat mij echter verontrust, is dat het Regionaal Mobiliteitsplan het project "nieuwe Scheldebrug" in Wetteren al toevoegt bij de praktische invulling. Het voorgestelde tracé doorstaat immers nog geen enkele toets aan het Ruimtelijk Structuurplan én botst met strategische doelstellingen van het Regionaal Mobiliteitsplan. •Een nieuwe Scheldebrug aan de Voordestraat verslechtert de bereikbaarheid aanzienlijk van quasi alle centrumfuncties van de gemeente Wetteren (politie, burgerzaken, handel, cultuur, sport, gezondheid, onderwijs) en van Wetteren-Station als interregionaal OV-knooppunt. •Het voorgestelde buitenscenario is niet klimaatgezond. De langere reistijden zullen voor meer CO^2-uitstoot zorgen. Voor het traject is naar schatting meer dan 10.000 m^2 extra verharding nodig dwars door de Scheldevallei, wat in strijd is met de onthardingsambitie van het Vlaams Klimaatadaptieplan en de ambitie „om op heel wat plaatsen de samenhang van de open ruimte te herstellen". Het traject vernietigt hierbij de waardevolle habitat en ecotoop van dit gebied, betekent een verdere versnippering tussen de natuurgebieden en verhindert het toekomstig herstel van de al bestaande versnippering. •De reistijden voor de gebruikers van het Openbaar Vervoer en de fiets zullen juist sterk stijgen in plaats van verminderen. •Door het te verwachten aanzuigeffect zal een nieuwe Scheldebrug nog meer extra verkeersdruk genereren in Wetteren-Ten-Ede, Wetteren-Gransvelde en Wetteren-Overschelde. Bovendien zal de noodzakelijke aanleg van bijkomende kruispunten en/of rotondes ten koste gaan van de fietsveiligheid. Het zorgt daarenboven voor extra geluidsoverlast in de ecologisch waardevolle Scheldevallei. •Het voorgestelde traject is niet-inclusief: juist de minder mobiele en sociaal zwakke burgers krijgen een verminderde toegang tot een hoogwaardig openbaar vervoer. Het voorgestelde tracé is voorlopig enkel gebaseerd op de automobilist en het privé-autoverkeer. •Het zgn. buitenscenario is niet-innovatief. Het houdt immers geen rekening met de ingezette en toenemende transitie in voertuiggebruik. Zo houdt het voorstel geen rekening met evoluties zoals deelmobiliteit, fietsgebruik, thuiswerk, en de automatisering van voertuigen zowel voor het openbaar vervoer als voor de goederenstromen. Genoeg redenen dus om u te verzoeken het voorgestelde tracé van de nieuwe Scheldebrug uit het ontwerp van Regionaal Mobiliteitsplan te verwijderen. Ik vraag u daarentegen om in het ontwerpplan het huidige traject met een centrumbrug in Wetteren te behouden. Dit tracé biedt veel meer kansen voor een toekomstig hoogwaardig openbaar vervoer en pleegt geen aanslag op de landschappelijke waarde, de biodiversiteit van de Scheldevallei en de open ruimte waar nu wandelaars, fietsers, joggers, ruiters… dankbaar recreatief gebruik van maken.	idem 20 23-25-39-46-47-50-51-52-53	team MOW	OK
54	a	TTB	x	opmerking	proces	TreinTramBus vindt dat het Voorlopig ontwerp regionaal mobiliteitsplan van de VVR Gent – zeker wat openbaar vervoer betreft - veel open deuren intrapt. TreinTramBus leest veel over de noodzaak van doorstroming, tarifintegratie, HOV-lijnen, toegankelijkheid … Zaken die allemaal noodzakelijk en wenselijk zijn voor een performant openbaarvervoernetwerk, maar die tot nu toe nauwelijks of niet gerealiseerd geraken in Vlaanderen. Het recept wordt al decennialang gepubliceerd in honderden studies, maar men slaagt er onvoldoende om op het terrein effectief aan de slag te gaan. Dit regionaal mobiliteitsplan gaat op dit elan verder. Uitgebreide hoofdstukken over het gewenste doel, maar concrete actieplannen komen niet of beperkt aan bod. Zo vindt TreinTramBus geen overzicht welke doorstromingsprojecten met welke timing de komende jaren zullen opstarten. Nochtans is 2030 niet ver weg, wil de vervoerregio effectief realiseren wat men beoogt. Het is daarom zeer dringend dat de vervoerregio werk maakt van een concrete actietabel waarin opgenomen staat welke infrastructuuringrepen waar, wanneer en met welk geld zullen gerealiseerd worden om het openbaar vervoer (en de andere zachte modi) de juiste stimulansen te geven. TreinTramBus vat het als volgt kort samen: stop met studeren, tijd voor actie.	Het Regionaal Mobiliteitsplan is een strategisch mobiliteitsplan. De volgende stap is de speerpunten en bijhorende acties opstarten. De actie OV02.07 - doorstromingsmaatregelen uitvoeren - staat dan ook met prioriteit 1 weergegeven.		OK
54	b	TTB	x	opmerking	openbaar vervoer	Algemeen beleid 1.1 Algemene beleidscontext Het regionaal mobiliteitsplan van VVR Gent 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. Enerzijds wordt er op beide niveaus 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 steeds toenemende aantal salariswagens, die elke prikkel om andere keuzes te maken wegnemen. Het blijft ook wachten op de invoering van rekeningrijden als alternatief voor de forfaitaire verkeersbelasting en de huidige accijnzen op fossiele brandstoffen. Op Vlaams niveau ontbreekt het sterk aan ambitie op gebied van ruimtelijk beleid, waardoor nog steeds nieuwe attractiepolen (zoals ziekenhuizen, recreatievoorzieningen, onderwijsinstellingen, bedrijvenzones…) worden gevestigd op locaties die alleen met de auto vlot bereikbaar zijn. Anderzijds is er geen Vlaams of federaal overkoepelend kader om van de 15 regionale mobiliteitsplannen één coherent geheel te maken, waarbij geen artificiële vervoersgrenzen worden gecreëerd en waarbij grensoverschrijdende projecten zowel inhoudelijk als wat betreft timing en budgetten op elkaar worden gecoördineerd. Ten slotte wordt de aanwezigheid van spoorlijnen en stations soms als argument aangevoerd om buslijnen op te heffen. Daardoor moeten reizigers niet alleen vaker overstappen, hun verplaatsing wordt het ontbreken van tariefintegratie op vervoersregionaal, Vlaams of federaal niveau ook duurder en complexer. De hele OV-verplaatsing, los van het vervoersbedrijf, met één ticket van deur tot deur kunnen betalen, is nochtans essentieel om het gebruiksgemak van de auto te kunnen evenaren.	Op Vlaams niveau is er Mobiltieitsvisie 2040, goedgekeurd 9 juli 2021. Door de inrichting van vervoerregio's en regionale mobiliteitsplannen hebben de gemeenten en bovenlokale actoren een kader waarbinnen ze intergemeentelijk kunnen samenwerken aan mobiliteitsuitdagingen want mobiliteit stopt niet aan de gemeente grens, alsook niet aan de grens van de vervoerregio. Het RMP heeft als ambitie het openbaar vervoer aantrekkelijker, betrouwbaarder en comfortabeler te maken zoals de 4 speerpunten weergeven. Tariefintegratie is daarbij als een aparte actie opgenomen omdat dit inderdaad de sleutel is om vlot te kunnen schakelen tussen de verschillende openbaarvervoersaanbieders.		OK
54	c	TTB	x	opmerking	proces	1.2 Ambitieniveau Het openbaarvervoernet dat in het RMP wordt voorgesteld, bouwt grotendeels voort op het openbaarvervoerplan 2021 dat is opgesteld in het kader van de basisbereikbaarheid. Dat is om diverse redenen problematisch: • 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. • 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. • 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. • 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	De ambities in het RMP zijn omgezet in strategieën waaraan vervolgens concrete acties gekoppeld zijn. De uitvoering van deze acties en de opvolging er van zijn cruciaal om de ambitie ook in praktijk te realiseren, RMP hfst 9.1 p154.	De Lijn	OK
54	d	TTB	x	opmerking	openbaar vervoer	2 Investeringen 2.1 Investeringsbudgetten TreinTramBus is blij te lezen dat: "wanneer in de toekomst investeringsbudgetten voor infrastructuur worden vrijgemaakt, […] daarvan (ten opzichte van vandaag) een groter aandeel naar openbaar vervoer en fiets [gaat]. Het budget voor investeringen in duurzame modi is vandaag te laag om de doelstellingen te behalen." (blz. 63) Helaas zijn er in het plan geen concrete investeringsbudgetten en hun verdeling over de modi te vinden. TreinTramBus heeft nood aan meer details om te kunnen beoordelen of er een shift naar meer investeringsmiddelen in duurzaam vervoer (OV, fiets, voetganger) in plaats van wegverkeer plaatsvindt. TreinTramBus verwacht een toename van middelen voor het OV-aanbod gelet op de huidige gebreken in het aanbod na jaren van besparing. Het plan bevat geen concrete cijfers over middelentoewijzing. Er wordt verwezen naar de budgetneutraliteit voor het OV-plan dat nu in werking treedt waardoor een aantal lijnen met potentieel niet kon ingevoerd worden. Men wil volgende zaken opnemen in het OV-plan 2030, zonder dat duidelijk wordt met welke middelen dit zal gebeuren: - frequentieverhoging lijn 34 Gent – Wetteren, - frequentieverhoging lijn 50 Gent – Eeklo – Brugge, - frequentieverhoging Evergem – Gent centrum (tram?), - verbinding Sint-Laureins – Maldegem, - verbinding Zevergem – Zwijnaarde (tramterminus), - verbinding Deinze – Nevele – Landegem, - verbinding Lievegem – Aalter. Hiermee worden een aantal gaten uit het huidige plan gedicht, wat positief is (bv. Zevergem, SintLaureins, Nevele). Voor enkele andere lijnen, waar het aanbod verdwijnt of wordt teruggeschroefd, is er ook in 2030 geen sprake van verbetering, bv. verbinding Destelbergen – Beervelde / Kalken (lijnen 35/36), haven van Gent, Boekhoute, Watervliet. Ook voor lijn 27/28 Gent – Dendermonde is geen opwaardering voorzien. Deze lijn wordt in 2024 een spitslijn omdat ze parallel aan de spoorlijn loopt. Nochtans zijn	Het RMP vormt het kader voor het GIP (geïntegreerd investeringsprogramma) waarin per jaar de acties gebudgetteerd worden, ook de verhoging van exploitatiebudgetten zitten daarin vervat.	De Lijn	OK
54	e	TTB	x	opmerking	openbaar vervoer	2.2 HOV-verbindingen TreinTramBus stelt vast dat het plan "studeert" op HOV-verbindingen met hogere frequentie, zoals diverse HOV-verbindingen naar Gent-centrum en enkele tangentiële lijnen (zoals Eeklo – Zelzate of Zelzate – Beervelde – Wetteren). TreinTramBus is tevreden met de plannen voor het wegwerken van enkele missing links, zoals: - HOV-as Zelzate – Eeklo, - HOV-as Zelzate - Beervelde station – Wetteren, - HOV-as Gent - Zelzate - Terneuzen, via weg of spoor, - HOV-as Maldegem - Eeklo, via weg of spoor. Dit zijn voorstellen die bestudeerd worden, maar het is onduidelijk wat beslist is en wat nog in studie is en of er echt budget voor is. TreinTramBus roept op hier snel duidelijkheid rond te brengen. TreinTramBus betreurt dat met uitzondering van Terneuzen er geen aandacht is voor grensoverschrijdend openbaar vervoer naar Nederland (bv. Aardenburg, Oostburg, Philipinne). Er is nergens concreet sprake van grotere voertuigen om de capaciteit te verhogen. De HOV-assen lijken grotendeels busgericht te zijn, al laat blz. 161 nog een opening voor HOV via trams. Trams bieden een grotere capaciteit dan bussen en hebben een lagere exploitatiekost (wel een hogere eenmalige investeringskost). TreinTramBus stelt vast dat er geen sneltrams voorzien in dit plan. Buiten de verlenging van tram 4 (Muide – Dampoort) en de aanleg van tram 7 (Sint-Denijs-Westrem – Dampoort) is er in het plan enkel nog sprake van een verlenging van tram 2 tot Melle station. Verder staan er nog heel wat interessante projecten in het plan die "te bestuderen" zijn.	Het regionaal mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces, RMP p154. Het RMP is een strategisch plan met oplijsting van acties om op te nemen om de ambitie waar te maken. Sommige acties betreffen het opstarten van een studie om de haalbaarheid te onderzoeken zoals bv de opsomming van HOV-verlenging onder OV02.05. Studies die reeds opgestart zijn en lopen, hebben hun eigen traject. Het actieplan vormt de basis voor de monitoring van het regionaal mobiliteitsplan. Een opvolging en monitoring van de acties is van belang om de voortgang van de acties nauwgezet op te volgen.		OK
54	f	TTB	x	bezorgdheid	openbaar vervoer	2.3 Treinnet Tenslotte is er nog een heel wenslijstje om het treinaanbod te verbeteren (verhoging frequenties Snet, heropening stations zoals Gent-Muide of Olsene). Hier is NMBS of Infrabel bevoegd. Er staan geen concrete acties in het plan hoe de vervoerregio dit samen met NMBS en/of Infrabel wil aanpakken. TreinTramBus wil graag snel duidelijkheid welke projecten snel gerealiseerd kunnen worden.	De opgelijste deelacties ikv het opwaarderen van het S-net vormen een eerste stap. De NMBS kan deze vervolgens opnemen in het volgende inversteringsplan.		OK
54	g	TTB	x	opmerking	openbaar vervoer	2.4 Verduurzaming In verband met de verduurzaming van het openbaar vervoer vindt TreinTramBus enkel een verwijzing naar de Vlaamse plannen die weinig ambitieus zijn in vergelijking met bv. Nederland. "Vergroening busvloot De Lijn (Vlaams Energie- en Klimaatplan): stadskernen tegen 2025 volledig emissievrij; stedelijke omgevingen tegen 2025 enkel hybride, elektrische en waterstofbussen; gans de vervoerregio tegen 2035 emissievrij." (blz. 27) TreinTramBus betreurt dat trams in het plan niet rechtstreeks gelinkt worden aan verduurzaming.	Het RMP is in eerste instantie een mobiliteitsplan en streeft van er naar om de emissies als gevolg van het verkeer in te perken en volgt daarbij de Vlaamse richtlijnen.		OK
54	h	TTB	x	opmerking	slim ruimtegebruik	3 Ruimtelijk beleid Het plan trekt qua ruimtelijk beleid de juiste conclusies: "Attractoren zijn functies die personenmobiliteit aantrekken (winkels, kantoren, scholen, verweefbare bedrijven, recreatiepolen, horeca, zorginstellingen, …). Vanuit mobiliteitsperspectief, en dus om duurzame mobiliteit naar deze attractoren te stimuleren, worden deze attractoren best gevestigd op locaties die goed bereikbaar zijn met duurzame vervoerswijzen en in de nabijheid van hun potentiële bezoekers, klanten, werknemers, …. De meeste hoppinpunten zijn bij uitstek zulke locaties en daarom geschikt om attractoren te vestigen - althans vanuit mobiliteitsperspectief." (blz. 135) Het plan geeft geen uitsluitsel via welke maatregelen dit in praktijk zal gerealiseerd worden (bv. samenwerking met gemeenten voor vergunningenstop voor slecht bereikbare locaties). Er staan ook geen concrete maatregelen in om bestaande slecht bereikbare attractoren te herlokaliseren.	Het betreft een regionaal mobiliteitsplan met een inhoud die bij decreet werd vastgelegd. De opmaak van het regionaal mobiliteitsplan verloopt wel parallel met de opmaak van het provinciaal beleidsplan ruimte en met heel wat lokale ruimelijke beleidsplannen. Sleutelwoord is wisselwerking: er is geen plan dat als eerste komt en dicteert wat er in de andere plannen hoort te staan. Afstemming tussen beide is noodzakelijk, vandaag en in de toekomst.		OK
54	i	TTB	x	opmerking	slim ruimtegebruik	4 Parkeerbeleid De vervoerregio wil het aantal parkeerplaatsen verminderen om geen extra autoverkeer aan te trekken (blz. 141). TreinTramBus beoordeelt dit positief. Dit wordt helaas verder niet uitgewerkt (waar, hoeveel plaatsen minder). Er is ook geen aandacht voor de ondergrondse parkeergarages in het centrum van Gent die autoverkeer aanzuigen tot in het centrum. Het plan voorziet de aanleg van P+R plaatsen langs de HOV-assen. Verder zijn er geen details. TreinTramBus vindt dit positief, maar het openbaar vervoer in de omgeving van de P+R moet voldoende sterk blijven om ongewenste autoverplaatsingen naar de P+R te vermijden (die ook met het openbaar vervoer zouden kunnen). TreinTramBus betreurt dat er in het plan geen aandacht is voor het beperken van parkeerplaatsen bij nieuwbouwprojecten en met het doel de veiligheid en doorstroming van duurzaam verkeer te verbeteren, bv. om veilige haltes, fietspaden of bredere trottoirs aan te leggen. TreinTramBus vindt het wel positief dat de vervoerregio het aantal parkeerplaatsen wil verminderen om zo een aanzuigeffect voor auto's te vermijden. Maar ook hier zijn er geen verdere details te vinden in het plan. TreinTramBus betreurt dat er in het plan geen acties voorzien zijn tegen wildparkeren op OV-assen.	Het regionaal mobiliteitsplan is een strategisch plan en doet geen uitspraak met betrekking tot bv. Parkeerverordeningen RMP hfst 8.7.2. p 141. De Vervoerregio stimuleert wel het belang om langs HOV-corridors voldoende maatregelen te nemen die de prioriteit in doorstroming van het HOV boven die van het privaat vervoer bewerkstelligen, RMP hfst 7.1.3. p 86, en dit wordt geconcretiseerd in actie OV02.07.		OK

54	j	TTB	x	opmerking	openbaar vervoer	5 Aanbod openbaar vervoer TreinTramBus vindt de voorgestelde frequenties voor de S-treinen zeer goed (halfuurdienst, kwartierdienst tijdens de spits). Alleen is NMBS bevoegd en staan er geen concrete plannen in hoe de vervoerregio dit samen met NMBS willen realiseren. Voor de bussen en trams blijven de frequenties behouden zoals in het decreet basisbereikbaarheid staan. Voor stedelijk HOV wil de vervoerregio naar minimaal 4x/u gaan (dal) en 8x/u (spits). TreinTramBus roept op om deze streeffrequenties niet te misbruiken om drukke tram- of buslijnen die nu zeer frequent rijden, te degraderen. Ze moeten dienen om het aanbod op andere sterke lijnen verder uit te breiden. TreinTramBus betreurt dat er in het plan nergens wordt ingegaan op specifieke capaciteitsknelpunten in het regionale tram-/busnet en de manier waarop deze zullen worden opgelost. De omgeving van de Muide is daar één voorbeeld van. Het plan voorziet voor HOV de mogelijkheid om in het weekend tot 2 uur 's nachts te rijden. Op weekdagen is dit tot middernacht. Voor alle andere openbaar vervoer lijkt er niets specifiek voorzien te zijn, behalve de algemene stelling om laatavondbediening te behouden en te versterken, zonder verdere details. TreinTramBus roept op om een ruim aanbod te voorzien in de avonduren zodat bezoekers van horeca, evenementen, cultuur veilig thuis geraken. TreinTramBus betreurt dat er in het plan nauwelijks aandacht is voor specifiek vervoer voor studenten (bv. op zondagavond). De zondagavond heeft richting studentenstad Gent een specifieke dynamiek waarop het openbaar vervoer moet inspelen. Evenmin is er in het plan aandacht voor evenementenvervoer (bv. naar voetbalwedstrijden en festivals). We stellen ook vast dat de verminderde dienstverlening naar de Ghelamco-Arena (geen weekendbediening én geen rechtstreekse lijnen vanuit het centrum bij de invoering van OV-plan 2021) ook na 2030 behouden blijft. TreinTramBus betreurt dat het plan geen concrete acties vermeld om slecht bediende attractiepolen (bv. bedrijvenzones, sportcomplexen, baanwinkels) beter met het OV te bedienen. Ook na 2030 zullen een aantal bestaande attractoren zoals AZ Sint-Lucas in Gent, het Crematorium te Lochristi en het zwembad van het Provinciaal Domein te Wachtebeke, die hun dichtstbijzijnde haltes verloren of nog zullen verliezen, hun huidige/vroegere halte niet terugkrijgen. Het plan heeft alleen aandacht om in de toekomst nieuwe attractoren bij Hoppinpunten in te plannen, wat uiteraard positief is. TreinTramBus onderschrijft de gewenste uitbreidingen van het S-net (halfuurdienst en kwartierdienst in de spits) en de vraag naar meer frequente verbindingen naar omliggende steden en vervoerregio's. Deze zullen de aantrekkelijkheid van het treinaanbod verhogen. Zijn de gewenste aanbodsverbeteringen in lijn met de verwachtingen van de andere vervoerregio's? TreinTramBus betreurt dat voor Zeltzate gestreefd wordt naar 66 % verplaatsingen met de auto tegen 2030, terwijl het hier een goede spoorverbinding haalbaar is. TreinTramBus vindt de voorgestelde heropening van de stations Olsene, Muide, Oostakker/Destelbergen en The Loop positief. Het betreurt dat er in het plan geen concrete plannen te vinden zijn hoe men samen met NMBS en/of Infrabel effectief wil	Het Regionaal Mobiliteitsplan is een strategisch mobiliteitsplan. De volgende stap is de speerpunten en bijhorende acties opstarten. De rol van de Vervoerregio verschilt naargelang het schaalniveau en het thema, RMP hfst 1.2 p 10. Het RMP is adviserend mbt het treinnetwerk. In het actieplan wordt een prioriteit weergegeven obv de bijdrage aan de doelstellingen (1, 2 of 3). Dit geeft aan welk belang de stakeholders geven aan de actie en kan richting geven aan de geplande investeringen van de NMBS. De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het RMP. Wel gaat de uitrol van het korte termijn OV-plan gepaard met een monitoring en evaluatie. Binnen het RMP is een optimalisatie van het aanvullend net en VoM opgenomen onder actie OV03.01, RMP p 164, alsook mbt het uitvoeren van doorstromingsmaatregelen onder actie OV02.07 RMP p 163.	De Lijn	OK
54	k	TTB	x	opmerking	openbaar vervoer	6 Kwaliteit openbaar vervoer TreinTramBus stelt vast dat er in het plan aandacht is voor doorstroming om zo de stiptheid en snelheid van het openbaar vervoer te verhogen. Jammer genoeg trapt het plan vooral "open deuren" in. TreinTramBus mist een concrete actietabel waar en wanneer maatregelen worden doorgevoerd om de stiptheid te verbeteren en vreest daarom dat het plan (voorlopig) een lege doos is. Naast stiptheid en snelheid zijn ook netheid en veiligheid op het openbaar vervoer belangrijke aspecten die maken of het openbaar vervoer al dan niet aantrekkelijk is. Daaraan besteedt het plan geen aandacht. Met het OV-plan 2021 worden gegarandeerde aansluitingen tussen het OV onderling en met andere modi nog belangrijker en dat blijft zo in het RMP. Maar op welke wijze de aansluitingen bewaakt zullen worden staat er niet in. Ook ontbreekt een KPI om aansluitingen te bewaken. De vervoerregio voorziet de uitbouw van 191 Hoppinpunten. Voor de uitrusting verwijst ze naar de ontwerpwijzer Hoppinpunten. TreinTramBus roept ook om ook het nodige comfort te blijven voorzien (bv. schuilhuisje, fietsenstallingen) aan de haltes die geen Hoppinpunt zijn. Op blz. 84 vinden we gewenste snelheden voor het HOV: "Er wordt gestreefd naar commerciële snelheden van 20 km/u in centrumzones en 40 km/u daarbuiten, of 75% van de snelheidslimiet." TreinTramBus mist een analyse van de assen waar deze snelheden niet gehaald worden en mist een actieplan met maatregelen om de snelheden te verhogen. Ook wordt niet besproken hoe deze gewenste snelheden gemeten of bewaakt zullen worden. Er is evenmin een KPI voorzien. Het plan voorziet in meerdere HOV-assen (blz. 81): - Evergem, corridor Evergem - Gent centrum, - Oostakker, Gentstraat – Antwerpsesteenweg, - Lochristi, Antwerpsesteenweg, - Destelbergen, Dendermondsesteenweg, - Melle Leeuw, Brusselsesteenweg, - Merelbeke, Hundelgemsesteenweg, - Technologiepark Zwijnaarde, Oudenaardsesteenweg,	Vervoerregio Gent zet in een gelaagd OV-netwerk gekenmerkt door een aantal kwaliteitseisen per schaalniveau gelinkt aan exploitatie, RMP hfst 8.1.2 p 84-85, en op een gefaseerde transitie van OV naar HOV, RMP hfst 8.1.3. p 86. Deze eisen worden geconcretiseerd in de acties OV04.		OK
54	l	TTB			slimme mobiliteit	7 Promotie duurzaam vervoer In het plan is er geen aandacht voor het huidige derdebetalersysteem op gemeentelijk niveau. Er zou moeten onderzocht worden of het mogelijk is het derdebetalersysteem op het niveau van de vervoerregio te brengen. TreinTramBus roept de vervoerregio op na te denken om promotieactie te voorzien ten voordele van het duurzaam vervoer (bv. enkele dagen een probeerpas, gevolgd door enkele maanden korting op abonnementen). Belangrijk is dat de gebruiker meteen kan proeven van het volledige mobiliteitsaanbod (zie in dit verband ook tariefintegratie). TreinTramBus vindt het positief dat de vervoerregio inzet op actieve communicatie rond duurzaam vervoer, gericht op doelgroepen. "Daarom maakt de vervoerregio werk van een doelgroepgerichte aanpak: ze zet verschillende acties uit voor scholieren/studenten, werkgevers/ werknemers, shoppers, ouders en senioren." (blz. 42) TreinTramBus vindt het positief dat er ook gekeken wordt naar nieuwe vormen van communicatie (bv. influencers) maar roept op de traditionele communicatie (bv. de gedrukte folder) niet te verwaarlozen. TreinTramBus betreurt het dat het plan geen of nauwelijks aandacht heeft voor de mobiliteitsafwikkeling bij regionale evenementen (bv. festivals). Enkel op blz. 142 komt dit zeer vaag aan bod. Zulke evenementen gaan vaak door op slecht bereikbare locaties waardoor ze zeer autogericht zijn. Hierdoor ontstaat er verkeersoverlast in de omgeving.	Het RMP onderschrijft het verminderen van het aantal autokilometers wat mee leidt tot bijvoorbeeld een betere bereikbaarheid, verbeterde leefomgeving en minder milieubelasting. De vervoerregio ondersteunt het privaat collectief vervoer, maar hier primeert ook de marktwerking. Hierdoor ligt de verantwoordelijkheid bij de initiatiefnemers. Vanuit de vervoerregio trachten we door middel van verscheidene acties zoals het voorzien van auto-ontradende infrastructuur, Hoppinpunten op bedrijventerreinen en evenementslocaties, een gelijk speelveld te scheppen voor de private sector.	MOW	OK
54	m	TTB	x		slimme mobiliteit	8 Toegankelijkheid en inclusiviteit TreinTramBus vindt in het plan geen concrete acties om de haltes toegankelijk in te richten. Het plan verwijst alleen naar het Masterplan Toegankelijkheid van de Vlaamse Overheid. Verder is er op blz. 41 deze algemene stelling zonder concreet actieplan: "Vervoerregio Gent zet in op een hoogkwalitatief aanbod dat van deur-tot-deur aantrekkelijk en comfortabel is, maar ook toegankelijk is voor iedereen. Door het vervoerssysteem altijd en overal te ontwerpen op maat van jongeren en ouderen en met aandacht voor kwetsbaren, wordt het bruikbaar voor iedereen en kan iedereen gelijkwaardig deelnemen aan de mobiliteit in onze regio." Goed bereikbare haltes zijn essentieel om het openbaar vervoer toegankelijk te maken en vlot te kunnen gebruiken. TreinTramBus roept op hiervoor aandacht te hebben en een actieplan uit te werken waarbij de noden voor alle haltes in kaart worden gebracht. TreinTramBus roept ook op maximaal gebruik te maken van uitstulpende haltes waarbij de bus halteert op de rijbaan. Op deze manier kan de bus vlot vertrekken aan de halte. Uit recent onderzoek blijkt dat vandaag 40 % van de Belgen het risico loopt te worden uitgesloten van de digitale maatschappij. Van de volwassen bevolking zou 49 % digitaal niet bereikt worden door overheidsdiensten. De Belgen met lage inkomens en een laag opleidingsniveau zijn niet de enigen. Ook andere groepen zijn betrokken: oudere mensen, maar ook jongeren (vooral uit kwetsbare milieus), laaggeletterde mensen, alleenstaanden, vrouwen, … Het zijn allemaal groepen die op een bepaald moment moeilijkheden kunnen ondervinden, ook om zich te verplaatsen vooral als ze niet over een eigen wagen of fiets beschikken. TreinTramBus mist een grondige analyse van de impact van het RMP op de mogelijke digitale uitsluiting en vervoersarmoede. Als er enkel digitale middelen voorzien worden om een traject te plannen, dan riskeert men dat te veel mensen daar niet zullen in slagen. Wie wel, moet kunnen gebruik maken van digitale toepassingen. Maar een niet-digitaal aanbod blijft nodig voor wie (even) niet online kan of wil zijn. Dat op dit ogenblik (begin juli 2023) aan nogal wat haltes enkel QR-codes hangen om meer info te krijgen over het nieuwe aanbod vanaf 1 juli (in andere vervoersregio's) is duidelijk een brug te ver. Het is dan ook absoluut noodzakelijk dat meer acties voorzien worden om (digitale) uitsluiting te vermijden.	Het regionaal mobiliteitsplan is een strategisch plan en ambieert een toegankelijke regio, RMP hfst 3.7.3 p 142. Het volgen van de richtlijnen uit Masterplan Toegankelijkheid (actieplan om de halte-infrastructuur van het openbaar vervoer tegen 2030 meer toegankelijk te maken) hoort dan ook een absolute evidentie te zijn. Dit wordt geconcretiseerd in actie OV04.04 met deelacties Opmaak prioriteitenkader realisatie toegankelijke haltes, zoals beschreven in Masterplan Toegankelijkheid, Ombouw van bestaande haltes naar toegankelijke haltes adhv prioriteitenkader (cf. Ontwerpwijzer Hoppinpunten) en Realisatie van toegankelijke stations.	De Lijn	OK
54	n	TTB	x		slimme mobiliteit	9 Voetgangers en fietsinfra In het plan is er geen aandacht voor het onderhoud van trottoirs en fietspaden. We vinden op blz. 203 alleen "Voorzien van een toegankelijke inrichting van nieuw publiek domein (voetpaden, pleinen, wegen, ...) volgens hun ontwerpprincipes en kwaliteitsrichtlijnen". TreinTramBus roept op om niet alleen aandacht te hebben voor nieuwe of vernieuwde infrastructuur maar ook een goede onderhoudsplanning te maken voor bestaande (niet aan vernieuwing toe zijnde) infrastructuur. Hoofdstuk 8.2 "Fijnmazig en divers fietsnetwerk" handelt over de fietsinfrastructuur. Het plan zet in op fietsnelwegen en lokale routes die autoluw zijn. Daarnaast wil men ook op de drukkere regionale wegen veilige fietspaden voorzien. TreinTramBus vindt dat deze plannen de goede richting uitgaan, maar betreurt ook hier dat er geen concrete actieplanen zijn.	Vervoerregio Gent zet in op een toegankelijke regio. Toegankelijkheid is voor elke burger, met en zonder handicap, een mensenrecht, RMP hfst 8.7.5. p 144. Daarnaast maakt de Vervoerregio op lange termijn werk van een fijnmazig en divers fietsnetwerk om fietsers in onze regio extra te steunen en stimuleren, waarmee telkens rekening gehouden is met verschillende types gebruikers, RMP hfst 8.2. De realisatie toegankelijke voetpaden en van veilige fietsinfa wordt respectievelijk geconcretiseerd inactei S02.03 en in de acties vervat onder speerpunte F01, F02 en F03.		OK
54	o	TTB	x		slimme mobiliteit	10 Multimodaliteit Op blz. 85 lezen we "De vervoerregio bevordert verdere stappen in een doorgedreven ticket- en tariefintegratie tussen de betrokken mobiliteitsaanbieders. Het streefdoel daarbij is dat de gebruiker de volledige verplaatsing kan maken met één vervoerbewijs, ongeacht het aantal modi of het aantal verschillende aanbieders van vervoer- of deelsystemen er gebruikt worden bij de verplaatsing". TreinTramBus is tevreden dat het gaat om "een doorgedreven ticket- en tariefintegratie". Er moet niet alleen één drager zijn (ticketintegratie), ook het tarief mag niet afhankelijk zijn van de modi die je moet gebruiken voor je traject (tariefintegratie). Wie van A naar B moet reizen met een combinatie van bus en trein mag niet meer moeten betalen dan diegene die rechtstreeks met de bus zou kunnen reizen. In die zin is het belangrijk dat wanneer het gaat om aanbieders van MaaS (Mobility-as-aService) (blz. 139) ook hier aandacht is voor tariefintegratie en niet alleen info- en ticketintegratie. TreinTramBus mist concrete acties. Zelfs voor het Vervoer op Maat van het OV-plan dat in werking treedt, is er op dit moment nog geen duidelijkheid. Het mobiliteitsplan voorziet de aanleg van 191 Hoppinpunten op korte termijn. Voor de inrichting verwijst het plan naar de Vlaamse ontwerpwijzer Hoppinpunten. In de lokale kernen is er vaak maar één Hoppinpunt voorzien. TreinTramBus roept op ook om ook aan de andere haltes te blijven investeren in veilige en comfortabele schuilhuisjes en fietsenstallingen en niet alleen te focussen op de Hoppinpunten. Ook wat betreft deelfietsen volstaat één punt per kern vaak niet. Het is beter meerdere punten te hebben met een beperkt aantal deelfietsen dan één centraal punt met een overdaad aan deelfietsen. Anders neemt de wandelafstand naar de deelfiets toe en neemt de aantrekkelijkheid sterk af, zeker wanneer de deelfiets al deel moet uitmaken van het begintraject richting openbaar vervoer. Eén van de speerpunten (F03.03, blz. 175) is de "Uitrol van aantrekkelijke en kwalitateitsvolle [sic] fietsvoorzieningen t.h.v. hoppinpunten en aan attractiepolen". Er is verder geen concreet stappenplan opgenomen. Wel is vermeld dat er ook ruimte moet zijn voor buitenmaatse fietsen, herstelzuilen en oplaadpunten. TreinTramBus adviseert bij zoveel mogelijk haltes kwaliteitsvolle fietsenstallingen te voorzien (dus niet alleen bij Hoppinpunten). Op deze manier kunnen zoveel	Het Regionaal Mobiliteitsplan is een strategisch mobiliteitsplan. De volgende stap is de speerpunten en bijhorende acties opstarten.		OK
55	a	Idem 14	x	advies	doelstellingen	Artikel 1: Keurt goed het advies van Stad Gent op het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan en MER Vervoerregio Gent zoals bijgevoegd.	Idem 14		OK
55	b	Stad Gent	x	advies	doelstellingen	1. Algemeen Het regionaal Mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Gent is een ambitieus mobiliteitsplan, dat een duidelijke wensrichting aangeeft op veel vlakken. Gent onderschrijft de zeven ambities die het plan als uitgangspunt hanteert: bereikbaar, klimaatgezond, attractief, gezond&veilig, inclusief, innovatief&welvarend en partnerschap. De ambitie voor een modal shift voor de vervoerregio is al bereikt als we naar de Gentenaars kijken, maar we hebben zeker nog de acties uit het regionaal mobiliteitsplan nodig als we ook alle bezoekers en werknemers van buiten Gent tot een even ambitieuze modal shift willen bewegen. Stad Gent beoordeelt het ontwerp dan ook positief, maar heeft wel een aantal bedenkingen en aanvullingen.			OK
55	c	Stad Gent	x			Algemeen vinden we dat het regionaal mobiliteitsplan te weinig oog heeft voor de samenhang tussen ruimtelijke aspecten en mobiliteitsplanning. Ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.			OK
55	d	Stad Gent	x			Daarnaast mist het regionaal mobiliteitsplan de verfijning om onderscheid te maken tussen meer landelijk weefsel en meer verstedelijkt weefsel. Met name voor de keuzes binnen de interlokale mazen en binnen de mobiliteitskamers vragen beide typologieën een andere aanpak. Zeker voor de maas Gent is nog een aparte verfijning nodig, die voorzien is in actie A 02.01.			OK
55	e	Stad Gent	x			De nota bevat ook een groot spanningsveld, namelijk tussen de grote ambities en de beperkte eigen slagkracht van de vervoerregio. Die heeft geen eigen budgetten, kan geen eigen regelgeving opleggen. Voor veel acties zijn andere partners dan de lokale overheden aan zet: Vlaanderen, De Lijn, De Vlaamse Waterweg, NMBS, Infrabel... We pleiten voor een doorkijk op een planning voor de realisatie van dit regionaal mobiliteitsplan, en wensen dat vertaald te zien in de investeringen voor de komende 15 jaar. Zoniet dreigt het actiegedeelte van het regionaal mobiliteitsplan zeer versnipperd te gebeuren.			OK
55	f	Stad Gent	x			De deelacties die bij de acties worden geformuleerd, variëren qua werk, kostprijs en soms zelfs initiatiefnemer. We pleiten ervoor om alle deelacties uit te voeren en apart te evalueren, en waar nodig studie en uitvoering van elkaar los te koppelen.			OK
55	g	Stad Gent	x			We adviseren om de voortgang van de actietabel uit het regionaal mobiliteitsplan op een meer frequente basis te organiseren dan slechts 1 keer in de eerste helft van elke bestuursperiode, zoals nu voorzien is het regionaal mobiliteitsplan. We adviseren ook om de evalu			OK
55	h	Stad Gent	x			Stad Gent beschouwt het Regionaal Mobiliteitsplan niet als een eindpunt, maar als een start van een lang proces. Een belangrijke volgende stap is dat we bekijken hoe de Vervoerregio kan omgaan met een snel wijzigende context, met nieuwe inzichten en noden en hoe we die zullen verwerken in de ambities, strategieën en acties van het Regionaal Mobiliteitsplan.			OK
55	i	Stad Gent	x			2. Openbaar vervoer als ruggengraat van onze regio De acties gericht op openbaar vervoer zijn ambitieus maar nodig. Het openbaar vervoer is de ruggengraat van het regionaal mobiliteitsplan. Enkel met doorgedreven investeringen in openbaar vervoer zal het mogelijk zijn om deze ambities waar te maken en de doelstellingen uit het regionaal mobiliteitsplan te behalen.			OK
55	j	Stad Gent	x			Daarnaast zijn er nog een aantal zaken die niet expliciet vermeld staan, en waar we toch de aandacht op willen vestigen: • Hoewel het technologiepark Zwijnaarde expliciet vermeld staat, vragen we dat er ook blijvend gezocht wordt naar oplossingen voor de ontsluiting van Eiland Zwijnaarde met openbaar vervoer. • In verschillende acties (OV 02.04 en OV 02.05) wordt verwezen naar de studie update Pegasus. Stad Gent ziet zichzelf daarin als belangrijke partner en draagt graag bij aan die studie. • Stad Gent pleit ook voor verder onderzoek naar oplossingen voor het veiligheidsrisico bij tramsporen & fiets.			OK
55	k	Stad Gent	x			(p.164) OV O3.02: Uitbouw van aanbod van deelsystemen De initiatiefnemers moeten duidelijk zijn, vraagteken te verwijderen.			OK
55	l	Stad Gent	x			(p. 165) OV03.03: Uitwerken van duurzaam collectief vervoer voor woonwerkverplaatsingen Deze actie biedt te weinig duidelijkheid en richting in de huidige formulering. We stellen voor deze op te splitsen naar een actie planning en een actie uitvoering.			OK
55	m	Stad Gent	x			(p.166) OV 04.01: Aanbieden van kwaliteitsvolle en comfortabele voertuigen Stad Gent beschouwt een drempelloze en vlotte toegang met de fiets als onderdeel van de toegankelijkheid van voertuigen van het S-net, het (inter)stedelijk HOV en het kernnet. Ook de aanwezigheid van voldoende bagageruimte hoort daarbij.			OK
55	n	Stad Gent	x			(p.167) OV 04.03: Realisatie van ticket- en tariefintegratie tussen de diverse mobiliteitsaanbieders Stad Gent gaat ervan uit dat de integratie met P+R-aanbod ook in deze actie vervat zit.			OK
55	o	Stad Gent				(p.168) OV 04.05: Onderzoek naar kader voor tijdelijke mobiliteitssituaties, met als doelstelling het garanderen van een stipte en betrouwbare dienstverlening voor de reizigers die het OV gebruiken Stad Gent adviseert om aan deze actie hoge prioriteit te geven. Ze is ingeschat als "lage bijdrage" aan de langetermijndoelstellingen van het regionaal mobiliteitsplan, maar voor Vervoerregio Gent is het de komende jaren een belangrijke actie om te vermijden dat bestaande reizigers afhaken.			OK
55	p	Stad Gent	x			(p. 169) OV 04.07: Aanbieden van betrouwbare, actuele reisinformatie we stellen voor om NMBS hier ook als initiatiefnemer te benoemen gezien de actie specifiek het S-net benoemt.			OK
55	q	Stad Gent	x			3. Fijnmazig en divers fietsnetwerk • (p.103) de tabel met de doorstromingsprioriteit/voorrangsregeling: Het stadsregionaal fietsroutenetwerk in Gent (SRFN) is veel fijnmaziger dan het gesubsidieerd netwerk. Er zijn een heel aantal straten opgenomen in het SRFN die niet gevat zijn onder F1, F2, F3 of F4. We volgen dat het regionaal mobiliteitsplan voor de ganse vervoerregio van het gesubsidieerd netwerk uitgaat. Maar in een stedelijke context zullen we toch fijnmaziger moeten denken dan in het gesubsidieerd netwerk. In die optiek geeft het SRFN dan ook een realistischer beeld van de belangrijkste fietsroutes in Gent dan het gesubsidieerd netwerk. We pleiten er dan ook voor om qua voorrangsregeling/doorstromingsprioriteit binnen de interlokale maas Gent te enten op het SRFN.			OK

55	r	Stad Gent	x			(p.172) F 02.02: Subsidiëring: stad Gent suggereert om deze actie sterker te formuleren. Voorstel: "Onderzoek naar een efficiënter en meer uniform mechanismen voor de verschillende structurele (Fietssnelwegen, BFF en LFF) en niet-structurele (schoolroutes, schoolomgevingen, Kopenhagenplan) subsidiekanalen met het oog op de realisatie van een volwaardig fietsnetwerk in Vlaanderen.			OK
55	s	Stad Gent				(p.170) F 01.01: we interpreteren de lijst deelacties niet als een limitatieve opsomming van fietssnelwegen. Dat mag ook zo duidelijker geformuleerd worden in de actie. Ook bij de niet-vermelde fietssnelwegen zijn er nog uitdagingen, bvb. F404, F401, F402, F4,...			OK
55	t	Stad Gent	x			(p. 173) F 03.02: Stad Gent ondersteunt de uitrol van deelsystemen, maar heeft in de totstandkoming van het ontwerp van het Regionaal Mobiliteitsplan ook aangegeven geen voorstander te zijn van (elektrische) deelsteps. Onze voorkeur gaat uit naar andere vormen van deelmobiliteit.			OK
55	u	Stad Gent	x			(p. 175) F 03.03: We vinden dit een zinvolle actie. Enkel stellen we ons vragen bij de herstelzuilen. De onderhoudskost hiervan is niet te onderschatten, terwijl de meerwaarde eerder beperkt is. Zinvoller zou zijn om deze middelen te investeren in het uitbouwen van een netwerk van fietsherstelpunten.			OK
55	v	Stad Gent	x			(p. 91) 5-lagig fietsnetwerk: Stad Gent ondersteunt en herkent zich in de voorgestelde 5 lagen in het fietsnetwerk. We pleiten er wel voor om de autoluwe kwaliteitsfietsroutes systematisch boven de fietsinfrastructuur langs verkeersassen te plaatsen. Zoals in de inleiding bij dat hoofdstuk aangehaald, zijn het deze autoluwe kwaliteitsfietsroutes die de hefboom vormen om de modal shift te realiseren.			OK
55	w	Stad Gent	x			(p. 93) Tabel overzicht ontwerpprincipes veilige fietsroutes: Stad Gent adviseert hier om niet enkel op fietssnelwegen maximaal conflictvrij te werken, maar ook op de fietsinfrastructuur langs verkeersassen, bvb. door conflictvrije lichtenregelingen.			OK
55	x	Stad Gent	x			(p. 96) Wensbeeld op lange termijn: zoals hierboven al gesteld pleiten we ervoor de subsidiëringsmechanismen te vereenvoudigen met een uniforme en efficiënte procedure.			OK
55	y	Stad Gent	x			4. Verkeersluwe mazen in een verbinden wegennet • (p.102) Robuustheidscascade: Bij het inwerking treden van de robuustheidscascade is het zinvol om voldoende af te stemmen met alle betrokken partners, zowel wegbeheerders als de geïmpacteerde lokale overheid om maximaal de hinder voor aangelanden te beperken en vlot in te zetten op de toegelichte permanente en tactische maatregelen.			OK
55	z	Stad Gent	x			(p. 176) A 01.01 & A 01.02: Aanpakken van doorstromings- en afwikkelingsknelpunten op het hoofdwegennet en het dragend wegennet We wensen ook opvolging van de voorziene aansluiting van de R4 op de N466, en aandacht voor de inrichting van de B402.			OK
55	aa	Stad Gent	x			(p.178) A 01.05: het aanpassen van het dragend wegennet volgens de inrichtingsprincipes. We zijn blij met de beslissing van de N466 (segment tussen E40 en de R4) als regionale weg binnen de wegencategorisering en als interlokale aanrijroute binnen het vrachtroutenetwerk. De persmededeling van Minister Peeters omtrent het engagement om een streefbeeldstudie op te maken viel in zeer goede aarde. We wensen deze streefbeeldstudie dan ook graag opgenomen te zien in de deelacties. Ook de afronding van de studie en de realisatie van de interlokale weg N60 tussen de R4zuid en de aansluiting 8 met de E17 zou hier moeten opgenomen worden.			OK
55	ab	Stad Gent	x			(p. 180) A 02.01 Weren van doorgaand verkeer uit de interlokale mazen We onderschrijven de doelstellingen van de 'interlokale mazen'. Hieruit vloeit een heel duidelijke definitie van 'regionaal doorgaand verkeer', nl verkeer dat geen bestemming heeft binnen het gebied dat begrensd is door interlokale of regionale wegen. Gezien de grootstedelijke ring van Gent, m.n. de R4 als Vlaamse Hoofdweg ingeschaald is, die ook verschillende overbruggingen en ondertunnelingen kent, loopt de Gentse maas zeer ver uit. We hopen dat deze problematiek ons niet zal beperken in het treffen van maatregelen om sluiproutes doorheen deze interlokale maas weg te werken. Er moet steeds gezocht worden naar de juiste verhouding tussen het vrijwaren van doorgaand verkeer op lokale wegen en het belasten van het hoofdwegennetwerk. We zijn blij dat deze problematiek vertaald wordt in een concrete subactie "Uitvoeren van een gezamenlijk mobiliteitsonderzoek voor de interlokale maas 'Gent'".			OK
55	ac	Stad Gent	x			(p.106) Lokaal wegennet De lokale wegen hebben in tegenstelling tot de vorige twee netwerken geen verbindingsfunctie. De kwaliteit van de leefomgeving staat voorop. Er dient bijgevolg actief ingezet te worden op het vrijwaren van de lokale wegen van regionaal doorgaand verkeer en het herinrichten op maat van zachte weggebruikers. Dit kan door de reistijd sterk te verlagen of de doortocht onmogelijk te maken. Binnen de R4 zijn er (behalve de Tijdelijke Zuidelijke Havenring) geen dragende wegen geselecteerd. Er zijn echter verschillende wegen in Vlaams beheer. De voornaamste as hierbinnen is de R40, die gezien de vele verkeersgenererende functies in de nabijheid steeds een ontsluitende rol zal hebben, maar waar de kwaliteit van de leefomgeving sterk onder leidt. Een streefbeeld van de R40 binnen deze nieuwe wegencategorisering lijkt onvermijdelijk om tot systemische oplossingen te komen die geen problemen verder op het netwerk veroorzaken. Gezien het trekkerschap van actie A02.01 "Weren van doorgaand verkeer uit de interlokale mazen" de lokale besturen zijn, maar de wegbeheerder niet de Stad Gent zelf is, vragen we hoe dit aangepakt kan worden.			OK
55	ad	Stad Gent	x			5. Vlot overstappen aan hoppinpunten • (p. 40): hoppinpunten: Het aangehaalde voorbeeld "En kan een pakketje vanop een binnenvaartschip makkelijk zijn tocht verderzetten met een cargofiets tot op haar afzetplaats middenin de stad. " is veel uitdagender dan het voorbeeld van de combimobiliteit bij personenmobiliteit. Even goed kan men stellen: En kan een pakketje vanop een binnenvaartschip of een vrachtwagen makkelijk zijn tocht verderzetten met een cargofiets tot op haar afzetplaats middenin de stad."			OK
55	ae	Stad Gent	x			(p. 182) H 01.02: gezien de P+R-locaties nog in onderzoek zijn voor de lange termijn, stellen we voor om te nuanceren naar "omgeving Weba, omgeving Watersportbaan, omgeving Arsenaal/Gentbrugge, omgeving The Loop, omgeving Oostakker/Lochristi.			OK
55	af	Stad Gent	x			6. Efficiënte logistiek met minimale impact • (p. 37) modal shift logistiek vervoer We zijn blij te lezen dat fietslogistiek en logistiek met licht elektrische vrachtvoertuigen expliciet benoemd worden. De facto wordt hiermee de Vlaamse doelstelling van modal shift (die eerder gericht zijn op een shift van wegtransport naar water of spoor) vertaald naar een stedelijke uitdaging in modal shift.			OK
55	ag	Stad Gent	x			(p.194) L 04.02 Weren van regionaal doorgaand vrachtverkeer uit de mazen van het hoofd- en regionaal vrachtroutenetwerk Het meest belangrijke instrument om hierop te sturen is de kilometerheffing voor vrachtwagens. Die dient afgestemd te worden op de aangepaste wegencategorisering én op het nieuwe vrachtroutenetwerk. Bij de huidige kilometerheffing zijn er bezorgdheden omtrent het vermijden van deze wegen om de heffing te vermijden. Het mag niet tot effect hebben dat we vrachtverkeer naar de minder gewenste assen te sturen. We vragen dus op korte termijn een grondige herziening van de bestaande kilometerheffing die slim stuurt naar de nieuw vastgestelde netwerken en geen negatieve effecten kent op alternatieve assen.			OK
55	ah	Stad Gent	x			(p. 197) L05.03: we stellen vast dat deze actie niet echt thuishoort onder L05 vrachtwagenparkeren maar stellen eerder voor om die op te nemen onder L02.			OK
55	ai	Stad Gent	x			7. Slim ruimtegebruik stimuleert duurzame mobiliteit • Algemeen: het ruimtebeslag en effect op (mobiliteits)netwerken dat de toekomstige laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen heeft, blijft in het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan onderbelicht. Het valt aan te bevelen hier op regionaal niveau meer aandacht aan te geven. Nu komt het slechts aan bod als mogelijke invulling bij Hoppinpunten en vrachtwagenparkeren.			OK
55	aj	Stad Gent	x			(p. 198) R 01.01: Ondersteunen van een locatie- en vergunningenbeleid in functie van woonverdichting in kernen met een hoge knooppuntwaarde en hoog voorzieningenniveau (idem voor R01.02) De (deel)acties zijn enkel planmatig geformuleerd, er is geen ambitie tot herlocalisatie. Het is belangrijk om de doelstellingen af te stemmen met andere (boven)lokale kaders (provincie) en te bewaken dat de inzet van middelen de doelstellingen van beide kaders ten goede komt.			OK
55	ak	Stad Gent	x			8. Samen bouwen aan slimme mobiliteit (p. 204) S 03.02 Transitiegericht parkeerbeleid De rol voor de Vervoerregio Gent is het uitwerken van een regionaal kader. We vragen om dat duidelijker te maken, en om de actie te splitsen: het uitwerken van een regionaal kader enerzijds (met MOW als initiatiefnemer), en anderzijds de deelacties 4, 5 en 6 samen als aparte actie te benoemen. Meer focus op het regionale in deze actie is noodzakelijk, de acties die focussen op de lokale kaders en lokale implementatie zijn minder essentieel op het regionaal niveau.			OK
56	a	UNIZO	x	opmerking	proces	Hierbij wil ik namens UNIZO en de aangesloten sectororganisaties FBAA, Febed, Denuo, TLV, BKV, Fema en Brafco ons bezwaar kenbaar maken met betrekking tot het gepubliceerde mobiliteitsplan dat momenteel onderwerp is van een openbaar onderzoek in uw vervoerregio. We nemen akte van de ontwerpen van vervoersplannen, maar zien ons genoodzaakt deze niet zonder meer te aanvaarden. We maken ons voornamelijk ernstige zorgen over de aanpak, de betrokkenheid van de stakeholders en de slechte weerspiegeling van een significant deel van het mobiliteitssysteem. Er zijn heel wat problemen en uitdagingen voor bedrijven en organisaties die, al dan niet intensief, bezig zijn met transport en logistiek en vaak ook in de kernen van steden en gemeenten moeten bedienen, die niet of te beperkt aan bod komen. We zien het daarom als noodzakelijk om bezwaar in te dienen over de aanpak bij de opmaak van de mobiliteitsplannen en de tekortkomingen dat dit met zich meebrengt. Met dit bezwaar willen we bovendien duidelijk maken dat we een betere aanpak van onze mobiliteit verwachten op verschillende niveaus, van lokaal tot Vlaams en zelfs federaal en Europees. We vragen dat er vanuit de vervoerregio(raad) en het departement MOW op een goede manier wordt omgesprongen met deze bemerkingen en we zo het vervolgtraject op een positieve manier kunnen laten verlopen. Zo kunnen we samen werk maken van een betere mobiliteit voor álle betrokkenen, van voetgangers tot transportbedrijven, van fietsers tot autocars.		Wij erkennen de noodzaak van intensieve samenwerking met alle betrokken sectoren om een volledig en effectief mobiliteitsplan te ontwikkelen. Het proces voor het opstellen van dit plan omvatte diverse overlegmomenten met verschillende stakeholders. Deze overleggen werden structureel en collectief georganiseerd onder andere in thematische werkgroepen, via mobiliteitscafés enz. Voor de collectieve sessies werd een brede groep aan stakeholders en sectorfederaties uitgenodigd. Hier waren eveneens verschillende koepelorganisaties bij, waar we ook de vraag hebben gesteld om de uitnodiging verder te verspreiden naar de individuele leden. Voor de mobiliteitscafés werd tevens uitgebreid publiek gecommuniceerd o.a. via de kanalen van de Vervoerregio, de lokale besturen en via sociale media.	OK
56	b	UNIZO	x	opmerking	proces	Stakeholdersessies 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 studiebureaus 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 oraanisaties die een belanarijke rol spelen binnen de mobiliteit.		Er wordt akte genomen van deze opmerking. De stakeholdersessies gingen trapsgewijs van algemeen naar meer gedetailleerd. Alle partijen kregen steeds een uitnodiging en hadden de kans om aanwezig te zijn. Het is jammer om deze opmerkingen en adviezen pas in deze fase van het proces te vernemen anders hadden we ook deze tijdens een bilateraal overleg kunnen bespreken.	OK
56	c	UNIZO	x	opmerking	logistiek en VRN	Aandacht voor goederenvervoer en collectief personenvervoer Naast de hierboven omschreven problemen rond het stakeholderoverleg moeten we 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 bevoorradingssystemen 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.		Het opstellen van een regionaal mobiliteitsplan is een complex proces dat rekening houdt met vele factoren en belangen. Wij waarderen de unieke expertise en inzichten die elke stakeholder brengt. Tegelijkertijd moeten wij ons houden aan de doelstellingen, de bestaande kaders, focussen op het strategische niveau van het plan en rekening houden met de gemeentelijk autonomie van de verschillende betrokken overheden.	OK
56		UNIZO	x	opmerking	openbaar vervoer	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.		Privaat collectief vervoer ondersteunen we, maar de marktwerking primeert hierin. De globale regelgeving over het privaat collectief vervoer is de bevoegdheid van de hogere overheden. We schetsen in het regionale mobiliteitsplan ruime kaders zoals de wegencategorisering en de logistiek kaart, die handvaten bieden voor de toekomst. De uitwerkingsmodaliteiten en vertaling en toepassing voor de individuele ondernemers zijn hier geen onderdeel van. Een deel van de verantwoordelijkheid voor het oplossen van de uitdagingen van deze sector ligt eveneens bij de initiatiefnemers. Veelal betreft dit een samenwerking tussen bovenlokale en lokale actoren en private partners.	OK
56		UNIZO	x	opmerking	logistiek en VRN	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...		Het concretiseren van maatregelen zit vervat onder actie L04.02-weren van regionaal vrachtverkeer en dient conform een goed parnterschip met de betrokken wegbeheerders en belanghebbenden uitgewerkt te worden.	OK

56	d	UNIZO	x	bezorgdheid	logistiek en VRN	Theorie vs. realiteit We zien heel wat intenties om onze mobiliteit te hervormen. Zo is er de focus op een modal shift voor zowel het personenvervoer als het goederenvervoer. Op vlak van personenvervoer kunnen we inderdaad nog betrekkelijk eenvoudig heel wat winsten boeken, onder meer door ingrepen op lokaal en regionaal niveau. Het uitbouwen van Hoppinpunten, uitrollen van deelwagens en -fietsen, betere afstemming van het openbaar vervoer… dragen hier allemaal toe bij. Ook de verbindingen die gelegd worden met tewerkstellingspolen, of het nu voor het openbaar vervoer of de fiets is, moeten verder geoptimaliseerd worden om meer mensen voor de duurzame oplossing te laten kiezen. Het is daarom noodzakelijk om onder meer de conflictpunten op fietssnelwegen en het BFF zoveel mogelijk weg te werken, om zo met vlotte verbindingen de mensen te kunnen verleiden om de fiets te nemen. Op vlak van goederenvervoer ligt dit echter anders. De opgenomen intenties op dit vlak 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	Het regionaal mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces, RMP p154.Het gelopen intensieve traject heeft een eerste mooi resultaat opgeleverd. Het actieplan vormt de basis voor de monitoring van het regionaal mobiliteitsplan om op die manier het plan performanter te maken.		OK	
56	e	UNIZO	x	bezorgdheid	proces	Overkoepelend beleid 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.	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Echter, dit is een regionaal mobiliteitsplan en kan dus geen Vlaamse kaders vastleggen.		OK	
56	f	UNIZO	x	opmerking	proces	Conclusie Met dit bezwaarschrift willen we de aandacht vestigen op de elementen in de mobiliteitsplannen die niet ten gronde zijn aangepakt en/of de realiteit onvoldoende weerspiegelen. Wegens een aantal tekortkomingen in het proces konden we bovendien vaststellen dat de aandacht het evenwicht tussen goederen- en personenvervoer in de stakeholdersessies niet aanwezig was. Het gevolg is dat de plannen geen complete weerspiegeling zijn van onze mobiliteit en van de noden om onze mobiliteit terug vlot en veilig te krijgen. We verzoeken u met aandrang om de bezwaren die we aanbrengen serieus te nemen en het proces rond de mobiliteitsplannen te hernemen, mét extra aandacht voor de betrokkenheid van stakeholders, de specifieke behoeften van het goederenvervoer en het privaat collectief personenvervoer, het versterken van de stakeholderbetrokkenheid en het vragen bij de hogere overheden voor een duidelijk en werkbaar overkoepelend Vlaams kader. Het is van groot belang dat de mobiliteitsplannen een realistisch en effectief beleid bevatten dat de belangen van alle belanghebbenden dient en bijdraagt aan een duurzame en efficiënte mobiliteit in de Vlaamse vervoerregio's, Vlaanderen en België. We vertrouwen erop dat u ons bezwaar zorgvuldig zult analyseren en de aanbeveling in het verdere proces zult toepassen. We hopen verder een constructieve dialoog over dit belangrijke onderwerp kunnen opzetten. Mocht u verdere informatie of verduidelijking wensen, dan zijn wij graag bereid om dit te verstrekken.	Een groot deel van de inhoudelijke opmerkingen zijn geschreven voor alle Vervoerregio's samen. We onderschrijven de uitdagingen rond Hoppinpunten, uitrollen van deelmobiliteit, betere afstemming van het openbaar vervoer, linken met tewerkstellingspolen voor openbaar vervoer en fiets, wegwerken van conflictpunten op fietssnelwegen en het BFF enz. Deze maken integraal deel uit van ons plan.		OK	
57	a	TLV	x	bezorgdheid	logistiek en VRN	Op heel veel plaatsen wordt in één hoofdstuk het goederenvervoer 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 is overgenomen uit het Vlaamse regeerakkoord, maar 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".	Er wordt akte genomen van deze opmerking. In het RMP omvatten de speerpunten L01 t.e.m. L05 specifieke acties gericht op logistiek vervoer.		OK	
57	b	TLV	x	bezorgdheid	doelstellingen	Bij de operationele doelstelling nummer twee, inzake de model shift bij het goederenvervoer, wil TLV de volgende opmerkingen laten noteren. 1.Het potentieel van goederenvervoer per fiets wil TLV weliswaar niet ontkennen. Tegelijk dient er goed beseft te worden dat de meeste goederenstromen niet tot de vervoersregio of tot een stad beperkt zijn. Het gaat bij goederenvervoer om een enorm marktgedreven sector. Er is dus een heel goede reden waarom de fiets maar een zeer beperkte plaats inneemt. De verklaring is dubbel: a) bij goederenvervoer is het belangrijk om zoveel als mogelijk goederen te bundelen op één vervoer drager. In de maritieme wereld zien we een toename van de containercapaciteit van grote zeeschepen de jongste 10 tot 15 jaar. Bij het landvervoer is een vrachtwagen interessanter dan een bestelwagen, omdat er nu eenmaal veel meer goederen in kunnen vervoerd worden op één rit. De redenering kan eenvoudigweg doorgetrokken worden naar de fiets als drager voor goederenvervoer. b) Het aandeel van de arbeidskost weegt enorm door in de totale vervoerskosten. Bij een grote vrachtwagen zal dit aandeel al schommelen tussen de 40% en 50%. Bij het vervoer per fiets loopt dit al snel op tot boven de 90%. De fiets is met andere woorden alleen dan competitief wanneer het vervoer van de goederen veel sneller kan gebeuren dan met de vrachtwagen. Rekening houdend met het feit dat de meeste goederenstromen de vervoersregiogrens overschrijden, is het niet onlogisch dat het veel langer duurt om goederenvervoer per fiets uit te voeren dan per vrachtwagen of bestelwagen. Bovendien neemt de kosten van het goederenvervoer nog eens toe wanneer je de goederen van de ene vervoerdrager op de andere moet overladen. Talloze studies, proefprojecten en tientallen jaren ervaring wijzen uit dat een dergelijke overslagkost het economisch potentieel van een alternatief voor de rechtstreekse vrachtwagenrit naar het heel vaak nekt. Denken we maar aan de bevoorrading van de supermarkt vanuit een op nationaal niveau centraal distributiecentrum. En ook de magazijnen voor de belevering van de consument aan huis liggen zo goed als altijd buiten de vervoerregio.	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		OK	
57	c	TLV	x	opmerking	logistiek en VRN	2.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 eersteprioriteit 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% minderCO2 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.	Het RMP is een mobiliteitsplan, en geen klimaatplan. We focussen op routes voor het vrachtverkeer, maar evenzeer op mogelijke verduurzaming door het uitbouwen van een sterk spoor- en binnenvaartnetwerk (speerpunt L01), het ontwikkelen van logistieke hubs voor overslag en het bundelen van vrachtstromen (speerpunt L02) en het ontwikkelen van knopen in functie van first en last mile logistiek (speerpunt L03).		OK	
57	d	TLV	x	opmerking	logistiek en VRN	3.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 op 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. 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.	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. DVW verwijst naar de eerste resultaten van de studie stadsdistributie (DVW en stad Gent – studie Rebel). Daarnaast: Betreft tevens andere facetten: verkeersveiligheid, overlastbeperking (onder meer geluid), efficientie, etc		OK	
57	e	TLV	x	opmerking	verkeersluwe maa	Op pagina 67 wordt de logica van de werking van de mazen binnen het wegennet geduid. De slotopmerking dat een hub zorgt voor een duurzame fijnmazige distributie naar de kernen laat impliciet verstaan dat eender welke andere belevering van deze plaatsen niet duurzaam zou kunnen zijn. Deze assumptie is niet onderbouwd en is ook een ontkenning van het professionalisme en de jarenlange innovatie In de sector van logistiek en transport. Heel veel goederenstromen die de kernen binnenkomen, zijn namelijk goederenstromen die veelvuldig terugkeren. Jarenlange ervaring heeft ervoor gezorgd dat dit In het overgrote deel van de gevallen gebeurt met de best geschikte voertuigen, en met een optimale beladingsgraad zowel op de heenweg als op de weg terug naar de plaats waar de vrachtwagen vandaan komt. In een dergelijke situatie heeft een lokale hub geen enkele toegevoegde waarde, wel in tegendeel. Als het grootste deel van een vrachtwagen moet gelost worden op één specifieke locatie, deze vrachtwagen sinds jaar en dag ter bestemming komt zonder noemenswaardige hinder te veroorzaken, dan is het overladen van de 20 paletten uit deze vrachtwagen niet alleen kostprijs verhogend. Inzake mobiliteit is het zelfs ook onwenselijk dat dit ene voertuig zou vervangen worden door pakweg 10 ritten van een bestelwagen. Indien het de bedoeling is om zo weinig mogelijk verkeer te hebben, dan is een overladen via een hub absoluut niet altijd de juiste oplossing.	Dit wordt tekstueel aangepast: "Aan de rand van de maas maken (micro)hubs duurzame belevering van kernen en wijken mogelijk" wordt "Aan de rand van de maas **kunnen** (micro)hubs duurzame belevering van kernen en wijken **mogelijk maken**."	AWG	OK	4
57	f	TLV	x	opmerking	verbindend wegen	Pagina 102 vermeldt het advies van de vervoersregio Gent om de N37 als lokale weg te catalogeren. TLV is het absoluut niet eens met dit voorstel. Niet alleen de bereikbaarheid van de bedrijventerrein in de omgeving van Tielt moet gegarandeerd blijven. Voor een brede cirkel van minstens 15 km rond deze stad blijft de N37 een cruciale ontsluitende weg. De door de vervoersregio Gent gesuggereerde alternatieven via de knooppunten in Brugge of Kortrijk en de E 403 zijn voor al deze bestemmingen zeer grote omwegen. Dit brengt extra uitstoot met zich mee, net op het moment dat Europese regels opleggen dat elke vorm van transport een belangrijke vermindering van de uitstoot moet realiseren op zeer korte termijn. Ook de verder volgende passages in het deel over vrachtroutenetwerk kan TLV niet volgen. De N 37 heeft manifest een andere functie dan die van regionale ontsluitingsweg. Deze weg verbieden als relatie tussen de VVR Gent en de VVR Midwest zou al dit verkeer opzadelen met grote omwegen. De socio-economische impact hiervan is zeer groot, in de eerste plaats voor de betrokken transportondernemingen (al dan niet in één van beide regio's gevestigd). Maar deze impact zal hoe dan ook doorsijpelen in de bredere socio-economische context. Deze gevolgen werden niet onderzocht net zo min als de klimaatimpact van de maatregelen. Er is al helemaal geen maatschappelijke afweging gemaakt tussen de lokale belangen binnen de vervoersregio en andere maatschappelijke belangen die binnen of buiten de vervoersregio gelegen zijn. Naast de bedrijven terreinen waarover in het document sprake is, mag ook niet vergeten worden dat de heel belangrijke agroalimentaire sector in deze regio belangrijke vervoersstromen genereert. En uiteraard is er het groot belang van de bevoorrading van de detailhandel voor dit gebied. Bovendien verlopen goederenstromen in een groot gedeelte van de gevallen bijzonder complex, en is het onmogelijk om te stellen dat een vrachtwagen vanuit pakweg gent maar slechts één bestemming rijdt net buiten de vervoersregio Gent. Vandaag is de standaard voor een typische vrachtwagenritten al lang niet meer dat de volledige lading van een volle vrachtwagen op één plaats wordt gelost. Het is veeleer standaard geworden dat op een vrachtwagen goederen zitten voor verschillende bestemmelingen in dezelfde buurt of langs dezelfde route. Een vrachtwagen die de N37 oprijdt vanaf de E 40, heeft dan mogelijk zijn eerste halte (en losplaats) in Aalter zelf. Daarna volgen misschien wel twee stops in Ruiselede en Tielt, om vervolgens nog losplaatsen aan te doen in Meulebeke, Pittem, Ardooie, om tot slot nog een stuk van de lading af te leveren in Roeselare. Indien de N37 verboden zou worden voor deze rit, dan ontstaan gedurende deze rit gigantische omwegen.	Vervoerregio Gent stelt de selectie van de N37 voor als regionale weg in het RMP (p 105) en niet als lokale weg.		OK	
57	g	TLV	x	opmerking	verbindend wegen	Op dezelfde pagina stelt TLV zich de vraag welke vorm van sluipverkeer de vervoersregio percipieert wanneer het gaat over het toekomstig aan te leggen complex op de N49 ter hoogte van Kaprijke. Voor welke andere route is de N456 dan een sluiproute? Met welke tellingen wordt dit gestaafd?	Tekstueel aan te passen en te verduidelijken: Het betreft internationaal **toeristisch** verkeer, RMP p103. De N456 tussen de N61 (Zeeland) en de N49 vormt een internationale sluiproute voor **toeristisch** verkeer van en naar Zeeland. Daar waar de aangewezen route de N62/Traktaatweg en N61 is.	AWG	OK	4
57	h	TLV	x	opmerking	verbindend wegen	TLV is niet akkoord met de catalogisering van een reeks wegen (pagina 105) als regionale of als lokale weg. Op elke weg waar vrachtverkeer historisch is toegelaten, en die functie ook nodig is voor verkeer dat gemeentegrenzen of vervoersregiogrenzen overschrijdt, wil TLV die functie verder gegarandeerd zien.	De vervoerregio werkt samen met Vlaanderen een nieuwe wegencategorisering uit met als doel een robuust wegennet te realiseren. Dit wil zeggen een wegennet dat betrouwbaar, vlot en veilig is, zowel in normale als uitzonderlijke omstandigheden. Deze bouwt een visie op drie niveaus, internationaal en interregionaal doorgaand verkeer op het hoofdwegennet, regionaal en interlokaal verkeer op het dragend wegennet en lokaal verkeer op het lokale wegennet. De selectie van het dragend wegennet binnen het RMP is afgestemd op het VRN en verder verfijnd.		OK	
57	i	TLV	x	opmerking	logistiek en VRN	Op pagina 122 staan een aantal niet verder uitgewerkte voorstellen voor hubs inzake goederenvervoer. TLV stelt zich vragen bij de operationele en commerciële haalbaarheid van deze initiatieven. We wijzen erop dat het goederenvervoer een extreem competitieve markt is, waarbij elke overslagkost een zeer belangrijke impact heeft op de haalbaarheid van eender welk alternatief. Eventuele ondersteuningen met subsidies zijn voor TLV enkel aanvaardbaar voor een tijdelijke opstartfase. Een structureel verlieslatende operatie blijven ondersteunen met overheidsgeld is onwenselijk. TLV gelooft niet dat de op pagina 127 aangehaalde kilometerheffing een geschikt instrument is om verkeersstromen te sturen. De Europese regels inzake tolheffing laten niet veel speelruimte toe. En het is uiteindelijke de klant van de vervoerder, niet de transporteur zelf, die de bestemming van de rit, de frequentie ervan en de timing ervan beslist.	De opgesomde voorstellen van logistieke knooppunten dienen verder onderzocht te worden naar o.m. operationele en commerciëlel haalbaarheid zoals aangehaald in de acties onder speerpunt L03-knopen in functie van first en last mile logistiek. Wat betreft een kilometerheffing dient verder onderzoek te gebeuren naar een slimme combinatie van het VRN en de kilometerheffing net om ongewenste effecten tegen te gaan.		OK	
57	j	TLV	x	opmerking	logistiek en VRN	Op pagina 128 wordt de problematiek van vrachtwagenparkeren aangehaald. Er is evenwel op geen enkele manier een kwantificering gemaakt van het aantal vrachtwagens, waardoor het onmogelijk is om de precieze parkeernoden te voorspellen. Aangezien deze noden niet gekend zijn, is het ook onmogelijk om een planning te maken met betrekking tot het centraliseren van deze vrachtwagenparkings. TLV gaat er alvast vanuit dat er een heel grote spreiding is over de gehele vervoersregio. Het is niet mogelijk om die noden te concentreren op een klein aantal plaatsen. Ook de suggestie met betrekking tot het laten parkeren op de bedrijventerreinen is niet concreter gemaakt. Hierdoor is het onmogelijk om te kunnen evalueren welke de bestaande capaciteit is. TLV krijgt alvast het signaal van haar leden gevestigd in de vervoersregio dat het voor bedrijven zeer moeilijk is om te terreinen te verwerven waarvan het doel (onder meer) het stallen van vrachtwagens is. Met name de lokale overheden zelf staan hier zeer weigerachtig tegenover. De vervoersregio Gent heeft bovendien nog een extra specifieke functie met de belangrijke activiteit in de haven van Gent. Dit trekt zonder enige twijfel ook nog extra vrachtwagenparkeren aan dat niet onder de hoger vermelde categorieën valt. TLV wijst er bovendien op dat het vrachtverkeer de komende jaren volgens alle voorspellingen verder zal toenemen. De lokale overheid moet dus niet alleen het huidige tekort opvangen, maar ook de voorspelde toename aan vrachtwagens een plaats geven wanneer die niet aan het rijden zijn.	Het RMP is een strategisch plan en omvat geen uitgewerkt onderzoek maar wel speerpunten en acties om de voorgestelde strategieën te realiseren. Zo omvat het speerpunt L05-vrachtwagenparkeren op een veilige manier faciliteren met minder hinder voor de omgeving tov vandaag- de actie L05.01 om een regionaal beleidskader op te maken wat gepaard zal gaan met het nodige studiewerk en onderzoek.		OK	

57	k	TLV	x		opmerking	logistiek en VRN	De op het kaartje van pagina 131 getekende voorstelling laat op de N43 een knip zien op twee plaatsen. Goederenvervoer tussen Deinze en St Martens Latem lijkt zo in de toekomst verboden te worden, net zoals tussen Deinze en Zulte. In de plaats hiervan moet het vrachtwagenverkeer, zo interpreteert TLV, naar de E 17 rijden. Er wordt klaarblijkelijk geen onderscheid gemaakt tussen bestemmingsverkeer en transitverkeer. TLV is niet akkoord met deze voorgenomen maatregel omdat de N 43 als gewestweg van oudsher een functie heeft die meer is dan het verbinden van enkel twee van de betrokken gemeentes of kernen. Bovendien gaat deze logica van een knip voorbij aan het feit dat de N 43 ook de functie heeft van calamiteitenroute als er op de E17 een incident gebeurt. TLV begrijpt ook niet waarom er tussen Kaprijke en Evergem eveneens een knip is voorzien. Van welke parallelle weg is de N 456 dan een sluipweg? Welke data bevestigen dit		De selectie van de aanrijroutes is zo gekozen dat doorgaand verkeer niet gefaciliteerd wordt (doch herkomst- of bestemmingsverkeer in het verlengde van de aanrijroutes blijft echter wel mogelijk). Hierdoor wordt maasverkleining (vb. N449, N456) voorkomen of oneigenlijk gebruik (vb. doorgaand verkeer op de N43 in plaats van op de E17). Dit wordt extra benadrukt door de knips op de kaart. Ter hoogte van de stippellijnen zit minder tot geen vrachtgenererende bedrijvigheid waardoor op die as een harde knip voor vrachtverkeer mogelijk zou zijn. De N9 Eeklo-Gent daarentegen maakt wel een verbinding tussen wegen van een hogere orde omdat hier zeer verspreid bedrijvigheid aanwezig is. Maar ook op deze as mag geen doorgaand verkeer gefaciliteerd worden. De kaart zal aangepast worden waarbij de 'schaar' vervangen wordt door een 'filter' RMP kaart p 131. De prinicpes van de toepassing van de selectie van aanrijroutes wordt in de tekst geduid en betreft het weren van vrachtverkeer, RMP hfst 8.5.2. p 124-126.	team MOW - AWG	OK	2
57	l	TLV	x		opmerking	logistiek en VRN	In het ontwerp van plan-MER ziet TLV geen verwijzing naar berekeningen mbt impact van het vrachtroutenetwerk. Er kan nochtans niet ontkend worden dat dit zal leiden tot omwegen. Hoe groot die zijn, en welke impact dit heeft op klimaatmitigatie werd klaarblijkelijk niet onderzocht. Om die reden is het zeer twijfelachtig of de klimaatvoordelen van het ontwerpplan van de regio wel positief te noemen is. TLV concludeert dat de klimaatgevolgen onvoldoende cijfermatig werden onderzocht.		Binnen de regionale mobiliteitsplannen werd een doorrekening gemaakt met het verkeersmodel waarbij de scope grensoverschrijdend reikt over de vervoerregio's heen. Het gebruikte modelinstrumentarium focust vooral op een zo correct mogelijke modellering van het personenverkeer, maar er wordt uiteraard ook rekening gehouden met het vrachtverkeer over de weg. Hiervoor worden de vrachtwagenverplaatsingen berekend in het strategisch vrachtmodel Vlaanderen.		OK	
58	a	Zeeland		x		proces	Op 16 mei 2023 hebben wij van u het verzoek ontvangen om advies te geven omtrent het Strategisch MER voor de vervoerregio Gent t.b.v. het op te stellen Regionaal Mobiliteitsplan. De aanvraag is geregistreerd onder nummer Z2023-00001951. Bijgevoegd was de Nota Inhoudsafbakening van het strategisch plan-MER. In het plan wordt verwezen naar de Oriëntatienota Vervoerregio Gent 1.2 en de Visienota 2.0. Deze zijn bij deze procedure niet beschikbaar gesteld. In de Nota inhoudsafbakening is aangegeven dat het gebruik van het mobiliteitsmodel echter geen resultaten buiten een beperkt gebied rond de vervoerregio Gent geeft. De inschatting van de grensoverschrijdende effecten zullen dan ook zeer gering zijn en in de op te stellen MER kwalitatief van aard zijn. Conclusie Wij kunnen dan ook instemmen met de inhoud van de Nota inhoudsafbakening. Wanneer er vervolg stukken zijn met uitkomsten van de strategische MER zien we deze graag ook weer langskomen ter controle		Er wordt akte genomen van deze opmerking.	MOW	OK	
59	a	VVR Vlaamse Ardennen	x				Advies MOW Vlaamse Ardennen over RMP VVR Gent De hoofdstukken die aan bod komen in het beleidsscenario van het RMP van de VVR Gent zijn quasi gelijk aan de hoofdstukken vermeld in het RMP van de VVR Vlaamse Ardennen. In beide beleidsscenario's worden volgende thema's aangehaald: Fiets, O.V., Hoppin, gemotoriseerd personenvervoer, logistiek en goederenvervoer. In de VVR Gent zijn volgende thema's bijkomend uitgewerkt: Slim ruimtegebruik, samen bouwen aan de mobiliteit vinger aan de pols en doorkijk 2050. In de VVR Vlaamse Ardennen is er daarentegen een hoofdstuk flankerend beleid. Per thema zijn discrepanties onderzocht tussen de beide mobiliteitsplannen:		/		OK	
59	b	VVR Vlaamse Ardennen	x		bezorgdheid	fietsnetwerk	1. Fiets: Het huidig BFF is een gedragen netwerk dat zowel in de VVR Gent, als de VVR Vlaamse Ardennen grotendeels behouden bleef. Wel wordt er in het RMP van de VVR Gent een doorgroeiscenario voorgesteld van een toekomstig fietsnetwerk met 5 niveaus: 1. Fietssnelwegen (Interregionaal en regionaal niveau) 2. Veilige fietsinfrastructuur langs verkeersassen (Regionaal en interlokaal niveau) 3. Autoluwe kwaliteitsfietsroutes (Regionaal en interlokaal niveau) 4. Lokale fietsroutes die het netwerk verfijnen (Lokaal niveau) 5. Fietsdoorwaadbaarheid in autoluwe wijken (Buurtniveau) Van dit 5-lagig fietsnetwerk is er nog geen afgeklopte netwerkkaart gemaakt. In het RMP van de VVR Gent staat: "Vervoerregio Gent stelt met dit RMP voor om de discussie over de 5 lagen in heel Vlaanderen aan te kaarten.". In de toekomst is afstemming nodig aan de grens van de VVR Gent en de VVR Vlaamse Ardennen. De VVR Vlaamse Ardennen vermoedt dat er knelpunten zullen ontstaan tijdens BFF wijzigingscommissies aan de vervoerregiogrens. De afstemming op Vlaams niveau is onontbeerlijk om vanuit onze VVR aan te kunnen sluiten op het toekomstige fietsnetwerk van de VVR Gent.		Er wordt een deelactie toegevoegd onder F02.01: Onderzoek naar hoe het drielag regionaal fietsnetwerk te kaderen binnen het Vlaams Beleid , RMP p172.	AWG	OK	1
59	c	VVR Vlaamse Ardennen	x		opmerking	fietsnetwerk	In de actietabel van de Vlaamse Ardennen heeft het befietsbaar (en conform) maken van de niet-toegankelijke delen van de fietssnelweg F417 - F418 (Gent - Zottegem - Geraardsbergen - Lessen) – (zowel studiewerk als uitvoering) een hoge prioriteit. In de VVR Gent wordt de opwaardering en realisatie van deze fietsnelweg niet vernoemd. In de actietabel wordt bij actie F01.01 "Aanleggen van nog niet gerealiseerde fietssnelwegen en opwaarderen van bestaande fietssnelwegen" Enkel fietssnelweg F42, F6, F2 en F40 vernoemd. De Vlaamse Ardennen wenst dat de missing link van de F417 in Melle ook mee opgenomen wordt.		De deelacties vormen een niet-limitatieve lijst. De lijst kan verder geconcretiseerd en aangevuld worden tijdens de uitvoering van het regionaal mobiliteitsplan. De oplijsting is gebaseerd op basis van welke FSW bij opmaak van het RMP in studie/uitvoering zijn (of gewoon belangrijk zijn). Vanuit VVR Vlaamse Ardennen wordt de F417 als belangrijk vermeld. De F417 is echter onderdeel van de niet-limitatieve lijst.	team MOW - AWG	OK	
59	d	VVR Vlaamse Ardennen	x		opmerking	openbaar vervoer	2. Openbaar vervoer: Trein: In de VVR Vlaamse Ardennen is voorgesteld om op lange termijn o.a. lijn S51 'Eeklo-Ronse' en lijn S52 'Gent-Geraardsbergen ' van 1x/u op te drijven naar 2x/u. De VVR Gent voorziet een voorstadsnet van Gent naar o.a. Zottegem-Geraardsbergen en naar Oudenaarde. Dit voorstadsnet loopt niet tot Ronse. In Gent is de wensfrequenties op termijn 2x per uur in dal en 4x per uur in de spits. Verschilpunt tussen beide regio's is de spitsintensiteit. Aanpassingen aan de frequentie van de trein is een federale bevoegdheid. De vervoerregio Vlaamse Ardennen staat hierbij dichter bij vervoersplan 2020-2023 van de NMBS. Een spitsfrequentie van 4 treinen per uur van Gent naar Oudenaarde en Geraardsbergen lijkt onrealistisch. Wel moet het mogelijk zijn bepaalde aansluitingen, vb in station Zottegem, te verbeteren, zodat de overstaptijden korter kunnen.		De wensfrequenties zijn dan ook de wens van de VVR om deze op termijn door te voeren. In de actie OV02.01 wordt dit ook zo benoemd als te onderzoeken van frequentieverhoging en het verhogen van de rijpadcapaciteit. Met betrekking tot de aansluiting ikv kortre overstaptijden zit dit eveneens vervat in de actie OV02.01 mbt het afstemmen op het aanbod in regionale knopen op het S-net ikv betrouwbare overstappen.		OK	
59	e	VVR Vlaamse Ardennen	x		opmerking	openbaar vervoer	Bus: De VVR Vlaamse Ardennen wil voor bepaalde cadanslijnen de frequentie verhogen van 1 naar 2 bussen per uur. Prioriteit wordt o.a. gegeven voor lijn 49 '(Geraardsbergen) – Herzele - Sint-Lievens-Houtem – Merelbeke – Gent' Op basis van de berekening van de efficiëntiecoefficiënt bleek een frequentieverhoging minder prioritair voor de regio-overschrijdende lijn Oudenaarde – Gavere – Gent (Lijn L41) en de lijn Gavere – Kruisem 'Kruishoutem' – Waregem (Lijn 59). Voor de VVR Gent zijn in het RMP geen uitspraken gedaan over deze 3 buslijnen. Wel wordt in het RMP van de VVR Gent vermeld dat de ontwerpprincipes volgens basisbereikbaarheid zoals toegepast in het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 op het basis-OV-netwerk van kracht blijven (=op week- en zaterdagen minimaal 1 rit per uur). De VVR Vlaamse Ardennen vraagt of een frequentieverhoging voor lijn 49 'Sint-Lievens-Houtem – Merelbeke – Gent' van 1 naar 2 maal per uur mogelijk is?		Het Regionaal Mobiliteitsplan is een strategisch mobiliteitsplan. De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het RMP. Wel gaat de uitrol van het korte termijn OV-plan gepaard met een monitoring en evaluatie. Binnen het RMP is een optimalisatie van het aanvullend net en VoM opgenomen onder actie OV03.01, RMP p 164.	De Lijn	OK	
59	f	VVR Vlaamse Ardennen	x		opmerking	hoppin	3. Combimobiliteit: hoppinpunten: In het KT-OV-plan van de VVR Gent had de Gentse regio een Hoppinpunt met deelfietsen geselecteerd ter hoogte van de halte 'Kruishoutem Truweelweg' op de N494 Deinsesteenweg. Deze locatie is gelegen binnen de vervoerregio Vlaamse Ardennen. De VVR Gent heeft voor dit hoppinpunt een unieke verantwoordingsnota opgemaakt. In het huidige regionale mobiliteitsplan van Gent is deze halte niet meer vernoemd. In het RMP van Gent in bijlage 2 wordt wel het lokale hoppinpunt "Deinze/Nazareth E3-Laan" opgenomen. Deze locatie ligt 1km ten noorden van halte "Kruishoutem Truweelweg". Het is onduidelijk of het Hoppinpunt "Kruishoutem Truweelweg" nog behouden blijft, daar de Vlaamse Ardennen deze locatie niet zelf heeft geselecteerd als Hoppinpunt. Verder geen afstemmingsproblemen. In de VVR Gent zijn in het RMP alleen Hoppinpunten binnen de eigen VVR geselecteerd.		tesktueel aan te passen gezien gewijzigde locatie		OK	6
59	g	VVR Vlaamse Ardennen	x		akkoord	verbindend wegen	4. Gemotoriseerd verkeer -personenwagens: De selectie van het dragend wegennet op de grens met de VVR Gent is afgestemd.				OK	
59	h	VVR Vlaamse Ardennen	x		opmerking	verkeersluwe maz	Zowel in de VVR Vlaamse Ardennen, als in de VVR Gent is het begrip interlokale mazen gedefinieerd. De interlokale maas wordt begrensd door regionale en interlokale wegen, het dragend wegennet. Auto en vrachtverkeer die hun herkomst of bestemming niet binnen een bepaalde maas hebben, zijn regionaal doorgaand verkeer en wordt de toegang tot de maas ontraden of ontzegd. De naamgeving van de mazen is in beide regio's verschillend, bovendien is de begrenzing soms verschillend: Naam maas in VVR Vlaamse Ardennen Naam maas in VVR Gent 1) E17, N35, N60, N459 Kruisem, Oudenaarde, Nazareth : Deels maas Nazareth. De grens van de maas Nazareth loopt onder de E17 door tot aan de N43 2 E17, N459, N60, N8, N382 Kruisem, Wortegem-Petegem, Oudenaarde, Anzegem, Waregem: Deels maas Zulte. De grens van de maas Zulte loopt tot aan de N43. De E17 is niet geselecteerd als grens van de maas 4) N60, E17, E40, N444, N415, N46 Kruisem, Oudenaarde, Gavere, Merelbeke, Gent, De Pinte, Nazareth : Merelbeke 5) E40, N42, N46, N415, N444 Oosterzele, Zottegem, Zwalm, Sint-Lievens-Houtem, Merelbeke, Gavere : Melle. De grens van de maas Melle loopt onder de E40 door tot aan de R4 en de N9 6) E40, N45, N46 Sint-Lievens-Houtem, Oosterzele, Herzele, Zottegem, Erpe-Mere: Sint-Lievens-Houtem. De grens van de maas loopt door voorbij de E40 tot aan de N9 Het is aangewezen om een Vlaamse kaart met de mazen op te maken. De begrenzing van de mazen nabij de Europese hoofdwegen moet tussen beide regio's afgestemd worden. Dit wordt best doorgevoerd na uitwerking van een Vlaams kader hierover.	x	Er wordt aanvullend een nieuwe actie opgenomen A02.03 - afstemmen grensoverschrijdende mazen: verfijning van het kader tot selectie van de interlokale mazen op Vlaams niveau.	team MOW	OK	1
59	i	VVR Vlaamse Ardennen	x		opmerking	verkeersluwe maz	De voorgestelde maatregelen binnen de verkeersluwe mazen of mobiliteitskamers zijn in beide vervoerregio's niet volledig op elkaar afgestemd. Zo wil de VVR Vlaamse Ardennen binnen de interlokale mazen (ook buiten de bebouwde kom) zones voorzien waar een snelheidsregime van 50 km/u geldt. Dit staat bijvoorbeeld niet bij de maatregelen in het RMP van de VVR Gent. Bij implementatie van de interlokale mazen die gelegen zijn in 2 vervoerregiogrenzen zal rekening moeten gehouden worden met maatregelen die in beide regionale mobiliteitsplannen staan. Bij de implementatie van de selectie van lokale wegen dienen steeds alle gemeenten betrokken te worden die deels of helemaal binnen de maas of mobiliteitskamer vallen, om naar een consensus te zoeken ifv opbouwen boomstructuur en andere maatregelen.		Er wordt akte genomen van deze opmerking. De vervoerregioraad benadrukt dat het getuigt van goed partnerschap wanneer ingrepen genomen binnen de ene gemeente of vervoerregio met invloed binnen een andere gemeente telkens in overleg met die andere gemeenten worden genomen. Dit geldt zowel bij circulatiemaatregelen, bij wegeniswerken met omleidingen als bij het afbakenen van mobiliteitskamers. De extra last die die ontstaat door de verschuivingen in de verkeerstromen dient maximaal beperkt te worden.		OK	
59	j	VVR Vlaamse Ardennen	x		opmerking	logistiek en VRN	5. Logistiek en goederenvervoer: In de VVR Vlaamse Ardennen is de N42 van de bedrijvenzones in Geraardsbergen tot de E40 geselecteerd als aanrijroute. Op de kaart van het vrachtroutenetwerk van Gent staat de N42 niet aangeduid als aanrijroute. Dit is best aan te passen.		Dit wordt aangepast waarbij de aanrijroute wordt doorgetrokken tot de gemeentegrens.		OK	2
59	k	VVR Vlaamse Ardennen	x		opmerking	logistiek en VRN	k		Er wordt een actie toegevoegd: L01.08 - Verbeteren van de goederenrelatie tussen Gent en Oudenaarde met deelactie renovatie sluis Asper .	team MOW-AWG	OK	1
59	l	VVR Vlaamse Ardennen	x		opmerking	slimme mobiliteit	6. Flankerend beleid: In de VVR Vlaamse Ardennen staat bij het hoofdstuk handhaving: "Een regionale samenwerking is noodzakelijk waarbij handhaving wordt afgestemd over de politiezones van de vervoerregio heen.". In de Vervoerregio Gent staat op pagina 127: "Daar waar vracht echt niet thuishoort kunnen vracht-milderende of -werende maatregelen genomen worden. Afstemming met de buurgemeenten is daarbij erg belangrijk, zodat de bevoorrading van handelszaken in de regio niet in het gedrang komt. Het is aan de lokale besturen om hierover – onder coördinatie van de vervoerregio – tot onderlinge afstemming te komen. Niet alleen in het bepalen van de regels, maar ook in de handhaving ervan." Het is aangewezen om het woord "buurgemeenten" aan te passen naar een ruimer gebied. Bij handhaving zal overleg met enkel de buurgemeente niet volstaan. Handhaving zal nodig zijn voor een volledige politiezone of voor de gemeenten gelegen binnenin een interlokale maas.		Dit wordt tekstueel aangepast: "Afstemming met de betrokken betrokken gemeenten binnen de interlokale maas of binnen de betreffende politiezone is...."		OK	5
60	a	VVR Waasland	x		opmerking	openbaar vervoer	• OV-01 : De ambitie tot verhogen van de treinfrequentie Gent – Lokeren – Sint-Niklaas – Antwerpen via L59 wordt gedeeld (op LT) : 15' min frequentie. Voor de regio Waasland is het evenwel niet wenselijk dat doorgaande treinen tussen Gent en Antwerpen niet zouden stoppen in voornoemde Wase stations.		Op p79 staat expliciet vermeld:'Naast deze voorstadsverbindingen maken ook interregionale verbindingen deel uit van het totaal aanbod. Een goede afstemming per corridor tussen de verschillende niveaus van dit aanbod en met de naburige vervoerregio's is nodig.		OK	
60	b	VVR Waasland	x		opmerking	openbaar vervoer	• OV-03 : Het optimaliseren van het AN op de verbinding Zeveneken – Lokeren wordt in de regio Waasland onderschreven (op LT) : minimaal 30' min frequentie op het regionale busnet. Let wel : dit geldt ook voor de verbinding Lokeren – Moerbeke – Wachtebeke – Zelzate (KNC 49) én Hamme – Zele – Wetteren (KNC 37).		Onderzoek naar de haalbaarheid van een verbinding Zeveneken - Lokeren wordt als deelactie opgenomen onder actie OV02.08 – OV-verbindingen van aangrenzende vervoerregio's RMP p 163.	AWG	OK	1
60	c	VVR Waasland	x		opmerking	openbaar vervoer	• In RMP Waasland is de wens voor een snelbus tussen Antwerpen en Zelzate, die deels via de E34 rijdt (baanvak Anwerpen LO – Vrasene), ingeschreven.		Onderzoek naar de mogelijkheid van een snelbus voor de verbinding tussen Antwerpen en Zelzate wordt als deelactie opgenomen onder actie OV02.08 – OV-verbindingen van aangrenzende vervoerregio's RMP p 163.	AWG	OK	1
60	d	VVR Waasland	x		opmerking	fietsnetwerk	• In RMP Waasland (planhorizon + 10 jaar, geen uitwerking op langere termijn 2050 zoals in RMP Gent) worden de bestaande FSW- en BFF-netwerken bestendigd.		Er wordt akte genomen van deze opmerking.		OK	
60	e	VVR Waasland	x		opmerking	verbindend wegen	• De vervoerregiogrensoverschrijdende wegencategorisering is identiek : E34 en E17 EHW en N70 en N445 IW. Hierdoor loopt ook de afbakening van de interlokale mazen parallel, waarbij in VVR Waasland evenwel de E-wegen ook als grensbepalend worden aanzien. Bijgevolg loopt de IL-zone 'Wachtebeke' uit het RMP Gent in oostelijke richting over in de IL-zones 1 en 9, en de IL-zone 'Beervelde' in de zones 10 en 12. Mogelijks zijn deze te beschouwen als vooraafname op de af te bakenen mobiliteitskamers in elke IL-maas (actie A02.01 uit RMP Gent) ?	x	Er wordt aanvullend een nieuwe actie opgenomen A02.03 - afstemmen grensoverschrijdende mazen: verfijning van het kader tot selectie van de interlokale mazen op Vlaams niveau.		OK	1
60	f	VVR Waasland	x		opmerking	logistiek en VRN	• Actie L01.02 "Uitvoeren van een spooruitbreiding op spoorlijn L59 Gent – Antwerpen" vermeld in RMP Gent werd in RMP Waasland niet als dusdanig opgenomen, in hoofdzaak op advies van NMBS / Infrabel, omdat geoordeeld werd de uitkomst van deze lopende haalbaarheidsstudie af te wachten, vooraleer hierover enige vertaling te maken naar het strategische RMP. Ik stel voor dat we pro-actief NMBS/Infrabel wijzen op deze discrepantie (i.f.v. 'definitieve' vaststelling ontwerp RMP in het najaar).		De actie L01.02 wordt aangepast naar "Onderzoek naar de haalbaarheid van een capaciteitsuitbreiding op spoorlijn L59 Gent – Antwerpen"		OK	4
60	g	VVR Waasland	x		opmerking	openbaar vervoer	• Vanuit de Provincie Oost-Vlaanderen werd navolgend advies / standpunt aangereikt bij voorlegging tot vaststelling van het voorlopig ontwerp RMP Waasland op VVRR 29/06 : o Puyenbroeck ligt pal naast VVR Waasland, en heeft haar tweede ingang via het grondgebied van VVR Waasland. Er wordt verder (cfr. eerdere adviezen) aandacht gevraagd voor een betere bereikbaarheid met het openbaar vervoer van deze bovenlokale recreatiecluster vanuit deze VVR Waasland. De Provincie OVL zal de vinger aan de pols houden wat de openbaar vervoersbereikbaarheid betreft vanuit beide vervoerregio's, en zoekt desgevallend i.o.m. de beide Vervoerregio's naar een betere openbaar vervoersbereikbaarheid, in het bijzonder ook vanuit de VVR Waasland." o Dit heeft ertoe geleid dat in de actietabel van het RMP Waasland volgende actie werd opgenomen : "72. Opmaken van een bereikbaarheidsplan voor het provinciaal domein Puyenbroeck" door POV. Het lijkt mij dat dit als een invulling kan worden gezien van de actie "Uitvoeren van maatregelen m.b.t. mobiliteitsmanagement (S02.01) in het RMP Gent, en – gezien de ligging van het domein – in hoofdzaak ook met de partners in VVR Gent verder op te volgen. Ik stel voor dit standpunt gedragen vanuit beide TMOW's over te maken aan POV.		Actie S02.01 wordt aangevuld met deelactie Opmaken van een bereikbaarheidsplannen o.m. voor het provinciaal domein Puyenbroeck, RMP p 202.	AWG	OK	1

61	a	Gemeente Beernem	x		advies	actieplan	Argumentatie Voor Beernem gaat de focus vooral naar de keuzes die gemaakt werden aan de grens tussen beide vervoerregio's (= grens van Beernem met Maldegem en met Aalter) in het bijzonder wat de verschillende vervoersmodi betreft en de bijhorende netwerkkaarten. 1. Het openbaar vervoernetwerk tussen beide regio's werd afgestemd door de lijn. De visie op openbaar vervoer in beide vervoerregio's zijn gelijklopend. --> geen opmerkingen 2. Fietsnetwerk: ook in vervoerregio Gent werd als basis de bestaande netwerkkaart van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk gebruikt. Ter hoogte van de grens werden in beide vervoerregio's geen wijzigingen aangebracht waardoor de bestaande samenhang behouden blijft --> geen opmerkingen 3. Wegencategorisering: het valt op dat in beide vervoerregio's de richtlijnen tot opmaak van een nieuwe wegencategorisering anders werden geïnterpreteerd/toegepast. Het dragend netwerk in de vervoerregio Brugge is duidelijk compacter dan in de vervoerregio Gent. Zo werd binnen de vervoerregio Brugge oorspronkelijk de N368 en de N337 die doorlopen op grondgebied Aalter en de Hoogstraat welke als Francis de Meeuslaan doorloopt op grondgebied Maldegem geselecteerd als interlokale weg. Voorlopig werd in beide vervoersregio's enkel de N337 geselecteerd als interlokale weg. Weliswaar met de opmerking dat het functioneren van de N337 en de N368 tussen Beernem en Knesselare verder wordt opgevolgd en indien nodig bijgestuurd. --> gunstig advies onder voorwaarde	De voorwaarde is voldaan.		OK	
61	b	Gemeente Beernem		x	advies	verbindend wegen	Er wordt gunstig advies verleend op het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent en het bijhorende ontwerp plan-mer mits rekening te houden met volgende opmerking: • Binnen de vervoerregio Brugge werd bij opmaak van de nieuwe wegencategorisering oorspronkelijk de N368 en de N337 die doorlopen op grondgebied Aalter en de Hoogstraat welke als Francis de Meeuslaan doorloopt op grondgebied Maldegem geselecteerd als interlokale weg. Voorlopig werd in beide vervoerregio's enkel de N337 geselecteerd als interlokale weg, binnen vervoerregio Brugge met de opmerking dat het functioneren van de N337 en de N368 tussen Beernem en Knesselare verder wordt opgevolgd en indien nodig bijgestuurd. Aan de vervoerregio Gent wordt gevraagd hiermee verder ook rekening te houden.	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		OK	
62	a	Departement Omgeving	x			proces	Strategisch niveau: Indien er omwille van het strategisch karakter voor geopteerd is om de effectbeoordeling van het plan (incl. acties) op een abstract niveau te houden en in de eerste plaats kwalitatief te beoordelen, zullen acties en voorstellen nog steeds op hun haalbaarheid moeten onderzocht worden (incl. vergunbaarheid) en concreet gemaakt worden in relatie tot verschillende (omgevings-)aspecten. Dit betekent bepaalde elementen opgenomen in dit plan, nog steeds alle noodzakelijke besluitvormingen moeten doorlopen en een (milieu)afweging noodzakelijk blijft op het gepaste schaalniveau.	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Uiteraard dient steeds de in voege zijnde wetgeving gevolgd te worden bij de uitwerking en uitvoering van de acties. Dit wordt reeds aangegeven in het MER.		OK	
62	b	Departement Omgeving	x		opmerking	doelstellingen	Evaluatie bijdrage plan aan vooropgestelde doelstellingen: Indien de vooropgestelde doelstellingen niet behaald worden (bvb. rond modal shift en voertuigkilometers), is het belangrijk dat het RMP duidelijk signaleert dat er bijkomende inspanningen nodig zullen zijn. Daarnaast is het belangrijk om te weten 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.	Het regionaal mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces, RMP p154. Het actieplan vormt de basis voor de monitoring van het regionaal mobiliteitsplan. De stand van zaken van de acties wordt jaarlijks gemonitord obv KPI's en waar nodig geactualiseerd. De evaluatiemethodiek dient nog uitgewerkt te worden. Hierin zal het tijdspad, de methode en de te betrekken actoren bepaald worden.		OK	
62	c	Departement Omgeving		x	opmerking	slim ruimtegebruik	Versterkte samenwerking ruimte-mobiliteit: Het mobiliteitsbeleid is meer dan een focus op het aanbod en de vraag naar mobiliteit. In afstemming met het gewenste ruimtelijke beleid zou het duurzaam mobiliteitsaanbod moeten worden ondersteund, versterkt of gerealiseerd waar dit ruimtelijk het meest gewenst is en afgeremd of 'bemoeilijkt' waar dit ruimtelijk minder gewenst is. Dit om de gewenste shift te bewerkstelligen. Dialoog en samenwerking zijn sleutelwoorden om onze eigen en gedeelde doelstellingen te bereiken. Het is echter te vermijden dat het mobiliteitsplan een aanzet van ruimtelijk locatiebeleid opnemen of uitspraken doen over ontwikkelperspectief van kernen/OV-knopen. Dit zijn vraagstukken die breder moeten bekeken worden en via het ruimtelijk beleid een antwoord moeten krijgen. Een regionaal mobiliteitsplan kan wel wijzen op de samenhang van bepaalde keuzes en verwijzen naar een ruimtelijk beleid/visie, die elders al opgemaakt is of nog opgemaakt moet worden. 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. Deze nuancering is belangrijk en mag in het in het plan en in het MER niet ontbreken.	Ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit zijn nauw met elkaar verbonden. Het regionaal mobiliteitsplan is geen ruimtelijk beleidsplan. De opmaak van het regionaal mobiliteitsplan verloopt parallel met de opmaak van het provinciaal beleidsplan ruimte en met heel wat lokale ruimelijke beleidsplannen. Afstemming tussen beide is noodzakelijk, vandaag en in de toekomst. Wat het regionaal mobiliteitsplan expliciet wil doen, is op basis van de concepten en netwerken die er worden uitgedacht, een aantal sterke conceptuele uitspraken vanuit mobiliteit meegeven aan ruimtelijk beleid. De ambitie is het versterken van het toekomstig gebruik van het mobiliteitssysteem door ruimtelijke ordening strategisch in te zetten.		OK	
62	d	Departement Omgeving	x		bezorgdheid	actieplan	De actietabel: o Op locaties waar dOMG reeds processen heeft lopen (als trekker of in functie van opvolging) of wanneer onze instrumenten nodig geacht worden om acties te realiseren, worden wij graag in een vroeg stadium betrokken. o Een Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) biedt de mogelijkheid om investeringsmiddelen strategisch te prioriteren. Het is belangrijk om in het RMP aan te geven hoe de prioritering tot stand is gekomen. o Wij steunen het principe om het actieplan te monitoren en waar nodig te actualiseren. We adviseren om hier later ook een planning op te enten en met betrokkenen en stakeholders te bespreken. Dit kan helpen om verschillende partijen mee te laten werken aan een meer geïntegreerde ontwikkeling van regio. o Het zou ook interessant zijn om de acties 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. Het Decreet Basisbereikbaarheid laat de aanpak om acties te clusteren per "gebiedsdeel" ook expliciet toe	initiatiefnemer van de maatregel is. Dit is de actor die het initiatief zal nemen voor de beschreven actie. Dit kunnen één of meerdere actoren zijn. Het is de taak van de initiatiefnemer om andere juiste actor(en) te betrekken, deze worden dus niet gespecifieerd in de tabel. Indien zou blijken bij de verdere uitwerking van een actie dat er nog andere partners nodig zijn, dan zullen deze mee betrokken worden in het proces. * De prioritisering geeft een indicatie in welke mate de actie een bijdrage levert aan de doelstellingen die in het regionaal mobiliteitsplan worden vooropgesteld. De bijdrage wordt geschaald van 1 tot 3, waarbij 1 als 'hoge bijdrage' en 3 als 'lage bijdrage' geldt. Uiteraard draagt elke actie bij aan de doelstellingen; toch kan deze indicatie inzichten leveren over de grootte van die bijdrage en dus ook over welke acties prioritair opgestart moeten worden. * Het regionaal mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces, RMP p154. Het actieplan vormt de basis voor de monitoring van het regionaal mobiliteitsplan. De stand van zaken van de acties wordt jaarlijks gemonitord obv KPI's en waar nodig geactualiseerd. De evaluatiemethodiek dient nog uitgewerkt te worden. Hierin zal het tijdspad, de methode en de te betrekken actoren bepaald		OK	
62	e	Departement Omgeving	x		bezorgdheid	actieplan	Monitoring en evaluatie: Het operationele beleid zet sterk in op monitoring en evaluatie van het actieplan. Dat is positief. Er zijn diverse data beschikbaar m.b.t. omgeving en leefomgevingskwaliteit (bv. ruimtebeslag door infrastructuur). Er is verdere afstemming nodig rond indicatoren die dOMG kan aanleveren.	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		OK	
62	f	Departement Omgeving	x		opmerking	slim ruimtegebruik	Terminologie: o 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 MOM (overleg tussen de departementen MOW en Omgeving) gemaakt wordt, over de vervoerregio's heen. We vragen bij het 3 finaliseren van de einddocumenten van het RMP de termen en definities in deze lexicon te hanteren. o Wanneer in de MER en het RMP termen worden gebruikt die een beleidsmatige invulling hebben/krijgen via het ruimtelijk beleid (zoals kernversterking, landelijk gebied, verdichting,…) dan is het aanbevolen om ofwel de definitie over te nemen uit het ruimtelijk beleidsplan/structuurplan ofwel naar deze plannen te verwijzen voor meer duiding. Op die manier is het voor eenieder duidelijk wat juist bedoeld wordt.	De termen waarvan sprake worden bijkomend opgenomen in de Verklarende woordenlijst, Bijlagen RMP p62.		OK	5
62	g	Departement Omgeving		x	opmerking	MER	Ontwerp Plan-MER We verwijzen graag naar voorgaande input vanuit de VMM en het departement Omgeving, zo ook naar afspraken die tijdens algemene overlegmomenten werden gemaakt. - Verslag versie 7/3/2023 alg overleg (MER, MOW, dOMG, VMM) d.d. 9/2/2023 - Verslag versie 7/7/2022 alg. overleg (MER, MOW, dOMG, VMM) d.d. 22/06/2022 - Advies Nota inhoudsafbakening MER ifv Strategisch MER regionaal mobiliteitsplan (d.d. 14/07/2023) - Nota doelstellingen en indicatoren regionale mobiliteitsplannen. Wisselwerking MER en plan: o Het is aangewezen om aandachtspunten expliciet mee te in de visie en het actieplan. In de strategische visie zou bijvoorbeeld opgenomen kunnen worden dat rekening gehouden moet worden met milieuaspecten, waardoor ze niet enkel op uitvoeringsniveau worden meegenomen.	Er worden aanbevelingen geformuleerd zowel op strategisch niveau als op uitvoeringsniveau. De aanbevelingen werden zo concreet mogelijk verwoord. Een (te) generieke formulering heeft o.i. geen meerwaarde voor het RMP.	AWG	OK	
62	i	Departement Omgeving	x		opmerking	slim ruimtegebruik	Aanbevelingen en flankerende maatregelen: o In de strategische visie BRV staat volgend ruimtelijke principe: 'geen netto stijging van het ruimtebeslag en afnemende verhardingsgraad in de open ruimte'. In de meeste regionale mobiliteitsplannen komen deze principes onder druk en is het risico tot bijkomend ruimtebeslag is groot. Bijvoorbeeld: acties rond weginfrastrucuur, 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. Ter inspiratie uit een andere regio: "Leidraad ontharding door lokaal mobiliteitsbeleid - sturender parkeerbeleid, lokaal wegennet en aanleg Hoppinpunten. Via een sturend parkeerbeleid, (her)inrichting lokaal wegennet, aanleg Hoppinpunten kunnen gemeenten kwaliteit van openbare ruimte verhogen (bv. meervoudig gebruik, vergroening, ontharding, op maat van voetgangers, fietsers) ipv aanpak louter gericht op verkeerskundige inrichting. Potentiescan herwaardering trage wegen met oog op fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk en groen-blauwe dooradering. Tool toepassen om potenties voor ontharding en herwaardering trage wegen in beeld te brengen en kosten/ baten te berekenen.." Een bestaande tool is de RE-MOVE methodiek die kan toegepast worden met ondersteuning van Breekijzer VZW	De ambitie is het versterken van het toekomstig gebruik van het mobiliteitssysteem door ruimtelijke ordening strategisch in te zetten, RMP hfst 3.2. p 26 en hfst 3.3. p 37. Het betreft een regionaal mobiliteitsplan met een inhoud die bij decreet werd vastgelegd. Wat het regionaal mobiliteitsplan expliciet wil doen, is op basis van de concepten en netwerken die er worden uitgedacht, een aantal sterke conceptuele uitspraken vanuit mobiliteit meegeven aan ruimtelijk beleid.		OK	
62	j	Departement Omgeving	x		opmerking	slim ruimtegebruik	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. Waar bijkomend ruimtebeslag en verharding niet kan worden vermeden, moet het tot een minimum beperkt worden en zouden tegelijkertijd onthardingskansen in de omgeving of op andere plekken moeten gerealiseerd kunnen worden als ruimtelijke compensatie. Hierrond zou best een actie opgenomen worden. Ter inspiratie een voorstel uit een andere regio: "Inzetten op compenseren van bijkomende verharding voor harde verkeersinfrastructuur. De regio heeft de ambitie om bijkomende verhardingen voor verkeersinfrastructuur te compenseren door ontharding en kritisch te kijken naar, en eventueel vervangen van bestaande onnuttige verharding, zoals overgedimensioneerde wegen. Vanuit de regio moet een kader worden opgezet voor deze ambitie."	De ambitie is het versterken van het toekomstig gebruik van het mobiliteitssysteem door ruimtelijke ordening strategisch in te zetten, RMP hfst 3.2. p 26 en hfst 3.3. p 37. Het betreft een regionaal mobiliteitsplan met een inhoud die bij decreet werd vastgelegd. Wat het regionaal mobiliteitsplan expliciet wil doen, is op basis van de concepten en netwerken die er worden uitgedacht, een aantal sterke conceptuele uitspraken vanuit mobiliteit meegeven aan ruimtelijk beleid.		OK	
63	a	VMM	x		info zonder adviesvra	proces	1. Inleiding In oktober 2019 werd het luchtbeleidsplan 2030 voor Vlaanderen door de Vlaamse regering goedgekeurd. Uit dit plan blijkt dat vooral de polluenten NO2, NH3 en fijn stof moeten gesaneerd worden om tot een situatie te komen waarbij luchtverontreiniging geen negatieve impact meer heeft op mens en milieu. Verder blijkt ook dat de luchtkwaliteitsnorm voor NO2 in gans Vlaanderen op vele, vooral verkeersdrukke, plaatsen overschreden wordt. De lokale concentraties in de omgeving van ring- en snelwegen en streetcanyons worden vooral veroorzaakt door wegverkeersemissies. Naast Antwerpen en Vlaamse Rand vormt Gent een belangrijk aandachtspunt.			OK	
63	b	VMM	x			proces	2. Analyse voorliggend ontwerp regionaal mobiliteitsplan en ontwerp MER - Ontwerp RMP 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.	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Uiteraard dient steeds de in voege zijnde wetgeving gevolgd te worden bij de uitwerking en uitvoering van de acties. Dit wordt reeds aangegeven in het MER.		OK	
63	c	VMM	x		vraag voor verduideli	doelstellingen	In het ontwerp regionaal mobiliteitsplan wordt een ambitieuzere modal split 50/50 (aandeel van 50% duurzaam verkeer) vooropgesteld en tegen 2040 een aandeel van 60% duurzaam verkeer. Om de doelstelling van modal shift uit het Luchtbeleidsplan te halen is het 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 voertuigkilometers staan is een belangrijk signaal. Modal shift en voertuigkilometers zijn gelijkwaardige doelstellingen. Het aantal voertuigkilometer bepaalt immers rechtstreeks de milieuimpact, 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. Het ontwerp RMP zet evenwaardig in op volgende pijlers: mobiliteitsaanbod verbeteren, gedragsverandering actief ondersteunen en ruimte en mobiliteit beter op elkaar afstemmen. In het ontwerp RMP worden ook maatregelen op Vlaams niveau voorgesteld. Het is niet duidelijk welke bijdrage aan de doelstellingen deze maatregelen hebben. 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.	Het verkeersmodel zorgt voor een onderbouwing van de concrete keuzes die gemaakt worden in het ambitieuze beleidsscenario. Het is een hulpmiddel om de impact van een aantal maatregelen te kwantificeren naar modal shift en voertuigkilometers. Het klopt dat steeds beide in de analyse dienen in overweging genomen te worden. Maatregelen op Vlaams niveau dienen over de vervoerregio's heen berekend te worden aangezien ze bij eventuele uitrol ook zullen gelden voor alle vervoerregio's, zoals actie S04.01.		OK	
63	d	VMM	x		opmerking	actieplan	Actieplan Het actieplan 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 vervoerregio Gent en in deze de mogelijke betrokkenheid van VMM. Kan bij de acties nr A01.01 (aanpakken van doorstromings- en afwikkelingsknelpunten op het hoofdwegennet), R01.01 (ondersteunen van een locatie- en vergunningenbeleid in functie van woonverdichting in kernen met een hoge knooppuntwaarde en hoog voorzieningenniveau), R01.02 (ondersteunen van een locatie- en vergunningenbeleid om verplaatsingsgenererende attractoren in de nabijheid van duurzaam bereikbare locaties te vestigen), S03.02 (transitiegericht parkeerbeleid), S04.01 (inzet van regio-overschrijdende regelgevende en/of fiscale maatregelen op Vlaams niveau), S04.02 (onderzoek naar invoering milieuzonering op Vlaams niveau) en S04.04 (invoeren van een kilometerheffing) VMM tijdig betrokken worden? Deze acties kunnen ook voor luchtkwaliteit en dus voor VMM belangrijk zijn.	In de actielijst wordt opgenomen wie de initiatiefnemer van de maatregel is. Dit is de actor die het initiatief zal nemen voor de beschreven actie. Dit kunnen één of meerdere actoren zijn. Het is de taak van de initiatiefnemer om andere juiste actor(en) te betrekken, deze worden dus niet gespecifieerd in de tabel. Indien zou blijken bij de verdere uitwerking van een actie dat er nog andere partners nodig zijn, dan zullen deze mee betrokken worden in het proces.		OK	
63	f	VMM		x	opmerking	doelstellingen	Wij steunen het principe, vermeld p. 154, 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 vervoerregio Gent. Het MER moet nu reeds zoveel mogelijk informatie aanlevering over hoe deze monitoring kan gebeuren.	Het regionaal mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces, RMP p154. Het actieplan vormt de basis voor de monitoring van het regionaal mobiliteitsplan. De stand van zaken van de acties wordt jaarlijks gemonitord obv KPI's, RMP Bijlagen pB7, en waar nodig geactualiseerd.		OK	
63	g	VMM		x	opmerking	MER	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: • Verslag versie 7/3/2023 alg overleg (MER, MOW, dOMG, VMM) d.d. 9/2/2023 • Advies Nota inhoudsafbakening MER ifv Strategisch MER regionaal mobiliteitsplan (Versie 14/07/2022) pagina 3 van 5 • Verslag versie 7/7/2022 alg. overleg (MER, MOW, dOMG, VMM) d.d. 22/06/2022 • Nota doelstellingen en indicatoren regionale mobiliteitsplannen. 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 voorkeursscenario 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.	Verwerking Quickscan in ontwerp plan-MER is terug te vinden onder "5.7 Doorwerking van de "Nota Inhoudsafbakening" (NIA) in de synthesenota". Het voorkeurscenario en tevens het beleidscenario wordt beschreven in ontwerp-MER hfst 6.8 p 37 en bijlage 2 worden de strategieën die de keuzes voor het voorkeursscenario bepaalden weergegeven. De visie uit het RMP wordt vertaald in strategieën die geconcretiseerd worden in speerpunten en acties.		OK	
63	h	VMM		x		MER	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 street canyons. In het MER worden street canyons niet afzonderlijke 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.	Deze terminologie is relevant bij de interpretatie van de modelmatige doorrrekening van de effecten voor gezondheid (lucht, geluid) - zie ook beoordelingskader p.90. Voorstel om in voetnoot aan te geven wat in dit kader in het model als sterk bebouwde omgeving is aangeduid (nl. de kernen en de linten).		OK	x

63	i	VMM	x		MER	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.	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. Momenteel bestaat hier geen geschikt instrument voor. Indien VMM een luchtmodel wil ontwikkelen, is MOW hierin graag partner. Gegevens vanuit het Verkeersmodel kunnen hiervoor ter beschikking gesteld worden.		OK	
63	j	VMM	x		MER	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.	Dit wordt tekstueel aangevuld.		OK	x
63	k	VMM	x		MER	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.	Dit wordt tekstueel geduid ahv een voetnoot: 'Het milderend effect van groen op de luchtkwaliteit dient evenwel genuanceerd te worden; bronmaatregelen (zoals het schoner maken van wegverkeer, industrie,...) hebben een groter effect op het verbeteren van de luchtkwaliteit.'		OK	x
63	l	VMM	x		MER	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 verkeersdrukte 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. 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.	Het MER bedoelt hier met "manier van uitvoering" "in hoeverre" de strategieën uitgevoerd worden. Een verwijzing naar de nieuw uitgebrachte studie Slimme verdichting' kan nu inderdaad tekstueel verwerkt worden.		OK	x
63	m	VMM	x		MER	In de synthese wordt gesteld dat voor gezondheid modal shift het belangrijkste aspect is. Dit klopt niet, de reductie van de gereden kilometers is even belangrijk. Dit moet aangevuld worden in het MER.	Dit werd zo geformuleerd omdat het RMP een grotere bijdrage zal hebben aan de modal shift dan het reduceren van gereden voertuigkilometers. In die zin klopt het dus wel dat vanuit het RMP de maatregelen die betrekking hebben tot de modal shift de belangrijkste zijn voor het aspect gezondheid.		OK	
63	n	VMM	x		MER	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.	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.	MOW		x
63	o	VMM	x		MER	Klimaat De totale CO2-uitstoot van respectievelijk personen- en vrachtververvoer 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.	De focus ligt hierbij op:		OK	
63	p	VMM	x		MER	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.	• stimuleren van meer duurzame vervoersverplaatsingen door sturing, aanbieden van platformen en handhavi		OK	
63	q	VMM	x		MER	De conclusie dat aanvullende maatregelen door andere overheden naast de maatregelen die onder de bevoegdheid van de vervoerregio vallen is zeer belangrijk.	• gebruiken van data voor het maken van weloverwogen beleidsbeslissingen		OK	
63	r	VMM	x		MER	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.	• gebruiken van data voor het leren uit gemaakte mobiliteitskeuzes in kader van monitoring en evaluatie		OK	
63	s	VMM	x		MER	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 doorvertaald 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. 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: • 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. • Maatregelen zoveel mogelijk verankeren in de visie en/of actieplan en pas in laatste instantie op uitvoeringsniveau • Toepassen van de methodologie uit de NIA en de eerder gemaakte afspraken tijdens overlegmomenten tussen MOW, Omgeving en VMM: • Correctie inschatting van NO2- en CO2-emissies • Beoordeling in sterk bebouwde gebieden en street canyons • Voor knelpuntzones onderzoek doen naar mogelijke milderende maatregelen • Wijze waarop jaarlijkse monitoring van het RMP kan/zal gebeuren • VMM lucht betrekken bij acties die voor luchtkwaliteit belangrijk zijn.	De beschikbaarheid van deze monitoringsdata zal de mogelijkheid bieden om met geldende Emissiefactoren (i		OK	
64	a	Gemeente Merelbeke	x	opmerking	openbaar vervoer	Betreffende actie OV02.04 "Uitbouwen van een performant stedelijk HOVnet (studie Update Pegasus)" Het lokaal bestuur Merelbeke wenst in de verf te zetten dat de actie rond de studie update Pegagus en de tramverbinding naar Merelbeke voor het lokaal bestuur als prioritair wordt aangezien. De gewenste verbinding is deze van station Gent-Sint Pieters naar Merelbeke via het technologiepark en de nieuwe ontwikkelingen op eiland Zwijnaarde.	De monitoring en evaluatie wordt besproken in de Vervoerregioraad, waar het actieplan dan geactualiseerd ka		OK	
64	b	Gemeente Merelbeke	x	vraag voor verduideli verkeersluwe maa		Betreffende strategie 3 "Verkeersluwe mazen in een verbindend wegennet" Het lokaal bestuur Merelbeke vreest dat de nuances over wat precies bedoeld wordt met doorgaand verkeer en het weren ervan, verloren gaan in de samenvatting van de acties en in de actietabel. Het gaat bij doorgaand verkeer over verkeer met een vertrekpunt EN eindbestemming buiten de maas of mobiliteitskamer. Binnen de interlokale mazen zijn er mobiliteitskamers die omgrenst worden door lokale wegen die nog steeds een (mogelijks gemeentegrens overschrijdende) verbindingsfunctie hebben voor het lokale verkeer.	De interlokale maas is een belangrijk begrip in de visie op regionaal doorgaand verkeer. De gebruiker mag deze maas enkel binnen rijden wanneer zijn bestemming in deze maas ligt. Het regionaal doorgaand verkeer rijdt via het dragend wegennet rond de interlokale maas. De mobiliteitskamer is een kleinere maas, afgebakend door lokale wegen die een belangrijke rol opnemen in het verbinden van naburige kernen met elkaar die in dezelfde maas of in een aangrenzende maas liggen. De grenzen van de mobiliteitskamers zijn lokale wegen, dit wilt zeggen dat deze wegen niet gebruikt mogen worden door regionaal doorgaand verkeer (ook niet bij calamiteiten op het hoger wegennet). De lokale wegen hebben in tegenstelling tot het dragend wegennet geen verbindingsfunctie. De kwaliteit van de leefomgeving staat voorop. Het lokale wegennet ontsluit de kernen binnen het raster van interlokale maas en zo ook aanpalende gemeenten naar elkaar.		OK	
64	c	Gemeente Merelbeke	x	info zonder adviesvraag		Aan de gemeenteraad van 26 september 2023 wordt gevraagd dit advies te onderschrijven.			OK	
65	a	VVR Aalst	x	akkoord		-Geen discrepanties tussen het wegenetwerk, VRN of fietsnetwerk			OK	
65	b	VVR Aalst	x	vraag voor verduideli openbaar vervoer		-Treinnet o VRR Aalst formuleert Actie 3.6 "Frequentere (2x/u) IC-verbinding tussen Gent, Dendermonde en Mechelen". - Actie OV01.02: "Op de spoorcorridors naar Brugge, Kortrijk, Mechelen, Aalst en Sint-Niklaas streven we naar een frequentie van 2x tot 4x per uur" - Geen actie nodig gezien de minimale ambitie dezelfde is o VVR Aalst formuleert in Actie 3.6 "Versnellen van de IC-verbinding tussen Aalst en Gent door het inleggen van een S-verbinding tussen Aalst en Gent voor de bediening van de kleinere haltes (Serskamp, Schellebelle)" - In lijn met actie op p.33 van de samenvatting VVR Gent – voorstedelijke S-Net - "Op de corridors naar Aalter, Eeklo, Lokeren, Dendermonde, Aalst, Zottegem, Geraardsbergen, Oudenaarde en Deinze zijn frequenties van 2x per uur in dal en 4x per uur in de spits wenselijk"? - Geen actie nodig indien hiermee hetzelfde bedoeld wordt	Dat betreffen bestaande stations langsheen deze corridors. Net als VVR Aalst wil Vervoerregio Gent, samen met NMBS, inzetten op het verder uitbouwen van het voorstadsnetwerk rond Gent en het versterken van regionale treinverbindingen tot circa 30 km rond de stad.		OK	
65	c	VVR Aalst	x	opmerking	openbaar vervoer	-Busnet o VVR Aalst formuleert actie 3.9 "Dalfrequentie van 60' naar 30 minuten brengen van lijn Aalst – Lede – Impe – Smetlede – Oordegem – Wetteren" - Advies om op te nemen in RMP Gent	De verbindign ALlst - Lede - Impe - Smetlede - Oordegem - Wetteren kan opgenomen worden onder actie OV03.01-optimalisatie aanvullend net en VoM.		OK	
65	d	VVR Aalst	x	opmerking	logistiek en VRN	-Logistiek o In VVR Aalst wordt een actie opgenomen die bij voorkeur ook vermeldt wordt in het RMP Gent: "Opwaarderen van spoornetwerk in functie van goederenvervoer" - Actie 7.7 Spoorlijn 50/53 Gent-Wetteren-Dendermonde-Mechelen vlot - Actie 7.7 Spoorlijn 50/90 Gent-Aalst-Denderleeuw-Ninove-Geraardsbergen-Ath	Dit wordt opgenomen bij actie L01.02 - Opwaarderen van spoornetwerk in functie van goederenvervoer met deelacties: spoortuibreiding Spoorlijn L59 Gent - Antwerpen, Spoorlijn 50/53 Gent-Wetteren-Dendermonde-Mechelen en Spoorlijn 50/90 Gent-Aalst-Denderleeuw-Ninove-Geraardsbergen-Ath , RMP p 186.	AWG	OK	1
66	a		x			Als trouwe inwoner van Ertvelde heb ik besloten om u deze brief te schrijven omdat ik niet langer lijdzaam wil toezien hoe de woonkwaliteit in ons dorp verdwijnt. Dit is onder andere het geval in de Walprijestraat nummer 4a. Dit is een plek waar ik opgegroeid ben bij mijn grootouders en de plek waar ik mijn huis gebouwd heb. Het was een ideale plaats om te vertoeven als je niet te ver van het centrum wilde wonen maar toch de drukte van de dorpskern wilde vermijden. Ik zeg heel duidelijk WAS want het verkeer dat er dagelijks passeert is op korte tijd exponentieel gestegen. Het is zelfs zo onaangenaam geworden dat ik deze plek absoluut niet meer zou kiezen moest ik vandaag ergens een stuk bouwgrond willen kopen. Er zijn volgens mij verschillende redenen die deze onevenwichtigheid in de hand hebben gewerkt maar ik beperk mij tot 2. De nieuwe verkaveling tussen Molenstraat, Benninckstraat en Eeklostraat hebben zeker niet geholpen maar ik denk dat het effect tot op vandaag eerder beperkt is aangezien de uitweg via de Molenstraat is. Ik verwacht echter een toename van verkeer als de tweede fase zal bewoond zijn aangezien de uitweg van dat deel in de Benninckstraat komt en deze straat ligt in het verlengde van de Walprijestraat. Dit was voor mij een extra motivatie om deze brief te schrijven want ik zag dat de voorbereiding voor de bouw van de eerste huizen begonnen is en de situatie zal dus binnenkort nog erger worden. Wat een grotere rol heeft gespeeld is de invoering van de zone 30 in de Lindenlaan. De meeste mensen kiezen sinds deze maatregel om de route Kuipstraat-Walprijestraat-Benninckstraat-Stuivenbergstraat te nemen in plaats van de hoofdweg Eeklostraat-Marktplein-Lindenlaan. Dit vind ik moeilijk om te aanvaarden omdat men door een maatregel om de veiligheid te verhogen extra gevaren creëert. De zone 30 is buiten de schooluren niet nuttig en heeft als enige gevolg dat straten die er niet op voorzien zijn de ganse dag (niet enkel tijdens de schooluren) overbelast worden met teveel verkeer. Er wordt bovendien regelmatig te snel gereden omdat een brede rechte betonnen baan die de Kuipstraat bijvoorbeeld is er zich toe leent (het aanhangwagentje die stond op het einde van de Kuipstraat zal dit niet gemeten hebben want daar vertraagt men al). Het zorgt ook voor andere onveilige situaties bijvoorbeeld op het kruispunt Tervenenwegel-Molenstraat-Benninckstraat-Walprijestraat waar dagelijks veel passage is en waar niet iedereen de voorrangsregels even goed kent, bij de smalle doorgang van de Kuipstraat naar het Aardeken waar je ogen tekort hebt om alle risico's tijdig in te schatten (uitweg Heilige Geeststraat, een paar meter verder 2 dode hoeken aan het voormalige "Het Bloemeke"- "De Decker" waar men voetgangers niet ziet aankomen en die vervolgens op een te smal voetpadje van een paar centimeter moeten lopen, doorgang niet geschikt voor 2 auto's en dus met een voorrangsregeling) en tenslotte met het verkeer die gebruik kan maken van hun voorrang als ze uit een straat komen die aan de rechterkant gelegen is (Julianalaan, Frans Halslaan,...). Er staan ook geparkeerde wagens langs de weg en de afgereden spiegels die ik al zien liggen heb bewijzen mijn stelling dat deze wegen niet geschikt zijn voor het extra verkeer. Ik hoop dat het tot nu toe bij stoffelijke schade is gebleven maar daar hebt u een beter zicht op.	De opmerkingen mbt lokale mobiliteitsmaatregelen maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het RMP. Deze vallen buiten scope van het RMP.		OK	
66	b		x			Ik heb onderstaande kaart toegevoegd om mijn stelling te verduidelijken. Hier kan u zien dat men een mooie rechte voorrangsweg met weinig zijstraten ook buiten de schooluren zone 30 maakt met als gevolg een toename van verkeer op de sluipwegen met veel meer kruispunten en voorrang van rechts, een regel die de meeste fietsers niet kennen. Ik vraag daarom beleefd om maatregelen te nemen om deze onhoudbare situatie recht te zetten. Er zijn volgens mij verschillende mogelijkheden maar de meest veilige, snelste en goedkoopste oplossing is het afsluiten van de verbinding tussen de Benninckstraat en de Molenstraat of van de Walprijestraat naar de Molenstraat. Het sluipverkeer zal verdwijnen, het extra verkeer die uit de nieuwe wijk komt zal netjes verdeeld worden tussen de uitweg in de Molenstraat en de uitweg in de Benninckstraat en de mensen die in de betrokken straten wonen moeten geen omwegen maken om het dorp te bereiken. Uiteindelijk zal de zone 30 dan ook dienen waar het voor ingevoerd is namelijk van Ertvelde een veilige plek maken zonder gevaren te verschuiven naar andere regio's. Ik hoop dat u mijn redenering wil volgen en dat u bereid bent om dit voorstel voor te leggen op de gemeenteraad. Ik zou het op prijs stellen				
67			x		openbaar vervoer	Oplijsting trams en bussen korte termijn Ovplan, zie bijlage in aparte map	De opmerkingen mbt het korte termijn Ovplan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het RMP.		OK	
68	a		x	bezorgdheid		het regionaal mobiliteitsplan heeft weinig ambitie en engagement.	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		OK	
68	b		x	bezorgdheid		een collectief standpunt ontbreekt, niettegenstaande het een regionaal plan is.	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		OK	
68	c		x	vraag voor verduidelijking		voor Eeklo is er geen logistiek punt voorzien	De selectie van multimodale logistieke knopen staat beschreven in het RMP hfst 8.5.1. p 121-122.		OK	
68	d		x	vraag voor verduidelijking		welk budget wordt er voorzien om dit plan te realiseren?	Het RMP vormt het kader voor het GIP (geïntegreerd investeringsprogramma) waarin per jaar de acties gebudgetteerd worden.		OK	
68	e		x	opmerking		het hoppinput Balgerhoeke is nog niet volledig gerealiseerd en op 1 juli gaat het in werking.	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het RMP.		OK	
68	f		x	opmerking		het hoppinpunt aan het station in Eeklo is ook nog niet zoals het hoort, bv. geen koffiehoek.	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het RMP.		OK	
68	g		x	vraag voor verduidelijking		buslijn Aalter – Eeklo: blijft de bestaande dienstregeling?	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het RMP.		OK	
68	h		x	vraag voor verduidelijking		VOM – belbus. Hier zijn nog geen uitspraken over gedaan.	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het RMP.		OK	
68	i		x	vraag voor verduidelijking		kan dit plan er voor zorgen dat het openbaar vervoer meer gebruikt wordt? Covemo heeft zijn twijfels.	Er wordt akte gemaakt van deze opmerking.		OK	

69	a	Gemeente Sint-Martens-Latem	x	logistiek en VRN	Knip van de vrachtroute op de N43: het bestuur hecht veel waarde aan de implementatie van de knip in deze vrachtroute, minstens door het gebruik van ANPR-camera's. Deze maatregel is essentieel om doorgaand verkeer tussen Gent en Deinze te ontmoedigen en zo de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de omgeving te verbeteren.	Er wordt akte genomen van deze opmerking. De uitvoering van concrete maatregelen ikv weren van doorgaand verkeer in actie A02.01 p 180 en A01.03 p 177 is ten laste van de wegbeheerder.		OK
69	b	Gemeente Sint-Martens-Latem	x	openbaar vervoer	Optimalisatie van buslijnen: het is van groot belang dat er niet alleen aandacht wordt besteed aan verschuivingen die gunstig zijn voor ochtendreizigers. Ook de vervoersbehoeften van dag- en avondreizigers moeten worden meegenomen. Het doel moet zijn om gedurende de ganse dag een aantrekkelijk en flexibel openbaar vervoersnetwerk te creëren dat rekening houdt met diverse reistijden en behoeften. Daarom is ook overdag een grotere frequentie van het bus aanbod noodzakelijk. Een hoppinpunt waar slechts eenmaal per uur een bus komt, zal moeilijk beantwoorden aan het gestelde doel. Daarom dringt het gemeentebestuur van Sint-Martens-Latem er op aan dat werk wordt gemaakt van de realisatie van de HOV-corridor tussen SintDenijs-Westrem en het hoppinpunt Deurle	VVR ambieert een dragend samenhangend vervoersysteem met vlotte en betrouwbare en comforatbele verbindingen geënt op sterke regionale en lokale knopen waarbij een stedelijk HOV-net essentieel is, RMP hfst 8.1.1. p 81	De Lijn	OK
69	c	Gemeente Sint-Martens-Latem	x	openbaar vervoer	Toegankelijk Vervoer-op-Maatsysteem: veel oudere inwoners en minder mobiele personen vertrouwen op een toegankelijk OV-systeem in gebruik en bediening. Het bestuur ziet graag een spoedige implementatie van het VoM die de mobiliteit en onafhankelijkheid van deze doelgroepen vergroot	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het RMP. De implementatie van VoM ikv KT-OVPlan, is voorzien vanaf 6 januari 2024.	De Lijn	Ok
69	d	Gemeente Sint-Martens-Latem	x	openbaar vervoer	Modal shift: de vooropgestelde doelstellingen vereisen een gelijktijdige en volwaardige inzet op alle strategieën. Alternatieve vervoersmogelijkheden moeten efficiënt en ruimschoots beschikbaar zijn. Bij aanvang moet eveneens voldoende budget beschikbaar zijn om bijvoorbeeld met tijdelijke incentives mensen aan te sporen duurzame vervoersmiddelen te verkiezen	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		Ok
69	e	Gemeente Sint-Martens-Latem	x	fietsnetwerk	Investeren in fietsinfrastructuur: het RMP ambieert om fietsverplaatsingen langs een meerlagig netwerk te bevorderen. Het is essentieel dat voldoende middelen worden gereserveerd om kwalitatieve fietspaden aan te leggen langs zowel gemeente- als gewestwegen. Meer specifiek is het bestuur van mening dat de Klapstraat (N437) op haar grondgebied aandacht verdient. Dit knelpunt is een cruciale verbindingsweg tussen Deurle en Nazareth dat dringend moet worden aangepa	Het fijnmazig divers fietsnetwerk resulteert in gelaagd fietsnetwerk. Een ervan is 'Veilige fietsinfrastructuur langs verkeersassen': alle belangrijke verbindingswegen voor doorgaand autoverkeer waar geen parallele veilige fietsverbindingen de rol van de verbinding kunnen overnemen, maar ook sommige drukke lokale steenwegen die een interlokale verbinding voor fietsers bieden tussen kernen en bovenlokale attractiepolen dienen voorzien te worden van veilige fietsinfrastructuur. Het toekomstnetwerk bouwt verder op het huidig BFF dat een gedragen netwerk is, de selectie ervan heeft een uitgebreid traject afgelegd. De N437 is deel van het BFF. Het RMP ambieert een snelle uitvoering van het bestaand BFF geconcretiseerd in actie F01.02.		OK
70	a	Sint-Laureins	x	proces	Door de grootteorde van de afgebakende vervoerregio ligt de focus zeer sterk op de centrumstad Gent			
70	b	Sint-Laureins	x	proces	Er is onvoldoende aandacht voor een goede en blijvende ontsluiting van het buitengebied, nochtans is dit voor Sint-Laureins van essentieel belang	VVR ambieert een dragend samenhangend vervoersysteem met vlotte en betrouwbare en comforatbele verbindingen geënt op sterke regionale en lokale knopen waarbij de verschillende lagen complementair zijn, RMP hfst 8 p 77.		OK
70	c	Sint-Laureins	x	openbaar vervoer	Een blijvende goede ontsluiting naar Brugge en Knokke is voor gemeente Sint-Laureins eveneens noodzakeli	Er wordt akte genomen van deze opmerking.		OK
71	a	Idem 64	x	openbaar vervoer	Betreffende actie OV02.04 "Uitbouwen van een performant stedelijk HOV-net (studie Update Pegasus)" Het lokaal bestuur Merelbeke wenst in de verf te zetten dat de actie rond de studie update Pegagus en de tramverbinding naar Merelbeke voor het lokaal bestuur als prioritair wordt aangezien. De gewenste verbinding is deze van station Gent-Sint Pieters naar Merelbeke via het technologiepark en de nieuwe ontwikkelingen op eiland Zwijnaarde.	Idem 64		OK
71	b		x	verbindend wegen	Betreffende strategie 3 "Verkeersluwe mazen in een verbindend wegennet" Het lokaal bestuur Merelbeke vreest dat de nuances over wat precies bedoeld wordt met doorgaand verkeer en het weren ervan, verloren gaan in de samenvatting van de acties en in de actietabel. Het gaat bij doorgaand verkeer over verkeer met een vertrekpunt EN eindbestemming buiten de maas of mobiliteitskamer. Binnen de interlokale mazen zijn er mobiliteitskamers die omgrensd worden door lokale wegen die nog steeds een (mogelijks gemeentegrens overschrijdende) verbindingsfunctie hebben voor het lokale verkeer			OK
72	a	Kaprijke	x		De gemeenteraad verleent gunstig advies aan het voorlopig ontwerp van Regionaal Mobiliteitsplan, zoals gevoegd in bijlage en rekening houdend met de hierboven opgenomen opmerkingen.	Er wordt akte genomen van deze opmerking. De opmerkingen waarnaar verwezen wordt, werden meegenomen in het document dat voorlopig werd vastgesteld door de Vervoerregioraad.		OK
73	a	Destelbergen	x	openbaar vervoer	- Herbekijken degradatie buslijn 27 voor verbinding Heusden en Melle; - Duidelijkheid betreffende een volwaardig alternatief voorzien indien deze lijn niet mogelijk blijkt te zijn.	Er wordt akte genomen van deze opmerking. De gebruikte methodologie, verfijnd op basis van de evaluaties van het gebruik, zal toegepast worden voor de optimalisatie van VOM, RMP hfst 8.1.1. p 82 Vervoer op Maat.		OK