

CODE	Adviesverlenende instantie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	antwoord / motivatie	verwerking in RMP?	verwerking in plan-MER?
1	gemeente Blankenberge	algemeen	De gemeenteraad keurt het voorlopig ontwerp van het Regionaal Mobiliteitsplan en het ontwerp PlanMER, met alle bijlagen zoals opgenomen onder de verwijzingsdocumenten, goed.	We nemen akte van dit standpunt.	/	/
2		Veiligheid	Mij vraag gaat over de nalatigheid van een deelnemende gemeente over de veiligheid van het verkeer in hun deelgemeenten. Hoe krijgen wij als burgers, inwoners en dorpskernen eindelijk na vele jaren eens de nodige maatregelen om het verkeer in de dorpskernen veilig te stellen. Geen sluipverkeer meer, goede omleiding voor het vracht- en landbouwverkeer en zeker de aangeduide snelheidslimieten te respecteren door bv. snelheidsremmers. Dit zonder ons terug moet te richten naar het lokale gemeentebestuur.	In de visienota in het thema wegcategorisering wordt de nieuwe wegcategorisering toegelicht: "In de nieuwe wegcategorisering wordt er afgestapt van de boomstructuur uit het RSV en gewerkt met een netwerk van rasters. Voor het lokale wegennet wordt de boomstructuur behouden omdat gebleken is dat die op lokaal niveau zijn meerwaarde heeft bij het terugdringen van sluipverkeer." Het is aan de lokale overheden zelf om een categorisering van het lokale wegennet voor te stellen (zie actie 2.4). Zoals beschreven in het thema veiligheid van de visienota reikt het RMP principes (ontvluchten, fix de mix in schoolomgevingen, vergevingsgezinde wegen, handhaving ...) en prioriteiten (zwarte punten voor fietsers ...) aan op strategisch niveau. Het is aan de lokale overheden zelf om hiermee aan de slag te gaan. Dit is ook opgenomen in acties 9.4, 9.8.	/	/
3A		Vrachtroutenetwerk	Selectie van de N368 als vrachtroute van Beernem naar Knesselare Deze selectie lijkt mij onbegrijpelijk gezien de N368 evenals de alternatieve route via de N337 en de Hoornstraat reeds lang gekend staan als sluiproute voor vrachtverkeer dat normaalgezien via het complex te Aalter zou moeten rijden. Zie kaart hieronder. Ik stel dit zeer regelmatig vast wanneer ik de afrit Beernem neem en naar mijn woonplaats rij. Vrachtverkeer dat van de E40 naar het noorden wil (E34, Antwerpen) neemt de afrit Beernem en rijdt via de N368 of de N337 naar de N44 te Knesselare. Deze route is voor vrachtwagens korter, sneller en goedkoper (kilometerheffing) dan doorrijden naar knooppunt Aalter en daar de N44 nemen. Bovendien is er op de route een aantrekkelijk geprijsd tankstation. Dit zorgt echter voor overlast op alle vlakken: geluid, luchtkwaliteit, mobiliteit, verkeersveiligheid, ... Zowel in de bebouwde kom van Beernem als in Knesselare is reeds een grote verkeersdruk door lokaal verkeer. Ook aan het tankstation te Beernem zorgt dit voor overlast en zelfs gevaarlijke situaties op het fietspad. In plaats van een vrachtroute zou er een uitdrukkelijke tonnagebeperking moeten komen, zowel langs de N368 als langs de N337, met mogelijk een uitzondering voor bestemmingsverkeer.	De netwerkkaart van het vrachtroutenetwerk bevestigt dat er geen doorgaand vrachtverkeer tussen de E40 en de E34 is toegelaten. In het vrachtroutenetwerk is (een deel van) de N368 opgenomen als aanrijroute van en naar bedrijventerrein Sint-Joris. Een aanrijroute heeft louter een bestemmingsfunctie voor vrachtverkeer (zie visienota pagina 69). Aanrijroutes ontsluiten bedrijventerreinen naar het hoofd- en regionaal vrachtroutenetwerk. Ook bij verstoring op een regionale vrachtroute mag en kan vrachtverkeer nooit gebruik maken van aanrijroutes (zie visienota pagina 71). Deze wegroute tussen Beernem en Aalter mag enkel gebruikt worden door vrachtverkeer vanuit Beernem richting Knesselare (zie noot 5 bij de kaart met het vrachtroutenetwerk). Op de wegen die geen onderdeel zijn van het regionaal vrachtroutenetwerk kunnen vrachtverende maatregelen genomen worden (zie visienota hfst 3.8.5, pagina 72). Vervoerregio Brugge is tot slot ook voorstander van een sturende kilometerheffing voor vrachtwagens (zie visienota hfst 3.8.6.1 pagina 73).	/	/
			Gebrekkelijke motivatie Er is geen enkele motivatie terug te vinden voor bovenstaande selecties. Het MER stelt nochtans uitdrukkelijk: "Doorgaand vrachtverkeer van complex te Beernem naar de N44 te Knesselare / Maldegem in de regio Meetjesland is mogelijk". Maar er wordt niet ingegaan op de milieueffecten hiervan. Over de selectie van de N337-Hoornstraat als interlokale weg tussen Beernem en Knesselare wordt helemaal niets gezegd. Er zijn zeer evidente vragen die niet beantwoord worden: • Waarom is doorgaand vrachtverkeer nodig van het complex te Beernem naar de N44 te Knesselare/Maldegem terwijl er een beter alternatief is via het complex te Aalter? • Waarom wordt de N337 geselecteerd als interlokale weg i.p.v. de N368 terwijl die laatste veel beter aangepast is? Uit niets blijkt dat hier ernstig onderzoek is gedaan. Er worden geen alternatieven bekeken. Er worden geen resultaten van studies of verkeerstellingen voorgelegd. De milieueffecten worden niet besproken. De voor- en nadelen worden niet tegen elkaar afgewogen. Het lijkt mij dat er lichtzinnig wordt omgesprongen met beslissingen die een ingrijpende impact hebben op de leefbaarheid			
3B		Wegencategorisering	Selectie van de N337 i.p.v. de N368 als interlokale weg tussen Beernem en Knesselare. Ook dit lijkt mij een zeer vreemde beslissing die niet weerspiegeld wordt in de effectieve situatie ter plaatse. • Autoverkeer tussen Beernem en Knesselare bestaat in de praktijk vaak uit inwoners van de ruime regio Knesselare die naar de E40 willen of naar het NMBS-station of naar de grootwarenhuizen langs de Hubert d'Ydewallestraat, eerder dan naar het dorpscentrum van Beernem. Voor hen is het logischer en sneller om de N368 te gebruiken die daarvoor reeds grotendeels is aangepast met een rondweg rond Sint-Joris en een van de rijweg gescheiden fietspad. De route via de N337 en de Hoornstraat is niet alleen langer, men passeert ook meer gevaarlijke punten zoals het dorpscentrum van Beernem en het kruispunt Den Hoorn waar een dubbelrichtingsfietspad wordt gekruist met beperkt zicht op aankomend verkeer. • Wanneer men de Hoornstraat en de N337 opwaardeert, zal men een aanzuigeffect creëren voor nieuwe (vracht)sluiproutes, zowel voor verkeer uit Beernem (zie vorig punt) als verkeer uit Brugge. Vroeger was de N337 effectief een vrachtroute tussen Brugge en de N44, maar vanwege overlast in de dorpskernen en enkele ernstige ongevallen werd beslist het doorgaand vrachtverkeer via de N370 af te leiden naar de E40 te Beernem. Deze beslissing terugdraaien zou een miskenning zijn van alle stappen die in het verleden gezet zijn om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de dorpen en het buitengebied te verhogen. <b>Zie tekening bij deze mail.</b>	Zoals weergegeven op de netwerkkaart van de wegcategorisering in noot 3 is de N368 op vraag van de vervoerregio Gent niet meer geselecteerd als interlokale weg. Het functioneren van de N337 en de N368 tussen Beernem en Knesselare wordt echter opgevolgd en indien nodig bijgestuurd (zie actie 2.4). Interlokale wegen zijn onderdeel van het dragend netwerk en de laagste categorie van wegen met een verbindingsfunctie voor doorgaand. Interlokale wegen zijn rastervormig en vormen interlokale mazen. Binnen de interlokale mazen lopen geen verbindingswegen, maar wel ontsluitingswegen en erftoegangswegen die samen het lokaal wegennet vormen. Het lokaal wegennet vormt steeds boomstructuren. De lokale besturen zijn verantwoordelijk voor een voorstel van de categorisering van het lokaal wegennet (zie actie 2.5). Voor vrachtverkeer bestaat een aparte netwerkkaart: het vrachtroutenetwerk. Zie hiervoor het antwoord op standpunt 3B.	/	/
			Gebrekkelijke motivatie Er is geen enkele motivatie terug te vinden voor bovenstaande selecties. Het MER stelt nochtans uitdrukkelijk: "Doorgaand vrachtverkeer van complex te Beernem naar de N44 te Knesselare / Maldegem in de regio Meetjesland is mogelijk". Maar er wordt niet ingegaan op de milieueffecten hiervan. Over de selectie van de N337-Hoornstraat als interlokale weg tussen Beernem en Knesselare wordt helemaal niets gezegd. Er zijn zeer evidente vragen die niet beantwoord worden: • Waarom is doorgaand vrachtverkeer nodig van het complex te Beernem naar de N44 te Knesselare/Maldegem terwijl er een beter alternatief is via het complex te Aalter? • Waarom wordt de N337 geselecteerd als interlokale weg i.p.v. de N368 terwijl die laatste veel beter aangepast is? Uit niets blijkt dat hier ernstig onderzoek is gedaan. Er worden geen alternatieven bekeken. Er worden geen resultaten van studies of verkeerstellingen voorgelegd. De milieueffecten worden niet besproken. De voor- en nadelen worden niet tegen elkaar afgewogen. Het lijkt mij dat			
3C		Participatie	Geen participatie van de inwoners van Knesselare Bovenstaande selecties, in het bijzonder de bewerkstelling van een (sluip)vrachtroute richting de dorpskern van Knesselare, hebben een nadelige impact voor de bewoners van Knesselare. Uit bijlage 3 is echter af te leiden dat de inwoners van Knesselare of de gemeenteraad van Aalter niet betrokken werden in het participatietraject. Het openbaar onderzoek werd evenmin gepubliceerd in de gemeente Aalter. De bedoeling van een participatietraject zou toch moeten zijn dat mensen die negatief getroffen worden door het mobiliteitsplan, minstens de kans krijgen om hun bezwaren te uiten	Knesselare is een deelgemeente van Aalter en behoort niet tot de vervoerregio Brugge, maar tot de vervoerregio Gent. De regelgeving laat ons niet toe gemeenten buiten de vervoerregio te verplichten een openbaar onderzoek te organiseren over dit plan.	/	/
4A		Openbaar vervoer	Suggestie om het mobiliteitsplan te verbeteren: - bus 31 en 35: 's morgens van Meetkerke naar Brugge en om 16u36 van 't Zand richting Meetkerke, zitten deze bussen al helemaal vol met leerlingen. In mei en juni nemen er ook veel toeristen de bus van Brugge naar de kust, waardoor leerlingen zelfs geweigerd worden op de bus en niet meer thuis geraken met het openbaar vervoer! Gelieve dit aan te pakken zodat iedereen op een comfortabele manier de bus kan nemen. Tijdens corona werden er 2 bussen voorzien, waardoor dit probleem opgelost was. Waarom is dit nu niet mogelijk? Er zijn ook heel weinig tijdstippen waarop deze bussen rijden, waardoor wachten om een volgende bus te nemen geen optie is.	Dit is een opmerking op het OV-plan korte termijn en niet op het regionaal mobiliteitsplan dat voorlig in dit openbaar onderzoek. Het RMP doet suggesties aan De Lijn om de opwaardering van het aanbod van het busnetwerk in de VVR te onderzoeken, rekening houdend met het korte termijn netwerk (actie 4.3). In bijlage 4 (p.113) van het RMP zijn de 8 leidende principes die het uitgangspunt binnen basisbereikbaarheid vormen opgenomen.	/	/
4B		Veiligheid	Suggestie om het mobiliteitsplan te verbeteren: - lichten plaatsen (met drukknop voor voetgangers) aan de oversteekplaats op de Oostendse Steenweg ter hoogte van de Dorpsweg in Meetkerke. Automobilisten stoppen bijna nooit. Dagelijks moeten kinderen hier oversteken om hun bus te nemen of van de bus terug naar huis te gaan. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties.	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau en behandelt dus geen vraagstukken, noch oplossingen op lokaal niveau.	/	/

5A	Logistiek	<p><b>Verbinding van de haven van Zeebrugge met het binnenvaartnetwerk</b></p> <p>In het plan is nauwelijks iets over deze verbinding te vinden, alhoewel deze dringend wordt en het duidelijk geworden is en alleen via het bestaande tracé ('Stadsvaart') kan gerealiseerd worden. Voor de aansluiting op het bestaande netwerk moet het tracé tussen Aalter en het Boudewijnkanaal (Brugge) grondig aangepast worden. Dat zal grote ingrepen vergen tijdens de werken en na voltooiing van de werken zal er, afhankelijk van de gebouwde infrastructuur, een grote impact zijn op dit gedeelte van de vervoerregio. Dat het beleidsplan hierover zwijgt is dan ook onbegrijpelijk.</p> <p>Brugge heeft tientallen jaren de hoop gekoesterd dat het probleem zou opgelost worden door het graven van een nieuw kanaal ten noorden van de stad. Het is ondertussen duidelijk dat deze oplossing niet meer mogelijk is. Een klein gedeelte kan via kustvaart naar Gent of Antwerpen omgeleid worden, maar ook dat is niet dé oplossing. Alleen de modernisering van het bestaande kanaal kan een oplossing bieden, maar hiervoor zijn de mogelijkheden beperkt: het kanaal loopt door dichtbebouwd gebied en er zullen allerlei compromissen nodig zijn. Vanuit de binnenvaart lijkt er geen bezwaar te zijn dat op een deel van het traject beurtelings eenrichtingsverkeer zal moeten ingevoerd worden. Vanuit Oostkamp en Beernem komt geen reactie; allicht zou men enerzijds tevreden zijn dat een project dat al meer dan een halve eeuw aansleept eindelijk uitgevoerd wordt, maar anderzijds wil men niet in conflict komen met buur (en mogelijke fusiepartner) Brugge door een te enthousiaste houding aan te nemen.</p>	
5B	Wegencategorisering	<p>In 2015 leek er even een doorbraak te zijn (zie bijgevoegd krantenartikel, een tiental andere kunnen desgewenst bezorgd worden), maar na protest van monumentenzorgers tegen de hiervoor noodzakelijke sloping van (een deel van) de beschermde pakhuisen (toen deels, binnenkort volledig leegstaand) is de discussie stilgevallen. Over de mogelijke positieve effecten voor Brugge (vervanging van alle verouderde bruggen door nieuwe bruggen of tunnels...) werd nooit gesproken. Van de geplande studie werd niets meer vernomen. Het ligt voor de hand dat alle lokale politici beseffen dat er iets moet gebeuren en dat de meesten het ook min of meer eens zijn over wat er moet gebeuren, maar niemand durft als eerste zijn nek uitsteken.</p> <p>Buiten Brugge zou de verbreding van het kanaal - naast het verkrijgen van een duidelijke situatie - de mogelijkheid bieden om op de noordoostelijke oever een nieuwe weg aan te leggen die de Legeweg in Aansluiting van de Sint-Lucaskliniek met het hoofdwegennet (Baron Ruzettelaan)</p> <p>In de jaren 1960 werd de Sint-Lucaskliniek gebouwd op een uithoek van de toenmalige gemeente Assebroek, nabij de grens met Oostkamp en het geplande tracé van de grote ring rond Brugge (op de toen pas afgeschafte spoorweg Brugge-Maldegem-Eeklo). Deze grote ring is er nooit gekomen en al meer dan een halve eeuw moet al het verkeer naar de Sint-Lucaskliniek door woonbuurten die hierop niet voorzien zijn. Het tracé bestaat nog (al zal het in gebruik nemen ervan voor een nieuwe weg ongetwijfeld protest uit milieuhoek veroorzaken...), maar geen van de betrokken gemeenten is geneigd een initiatief te nemen. Het laatste ernstig voorstel van dateert van 1983. Tijdens inspraakvergaderingen van de voorbije tientallen jaren, zowel in Brugge als in Oostkamp, werd dit regelmatig opgemerkt, maar er is nooit reactie gekomen. Er is ook een openbaar vervoer-aspect aan deze zaak. De Sint-Lucaskliniek heeft een - naar Brugse normen redelijk goede stadsbusverbinding, maar met de streekbussen uit Oostkamp-Tielt is de verbinding quasi onmogelijk. Door het nieuwe traject van de stadbus zou vanaf 1 juli overstappen van streek- naar stadsbus in Steenbrugge mogelijk worden en de reistijd aanzienlijk verkorten.</p>	<p>In het thema logistiek in de visienota (alinea 3.7.2) wordt dieper ingegaan op het belang van de binnenvaartrelatie met de havens van Gent en Antwerpen voor de vervoerregio. Daarnaast wordt in dit thema ook voorgesteld om de waterlink Oostende-Brugge-Gent verder te optimaliseren en zijn de binnenvaartontsluiting van de Haven van Zeebrugge en de doortocht via de Ringvaart rond Brugge op vandaag belangrijke knelpunten. Daarom is actie 7.3 opgenomen: "Aanpakken van de knelpunten van de binnenvaartontsluiting van de Haven van Zeebrugge en de doortocht via de Ringvaart rond Brugge."</p> <p>De nabijgelegen N50 Baron Ruzettelaan is opgenomen als interlokale weg in de wegencategorisering. Via het lokale netwerk kan aansluiting gemaakt worden op deze interlokale weg. De lokale overheden werken het lokale wegennetwerk verder uit. Dergelijke bijkomende infrastructuur voldoet niet aan de vooropgestelde ambities en doelstellingen van de VVR. In het proces van het RMP is een grote ringstructuur nooit ter sprake gekomen.</p>
5C	Fietsnetwerk	<p>Fietsverbinding Sint-Michiels - Steenbrugge/Assebroek</p> <p>De Brugse deelgemeenten Sint-Michiels en Assebroek zijn niet alleen door een kanaal, maar ook door de spoorweg van elkaar gescheiden. Bij de renovatie van het Brugse station, rond 2000, werd gevraagd om een voetgangers- en fietsertunnel te bouwen onder de sporen, in het verlengde van het Kerkebeekfietspad (vanuit Sint-Michiels) dat via een aan de leggen fietspad op het voormalige goederenstation zou aansluiten op de bestaande fietsbrug over het kanaal (Brugseise, halfweg Baron Ruzettelaan) en zo het scholencomplex Ter Groene Poorte beter toegankelijk zou maken. Het voorstel werd door de NMBS geweigerd omdat een dergelijke tunnel technisch onmogelijk was (te lang). Later werd wel een dergelijke tunnel gebouwd (korter, maar technisch veel complexer) aan de andere kant van het station, ter hoogte van het Sint-Lodewijkscollege. Voor wie van Assebroek naar Ter Groene Poorte wil is dit een mogelijkheid, maar een lange omweg langs een onaantrekkelijk fietspad.</p> <p>Er zou kunnen overwogen worden om deze tunnel (of eventueel een brug boven de sporen) op te nemen in de actietabel, al was het maar om een tweede uitweg te bieden aan de bewoners en gebruikers van de nieuwe gebouwen op het goederenstation, die nu het kruispunt met de ring als enige toegang hebben. Er zijn nochtans obstakels:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* De al lang beloofde oprissing en verbreding van het Kerkebeekpad tussen het station en het centrum van Sint-Michiels is er nog altijd niet. Het voorziene budget wordt wellicht gebruikt om verderop een stukje van de oververfde Kerkebeek terug open te leggen.</li> <li>* De brug over het kanaal is goed gelegen (al kan de verbinding met het station veel beter), maar de aanloophellingen zijn zo slecht geplaatst dat ze de brug onaantrekkelijk maken. De brug is enkele maanden geleden deels afgebroken voor renovatie en wordt na de zomer teruggeplaatst. Of er iets zal aan veranderen weet ik niet.</li> </ul>	<p>Het RMP is een strategisch document over de mobiliteit op regionaal niveau. De fietsverbinding Sint-Michiels-Steenbrugge/Assebroek is een lokale verbinding en maakt geen deel uit van het regionale fietsnetwerk. De fietsverbinding is niet strategisch van aard en dient projectgebonden verder te worden onderzocht.</p>
6A	Veiligheid	<p>Damme: Het verkeer door de dorpskern rijdt veel te snel, de politiecommissaris noemde dit bij de voorstelling van het mobiliteitsplan 2016/2017 verkeersgevoel!</p> <p>Er zijn snelheidsremmende initiatieven genomen, maar bij niet druk verkeer of 's nachts rijden alle auto's er te snel waardoor ernstige geluidspollutie en verstoorde nachtrust. Mevr. Nevejan, de buurvrouw, kan hierdoor haar slaapkamers ter hoogte van de straatkant niet gebruiken.</p> <p>Bij de voorstelling van het mobiliteitsplan werd ook door bewoners vanuit de Vierschaere aangegeven dat het kruispunt met de Moerkerkse steenweg gevaarlijk is.</p> <p>De Maerlant route passeert er niet meer, maar op zondag wel nog de fietsclub Forza van Beernem, De Smise van Damme, WTC Olympia Sijsele en vele andere fietstoeristen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kan er worden nagedacht om een trajectcontrole te doen zoals in de Weststraat</li> <li>- Nu heb je zone 50 tot aan de Malelei, dan ?, terug zone 70 tot voorbij de Pijpeweg en dan vanaf de Malehoeklaan terug zone 50 tot aan de Doornhut.</li> <li>- Zone 60 staat nog op het wegdek thv het tankstation, dat kan verwarring geven.</li> <li>- Is het een goed idee om de Oude Damse Weg die buiten de bebouwde kom valt, dus 70 km/uur net zoals de Legeweg naar 50 km/uur te brengen</li> <li>- Verkeerskussens kunnen mi hier een extra hulp betekenen</li> </ul>	<p>De wegen in het centrum van Damme werden gecategoriseerd als lokale wegen en de gemeente is ook wegbeheerder. Het RMP reikt principes (ontvlechten, fix the mix in schoolomgevingen, vergavingsgezinde wegen, handhaving ...) en prioriteiten (zwarte punten voor fietsers ...) aan om het lokale wegennet in te richten. Het is aan de lokale overheden zelf om hiermee aan de slag te gaan. Dit is ook opgenomen in de actietabel in acties 9.4, 9.8</p>
6B	Vrachtroutenetwerk	<p>Damme: Er is in agrarisch gebied activiteit van landbouwers die deel uitmaakt van het dagelijkse leven Bemestingen van het land, mestkarren van De Swaef, vrachtwagens van Campina die ter hoogte van de ijshoeve melk komen ophalen en nog diets meer. Wat ook gebeurt is ander zwaar verkeer oa door de Oude Damse Weg, een verbindingsweg tussen de Vivensteenweg en de Moerkerksesteenweg die niet voorzien is voor dergelijk vervoer. De straat is er 320 cm breed, vrachtwagens van 280 cm breed komen er langs, uitzonderlijk vervoer met een totaal gewicht van bijna 35 ton</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De straat is van iedereen maar kan er worden nagedacht hoe verdere schade aan gebouwen, weginfrastructuur, de rand van de weg, grasperken kan voorkomen worden</li> </ul>	<p>In de visienota hoofdstuk 3.3.3 staat "De Vlaamse overheid heeft een nieuwe aanpak voor landelijke wegen opgenomen in het functietoekenningsplan met het oog op veilige en goed uitgebouwde landelijke wegen. Dit instrument stelt de gemeenten in staat om het landelijk wegennet duurzaam te beheren."</p> <p>Dit moet op projectniveau verder bekeken worden. Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau.</p>
6C	Infrastructuur	<p>Damme: De Moerkerksesteenweg is een betonnen baan die op vele plaatsen is versleten. Er zijn dwarsscheuren, platen liggen over elkaar, te ver uit elkaar.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kan er bij de heraanleg van de fietspaden worden nagedacht om te asfalteren?</li> </ul>	<p>Op regionaal niveau is actie 3.6 opgenomen: "Onderhouden van de bestaande fietspaden op BFF en fietssnelwegen.". Een gelijkaardige actie voegen we toe aan de actietabel in het thema wegencategorisering die alle wegbeheerders oplegt om de bestaande wegen te onderhouden.</p>
7A	Parkeren	<p>Blankenberge (woonachtig oostkant)</p> <p>1. Om het autoverkeer in de stad te weren moet er geïnvesteerd worden in randparkings voor toerismeverkeer en de centrumparkings voorbehouden zijn voor 'bewoners'.</p>	<p>Dit is opgenomen in de actietabel actie 6.1: "Opmaken van een consistent parkeerplan voor de kustgemeenten dat voor elke kustbezoeker duidelijk is en zoekverkeer maximaal uitsluit."</p>

7B	Vrachtroutenetwerk	Blankenberge (woonachtig oostkant) Zwaar vervoer boven 3,5 ton moet worden geweerd uit het stadscentrum, of met vergunning worden toegestaan bv voor bouwwerken.	In de visienota zijn in alinea 3.8.6 flankerende maatregelen opgenomen om uitwijkgedrag van vrachtverkeer naar wegen zonder maatregelen te voorkomen/beperken: een sturende kilometerheffing voor vrachtwagens, regionaal afgestemde tonnagebeperkingen en venstertijden. Het is aan de lokale overheid om samen met de wegbeheerder concrete maatregelen uit te rollen. Dit is opgenomen in de actietabel actie 6.6: "MOW VVR Brugge	/	/
7C	Vrachtroutenetwerk	Blankenberge (woonachtig oostkant) Het parkeren van + 3,5 ton langs de 'Koninklijke baan' moet worden opgevangen door vrachtwagenparking aan de haven van Zeebrugge.	detaillieert de Vlaamse overkoepelende visie rond vrachtwagenparkeren verder voor de VVR."	/	/
7D	Parkeren	Blankenberge (woonachtig oostkant) Er moeten voldoende gratis parkeerplaatsen worden voorzien voor lichte vracht, zorgverlening en hop on/hop off verkeer, taxi ... nu wordt alles betalend parkeren en wordt er wild en noodgedwongen geparkeerd op voet en fietspad door bestelwagens. Gevaarlijk voor de zwakke weggebruiker.	Parkeren is grotendeels een lokale bevoegdheid. De opmerking kadert ook binnen de context van het gemeentelijk parkeerbeleid. Het RMP daarentegen is een strategisch instrument op regionaal niveau. Het thema parkeren in de visienota gaat dieper in op de aspecten van het parkeerbeleid die op regionaal niveau kunnen worden aangepakt, zo moet ook actie 6.5 in de actietabel geïnterpreteerd worden: "Opmaken van een uitgebreide en overkoepelende visie rond parkeren in de vervoerregio."	/	/
7E	autoverkeer	Blankenberge (woonachtig oostkant) Waar blijft het auto-delen in onze stad?	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau en behandelt dus geen vraagstukken, noch oplossingen op lokaal niveau.	/	/
7F	Autoverkeer	Blankenberge (woonachtig oostkant) De dijk omvormen tot een wandel- en fietspromenade (geen auto's meer na 10u) en weer de restaurantterrassen op de dijk of maak ze op zijn minst gelijkvormig.	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Ingrepren op lokaal niveau vallen onder de bevoegdheid van de lokale besturen.	/	/
7G	Openbaar vervoer	Blankenberge (woonachtig oostkant) Voorzie een elektrisch busje op de dijk en in de autovrije winkelstraten.	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Ingrepren op lokaal niveau vallen onder de bevoegdheid van de lokale besturen.	/	/
7H	Fiets	Blankenberge (woonachtig oostkant) Fietspad Blankenberge-Zeebrugge is verwaarloosd, te smal en een belangrijke missing link voor comfortabel fietsen. Het fietspad in de groene strook tussen Duinse Polders en Zeebrugge moet worden opgevaardeerd met een verharde grondlaag.	De fietsnelweg is hier al verder uitgewerkt tot het niveau van de startnota. De concrete uitwerking hiervan gebeurt verder op projectniveau.	/	/
7I	Fiets	Blankenberge (woonachtig oostkant) De sluisen van Zeebrugge moet worden voorzien van een tijdsregistratie met vermelding van de duurtijd van het sluisen van schepen. Een fiets en voetgangerstunnel is aangewezen.	Deze verbinding maakt onderdeel uit van het regionaal fietsnetwerk, zoals voorgesteld in het RMP. Hoe het fietsnetwerk verder uitgewerkt wordt, moet op projectniveau bekeken worden, rekening houdend met de bestaande kaders voor de inrichting van fietsinfrastructuur.	/	/
7J	Fiets	Blankenberge (woonachtig oostkant) Meer fietsen, steps met verschillende snelheden vergen goede fietsinfrastructuur, gescheiden verkeersbanen ook met wandelaars en speedelegs en gemotoriseerd verkeer dat 45 km per uur rijdt. Dit is oorzaak van een verhoogd aantal fietsongevallen.	Voor de inrichting van fietsinfrastructuur verwijzen we in de visienota naar bestaande kaders voor de inrichting van fietsinfrastructuur, fietsoversteke enz. Een niet limitatieve lijst met de belangrijkste kaders is opgenomen in hoofdstuk 3.3.	/	/
7K	Fiets	Blankenberge (woonachtig oostkant) Fietspaden en markeringen moeten consequent worden aangebracht en kunnen niet zo maar in het niets eindigen.	zie 7J	/	/
7L	Fiets	Blankenberge (woonachtig oostkant) Fietsstraten met 2 richtingsverkeer voor auto's zijn te verbieden.	zie 7J	/	/
7M	Openbaar vervoer	Blankenberge (woonachtig oostkant) De tramhaltes moeten voorzien worden van wind en regenvrije haltes aan beide zijden van het traject. Zitmeubilair is aangewezen.	Actie 10.2 zet in op het toegankelijk inrichten van (overstap)haltes: Hoppinpunten, op het kernnet en op het aanvullend net. In de kwaliteitseisen voor openbaar vervoer op lange termijn nemen we een bijkomende verwijzing op naar de ontwerprijzer voor Hoppinpunten, inrichtingsprincipes voor toegankelijke haltes.	X: zie visienota, alinea 3.4.11	/
7N	Openbaar vervoer	Blankenberge (woonachtig oostkant) Er moet geïnvesteerd in voldoende en overdekte fietsstalling bij de haltes	De vervoerregio wil inzetten op voldoende en overdekte fietsstallingen bij haltes. Dit is opgenomen in acties 4.15 en 6.7.	/	/
7O	Openbaar vervoer	Blankenberge (woonachtig oostkant) Tramhaltes zijn zone 30 omgeving en iedere tramhalte moet brede en meerdere zebrapaden hebben om de rijweg over te steken.	De inrichting van tramhaltes is projectgebonden en gebeurt volgens de geldende inrichtingsprincipes. De vervoerregio wil de halte-infrastructuur toegankelijk maken voor iedereen en dit gebeurt conform het cademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW (zie visienota, thema toegankelijkheid, alinea 3.10.2).	/	/
7P	Openbaar vervoer	Blankenberge (woonachtig oostkant) Tramfrequentie buiten seizoen en in de avond moet behouden blijven om de 20 minuten.	Het behoud van de frequentie van 20 minuten tijdens de wintermaanden staat niet ter discussie. De avondfrequentie van de Kustram wordt vanaf fase 2 (6/1/2024) verhoogd naar 30 minuten i.p.v. 60 minuten. Actie 4.5 geeft aan dat de verdere opwaardering van het aanbod van de Kustram (frequentie, amplitude) in de verschillende seizoenen onderzocht zal worden. In het kader van het RMP onderzoekt De Lijn om de frequentie tijdens het laagseizoen te verhogen naar 15 minuten (i.p.v. de huidige 20 minuten).	/	/
7Q	Openbaar vervoer	Blankenberge (woonachtig oostkant) traject OV met trein of bus tussen Blankenberge en Brugge moet 's avonds bediend zijn tot 23u zowel week als weekend. Beter afstemming bediening bus en trein.	De verdere realisatie van goede verknoppingen in treinstations is opgenomen in actie 4.16. In de deelacties wordt de optimale verknopping tussen het trein- en bus-/trammet gespecificeerd. Lijn 40 Brugge - Blankenberge rijdt momenteel al tot ongeveer 23u alle dagen. Vanaf 6/1/2024 wordt dit op vrijdag en zaterdag zelfs uitgebreid tot 2u 's nachts.	/	/
7R	Openbaar vervoer	Blankenberge (woonachtig oostkant) Frequentie treinen tussen Blankenberge-Brugge verhogen met 1 trein per halfuur. Blankenberge heeft prima verbinding met Brussel en Leuven, Limburg. Minder sterke verbinding as naar Antwerpen en Kortrijk.	Het onderzoeken van frequentieverhogingen op treinverbindingen is opgenomen in actie 4.9. In de deelacties wordt specifiek vanuit Knokke, Blankenberge elk halfuur een IC-trein richting binnenland benoemd.	/	/
7S	OV LT	Blankenberge (woonachtig oostkant) De centrumbus in Blankenberge behouden en uitbreiden.	Het behoud van de centrumbus in Blankenberge is voorzien in OV KT (VOM Vast mits gedeeltelijke tussenkomst Blankenberge). Een keuze om al dan niet uit te breiden is onderdeel van actie 4.2 "Monitoren en evalueren van het korte termijn openbaar vervoerplan."	/	/
7T	mer	Blankenberge (woonachtig oostkant) Meer groen in het openbaar domein is meer inzetten in onderhoud en bevoeding van planten. Een net openbaar domein zet aan tot minder afval in het openbaar domein.	Dit is geen reactie op het regionaal mobiliteitsplan of het mer die voorlagen in dit openbaar onderzoek.	/	/

7U	Openbaar vervoer	<p>Blankenberge (woonachtig oostkant)</p> <p>Wil men mensen naar het openbaar vervoer leiden dan moet het goedkoper zijn dan particulier vervoer(?), moet het frequenter worden aangeboden? Moet het comfortabel, proper en veilig zijn ... en zeker betrouwbaarder dan nu</p>	<p>In de visienota en de actietabel gaan de thema's OV LT en toegankelijkheid hier dieper op in. Zoals beschreven in alinea 3.4.7: "Om de trein en tram, maar vooral de bus de concurrentie te laten aangaan met de auto, moeten we op de corridors met een hoog potentieel vooral inzetten op frequentie, amplitude, commerciële snelheid en betrouwbaarheid."</p> <p>De tarieven van OV zijn een Vlaamse bevoegdheid, met eventueel tussenkomst van de lokale besturen. Mits het meerekenen van alle (verborgen) kosten van de wagen is het OV vandaag al een goedkoop alternatief.</p> <p>De betrouwbaarheid van het openbaar vervoer is sterk afhankelijk van de aanwezigheid van werken, omleidingen en de doorstroming. Daarom wordt in de visienota in het thema openbaar vervoer op lange termijn ook aandacht besteed aan de doorstroming en gaat ook actie 4.4 hier dieper op in.</p>	/	/	
8	Openbaar vervoer	<p>Ik heb uw visienota en netwerkkaarten uitvoerig gelezen en bekeken. Een van de grote doelstellingen is om de afgelegde kilometers van privévervoer met wagens te verminderen.</p> <p>Ik woon in Jabbeke. Jabbeke ligt op 10 km van Brugge, 16 km van Oostende en 12 km van De Haan. Mijns inziens is het openbaar vervoer in Jabbeke op dit moment eerder stiefmoederlijk behandeld. Ik werk in Brussel en ga met de trein vanuit station Brugge naar het werk. 's Morgens vroeg als ik naar mijn werk ga, rijden er nog geen bussen.</p> <p>Als het niet regent ga ik met de fiets naar het station in Brugge. Mijn echtgenote en mijn zoon werken in het ziekenhuis in Oostende. Gezien de afstand en transporttijd gaan zij met de wagen naar hun werk.</p> <p>Wat betreft openbaar vervoer stel ik wel vast dat het openbaar vervoer in Jabbeke enigszins stiefmoederlijk behandeld wordt. De nadruk van het openbaar vervoer ligt op de busverbinding naar Brugge. De kust (bijvoorbeeld De Haan), Torhout, worden niet bediend. De reistijd met de bus van De Lijn naar Oostende is bijna 1 uur.... In uw voorstel is de heropening van het station in Jabbeke niet weerhouden daar er volgens de verwachte criteria te weinig mensen zouden op- of afstappen. Ik ga hiermee niet akkoord. Mijns inziens zijn er toch wel een geruime aantal inwoners die wel werken in Oostende (ziekenhuis, industriezone enz.). Mocht er toch een treinstop zijn in Jabbeke, dan zou reistijd met de trein maximum één kwartier zijn.... Kortom voor woon-werkverkeer is het openbaar vervoer naar Oostende op dit moment niet interessant.</p> <p>Een treinstop in Jabbeke met bijhorende voorziening van busverbinding kan ook misschien ook een opportuniteit zijn voor kustgemeente De Haan, Stalhille. Ook naar Brugge zou een treinhalte in Jabbeke voor een aantal inwoners voordelen bieden.</p> <p>Ik stel wel vast dat er op de treinverbinding Brugge - Gent wel nog kleine stationnetjes open zijn en vernieuwd werden zoals Maria-Aalter, Bellem, Hansbeke, Drongen enz.</p> <p>Ondertussen stel ik wel vast dat Infrabel een aantal overwegen in Jabbeke heeft gesloten en wenst te sluiten zonder dat het er een alternatief wordt aangeboden (tunnel bijvoorbeeld). Voor de recreatieve fietser is het steeds moeilijker om naar de zee te rijden. Hopelijk wordt er hiermee rekening gehouden is de spoorlijn Brugge-Oostende niet enkel een last voor onze gemeente.</p>	<p>In het thema openbaar vervoer op lange termijn in alinea 3.4.3 van de visienota wordt de opening van het station Jabbeke weerlegd o.b.v. doorrekeningen met het verkeersmodel.</p> <p>Vanaf 6/1/2024 wordt de frequentie van de lijn Oostende - Brugge via Jabbeke verhoogd naar 30' op alle dagen i.p.v. om het uur of functioneel (op zondag).</p>	/	/	
9A	Wegencategorisering + OV LT	<p>Wij namen kennis van de documenten in verband met het openbaar onderzoek vervoersregio Brugge. Wat ons opvalt is dat er geen actiepunt vermeld wordt in verband met de slechte doorstroming, verkeersknelpunt en problematiek van de Heidelbergstraat N309 / Autobaan N397 / E40 te Loppem. Nochtans hangt de doorstromingsproblematiek hier samen met heel wat doelen en aandachtspunten van het beleidsplan. Er komen hier immers verschillende actoren / knelpunten samen.</p> <p>De doorstroming via Loppem dorp (N309) voor auto's, openbaar vervoer (De Lijn) en fietsers verloopt via 2 spoorwegoverwegen. Als de overweg gesloten is voor treinverkeer stopt de doorstroming. Dit is vooral problematisch ter hoogte van kruispunt met de N397 waar dan een lange file ontstaat. Het verkeer kan in geen enkel richting nog afslaan tot de spoorweg weer opengaat. In de beleidsnota lezen we over het verhogen van</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Treinaanbod personen op de lijn Brugge – Kortrijk</li> <li>- Treinaanbod goederen op deze lijn</li> <li>- Heropenen Station Loppem</li> </ul> <p>Deze zaken zijn onlosmakelijk verbonden met de doorstroming op de as N309 en N397 : indien het aanbod vergroot wordt zal de spoorweg veel frequenter sluiten en tot nog meer -verkeersproblemen leiden. Dit is bovendien een zeer gevaarlijk kruispunt. Risico dat auto's, fietsers komen stil te staan op de spoorweg als de doorstroming plots gehinderd wordt door afslaand verkeer komende uit Zedelgem. Ook de bus zal hier extra hinder ondervinden, terwijl in het beleidsplan de lijn Brugge – Zedelgem via N309 als Kernnet staat aangegeven.</p> <p>Op de N397 is er bovendien een probleem ter hoogte van de afrit E40 Loppem. Tijdens de spitsmomenten staat het verkeer er over honderden meters stil op de rechterrijstrook van de E40 (gevaarlijke situatie!). Tevens is er dan ook file komende van N309 in de richting van Brugge. Iedereen moet langs de 2 ronde punten aan de afrit. Hiervoor werd een proefopstelling uitgetest met het aanbrengen van sorteerblokken tussen de 2 ronde punten ten N-Z van de E40. Deze bleek geen oplossing. De problematiek is dus gekend, maar wordt niet aangepakt.</p> <p>Het omleiden van het verkeer via het klaverblad E40/E403 is geen oplossing, want ook dit is een knelpunt (reeds opgenomen in de actiepunten van het beleidsplan). Dit mobiliteitsinfarct zal tot een climax leiden als</p>	<p>Actie 2.6 heeft de bedoeling om op regionaal niveau een visie te ontwikkelen over de aanpak van de treinspooroverwegen. Deze actie wordt uitgebreid met deelacties rond veiligheid, doorstroming, fietsers, extra treinverbindingen, OV-routes ...</p>	X: zie actietabel, deelacties van actie 2.6	/	/
9B	wegencategorisering	<p>Het knelpunt N309/N397 veroorzaakt bovendien sluipverkeer via de Rolleweg en de wijk Eninkstraat/Reigerslaan omdat men dit knelpunt wil vermijden. Het invoeren van een Knip (positief aspect in het beleidsplan!) zou hier kunnen een oplossing bieden.</p>	zie 9A	/	/	
9C	Ruimte	<p><i>Ook zegt het beleidsplan dat "ruimte en mobiliteit onlosmakelijk met elkaar samen hangen". "Zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid." "Er wordt bovendien over gewaakt dat inbreidingsmaatregelen de ruimtelijke draagkracht van de gemeentes op vlak van mobiliteit niet overschrijden en dat de leefbaarheid in de centra niet in het gedrang komt." "Woon- en werkfuncties in bestaande bebouwing in openruimtebestemmingen kunnen enkel toegelaten worden als dat (1) de draagkracht van de open ruimte niet overschrijdt, (2) geen onaanvaardbare mobiliteitsdruk genereert en (3) geen noemenswaardige bijkomende verharding of ruimtebeslag tot gevolg heeft. Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2016)"</i></p> <p>De projectontwikkeling ter hoogte van Lac Loppem (openbaar onderzoek moet nog gevoerd worden) overstijgt de ruimtelijke draagkracht op vlak van de lokale mobiliteit en de leefbaarheid in de omgeving en genereert extra mobiliteitsdruk en verharding van een nu groene ruimte. Loppem is een dorp met 4906 inwoners (cijfers 2021). De bijkomend 270 wooneenheden in 8 torenflats tot 9 verdiepingen zullen hieraan +/- 15% toevoegen, gelokaliseerd op 1 kleine plaats waar de mobiliteit al een gekende problematiek heeft.</p>		/	/	
9D	Parkeren	<p>Dit zal bovendien parkeerproblemen meebrengen. Langs de autobaan N397 is immers geen parkeermogelijkheid. Er worden problemen met "wildparkeren" verwacht in de wijken rond "de Lac" zowel aan de kant van Loppem als aan de kant van Brugge - Tillegem.</p>	<p>Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.</p> <p>Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.</p>	/	/	
9E	Parkeren	<p>In de beleidsnota mobiliteit lezen we ook over het belang en de aanleg van carpoolparkings aan op- en afritten. Door projectontwikkeling Lac Loppem komt hier ook de carpoolparking onder druk: de parkeerplaats die nu ook ingenomen wordt ter hoogte van inrit Lac loppem komt te vervallen. Bovendien riskeert de parking vol te staan met "bezoekers" van het complex aan de Lac, waardoor de plaatsen voor carpoolers beperkt zullen worden.</p>	<p>Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. De projectontwikkeling Lac Loppem is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken. De carpoolparking Loppem A10 - afrit 7 is opgenomen in actie 6.3 van de actietabel als locatie om in het kader van de studie "Carpoolparkings West-Vlaanderen" (2014) te onderzoeken of uitbreiding mogelijk is en waar dit dan moet gebeuren.</p>	/	/	

9F	mer	<p>Verder lezen we : <i>"in functie van de verkeersleefbaarheid is het van belang om voldoende aandacht te besteden aan (geluids)overlast ten gevolge van verkeer. Indien er langs drukke verkeersaders nieuwe ontwikkelingen komen, kijken we als vervoerregio naar de ontwikkelaar om hier de nodige hinderbeperkende en geluidswerende maatregelen te voorzien. Op die manier trachten we onder andere visuele hinder, geluidshinder en fijnstof te beperken"</i></p> <p>Loppem is ingesloten tussen E40/E403 gekend voor geluidsoverlast. Deze kaart geeft echter alleen de geluidsoverlast van E40/E403. Er staan geen geluidsmuren rond Loppem, noch op de E40 noch op de E403. Maar ook de spoorlijn loopt door Loppem. Deze geeft ook geluidsoverlast. Dit staat hier niet aangegeven. Het opvoeren van frequentie van treinen op deze lijn zal hier de geluidsoverlast voor de inwoners van Loppem drastisch doen toenemen. <b>(zie kaart geluidsoverlast)</b></p>	<p>Strategische geluidsbelastingkaarten zijn enkel opgemaakt voor spoorverkeer met meer dan 30.000 treinpassages per jaar (volgens RL 2002/49/EG). De gegevens ter hoogte van Loppem zijn niet beschikbaar daar deze een lagere frequentie heeft. De spoorlijn (lijn 66) is wel tekstueel opgenomen bij de beschrijving van de referentiesituatie.</p> <p>Een toename van de frequentie kan lokaal inderdaad negatieve gevolgen hebben op het geluidsklimaat. Dit is zo beschreven bij de milieueffecten van de visie inzake geluid.</p> <p>Het onderzoek naar reorganisatie en frequentieverhogingen (actie 4,10) heeft op zich geen effect, eventuele concrete uitvoeringsacties kunnen dit uiteraard wel hebben. Er kan echter geen voorafname gebeuren, een andere organisatie kan ook positief zijn op bepaalde locaties.</p>	/	/
9G	Actieplan	<p>In het actieplan zien we enkel punten die van ver een invloed kunnen hebben in bovengeschetste problematiek, maar nooit zijn alle actoren samen betrokken en we missen hier specifiek een actiepunt E40/N397/N309 + spoorweg Loppem</p> <p><b>Hier staan in de pdf met opmerkingen knips uit de recente Bouwmeester Scan van de gemeente Zedelgem.</b></p> <p>Uit de analyse van de Bouwmeester Scan concluderen wij dan ook dat dit extra actiepunt E40/N309/N397/spoorweg het lokale bestuur overstijgt. Een hoger beleidsniveau zal mee moeten aanzitten als één van de actoren. Verder zijn alle actoren samen aan zet (ook infrabel, de Lijn, NMBS), omdat alles onlosmakelijk verbonden is.</p>		/	/
10	Fietsnetwerk	<p>Nergens vind ik een hoofdstuk fietspaden in en naar bedrijventerreinen. Indien men de bedrijfswagens wenst af te schaffen en meer mensen op de fiets, is voor woon-werk-verkeer, de fiets de goedkoopste, milieuvriendelijkste oplossing. Dit zou centraal moeten staan de vervoersregio en in de vervoersregio Brugge.</p>	<p>zie 9A</p> <p>Het RMP is een instrument op regionaal niveau en bevat een fietsnetwerkkarta met fietsnelwegen en BFF. Het BFF verbindt en ontsluit regionale aantrekkingspolen, zoals regionale bedrijventerreinen. De fietsbereikbaarheid van lokale bedrijventerreinen en de fietsinfrastructuur op de bedrijventerreinen zelf is een aangelegenheid die op lokaal niveau bekeken moet worden. De circulatie in bedrijventerreinen moet op projectniveau onderzocht worden.</p>	/	/
11A	Parkeren	<p>Naar aanleiding van nieuw vervoersplan Brugge had ik een paar opmerkingen. Als inwoner van binnenstad én als persoon met een beperking. Ik snap dat men zoveel mogelijk de auto wil weren en dat is ook een noodzaak, maar hopelijk houdt men er ook rekening mee dat sommige mensen de auto ook nodig hebben. Zelf rij ik niet met de auto, maar mijn partner, mijn mantelzorgster, mijn thuiszorg die moeten allemaal tot bij mij geraken en daar kunnen parkeren. Ik ben ook al langer vragende partij om het buurtparkeren in te voeren en méér invalidenparkeerplaatsen te voorzien. Nu zijn die vooral gestueerd in de meer historische kern en niet aan de historische rand.</p>	<p>Net zoals in de thema's wegencategorisering, fiets, OV en vrachtroutenetwerk nemen we in de visienota voor het thema parkeren ook kwaliteitseisen op met verwijzing naar de inrichtingsprincipes (zoals Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid, vademecum Toegankelijk Publiek Domein). Aangezien het parkeerbeleid een autonomie is van de lokale overheid verduidelijken we in de visienota dat het aan de lokale besturen zelf is om hiermee verder aan de slag te gaan.</p>	X: zie visienota, alinea 3.6.5	/
11B	OV KT	<p>Méér het openbaar vervoer nemen is voor mensen met een beperking of door ouderdom geen evidentie, ik vrees dus dat veel mensen vast gaan zitten thuis. Niet elk persoon met een beperking zit in een rolstoel of loopt met een rollator. Aan mij zie je niets maar lang rechtstaan gaat niet voor mij en de meeste mensen op de bus gaan niet uit de weg als je je invaliditeitspasje toont.</p> <p>Het shuttlebusje was voor mij ideaal, ik wist dat ik er een plaats had om te zitten zodat ik ook eens tot aan de Markt of het Zand kon geraken, maar ook daar heeft de stad ervoor gekozen om het een andere route te geven, ideaal om de toeristen naar het centrum te brengen...(naar hun nieuw museumpark Bruusk ?)</p>	<p>Dit is een opmerking op het OV-plan korte termijn en niet op het regionaal mobiliteitsplan dat voorlag in dit openbaar onderzoek.</p>	/	/
12AA	Doelstellingen	<p>ALG: Geen bindende Vlaamse en federale mobiliteitsvisie Dit regionaal plan zou moeten kaderen in een ruimere mobiliteitsvisie van de Vlaamse en de federale overheid, elk wat hun bevoegdheidsdomein betreft.</p> <p>Helaas is er in Vlaanderen sinds het Mobiliteitsplan uit 2003 geen nieuwe bindende visie meer ontwikkeld. De recente Vlaamse mobiliteitsvisie 2040 noemt zich 'een ambitieus en flexibel kader' om problemen aan te pakken. Dat is zeer vrijblijvend en biedt geen houvast.</p> <p>Federaal zijn er wel investeringsplannen voor de spoorwegen, maar die blijven te algemeen voor de regio. Toch zullen zowel de Belgische, Vlaamse en Brugse plannen rekening moeten houden met bindende internationale en EU-milieu- en klimaatafspraken, zoals CO<sup>2</sup>-reductie.</p> <p>Doen ze dat niet, dan zijn juridische acties en uitspraken te verwachten die wel bindend zullen zijn (zoals recent in het stikstofdossier).</p> <p>Daar zou dit plan het best al rekening mee houden.</p>	<p>Bij het opstellen van het Regionaal Mobiliteitsplan werd er rekening gehouden met de doelstellingen die vervat zitten in de Vlaamse mobiliteitsvisie 2040. We zijn bij het opstellen van het RMP uit gegaan van de eigen bevoegdheden en deze van de structurele partners (steden &amp; gemeenten, provincie, ...) Anderzijds hebben we binnen de werking van de vervoerregioaraad steeds intensief samengewerkt met de federaale partners, zoals de NMBS en Infrabel.</p>	/	/
12AB	algemeen	<p>ALG: Regio-overschrijdende problemen en oplossingen De regio heeft mobiliteitsproblemen waarvan oorzaken en oplossingen (vooral) op bovenregionaal niveau liggen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-#e verdere toename van het auto- en vrachtwagenverkeer met bijhorende problemen voor het leefmilieu, leefbaarheid, files en verkeersveiligheid;</li> <li>-#et ontbreken van sturende maatregelen om de modal shift naar duurzaam vervoer te realiseren, zoals rekeningrijden voor personenwagens;</li> <li>-#et gebrek aan geld voor een aantrekkelijker openbaar vervoer (meer aanbod van bussen en treinen, opknappen van halten en stations, beter materieel, enz.)</li> <li>-#e beperkingen bij de invoering van basisbereikbaarheid dat 'met gesloten beurzen' uitgevoerd wordt, terwijl jaarlijks meer geld naar bedrijfswagens en wegeninvesteringen gaat;</li> <li>-#e verdere aangroei van salariswagens dankzij fiscale voordelen;</li> <li>-#e gaten in het spoorwegnet en in het treinenaanbod, afhankelijk van de federale NMBS</li> <li>-#et gebrek aan eengemaakte tarieven voor alle openbaar vervoer in een regionaal gebied, zoals dit bvb. in Duitsland wel bestaat</li> <li>-#e toenemende parkeerproblemen en parkeerdruk bij gebrek aan een sturend parkeerbeleid;</li> <li>-#e ruimtelijke ordening en het volbouwen van open ruimte, die autogebruik stimuleren.</li> </ul>		/	/
12AC	Participatie	<p>ALG: Ontbreken van inspraak Dit openbaar onderzoek is het eerste inspraakmoment voor de ruime bevolking in het planningsproces, dat reeds ver gevorderd is. Eerdere bevragingen gebeurden in erg beperkte kring, met weinig concrete gegevens en kenden weinig respons. Nochtans was het beter geweest om veel vroeger in de voorbereiding een open dialoog te voeren, bijvoorbeeld via een website waarom de nieuwe voorstellen werden getoond. Zo had de VVR veel problemen kunnen vermijden zoals de huidige onvrede bij het invoeren van het nieuwe busplan in Brugge op 1 juli 2023. Al na drie dagen moest de Brugse burgemeester op Focus-WTV toegeven dat er bijsturingen nodig waren. In de toekomst moet de VVR tijdig meer inspraak organiseren en de nieuwe plannen vooraf bekendmaken via een website of inzage. Zoniet zullen de kritiek en het gebrek aan draagvlak de volgende jaren blijven duren.</p>	<p>We nemen akte van dit standpunt.</p>	/	/
12AD	Doelstellingen	<p>Visienota (VN alg) De visienota omvat acht strategische doelstellingen die zeker aanvaardbaar zijn. De ambitie om het aantal autovertoerijkmeters met 15% te verminderen tegen 2030 en een shift naar meer duurzaam vervoer te realiseren is zeer terecht.</p>	<p>Om een bias in de respons te vermijden werd van de burgers een aselecte groep aangeschreven. Zie beschrijving visienota hoofdstuk 8.2.1.</p> <p>Dit is een opmerking op het OV-plan op korte termijn, dat geen onderdeel maakt van dit openbaar onderzoek.</p> <p>We nemen akte van dit standpunt.</p>	/	/

12AE	Actieplan	<p>(VN1) Actieplan volgt visienota niet</p> <p>Het actieplan volgt de visienota helaas niet. Het is vooral gericht is op een 'robuust wegennet' met talrijke investeringen om de wegencapaciteit nog te verhogen. Dat past uiteraard niet in een modal shift.</p> <p>Maatregelen om het aantal ov-reizigers tegen 2030 te laten toenemen ontbreken, hoewel de visienota dit als doelstelling ziet. De cijfers over een verhoogd aandeel van duurzaam vervoer lijken dus eerder 'wishful thinking'.</p>	<p>Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering (zie hoofdstuk 3.2). In de actietabel zijn specifiek voor OV acties 4.1 t.e.m. 4.19 opgenomen. De modelresultaten zoals beschreven in hoofdstuk 4.3 tonen ook aan dat het optimaliseren van onder andere openbaar vervoer een positief effect leveren op de modal split en een vermindering van het aantal voertuigkilometers. In het kader van de modal shift zet het RMP ook in op verschillende acties rond de fiets en het fietsnetwerk (zie acties 3.1 t.e.m. 3.16).</p>	/	/
12AF	Ruimte	<p>(VN2) Wonen en mobiliteit (3.1.2)</p> <p>Het ruimtelijk beleid dient de modal shift makkelijk te maken. Nabijheid moet een basisprincipe worden. Terecht stelt de visienota dat bijkomende woningen en woonontwikkelingen maximaal gerealiseerd moeten worden op plaatsen waar behalve vlotte en veilige verbindingen voor voetgangers en fietsers, ook openbaar vervoer op korte afstand beschikbaar is.</p>	<p>We nemen akte van dit standpunt.</p>	/	/
12AG	Fiets	<p>(VN3) Woonwerkverkeer per fiets (3.1.3)</p> <p>De visie dat de fiets bij het woon-werkverkeer de hoofdrol krijgt is onterecht. Hoogwaardig openbaar vervoer (trein, tram, snelbus) bieden immers veel meer veiligheid, comfort en capaciteit om mensen naar het werk te brengen en te concurreren met salariswagens. Fietsers hebben, na motorrijders, het hoogste risico op ernstige of dodelijke verwondingen per afgelegde kilometer. Het risico per kilometer ligt 23 keer hoger dan dat van een gemiddelde autobestuurder. In absolute cijfers valt er gemiddeld één ernstig gewonde fietser per 2,7 miljoen afgelegde kilometer, één dode per 37 miljoen kilometer. Ter vergelijking: bij de autobestuurders valt er gemiddeld één ernstig gewonde per 50 miljoen kilometer en één dode per 167 miljoen kilometer. (VIAS studie 2018). Investeren in een veilig fietsnetwerk verlopen traag. Bovendien ontstaan er nieuwe knelpunten bij massaal fietsgebruik, zoals het snelheidsverschil tussen trage en snelle fietsers en gebrek aan stallingsruimte (cf. de chaos rond grote stations).</p>	<p>Alinea 3.1.3 in de visienota geeft aan dat zowel zowel fiets als OV belangrijk zijn. Beide vervoersmodi spelen voornamelijk een rol op een ander afstandsniveau. De fiets heeft een belangrijke rol op kortere afstand, het OV op langere afstand. Het thema veiligheid in de visienota gaat dieper in op de visie van de vervoerregio rond veiligheid: onveilige situaties in de infrastructuur worden weggewerkt, zwarte punten voor fietsers worden prioritair aangepast, onveilige schakels in het fietsnetwerk worden weggewerkt en schoolomgevingen worden verkeersveilig ingericht. Ook acties 3.2, 3.3, 3.6, 3.9, 3.10, 3.11, 3.12, 3.13, 9.2, 9.3, 9.5, 9.7 en 9.8 dragen hieraan bij. In alinea 3.3.6 van het thema fiets zijn met het oog op veiligheid en comfort van de fietsers de kwaliteitseisen voor fietsinfrastructuur opgenomen.</p>	/	/
12AH	Ruimte	<p>(VN4) Ontwikkeling transportinfra (3.1.4)</p> <p>Zowel in de visienota als in het actieplan ontbreekt een link met het GIP van de Vlaamse overheid. Bovendien worden geen investeringsbedragen per modus vermeld. Om een modal shift naar duurzaam vervoer te realiseren, moet er meer in duurzame modi geïnvesteerd worden, ook op lokaal en regionaal vlak. Daarvan is niets te merken in de visienota en het actieplan.</p>	<p>Het RMP voorziet het algemeen kader, de visie met onze ambities en onze doelstellingen. Het actieplan vloeit hieruit voort. Het actieplan zegt wat we moeten uitvoeren om onze doelstellingen te behalen. Het RMP geeft aan waar de prioriteiten van de vervoerregio liggen. De visienota en het actieplan dienen als input voor het GIP.</p>	/	/
12AI	Wegencategorisering	<p>(VN5) Wegencategorisering als alibi voor meer wegen (3.2)</p> <p>Sinds 2019 wordt een nieuwe Vlaamse wegencategorisering ingevoerd. De inrichtingsprincipes per categorie zijn vrijblijvend en zeer summier vermeld in enkele brochures van AWW. De nieuwe wegencategorisering heeft tot doel om een robuust wegennet te realiseren. Robuustheid wordt gedefinieerd als "het vermogen om de geplande functie waarvoor het verkeers- en vervoersnetwerk ontworpen is te blijven vervullen, ondanks verstoringen." Dat moet leiden tot betrouwbaarheid op het gebied van verbinding, capaciteit en reistijd (van het autoverkeer). Een vlotte en bijna filevrije doorstroming van personen- en vrachtwagens staan centraal. Dit kadert duidelijk in een autogericht beleid dat nog meer auto- en vrachtwagenverkeer aantrekt. Investeren in een 'robuust wegennet' zijn strijdig met de vermindering van het autoverkeer zoals de VVR Brugge pleit in haar strategische doelstellingen. Acties die gericht zijn op 'een robuust netwerk' door uitbreiding van de wegencapaciteit zijn strijdig met de visienota en dus te verwerpen. Dit geldt vooral beter in duurzame modi geïnvesteerd.</p>	<p>De beslissing om over te gaan tot een nieuwe Vlaamse wegencategorisering werd genomen op Vlaams niveau, ook de inrichtingsprincipes werden op Vlaams niveau uitgewerkt. Dankzij een robuuster wegennet op het bovenlokale niveau worden de interlokale mazen meer gevrijwaard van te veel gemotoriseerd verkeer en is er dus meer ruimte voor duurzamere modi.</p>	/	/
12AJ	Openbaar vervoer	<p>(VN6) Openbaar vervoer op lange termijn (3.4)</p> <p>De visie dat openbaar vervoer mikt op het bereikbaar maken van plekken waar de fiets minder een rol kan spelen, zoals bij verplaatsingen op langere afstand, is compleet onjuist. Voor veel mensen is de fiets geen optie (angst voor ongevallen, lichamelijke beperkingen, ouderdom, kinderen, bagage, gevaarlijke route, onverlichte wegen, slecht weer, geen ruimte om fiets te stallen, kans op diefstal). Het openbaar vervoer moet ook op korte afstanden een belangrijke rol spelen, met de nodige investeringen in aanbod en halten. Het openbaar vervoer is veruit het veiligste duurzame alternatief en het biedt meer capaciteit en comfort dan fietsen of te voet gaan. Bovendien is bij grotere vervoersstromen het ruimtebeslag per vervoerde reiziger zeer gering (geen parkeerplaatsen, gebruik van bestaande wegen). De norm dat mensen in stedelijk gebied tot 1000 m en elders tot 2000 m moeten lopen naar een ov-halte is onaanvaardbaar en strijdig met de ambitie om meer ov-klanten aan te trekken. Waarom hebben automobilisten 'recht' op een e-laadpaal binnen de 250 m van hun deur? Het actieplan zou beter ov-halten op korte afstand voorzien, bv. 500 m in (middel)grote steden en 650 m in kleine steden. Voor buitengebied is een norm moeilijker te bepalen.</p>	<p>Alinea 3.1.3 in de visienota geeft aan dat zowel zowel fiets als OV belangrijk zijn. Beide vervoersmodi spelen voornamelijk een rol op een ander afstandsniveau. De fiets heeft een belangrijke rol op kortere afstand, het OV op langere afstand. Het thema veiligheid in de visienota gaat dieper in op de visie van de vervoerregio rond veiligheid: onveilige situaties in de infrastructuur worden weggewerkt, zwarte punten voor fietsers worden prioritair aangepast, onveilige schakels in het fietsnetwerk worden weggewerkt en schoolomgevingen worden verkeersveilig ingericht. Ook acties 3.2, 3.3, 3.6, 3.9, 3.10, 3.11, 3.12, 3.13, 9.2, 9.3, 9.5, 9.7 en 9.8 dragen hieraan bij. In alinea 3.3.6 van het thema fiets zijn met het oog op veiligheid en comfort van de fietsers de kwaliteitseisen voor fietsinfrastructuur opgenomen. De aangehaalde normen zijn beslist op Vlaams niveau en allen dus buiten het RMP.</p>	/	/
12AK	Openbaar vervoer	<p>(VN7) Openbaar vervoer als gelaagd en integraal systeem (3.4.1)</p> <p>Elke overstap is een nadeel inzake reistijd, betrouwbaarheid en comfort. De visienota besteedt onvoldoende aandacht aan de afstemming van dienstregelingen, de aansluitingsgarantie, het wachtcomfort op knooppunten, geïntegreerde ov-informatie en geïntegreerde vervoerbewijzen. We ondersteunen de visie dat het busnetwerk zowel qua reiswegen als qua dienstregeling beter wordt afgestemd op het treinnetwerk van de NMBS. Werd de NMBS betrokken bij het opstellen van het nieuwe ov-net? Hoe is een afstemming van dienstregelingen mogelijk wanneer de treindienst steeds wijzigt in december, terwijl het nieuwe busnet start op 1 juli, 1 september of 1 januari?</p>	<p>Dit is een opmerking op het OV-plan korte termijn en niet op het regionaal mobiliteitsplan dat voorlag in dit openbaar onderzoek. NMBS is lid van de vervoerregioraad en dus betrokken bij de opmaak van dit RMP.</p>	/	/
12AL	OV KT	<p>(VN8) Nieuw openbaarvervoerplan 2021 (3.4.1.2)</p> <p>Het nieuwe ov-net in de regio Brugge was beter na voorafgaande inspraak en na onderzoek van knelpunten opgebouwd. Nu zijn er bepaalde politieke visies (wegjagen bussen uit stadscentrum Brugge) en theoretische dogma's toegepast zoals de verplichte concentratie op hoofdassen ten koste van lokale bediening. De visie dat door bundeling van een aantal buslijnen op grote assen frequenter, maar ook sneller gereisd kan worden is zeer betwistbaar, soms totaal onjuist. Als veel reizigers (veel) verder naar een halte moeten lopen, zal hun reistijd van vertrek tot bestemming net langer duren. Dit diende geval per geval onderzocht, wat onvoldoende is gebeurd. Inzake betrouwbaarheid is het essentieel dat de reiziger een aankomstgarantie van het ov-bedrijf krijgt, dit ontbreekt in de visie. Snelle verplaatsingen per ov kunnen klanten aantrekken, maar waarom is het invoeren van snelbussen die deels langs autosnelwegen rijden dan nergens toegepast?</p>	<p>Dit is een opmerking op het OV-plan korte termijn en niet op het regionaal mobiliteitsplan dat voorlag in dit openbaar onderzoek. In de actietabel is actie 4.12 opgenomen om de mogelijkheid om missing links in het NMBS-netwerk op te vangen met (snel)bussen te onderzoeken.</p>	/	/
12AM	Openbaar vervoer	<p>(VN9) Het STOP-principe toegepast op openbaar vervoer (3.4.2)</p> <p>De visie om de modal shift richting duurzame vervoersmodi te stimuleren en autobedrijvers te verleiden om de auto thuis te laten is zeker aangewezen. De visie om de fiets te beschouwen als een complementaire modus, wat betekent dat de VVR geen overbodig aanbod wil creëren op relaties waar een deur-tot-deur verplaatsing met de fiets altijd sneller en aantrekkelijker zal zijn, is echter onjuist. Zoals eerder aangetoond is voor veel mensen de fiets geen optie, zelfs niet op korte afstanden.</p>	<p>Op sommige relaties zullen deur-tot-deur verplaatsingen met de fiets altijd sneller en aantrekkelijker zijn dan het OV. Het is de bedoeling dat het gebruik van de fiets voor deze verplaatsingen ook altijd de meest interessant optie zal blijven. Dit betekent niet dat er voor deze verplaatsingen, waar de fiets altijd sneller is, geen OV-aanbod bestaat, maar het aanbod kan beperkt zijn.</p>	/	/

12AN	OV KT	<p>(VN10) Vraaggericht investeren in bereikbaarheid met trein, tram en bus (3.4.3). Jammer genoeg zijn er nooit reizigerstellers bekendgemaakt om de ingrijpende wijzigingen aan het busnet in de VVR Brugge te rechtvaardigen en om een toekomstige groei te bewijzen. De verwijzing naar 'het verkeersmodel' is totaal onvoldoende.</p> <p>Het is nochtans essentieel om eerst de reizigersstromen in kaart te brengen. Meten is weten. Ook had men de verwachtingen/klachten van de klanten voor de invoering van het nieuwe ov-net moeten onderzoeken. Dat is helaas niet gebeurd.</p> <p>Er ontbreken duidelijke normen om het aanbod (vroeg, late en aantal ritten) in een bepaald gebied of op een bepaalde verbinding te bepalen. Op sommige plaatsen lijkt er duidelijk een overaanbod, op andere plaatsen een tekort, dit komt verder in deze nota gedetailleerd aan bod.</p>	<p>Dit is een opmerking op het OV-plan korte termijn en niet op het regionaal mobiliteitsplan dat voorlig in dit openbaar onderzoek. In bijlage 4 van het RMP zijn de hoofdstukken van het 'Nieuw Openbaarvervoerplan 2021' die relevant zijn voor het thema openbaar vervoer op lange termijn terug te vinden. Alinea 2.2 van bijlage 4 gaat dieper in op het samenspel tussen factoren bij de opmaak van het openbaarvervoerplan. De beschrijving van de aanpak en het gebruik van cijfers (ook reizigerstellingen) is hierin opgenomen en ook de reizigersstromen zijn in kaart gebracht.</p>	/	/
12AO	OV doorstroming	<p>(VN11) Doorstroming en Vf-factor ov-auto (3.4.7)</p> <p>Zoals al eerder opgemerkt geeft de visie om busverkeer maximaal in corridors te concentreren niet noodzakelijk een kortere reistijd voor de reizigers. Als veel mensen verder moeten lopen naar een nog overgebleven halte, is hun reistijd net langer.</p> <p>Om de ov-doorstroming te verbeteren, is het belangrijk om te smalle wegprofielen, snelheidsremmers, paaltjes op kruispunten, enz. aan te passen aan ov-bussen.</p> <p>Het toestaan van parkeren in te smalle dubbelrichtingsstraten met ov, waardoor er beurtelings verkeer ontstaat, werkt zeer vertragend en wordt beter afgeschaft.</p> <p>Meer acties tegen fout- en wildparkeren op ov-assen zijn zeer gewenst.</p>	<p>Dit is een opmerking op het OV-plan korte termijn en niet op het regionaal mobiliteitsplan dat voorlig in dit openbaar onderzoek. We verwijzen naar actie 4.4 "Onderzoeken doorstromingsmaatregelen op het kernnet en aanvullend net."</p>	/	/
12AP	Openbaar vervoer	<p>(VN12) Een integrale corridorbenadering (3.4.8)</p> <p>Zie de eerdere opmerkingen over te dogmatische concentratie van lijnen, ten koste van halten in de nabijheid van de klanten.</p> <p>De VVR moet vermijden dat een te grofmazig ov-net reizigers afstoot in plaats van aan te trekken.</p>	<p>zie 12AO</p>	/	/
12AQ	Openbaar vervoer	<p>(VN13) Kwaliteitseisen (3.4.11)</p> <p>Het is zeer positief dat de VVR vraagt om het openbaar vervoer, en bij uitbreiding mobiliteit, te bekijken vanuit het perspectief van kinderen, jongeren, ouderen, senioren, mensen met een beperking, inkomenszakkeren. De opmerkingen over de rol van de fiets kaderen in deze visie.</p>	<p>We nemen akte van dit standpunt.</p>	/	/
12AR	Parkeren	<p>(VN14) Parkeren (3.6)</p> <p>Parkeerbeleid kan de modal shift naar duurzaam verkeer sterk bevorderen.</p> <p>In de visienota ontbreekt echter een sturend parkeerbeleid en acties zoals een stop op nieuwe parkeerplaatsen, sturende tarifiering zowel voor boven- als ondergronds parkeren, beperkt uitdelen van bewonersparkeerkaarten, beperking van de minimumnorm voor parkeerplaatsen bij nieuwbouw, enz. Steden en gemeenten kunnen beter gratis busabonnementen uitdelen in plaats van gratis bewonersparkeerkaarten.</p> <p>Een duidelijke visie op randparkeren ontbreekt. Elke stad of gemeente heeft nu een eigen systeem. Zeker voor bezoekers is duidelijke en eenvoudige info nodig. De combinatie autoparkeren + openbaar vervoer wordt onvoldoende uitgewerkt.</p>	<p>zie 11A</p> <p>Randparkeren kan een deel worden van de op te maken uitgebreide en overkoepelende visie rond parkeren in de vervoerregio (zie actie 6.5).</p> <p>De parkings Kinopolis Brugge en Waggelwater zijn opgenomen in de actietabel in actie 6.4 als aan te leggen randparkings en P+R's.</p>	/	/
12AS	Veiligheid	<p>Kan het potentieel van de parkings bij Kinopolis, het AZ Sint-Jan en B-Park in Brugge als randparkings met aanvullend ov onderzocht worden?</p> <p>(VN15) Veiligheid (3.9)</p> <p>In tegenstelling tot fietsen, is het openbaar vervoer een zeer veilig vervoermiddel. Meer ov-gebruik draagt dus flink bij tot het behalen van de streefcijfers inzake verkeersslachtoffers.</p>	<p>We nemen akte van dit standpunt.</p>	/	/
12AT	OV trein	<p>(VN16) Modelscenario (4.1)</p> <p>Het is zeer twijfelachtig of een theoretisch verkeersmodel het beste middel is om een ideaal ov-scenario te ontwikkelen. Een model steunt op de gegevens die men erin stopt. Het zou beter zijn om met een knelpuntanalyse, ruime inspraak van 'mogelijke' klanten en betrouwbare tellingen dergelijk scenario te ontwikkelen.</p> <p>De VVR onderzocht de (her)opening van vier treinstations (B-Park, Jabbeke, Loppem en Veldegem). Waarom ontbreken in deze nota de resultaten van het onderzoek naar heropening van Jabbeke? Heropening van Jabbeke op de spoorlijn Brugge - Oostende zou een grote lacune in het spoorvervoer opvullen, mits aantrekkelijk aansluitend vervoer naar het centrum en omliggende gemeenten zoals Oudenburg. De reistijden zouden flink kunnen krimpen en het verkeer tussen Jabbeke en Brugge vermindert.</p> <p>Opening van een treinhalt bij B-Park lijkt een slecht idee met heel weinig potentieel, gelet op de magere frequentie (uurdienst), aanzienlijke loopafstanden, ontbreken van trottoirs langs de wegen in de bedrijfzone Blaauwe Toren. Een degelijke en frequente busontsluiting is voldoende.</p>	<p>De resultaten van het potentieel van de heropening van de stations B-Park, Jabbeke, Loppem en Veldegem is terug te vinden in de visienota alinea 3.4.3. Hoofdstuk 4.1 geeft een korte, niet gedetailleerde verkenning van vier modelscenario's weer. Verkeersmodellering wordt niet gebruikt om het OV-net te ontwikkelen, maar om het effect ervan af te toetsen: het geeft de mogelijkheid om inzichten te krijgen in de effecten van een verregaande uitrol van bepaalde mobiliteitsthema's.</p>	/	/
12AU	Monitoring & evaluatie	<p>(VN17) Ambitieniveau vervoerregio (7.2.3)</p> <p>De visienota streeft naar een grotere stijging van het gebruik van het stadsnet Brugge tegen 2030. Zonder spanningen wordt er reeds een stijging van 28 % verwacht. Waarop zijn deze optimistische veronderstellingen gebaseerd?</p> <p>Het aantal reizigers op het stadsnet Brugge is de voorbije jaren gedaald door het wegjagen van de bussen uit het centrum. Is er voor 1 juli 2023 een telling (nulmeting) gebeurd?</p>	<p>In de visienota staat in hoofdstuk 7.2.2: "Aan het regionaal verkeersmodel hebben we gevraagd wat het huidige aantal reizigerskilometers is binnen de afbakenende stedelijk gebied en het momenteel verwachte aantal reizigerskilometers in 2030 binnen datzelfde gebied. Nog zonder de invoering van het nieuwe ov-net wordt er al een stijging verwacht met 28% in de stedelijke gebieden van de vervoerregio Brugge." De veronderstelling is dus gebaseerd op de resultaten van het Vlaamse verkeersmodel.</p>	/	/
12AV	Toegankelijkheid, OV KT	<p>(VN18) Waar staan we vandaag (7.7.2)</p> <p>De nota vermeldt dat er in de regio vandaag slechts 82 haltes toegankelijk zijn voor personen met een visuele beperking. Voor personen met een motorische beperking zijn er 218 haltes toegankelijk, 433 haltes zijn toegankelijk mits assistentie. Er is nog veel werk in de vervoerregio. We vragen om sneller en meer te investeren in halten.</p>	<p>In de actietabel zijn acties 10.2 en 10.3 opgenomen om in te zetten op de toegankelijke inrichting van de (overstap)haltes en alle stations in de vervoerregio. Dit zal gestructureerd worden aangepakt.</p>	/	/
12AW	actieplan	<p>Actieplan (AP 1 alg)</p> <p>Vergeleken met de visienota (139 blz.) is het actieplan erg beknopt met amper 15 bladzijden.</p> <p>Bij de meeste acties ontbreekt voldoende 'SMART'-toelichting zoals details over de doelstelling, de ingreep zelf, timing en kostprijs.</p> <p><b>De meeste acties opgesomd in het actieplan zijn totaal onvoldoende gedocumenteerd, waardoor het openbaar onderzoek niet ernstig en met kennis van zaken kan gebeuren. Een nieuw onderzoek per voorgesteld project is daarom vereist.</b></p>	<p>Het RMP voorziet het algemeen kader, de visie met onze ambities en onze doelstellingen. Het actieplan vloeit hieruit voort. Het actieplan zegt wat we moeten uitvoeren om onze doelstellingen te behalen. Het GIP is dan het instrument om de investeringen vast te leggen per jaar op basis van dit actieplan.</p> <p>Een SMART-formulering van de acties op niveau van de actietabel is niet mogelijk omdat het hier gaat om strategische acties. Bij de verdere uitwerking per project is het wel mogelijk / nodig om doelstellingen SMART te formuleren (om SMART te werk te gaan).</p>	/	/
12AX	wegencategorisering	<p>(AP2) Wegencategorisering (AP 2.1 t/m 2.6)</p> <p>Het streven naar een 'robuust wegennet' is overbodig en zelfs contraproductief. Zo zou het de bedoeling zijn om op de E403 een extra rijstrook te voorzien hoewel dit bijkomend verkeer aantrekt, wat tegenstrijdig is met de visienota.</p> <p>De doelstelling om het autoverkeer met 15% te verminderen, maakt het wegennet vanzelf betrouwbaarder.</p> <p>De meeste acties in dit hoofdstuk zijn veel te vaag omschreven en dienen daarom geschrapt uit het plan. Een nieuw apart en gedetailleerd openbaar onderzoek is vereist.</p>	<p>In actie 2.1 benoemen we het aanpakken van de doorstroming op E403 als deelactie voor het inrichten van het hoofdwegennet conform de inrichtingsprincipes. In dit strategische mobiliteitsplan doen acties noch deelacties uitspraken over de oplossingsrichting (zie actietabel p.6). Het is bij de projectuitwerking van de (deel)actie dat moet blijken welke oplossingsrichting specifiek voor de E403 wenselijk is.</p> <p>Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Ook het actieplan is op dat niveau opgemaakt. De verdere detaillering van de acties gebeurt nadien door de desbetreffende initiatiefnemers op projectniveau.</p>	/	/

12AY	OV KT	(AP3) Openbaar vervoer - realiseren ov-plan, VoM, deelsystemen (AP 4.1 en 4.2) Deze acties lijken wenselijk op korte i.p.v. lange termijn. Er is duidelijkheid nodig over de tarifiering van deelsystemen.	Momenteel wordt het OV KT uitgerold. De tarifiering is een stap hierna en wordt momenteel nog verder onderzocht. Tijdens de vervoerregioraad van 26 april 2021 werden de tarieven van Vervoer op Maat bepaald. Op de vervoerregioraad van 29 juni 2023 werd voor het VOM-flex een voorstel goedgekeurd voor de integratie van het tarief van VOM-flex met het kernnet en aanvullend net. Voor deelfietsen stelt de vervoerregio een tarief van € 1,15/dag voor, voor deelwagenaanbieders te volgen. De verslagen van de vervoerregioraad zijn terug te vinden op de website: <a href="https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios/vervoerregio-brugge">https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios/vervoerregio-brugge</a> .	/	/
12AZ	OV KT	(AP4) Openbaar vervoer - nieuw kernnet en aanvullend net (AP 4.3) Gelet op de vele kritieken na invoering van het nieuwe busplan Brugge op 1 juli 2023 is het essentieel om nu reeds een inspraakronde te organiseren, tellingen te doen en dan aanpassingen op korte termijn in te voeren (zes à twaalf maanden). <b>Pijnpunten zijn ondermeer:</b> - slechtere wijkbediening en verbinding met de binnenstad (Katelijnewijk, Ezelstraat), Sint-Michiels (Stokvelde, Arnolduslaan), Sint-Willibrordus, Torhoutsesteenweg, Sint-Jozef, Dudzeelsesteenweg, B-Park (centrale halte), bedrijventoneel Blauwe Toren, ...; - niet meer bedienen van attractiepolen : sportcentrum Saelens, zwembad Lago, Boudewijnpark; - onduidelijke lijnvoering zoals de verschillende routes op werkdagen en tijdens het weekend in het centrum, éénrichtingslussen, omwegen langs verlaten straten in Sint-Pieters; - soms onvoldoende capaciteit (centrumlijnen); - mentalen ontoegankelijke haltes waaronder belangrijke zoals Dijver, Willaert- en Noordzandstraat, gebogen perrons station, enz.); - onoverzichtelijke perronindeling aan het station; - niet gecadanceerde assen, bv. een 20'-dienst aangevuld met een 30'-dienst waardoor bussen achter elkaar rijden en er dan een 'gat' valt; - overbediening tot voor, maar niet in de centra van Varsenare en Sijsele; - gebrekkige info aan haltes, op voertuigen en website. <b>Pluspunten van het nieuwe net lijken vooral:</b> - integratie van dag- en avondlijnen, - eenvoudiger lijnnummering, - verbetering van het aanbod op sommige streeklijnen, - nieuwe e-bussen. We vragen de VVR om bij de Vlaamse overheid meer exploitatie- en investeringsmiddelen voor De Lijn te eisen om een aantal verbeteringen in het ov-aanbod te doen. Zonder budgettaire shift naar investeringen in het openbaar en duurzaam vervoer komt er geen modal (AP5) Openbaar vervoer lange termijn - doorstroming (AP 4.4) Het voornemen om voor betere doorstroming te zorgen is positief, maar deze maatregelen zijn niet concreet omschreven. Ze worden liever op korte dan lange termijn uitgevoerd om door een betere VF-factor klanten te winnen.		/	/
12BA	OV doorstroming		Dit is een opmerking op het OV-plan korte termijn en niet op het regionaal mobiliteitsplan dat voorlig in dit openbaar onderzoek. Alinea 3.4.7 geeft de algemene principes rond doorstroming en OV aan. De mogelijke maatregelen moeten per project concreet bestudeerd en uitgewerkt worden. Actie 4.4 omschrijft de te onderzoeken corridors op het kernnet en aanvullend net. Een alternatievenanalyse van de oplossingen hiervoor gebeurt op projectniveau. Het hoofdthema waarbinnen deze acties vallen is 'openbaar vervoer op lange termijn', zoals in de visienota. Dit kan verwarrend zijn. Daarom maken we binnen het thema OV enerzijds onderscheid tussen de OV-maatregelen die reeds op kortere termijn getroffen kunnen worden en anderzijds bijsturingen voor het OV-netwerk op langere termijn.	X: zie visinota, inleiding OV + aanpassing thema	/
12BB	Openbaar vervoer	(AP6) Openbaar vervoer lange termijn - kusttram (AP 4.5) Op korte termijn is een verhoging gewenst van de ochtendspitsfrequentie van de kusttram naar 15 minuten en de avondfrequentie van 60 naar 30 minuten.  Het doortrekken van de Kusttram van Knokke station tot AZ Zeno of Westkapelle dienst ernstig onderzocht te worden.	Een verhoging van de frequentie ('s morgens en 's avonds) is opgenomen in fase 2 (vanaf 6/1/2024). Het doortrekken van de Kusttram naar AZ Zeno en Westkapelle is tijdens een ontwerpweek (Charette) reeds onderzocht en weggeschreven. Een aanpassing van de Kusttramhaltes aan de nieuwe trams is gepland (2024), een verlenging van de haltes is niet overal mogelijk.	/	/
12BC	OV trein	(AP7) Openbaar vervoer lange termijn - meer treinen (AP 4.9) Meer frequente treinen naar Kortrijk, Blankenberge en Knokke zijn zeer gewenst en dragen bij tot een modal shift. Een extra treinbediening van Zeebrugge is niet prioritair.  De heropening van het station Jabbeke op de lijn Brugge – Oostende, met degelijk aansluitend vervoer en parking is zeer wenselijk. Zo hoeven treinpendelaars uit een ruim gebied niet langer tot station Brugge te rijden, wat meteen de verkeersdruk verlicht.		/	/
12BD	OV trein	De opening van een treinhalte B-Park lijkt overbodig gezien de lage frequentie, de loopafstand en de bestaande frequente busontsluiting.	zie 12AT		
12BE	Openbaar vervoer	(AP8) Openbaar vervoer lange termijn - lijn Brugge-Kortrijk (AP 4.10) Een aparte L-treindienst, gescheiden van de IC-verbinding is zeker wenselijk. (AP9) Openbaar vervoer lange termijn - snelbussen (AP 4.12) Een onderzoek is wenselijk naar een nieuwe snelbus Brugge – Gistel – Nieuwpoort, als ontbrekende maas in het ov-net, ter verbetering van de VF-factor en ter ontlasting van de kusttram Oostende – Nieuwpoort.	We nemen akte van dit standpunt.	/	/
12BF	Toegankelijkheid	(AP10) Openbaar vervoer lange termijn - Hoppin (AP 4.14, 10.2) Het aanlegtempo van Hoppin ligt erg laag, bv. slechts 85 van de ongeveer 2000 Hoppinpunten in Vlaanderen zijn opgeleverd. Een snelle inhaalbeweging naar het toegankelijk maken van haltes, beginnend met de belangrijkste, is dringend nodig.	In de actietabel is actie 4.12 opgenomen om de mogelijkheid om missing links in het NMBS-netwerk op te vangen met (snel)bussen te onderzoeken. De verbinding Veurne Station - (Nieuwpoort) - Middelkerke Carpoolparking - Gistel afrit E40 - Brugge Station is opgenomen als deelactie om verder te onderzoeken.	/	/
12BG	Openbaar vervoer	(AP11) Openbaar vervoer lange termijn - verknoping stations (AP 4.16) Zoals eerder vermeld vereist een vlotte overstap: - afstemming van dienstregelingen, - protocols i.v.m. extra wachttijd bij vertraging (bussen wachten op elkaar), - degelijke realtime-info, - korte loopwegen, - huiskomstgarantie, bv. wanneer een bus niet rijdt.	We nemen de aangehaalde aandachtspunten voor een vlotte overstap en verknoping aan stations bijkomend op in de visienota van het RMP.	X: zie visienota, alinea 3.4.11	/
12BH	Openbaar vervoer	(AP12) Openbaar vervoer lange termijn - versterking recreatief aanbod (AP 4.17) Deze ambitie is zeer terecht. Recreatief verkeer heeft een steeds groter aandeel in de mobiliteit. Helaas focust basisbereikbaarheid op woonwerk- en woonschoolverkeer, ten nadele van vrijetijdverkeer. Deze trend ombuigen vergt extra exploitatiemiddelen.	We nemen akte van dit standpunt. Ons actieplan is de leidraad voor toekomstige investeringen.	/	/



12BI	parkeren	<p>(AP13) Parkeerbeleid (AP 6)</p> <p>Een sturend parkeerbeleid is een krachtige hefboom voor een modal shift. Zoals eerder vermeld, ontbreken acties zoals een stop voor nieuwe parkeerplaatsen, sturende tarifiering, uitdelen van bewonersparkeerkaarten, enz.</p> <p>Een duidelijk en eenvormig beleid is niet enkel voor de kust, maar voor alle gemeenten nodig.</p> <p>Er ontbreekt een duidelijke visie op randparkeren. Elke stad of gemeente heeft nu een eigen systeem. Zeker voor bezoekers is duidelijke en eenvoudige info nodig. De combinatie autoparkeren + openbaar vervoer wordt onvoldoende uitgewerkt.</p> <p>Graag onderzoek om de bestaande parkings bij het AZ Sint-Jan, Kinopolis en B-Park tot randparking met aanvullend ov om te vormen.</p> <p>Gratis busabbonementen zijn zeker even belangrijk als gratis bewonersparkeerkaarten.</p>	zie 12AR	/	/
12BJ	Veiligheid	<p>(AP14) Verkeersveiligheid - parkeervakken (AP 9.3)</p> <p>Een belangrijk veiligheidsaspect dat vaak vergeten wordt is de breedte van parkeervakken. Teveel vakken zijn te smal waardoor chauffeurs hun deur openzwaaien op de rijbaan of het trottoir, wat gevaarlijk is voor fietsers en voetgangers. Ook voor het openbaar vervoer zijn geparkeerde voertuigen die 'over de rand' gaan een grote hinder.</p>	Inrichtingsprincipes zijn geen onderdeel van het mobiliteitsplan.	/	/
12BK	voetganger	<p>(AP15) Voetganger vergeten</p> <p>Hoewel we allemaal voetgangers zijn, komen ze in dit plan nauwelijks aan bod. Volgende acties zijn nodig en worden best opgenomen in het definitieve plan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Niet opwaarderen op korte termijn van de vele vervallen voetpaden met een effen oppervlak zonder helling aan opritten, schuine boorden bij oversteken, obstakelvrije breedte van minstens 1 m (cf. Vlaamse Bouwverordening);</li> <li>- Niet op korte termijn realiseren van ontbrekende veilige en aangename looproutes naar ov-haltes en -knooppunten. Met name in bedrijvenzones en langs sommige gewestwegen ontbreken vaak trottoirs;</li> <li>- Verplaatsen van obstakels op smalle voetpaden zoals verlichtingspalen, verkeersborden, enz.;</li> <li>- Aanleg van parkeervakken volgens de Nederlandse normen (zie hoger) zodat geparkeerde voertuigen geen plaats op het trottoir innemen.</li> </ul>		X: zie visienota, inleiding hoofdstuk 3	/
13	wegencategorisering	<p>graag had ik volgende kritiek op het Ontwerp plan-MER voor de vervoersregio Brugge geuit:</p> <p>Wanneer gaat er nu eindelijk eens werk gemaakt worden van een verbinding (autosnelweg) tussen N49/E34 in Maldegem en A18/E40 in Jabbeke?</p> <p>Deze verbinding wordt door de vervoersregio Brugge onterecht als niet belangrijk beschouwd, wegens voornamelijk van belang voor 'transitverkeer' (Antwerpen - Oostende en Westkust) (zie tekening in bijlage)</p>	Het thema voetganger moet op lokaal niveau worden aangepakt en uitgewerkt. Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. We voegen deze nuancering toe aan de visienota.	/	/
14A	TLV	<p>In het kader van het openbaar onderzoek wenst TLV bezwaren te uiten bij het ontwerp van vervoerregioplan voor de vervoersregio Brugge.</p> <p>Deze bezwaren staan hieronder:</p> <p>Herhaaldelijk wordt in het Vlaamse regeerakkoord en in assumpties van het regionaal plan het goederenvervoer (impliciet) samen besproken met het personenvervoer. De logica van de tekst laat uitschijnen dat de oplossingen die voor het personenvervoer gelden, ook toegepast kunnen worden voor het goederenvervoer. Deze aanname strookt absoluut niet met de realiteit. Het goederenvervoer vertrekt vanuit een totaal andere dynamiek dan het personenvervoer, en vraagt ook voor een totaal andere aanpak dan het personenvervoer. Elke verplaatsing van goederen is per definitie een afgeleide van een economische beslissing, en uiteindelijk is elk van deze beslissingen te herleiden tot elk van ons als consument. Nog nooit heeft een appel beslist om zichzelf te verplaatsen van A naar B. Evenzeer heeft ook nog nooit een transportonderneming beslist welke goederen verplaatst moeten worden en naar waar. Het zijn uiteindelijk wij allemaal die het goederenvervoer genereren. We willen bovendien dat die goederen heel goedkoop (of zelfs gratis!) tot bij onze eigen voordeur komen. Het goederenvervoer is dus niet een "zij, de storende vrachtwagen", maar "wij moeten goederenvervoer aanvaarden, want we wensen deze goederen".</p>	<p>Zoals opgenomen op de netwerkkaart van de wegencategorisering is er een verbinding tussen N49/E34 in Maldegem en A18/E40 in Jabbeke. De verbinding is de A11 en die werd gecategoriseerd als hoofdweg.</p> <p>We nemen akte van dit standpunt. De visienota erkent de verschillende aanpak tussen personen- en goederenvervoer en heeft daarom ook aparte thema's voor logistiek en vrachtroutenetwerk.</p>	/	/
14B	TLV	<p>Vrachtwagenparkeren</p> <p>Het onderdeel 3.6.3 over vrachtwagenparkeren maakt de verkeerde assumptie dat er slechts twee soorten vrachtwagens in de regio voorkomen. Naast de lokale vrachtwagenchauffeur en de vrachtwagen die de regio gebruikt om door te rijden, zijn er ook talloze vrachtwagens die hun goederen moeten laden of lossen in de vervoersregio en dus ook voorafgaand hieraan of volgend hierop de wettelijke regels met betrekking tot rij en rusttijden moeten respecteren.</p> <p>Er is 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.</p> <p>De vervoersregio Brugge heeft bovendien nog een extra specifieke functie met de belangrijke activiteit in de haven van Zeebrugge. Dit trekt zonder enige twijfel ook nog extra vrachtwagenparkeren aan dat niet onder de hoger vermelde categorieën valt. Er is op vandaag al een manifest tekort aan goede parkeerplaatsen met adequate voorzieningen overal in Vlaanderen. Dit geldt nog meer voor de haven van Zeebrugge, met onder meer de transportzone als een zeer kritiek punt. De nieuwe vrachtwagen parking die in uitvoering is in de achterhaven, juicht TLV zeker toe, maar zal niet volstaan om de huidige krapte op te vangen. 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.</p>		X: zie visienota, alinea 3.6.3	/

14C TLV	Vrachtroutenetwerk + landbouwverkeer	<p>Het onderdeel 3.8 Vrachtroutenetwerk vertrekt vanuit de assumptie dat er slechts een beperkt aantal factoren de aanvaardbare omrijfactor moeten bepalen, namelijk afstand, tijd, kost en verkeersveiligheid. Deze elementen waren al in de oorspronkelijke studie van de Vlaamse overheid aanwezig. Maar ondertussen is deze meer dan 10 jaar oude studie voorbijgestreefd. Het belang van de reductie van CO2 uitstoot werd op het allerhoogste niveau (Europese Unie) als een topprioriteit naar voren geschoven via de Green Deal, de maatregelen van Fit for 55. Concreet krijgt de sector van het goederenvervoer over de weg de bindende doelstelling om tegen 2030 55% minder CO2 uit te 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. TLV is van oordeel dat op de wegen waarop vandaag vrachtwagens toegelaten zijn, de regel moet zijn dat die ook in de toekomst openstaan voor vrachtwagens.</p> <p>Daarnaast wijst TLV op het mogelijke risico op discriminatie tussen enerzijds vrachtwagens en anderzijds land bouw tractoren. Ook met deze laatste categorie voertuigen wordt er goederenvervoer over de weg gedaan. Het zou onaanvaardbaar zijn mochten op bepaalde wegen wel nog landbouwtractoren en niet meer vrachtwagens toegelaten zijn, omdat ze net dezelfde kenmerken hebben en dezelfde capaciteit tot vervoer van goederen hebben qua volumes en gewicht.</p>	/ /	
14D TLV	Vrachtroutenetwerk	<p>Bij 3.8.6 beweert men dat er een verschuiving is van het vrachtverkeer naar het onderliggend wegennet. Dit wordt op geen enkele manier onderbouwd met de nochtans beschikbare gegevens uit de kilometerheffing voor vrachtwagens. De data van de OBU's is vrij ter beschikking en stelt onderzoek in staat dat perfect het onderscheid kan maken tussen enerzijds doorgaand verkeer op een bepaalde weg dat er de bestemming of de oorsprong niet heeft, en anderzijds verkeer dat wel degelijk een operatie van laden of lossen in een bepaalde zone langs een bepaalde weg heeft. TLV aanvaard de logica dat sluipverkeer, waarbij het weggebruik enkel de bedoeling heeft om de betaling van tol te ontlopen, aangepakt dient te worden. Dit kan dan door het toeplichtig maken van deze weg, waardoor deze route niet meer als uitwijk route genomen wordt. Indien er geen bewijs is van sluipverkeer, dan is de uitbreiding van het toekplichtig netwerk, of eerder welke andere maatregel die op het onderliggend wegennet vrachtverkeer bemoeilijkt, voor TLV onaanvaardbaar en ook niet objectief onderbouwd. Zo'n beslissing dreigt vooral de bestemming van de goederen, met name de lokale handelaar, de lokale industrie, en dus de lokale welvaart te treffen.</p>	<p>In de visienota alinea 3.8.6 staat dat door de veelheid aan maatregelen en een weinig overkoepelende aanpak het vrachtverkeer uitwijkt naar wegen zonder maatregelen. "De vervoersregio Brugge is daarom voorstander van sturende elementen die uitwijkgedrag van vrachtverkeer voorkomen en de verkeersveiligheid en -leefbaarheid van de kernen ten goede komen." (visienota p.73) De netwerkkaart p.14 beschrijft de functie en categorisering van het regionale vrachtroutenetwerk.</p>	/ /
14E TLV	Vrachtroutenetwerk	<p>3.8.6.1 Dit onderdeel van het document maakt de verkeerde assumptie dat een correcte tolheffing het vrachtverkeer kan sturen al naar gelang het gewenst gebruik van de wegen. TLV verduidelijkt dat bijna de helft van de kosten verbonden aan een vrachtwagen gerelateerd zijn aan het loon van de chauffeur. De vertraging die men dreigt op te lopen is dus een veel belangrijker factor voor de keuze van de route dan het al dan niet toeplichtig zijn van een bepaalde weg. In de vervoersregio Brugge zijn de hoofdwegen doorgaans vlot berijdbaar en vormen ze derhalve de logische en snelle weg tussen veel plaatsen, en al zeker voor wie enkel de hele regio wil doorkruisen. Het is derhalve correct om aan te nemen dat het verkeer dat op onderliggend wegennet zit, dit doet omwille van specifieke redenen die te maken hebben met de bestemming of de oorsprong van de rit in kwestie. Zelfs indien men bepaalde routes die vandaag gratis zijn, betalend zou maken, dan zou dit voor de keuze van de route nog geen rol spelen.</p> <p>Ook de achtergrond van de Europese wetgeving terzake is zeer bepalend, waarbij een lidstaat niet zomaar bepaalde routes kan goedkoper of duurder maken. Enkel daar waar bewijs is van congestie kan men de route duurder maken, en dan nog enkel op specifieke momenten. Op andere momenten moet de tol dan weer lager zijn.</p>	<p>We doen geen uitspraak of arbeidskosten al dan niet zwaarder doorwegen dan tolheffingen. De doelstelling van een gedifferentieerde tolheffing is om zo een extra stimulans te bieden voor vrachtwagens om hoofdroutes te gebruiken.</p>	/ /
14F TLV	Vrachtroutenetwerk	<p>3.8.6.2 Tonnage beperkingen invoeren op bepaalde wegen, zelfs indien gecoördineerd op een regionaal vlak met andere gemeenten, lijkt op de eerste plaats te zullen leiden tot het weren van bepaalde voertuigen op bepaalde plaatsen. Op die manier lijkt op het eerste gezicht de verkeersleefbaarheid toe te nemen op die locatie. Het is evenwel perfect mogelijk dat dit soort maatregelen, wanneer ze het bestemmingsverkeer treffen, net leiden tot meer bewegingen van vrachtoertuigen. Het is namelijk niet uitgesloten dat de lading van één zwaar voertuig wordt verdeeld over meerdere lichte voertuigen, voor wie geen tolheffing geldt. Het is niet aangetoond dat dit inzake verkeersveiligheid een betere oplossing is, 3.8.6.3 Het is op zich niet negatief te noemen dat gemeentes overleg plegen over venstertijden. TLV maakt de vaststelling dat de bestaande situatie van gebrek aan overleg vaak leidt tot ongewenste effecten.</p>	<p>We nemen akte van uw standpunt, in het RMP wordt geen visie ontwikkeld rond het overladen van vracht naar kleinere voertuigen. De algemene effecten van invoering van maatregelen zoals een tonnagebeperking worden best op een Vlaams niveau bestudeerd.</p>	/ /
14G TLV	Vrachtroutenetwerk	<p>Wanneer zowel gemeente A als gemeente B identieke venstertijden toepassen, dan leidt dit zeer vaak tot het inzetten van twee vrachtwagens in plaats van het goederenvervoer te kunnen realiseren met slechts één truck.</p> <p>In een ideale situatie zijn de venstertijden van twee gemeentes in elkaars regio eerder complementair met elkaar. Zodoende kan de vrachtwagen binnen het tijdsvenster eerst gemeente 1 bedienen, en wanneer daar de toegestaan om goederen te leveren afloopt, naar gemeente 2 te rijden. Uiteraard is het doel om geen onnodige rit tussendoor naar de thuis basis te moeten inplannen of te blijven stil staan zonder rit. Naast de venstertijden zijn er immers ook andere factoren die bepalen wanneer de rit wordt uitgevoerd. Heel concreet gaat het dan over de openingsuren van de verzenders of ontvangers van de goederen. De openingstijden voor laden en lossen van vooral de meeste bestemmingen zoals winkels zijn ook zeer beperkt qua mogelijkheden.</p> <p>Bovendien is het tot op vandaag vaak ook heel moeilijk om goederen te leveren tijdens de dagrand. De wetgeving inzake het toegestaan geluid is zeer strikt ter bescherming van omwonenden, waardoor zelfs de laad- en losoperatie (vb. een vracht kar met bloemen en planten die wordt gelost en over kasseitjes gereden) al een overtreding inhoudt.</p> <p>De transportsector wil zich graag zo flexibel mogelijk opstellen en is vragende partij om meer van de dagrand gebruik te maken. Eenzijdig kan de transportondernemer evenwel niets realiseren.</p>	<p>We nemen akte van dit standpunt.</p>	/ /
14H TLV	Vrachtroutenetwerk	<p>Het toevoegen van zones rond schoolomgevingen tijdens het begin en het einde van de schooltijd aan zones waar geen vrachtwagens welkom zijn, is een extreem vergaande maatregel, rekening houdend met de grote spreiding van de schoollocaties. Veel van de schoolsites liggen op belangrijke gewestwegen die ook van oudsher een verbindende functie hebben. Alleen al in de vervoersregio Brugge gaat het over meerdere tientallen locaties. Los van alle andere rechtstreekse gevolgen van de invoering van een school omgevings verbod voor vrachtwagens, antwoord de vervoersregio niet op de centrale vraag waar de vrachtwagens zouden moeten gestald worden tijdens de momenten van deze verboden.</p>	<p>zie 14B</p>	/ /

14I	TLV	Doelstellingen	<p>Operationele doelstellingen 5.4 ev, 5.5 (p.96) TLV Ondersteunt de ambitie om het goederenvervoer over de weg zo snel als mogelijk te decarboniseren. Het is vrij waarschijnlijk dat de beleving van de last mile als eerste deze transitie zal realiseren, gezien de stand van de technologie en de beschikbaarheid van zero emissie vrachtwagens. Het is evenwel vanuit verschillende oogpunten niet realistisch om deze doelstelling al in 2025 te willen realiseren. Hier voor ontbreekt nog het aanbod van voertuigen, is er nog onvoldoende rijdbare voor deze voertuigen, en is hun aankoopprijs dermate duur dat de competitiviteit ten opzichte van dieselvoertuigen totaal niet bereikt is. Bovendien is er nog geen specifiek op maat van vrachtwagens geschikte laad infrastructuur ter beschikking.</p> <p>Ook het netwerk om voldoende elektrische energie tot bij de toekomstige laadpunten te brengen, staat nog verre van op peil. Het duurt vaak vele jaren om op een nog niet belevd punt voldoende zware energie te kunnen laten aankomen. Vaak is de eerste afnemer in een industrieterrein meteen ook de laatste door capaciteitsproblemen, wat in veel situaties de verdere uitrol van laadinfrastructuur voor vrachtwagens afremt.</p> <p>In deze vaststellingen is de vervoerregio Brugge niet uniek. Dezelfde parameters zijn overal in Vlaanderen aanwezig, net zoals in Nederland. De datum van 2025, die op een Nederlandse ambitie was geïnspireerd, is daar ondertussen al enige tijd verlaten. De modernste dieselvoertuigen van het properste TYPE euro 6 krijgen nog zeker tot 2030 toegang tot de binnensteden. Er is in de vervoersregio Brugge geen enkel element aanwezig dat toelaat om deze strenge ambitie van 2025 wel te behouden. TLV pleit er dan ook voor dat er een realistische en pragmatische tijdsplan wordt besproken met de sector.</p>	<p>Soals vermeld bij de genoemde operationele doelstellingen is de bron het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030. Het betreft dus een doelstelling op Vlaams niveau waarnaar het regionale plan verwijst.</p>	/
14J	TLV	Doelstellingen	<p>Operationele doelstelling 6.1 (Pagina 98) De vervoersregio Brugge drukt een ambitie uit om het aantal kilometers van vrachtwagens tussen 2015 en 2030 met slechts 14% te laten toenemen. Deze ambitie gaat voorbij aan het feit dat elke economische groei van 1% op jaarbasis hoe dan ook een nog grotere groei inzake vrachtverkeer met zich meebrengt. Wie gecumuleerd, over een langere termijn zoals 15 jaar een toename van het vrachtverkeer met slechts 14% ambieert, drukt eigenlijk ook de wens uit om de economie niet meer te laten groeien of slechts extreem beperkt. Er wordt op geen enkele manier geduid hoe men die deze beperkte groei van 14% denkt te kunnen realiseren.</p>	<p>Soals vermeld bij de genoemde operationele doelstelling is de bron het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030 en het Vlaams Beleidskader Stedelijke Logistiek (2017). Het betreft dus een doelstelling op Vlaams niveau waarnaar het regionale plan verwijst.</p>	/
14K	TLV	Vrachtroutenetwerk	<p>De kaart vracht routenetwerk van Pagina 15 uit het document netwerkkaarten stond naast de hoofdwegen bijna op geen enkele weg een vracht route. Hierdoor wordt het statuut van deze wegen heel twijfelachtig. In veel gevallen gaat het over wegen die een belangrijke verbindende functie hebben, niet alleen binnen de vervoersregio maar ook om de vervoersregio te verbinden met andere bestemmingen. Indien deze gewestwegen in de toekomst verboden zouden worden voor alle vrachtverkeer behalve het bestemmingsverkeer, dan zou dit leiden tot zeer grote omwegen voor de fijnmazige distributie van goederen. Een vrachtwagen die zich in de regio voort beweegt, heeft heel vaak goederen aan boord voor meerdere bestemmingen in de regio. Op vandaag wordt er altijd gekozen voor de kortste en snelste weg van de ene bestemming naar de andere. Samen met een hoge beladingsgraad van het voertuig garandeert dit niet alleen een efficiënte logistieke operatie inzake de kostprijs van de goederen die ter bestemming moeten aankomen. Het zorgt er bovendien ook voor dat er zo weinig mogelijk lege kilometers worden gereden. Mochten meerdere wegen verboden worden voor vrachtwagens, dan zou een voertuig telkens van een bepaalde bestemming moeten terugrijden naar het hoofdwegenet om van daaruit via een van de hoofdwegen weer een andere bestemming te kiezen, en zo telkens via een lus een belangrijke omweg moeten maken. Dit zorgt voor een zeer grote toename van de inefficiëntie, van de kosten, en ook van de uitstoot. Zelfs wanneer alle vrachtwagens ooit zero emissie voertuigen zullen zijn, dan nog zorgt dit voor een ongewenste extra verbruik van energie.</p>	<p>De doelstelling van het vrachtroutenetwerk is om de goederenstromen efficiënter af te wikkelen, waarbij de nadelige effecten op kernen, school- en woonomgevingen zo maximaal mogelijk beperkt worden. Daarom werken we niet alleen met hoofdroutes maar ook met aanrijroutes. Deze moeten ervoor zorgen dat verkeer van en naar bedrijvzones zo snel en veilig mogelijk toegelaten worden naar het hoger wegennet. Dit wil niet zeggen dat een niet selectie van een weg, betekent dat alle vrachtverkeer geweerd wordt. Herkomst- en bestemmingsverkeer is er toegelaten, maar het is niet de bedoeling om het doorgaand verkeer te faciliteren.</p>	/
14L	TLV	mer	<p>Het document Plan-MER is zeer summier voor wat betreft het onderdeel klimaatimpact. Er wordt met betrekking tot de vrachtroutenetwerken geen enkele berekening voorgelegd. Er is geen enkele assumptie gebeurd met betrekking tot de impact van de omrijkilometers. Zonder die basis is het niet mogelijk om een positief globaal effect op het klimaat te garanderen. TLV concludeert dat die afweging niet cijfermatig werd onderbouwd.</p>	<p>Het principe van het vrachtroutenetwerk, alle verkeer zo snel mogelijk naar hoofdwegen, zit vervat in de doorgerekend model, voor zowel PV als VW.</p>	/
15A	gemeente Zuienkerk Ruimte	<p>De gemeenteraad neemt kennis van het ontwerp Regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Brugge en verklaart zich eenparig akkoord met de voorgestelde opmerkingen van het schepencollege:</p> <p>Uit de visienota-tekst: Aspect Ruimte:</p> <p>- Pag. 24: Zuienkerke is niet aangeduid als 'Hoofddorp' wat consequenties kan hebben naar ontwikkelingen en het uitrollen van een degelijk vervoersnet.</p> <p>- Pag. 28: Er wordt voorgesteld om bedrijven, die vanuit mobiliteitsgoepunt minder gunstig gelegen zijn te laten uitdoven. Het is echter niet duidelijk of hier een compensatie tegenover zal staan.</p>	<p>De kaart op p.24 van de visienota is opgemaakt volgens het RSV en het PRS. Zuienkerke is in die plannen niet opgenomen als hoofddorp. In de visienota p.28 staat dat we als vervoerregio aan het ruimtelijk beleid vragen om te onderzoeken of het mogelijk is om bedrijven die vanuit mobiliteitsgoepunt minder gunstig gelegen zijn te laten uitdoven. De mogelijkheid tot een compensatie zal uit dat onderzoek moeten blijken. Het gaat hier om een ruimtelijk instrument dat we niet met een RMP kunnen bepalen.</p>	/	
15B	gemeente Zuienkerk Fiets	<p>De gemeenteraad neemt kennis van het ontwerp Regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Brugge en verklaart zich eenparig akkoord met de voorgestelde opmerkingen van het schepencollege:</p> <p>Uit de visienota-tekst: Aspect Fiets:</p> <p>- Pag. 43: In kader van een bovenlokaal functioneel fietsroutenet is het essentieel dat de missing-link vanaf 'Strooien Haan' richting De Haan/Bredene wordt voorzien langs de N9. Deze dient dan ook te worden aangeduid op het desbetreffend plan en tekst.</p>	<p>Deze missing link wordt verder opgenomen en uitgewerkt in het Masterplan Fiets Oostende, zie actie 3.4.</p>	/	
15C	gemeente Zuienkerk Openbaar vervoer	<p>De gemeenteraad neemt kennis van het ontwerp Regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Brugge en verklaart zich eenparig akkoord met de voorgestelde opmerkingen van het schepencollege:</p> <p>Uit de visienota-tekst: Aspect Openbaar vervoer op lange termijn:</p> <p>- Pag. 51: Het decreet Basisbereikbaarheid legt het principe van een vraaggericht investeringsbeleid met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen op. Het is echter niet duidelijk hoe men dit zal realiseren wanneer de huidige belbussen verdwijnen. Wij stellen ons dan ook vragen inzake het vervoer op maat en de betaalbaarheid ervan.</p> <p>- Pag. 51: Tevens stellen wij dat het openbaar onderzoek dient bekeken te worden vanuit het standpunt van kinderen, (schoolgaande) jeugd, senioren, ... Ons inziens wordt dit te vaag onderzocht.</p>	<p>De belbussen binnen het concept van basismobiliteit worden vervangen door het flexvervoer binnen het concept van basisbereikbaarheid. Het openbaar onderzoek was open voor alle burgers, jong en oud. Het was ter beschikking via de website van de vervoerregio en via de website van de gemeente. Er was ook voorzien om het plan in te kijken bij de gemeente.</p>	/	
15D	gemeente Zuienkerk Autoverkeer	<p>De gemeenteraad neemt kennis van het ontwerp Regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Brugge en verklaart zich eenparig akkoord met de voorgestelde opmerkingen van het schepencollege:</p> <p>Uit de visienota-tekst: Aspect Autoverkeer:</p> <p>- Pag. 56: Algemeen wordt gesteld dat het gebruik van de auto ontmoedigd moet worden. In landelijke gemeentes is het echter geen evidentie om niet-autoafhankelijk te zijn geleet op de eerder beperkte bereikbaarheid d.m.v. het openbaar vervoer.</p> <p>- Pag. 60: Niettegenstaande wij de visie inzake ontharding volgen is dit geen evidentie in landelijke gemeentes waar de verhardingsgraag reeds zeer laag is.</p>	<p>We nemen akte van dit standpunt.</p>	/	

15E gemeente Zuienkerk fietsnetwerk	<p>De gemeenteraad neemt kennis van het ontwerp Regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Brugge en verklaart zich eenparig akkoord met de voorgestelde opmerkingen van het schepencollege:</p> <p>Uit de 'Netwerkaarten': Kaart 1 - Fietsnetwerk:</p> <p>- In kader van een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk is het essentieel dat de missing-link vanaf 'Strooien Haan' richting De Haan/Bredene wordt voorzien langs de N9. Deze as ligt immers binnen de vervoerregio Brugge en de vervoerregio Oostende.</p>	
16A UNIZO Participatie	<p>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.</p> <p>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 alle betrokkenen, van voetgangers tot transportbedrijven, van fietsers tot autocars.</p>	<p>zie 15B</p> <p>Wij erkennen de noodzaak van intensieve samenwerking met alle betrokken sectoren om een volledig en effectief mobiliteitsplan te ontwikkelen. Naar aanleiding van de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan werd er daarom een grote groep stakeholders opgesteld met vertegenwoordigers uit alle mogelijke organisaties die met mobiliteit in de vervoerregio Brugge te maken hebben. Deze stakeholders werden op verschillende momenten tijdens de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan uitgenodigd om overleg te plegen of informatie te krijgen. In totaal werden er twee informatieve momenten georganiseerd en negen overlegvergaderingen over diverse thema's. Zie hiervoor ook de website van de vervoerregio (www.vervoerregiobrugge.be) en de visienota blz. 104. Op de algemene sessies werden steeds alle stakeholders uitgenodigd. Voor de thematische sessies beperkten we ons tot de inhoudelijk nauwst betrokken stakeholders, om zo meer diepgang te kunnen overleggen. UNIZO en andere logistieke en economische actoren werden waar relevant uitgenodigd. Ook werd rond logistiek een bilateraal overleg opgezet. De inbreng van UNIZO en de andere stakeholders werd steeds zorgvuldig gecapteerd in uitgebreide verslagen en diende als insteek voor de verdere uitbouw van het regionaal mobiliteitsplan en de beleidsmatige besluitvorming errond.</p>
16B UNIZO Participatie	<p>Stakeholderssessies</p> <p>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.</p> <p>Op basis van de beperkte terugkoppeling vanuit de studie bureaus was het dan weer niet duidelijk op welke manier werd omgesprongen met de inbreng die gegeven werd in voorgaande stakeholdermomenten. Opmerkingen als "we nemen het mee" geven daarbij weinig vertrouwen richting de persoon of organisatie die de opmerking gaf en vaak vrije tijd opgeeft om vrijwillig mee na te denken over de mobiliteit van morgen.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>We vragen daarom met aandrang om werk te maken van meer bi- of multilateraal overleg met sectoren en organisaties die een belangrijke rol spelen binnen de mobiliteit.</p>	<p>Tijdens de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan werden er twee informatieve momenten georganiseerd voor stakeholders en negen overlegvergaderingen over diverse thema's. Zie hiervoor ook de website van de vervoerregio (www.vervoerregiobrugge.be) of de visienota, blz. 104. Op de thematische overlegmomenten werden enkel de inhoudelijk nauwst betrokken stakeholders uitgenodigd, om zo de nodige diepgang in het gesprek te garanderen. Hier kozen we dus voor bilateraal overleg. Op de algemene overlegmomenten werden alle stakeholders uitgenodigd en kozen we dus bewust voor multilateraal overleg. Om tot een evenwichtig regionaal mobiliteitsplan te komen is het namelijk van belang om alle stemmen te horen en liefst samen, zodat voor iedereen duidelijk wordt waarover de visie van verschillende stakeholders uiteenloopt. Zo konden we de meest genuanceerde informatie verwerven.</p>
16C UNIZO logistiek, privaot collectief personenvervoer	<p>Aandacht voor goederenvervoer en collectief personenvervoer</p> <p>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 privaot collectief personenvervoer, vragen een specifieke expertise (ook per deeldomein) die vaak niet of beperkt aanwezig is in de vervoerregio's en de studie bureaus. 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 onaantvaardbaar dat beslissingen genomen in mobiliteitsplannen zonder voldoende expertise en voor thema's die beter op hoger niveau worden gestuurd en uitgetekend.</p> <p>In de opmaak van het mobiliteitsplan wordt er voornamelijk vertrokken vanuit het oogpunt van personenmobiliteit en moet het goederenvervoer het doen met een aantal clichématige ingrepen. Het belang voor onze economie en bevoorradingsystemen worden in deze dan ook niet erkend, integendeel, ondoordachte aanpassingen op lokaal of regionaal niveau kunnen ernstige gevolgen hebben voor bedrijven, organisaties, werven... die afhankelijk zijn van goederenvervoer. Het is dus van groot belang dat er voldoende aandacht wordt besteed aan de specifieke behoeften en uitdagingen van het goederenvervoer en sectoren die met leveringen te maken hebben, zodat een duurzame en efficiënte logistiek gewaarborgd blijft. Denk maar aan de leveringen van drank aan de horeca of bouwmaterialen op werven, de inzameling van bedrijfsafval of de bevoorrading voor winkels.</p> <p>Ook voor autocars zijn afspraken, routes en oplossingen nodig die werkbaar zijn en afgestemd zijn tussen steden, zodat ook deze stromen op een realistische manier kunnen worden gestuurd en gestroomlijnd.</p> <p>Voor het verder uitwerken van zaken als venstertijden, routegeleiding of -advies, tonnagebeperkingen... moet heel duidelijk gekozen worden om te vertrekken vanuit overleg met het goederenvervoer én het collectief personenvervoer. We vragen hier uitdrukkelijk om ook over de vervoerregiogrenzen heen te overleggen, want de impact van dergelijke maatregelen mag zeker niet onderschat worden. Een concreet voorbeeld: te nauwe venstertijden voor verschillende</p>	<p>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.</p> <p>Privaot collectief vervoer ondersteunen we, maar de marktwerking primeert hierin. De globale regelgeving over het privaot collectief vervoer is de bevoegdheid van de hogere overheden. We schetsen in het RMP 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.</p>

16D UNIZO	Modal shift personen	<p>Theorie vs. realiteit</p> <p>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.</p>	/ /
16E UNIZO	Modal shift goederen	<p>Theorie vs. realiteit (vervolg)</p> <p>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 kern 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.</p> <p>We moeten dus verder kijken dan maatregelen die op papier interessant lijken, maar in de praktijk een negatief effect zullen hebben. Door deze materie op een doorgedreven manier, samen met de betrokken sectoren, aan te pakken op een hoger niveau kunnen we op lange termijn meer bereiken. Kleine (tijdelijke) winsten, die interessant lijken voor het lokale kiespubliek, hebben op lange termijn vaak een negatief effect, terwijl we op basis van een gefundeerd plan op hoger niveau op lange termijn veranderingen kunnen realiseren.</p>	<p>In de VVR tekenden we een fijnmazig fietsnetwerk uit. Op regionaal niveau bestaat dit uit fietssnelwegen en het BFF (zie thema fiets, p. 40-41 in de visienota). Op lokaal niveau (geen onderdeel van dit RMP) takt het lokaal functioneel fietsroutenetwerk aan op het BFF. De prioriteiten voor het fietsnetwerk in de VVR Brugge gaan uit naar het wegwerken van missing links en zwakke schakels (zie alinea 3.3.2). Ook actie 3.3 impliceert dit.</p> <p>In onze visienota bij hoofdstuk 3.7.3 stellen we hetzelfde: "Logistiek speelt op een veel grotere schaal dan enkel onze vervoerregio: de logistieke stromen hebben meestal een herkomst of bestemming ver buiten onze vervoerregio. Dat maakt van de multimodale ontsluiting en de mogelijkheden tot modal shift een onderwerp dat de grenzen van de vervoerregio overschrijdt." en "De vervoerregio vraagt om overkoepelend op Vlaams niveau te bepalen waar logische knopen komen, waar het logisch is om overslag te doen ..." Bovendien hebben in ons actieplan de acties 7.6, 7.9 en 8.2 de Vlaamse overheid als initiatiefnemer.</p>
16F UNIZO	overkoepelend	<p>Overkoepelend beleid</p> <p>Tot slot willen we nogmaals de aandacht vestigen op het ontbreken van een duidelijk ambitieus overkoepelend Vlaams mobiliteitsbeleid, wat nochtans een noodzakelijke voorwaarde is om een geloofwaardig en degelijk mobiliteitsplan op regionaal niveau uit te werken. Een coherent en gecoördineerd kader op Vlaams niveau is van essentieel belang om een consistente en effectieve mobiliteitsstrategie te waarborgen. Het is aangewezen om thema's als goederenvervoer en privaat collectief personenvervoer verder aan te pakken op het niveau waarop de grote stromen zich voordoen en waar het regionale niveau zich vervolgens kan aan vasthaken voor een diepere uitwerking specifiek voor de regio. We dringen erop aan dat er een duidelijk overkoepelend kader wordt vastgelegd dat richting geeft aan de vervoerregionale mobiliteitsplannen.</p>	<p>In onze visienota bij hoofdstuk 3.7.3 stellen we hetzelfde: "Logistiek speelt op een veel grotere schaal dan enkel onze vervoerregio: de logistieke stromen hebben meestal een herkomst of bestemming ver buiten onze vervoerregio. Dat maakt van de multimodale ontsluiting en de mogelijkheden tot modal shift een onderwerp dat de grenzen van de vervoerregio overschrijdt." en "De vervoerregio vraagt om overkoepelend op Vlaams niveau te bepalen waar logische knopen komen, waar het logisch is om overslag te doen ..." Bovendien hebben in ons actieplan de acties 7.6, 7.9 en 8.2 de Vlaamse overheid als initiatiefnemer.</p> <p>Een groot deel van de inhoudelijke opmerkingen van de indiener 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.</p>
16G UNIZO	Participatie	<p>Conclusie UNIZO</p> <p>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 stakeholder sessies 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.</p> <p>We verzoeken u met aandacht om de bezwaren die we aanbrengen serieus te nemen en het proces rond de mobiliteitsplannen te hernemen, met 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.</p> <p>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.</p>	/ /

17A	Grootouders voor de Doelstellingen	<p>Hierbij willen de Grootouders voor het Klimaat Brugge bezwaar indienen tegen het nieuwe mobiliteitsplan voor de vervoersregio Brugge. Wij zijn geen vakspecialisten, maar merken toch bij een eerste lectuur dat het nieuwe mobiliteitsplan voor de vervoersregio Brugge niet afgetoetst is op de ambities over CO2-reductie die in het Brugge klimaatplan duidelijk aangegeven zijn.</p> <p>In het Brugge Klimaatplan zijn de klimaatdoelstellingen inzake het luik mobiliteit duidelijk aangegeven, in het licht van de in Parijs afgesproken reductie tegen 2030, nl. -49%: <b>(hier staan cijfers uit het Brugge klimaatplan voor personen- en vrachtvervoer, zie knip)</b></p> <p>In het voorliggende nieuwe mobiliteitsplan voor de vervoersregio Brugge worden wel diverse maatregelen voorgesteld, maar nergens wordt in dit document duidelijk gemaakt of men met de beoogde maatregelen ook effectief de hoger vermelde klimaatdoelstellingen effectief zal halen. Met andere woorden: dit nieuwe mobiliteitsplan heeft niet echt een klimaattoets doorstaan, althans dit wordt in het voorliggende document niet duidelijk gemaakt.</p> <p>Als Grootouders voor het Klimaat zijn we van mening dat deze klimaat-toets ook duidelijk in het plan moet opgenomen zijn, meer zelfs: dat ze eigenlijk het uitgangspunt van de voorgestelde maatregelen zou moeten vormen. Het heeft immers geen zin om algemeen ronkende en precieze klimaatdoelstellingen te verkondigen, als men ondertussen in de concrete beleidsplannen die gestalte krijgen ver beneden deze doelstellingen blijft.</p>	<p>De milieupact op het klimaat, die meer is dan een aftoetsing aan een beleidsdoelstelling, is op niveau van het plan onderzocht in het MER.</p> <p>Een aftoetsing aan de doelstellingen van het klimaatplan Brugge gebeurde inderdaad niet. In het MER worden de milieueffecten onderzocht. Het aftoetsen van beleidsdoelstellingen behoort niet tot de eigenlijke scope van een MER.</p> <p>Dit is in voorliggend plan als extra toevoeging wel gebeurd, met name voor de relevante doelstellingen op Vlaams niveau. Op deze manier kan de bijdrage van het plan aan de Vlaamse doelstellingen ingeschat worden en wordt een vergelijking mogelijk is tussen de verschillende regio's.</p> <p>Het klimaatplan van Brugge behelst maar een deel van de regio, en moet afgetoetst worden op gemeentelijk niveau, niet op regionaal niveau. Omdat deze inderdaad ook belangrijk zijn worden alle besliste relevante doelstellingen wel vermeld.</p>	/	/
17B	Grootouders voor de wegencategorisering	<p>Nogmaals, we zijn geen vakspecialisten, het is niet aan ons om concreet aan te geven welke keuzes men hierbij zou moeten doen. Maar om één voorbeeld te noemen: als er in het voorliggende nieuwe mobiliteitsplan sprake is om de E403 tussen Brugge en Kortrijk in de omgeving van Brugge van een nieuwe derde strook te voorzien, dan vinden wij als Grootouders voor het Klimaat die derde strook even inefficiënt als voorbijgestreefd: de E403 gaat immers wat verder over in de expresweg N31, waar alle tunnels (onder zowel Torhoutse als Gistelse Steenweg) slechts over twee rijstroken lopen. Men zal dus het probleem enkel verschuiven, maar niet echt oplossen. Het geld voor zo'n derde rijstrook zou men in het nieuwe mobiliteitsplan voor de vervoersregio Brugge veel beter investeren in meer duurzame alternatieven zoals betere fietsverbindingen of een betere bediening van de "witte vlekken" die als gevolg van het nieuwe vervoersplan van De Lijn in diezelfde vervoersregio ontstaan.</p>	<p>In actie 2.1 benoemen we het aanpakken van de doorstroming op E403 als deeltactie voor het inrichten van het hoofdwegenet conform de inrichtingsprincipes. In dit strategische mobiliteitsplan doen acties noch deeltacties uitspraken over de oplossingsrichting (zie actietabel p.6). Het is bij de projectuitwerking van de (deel)actie dat moet blijken welke oplossingsrichting specifiek voor de E403 wenselijk is.</p>	/	/
17C	Grootouders voor de Doelstellingen	<p>Wij stellen dus voor dat men het voorliggende mobiliteitsplan voor de vervoersregio Brugge herwerkt, in die zin dat men in de herwerkte versie ook expliciet aangeeft hoe dat plan tegemoet zal komen aan de precieze en ambitieuze klimaatdoelstellingen die in de Brugge gemeenteraad (bijna) unaniem goedgekeurd zijn.</p>	<p>zie 12AA</p>	/	/
18	gemeente Jabbeke algemeen	<p>Besluit: Artikel 1: Er wordt gunstig advies gegeven op het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan dat bestaat uit: - Voorlopig Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan: visienota - Voorlopig Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan: netwerkkaarten - Voorlopig Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan: actieplan - Ontwerp plan-MER - Ontwerp plan-MER: niet-technische samenvatting</p>	<p>We nemen akte van dit standpunt.</p>	/	/
19A	gemeente Beernem vrachtrouten netwerk	<p>Goedgekeurd met eenparigheid van stemmen Artikel 1: De gemeenteraad geeft gunstig advies op het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoersregio Brugge, inclusief het ontwerp plan-MER, rekening houdend met volgende opmerkingen/suggesties/bezwaren:</p>	<p>Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. De regionale bedrijventerreinen zijn opgenomen op de netwerkkaart voor vrachtverkeer en worden ontsloten door het regionale vrachtrouten netwerk.</p>	/	/
19B	gemeente Beernem Openbaar vervoer	<p>1. We pleiten voor een maximale en optimale ontsluiting van de bedrijventerreinen. 2. We vragen een versterking van het treinaanbod in Beernem met voldoende aansluitingen;</p>	<p>De verhoging van de frequentie van de trein Brugge-Gent is opgenomen in actie 4.9 in de actietabel en de verbetering van het aanbod op de lijn Brugge-Beernem in actie 4.3. Daarnaast vraagt actie 4.16 voor de verdere realisatie van een goede verknoping in treinstations met o.a. de optimalisatie van de verknoping tussen het trein- en busnetwerk.</p>	/	/
19C	gemeente Beernem autoverkeer	<p>3. Wat betreft de pistes inzake kilometerheffing en rekeningrijden die zijn opgenomen, is het voor ons belangrijk dat rekeningrijden niet mag resulteren in een belastingverhoging. Dit moet gepaard gaan met een afschaffing van de bestaande verkeersbelastingen (jaarlijkse verkeersbelasting, belasting op in verkeersstelling) en extra inkomsten van buitenlandse bestuurders.</p>	<p>Het invoeren van een slimme kilometerheffing is een aanbeveling vanuit de VVR aan de Vlaamse overheid (zie actie 5.2). Dit moet verder bekeken worden binnen het onderzoek op Vlaams niveau in functie van het invoeren van een slimme kilometerheffing.</p>	/	/
19D	gemeente Beernem Openbaar vervoer	<p>4. Verder bepleiten we een versterking van het busvervoer op de piekmomenten, zoals bijvoorbeeld 's morgens voor de schoolgaande jeugd;</p>	<p>Dit is opgenomen in actie 4.3, waarin de vervoersregio de verdere opwaardering van het aanbod van het busnetwerk zal onderzoeken, o.a. op niveau van het functioneel net. Schoolbussen maken deel uit van het functioneel net.</p>	/	/
19E	gemeente Beernem wegencategorisering	<p>5. De visienota is voor wat de wegencategorisering betreft (en daaraan gekoppeld de mogelijkheid om zwaar vervoer te beperken) alleen bedoeld om de regionale en interlokale wegen te definiëren. Vandaag zijn er echter geen dergelijke wegen in onze gemeente. De verdere categorisering zal later door de gemeente moeten gebeuren, waarop de vervoersregio dan advies zal geven. Wij vragen dan ook om bij die categorisering door de gemeente maximaal rekening te houden met een beperking van de doortocht van zwaar vervoer door onze dorpskernen.</p>	<p>Zoals beschreven op p.33 van de visienota bestaat de nieuwe wegencategorisering uit een netwerk van rasters voor het hoofdwegenet en het dragende netwerk. Het lokale wegennet bestaat uit een boomstructuur omdat gebleken is dat die op lokaal niveau zijn meerwaarde heeft bij het terugdringen van sluipverkeer (alinea 3.2.2.2). Een van de hoofddoelstellingen van het robuust wegennetwerk is de verkeersveiligheid verhogen, naast de betere afwikkeling van de verschillende vervoersstromen en de verbetering van de doorstroming (alinea 3.2.2.3). Daarnaast streeft de vervoersregio er eveneens naar om het vrachtverkeer maximaal te weren uit de kernen (alinea 3.9.4).</p>	/	/
20A	gemeente Oostkamp OV KT	<p>Besluit: Unaniem Enig art. - De Gemeenteraad heeft kennisgenomen van de visienota, de netwerkkaarten en het actieplan regionaal mobiliteitsplan 2030 vervoersregio Brugge en ook van het bijhorende ontwerp MER en noteerde volgende opmerkingen: - De Gemeenteraad uit haar bezorgdheid over een flexibele en efficiënte basisbereikbaarheid die voor iedereen betaalbaar blijft. We hopen dat er over de uitrol van het flexvervoer en de mobiliteitscentrale vlug duidelijkheid komt, en dat die gebruiksvriendelijk is voor alle gebruikers.</p>	<p>We nemen akte van dit standpunt.</p>	/	/
20B	gemeente Oostkamp Openbaar vervoer	<p>- We zijn verheugd dat de tangentijslijn Torhout Beernem al in voege zal gaan bij de eerste fase van OV.</p>	<p>We nemen akte van dit standpunt.</p>	/	/
20C	gemeente Oostkamp wegencategorisering	<p>Actietabel: - Actie 2.6: Evalueren van alle bestaande treinspooroverwegen in kader van de veiligheid en de nieuwe wegencategorisering in een ruimere omgeving. MOW vervoersregio + toevoegen: lokale besturen.</p>	<p>Zie actieplan pagina 7: "De initiatiefnemer is de actor die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de actie. Het is deze verantwoordelijke die partners zoekt en het proces/project in gang zet."</p>	/	/
20D	gemeente Oostkamp fiets	<p>- Actie 3.11: Evalueren en bijsturen afbakening zone 30. We dringen aan bij de bevoegde overheden om flexibele snelheidszones mogelijk te maken, zoals bijv. een flexibele zone 30, ruimer dan de schoolomgeving.</p>	<p>Dit is een vraag die niet binnen het RMP kan beantwoord worden, dit is federale materie.</p>	/	/
20E	gemeente Oostkamp autoverkeer	<p>- Actie 6.3: De gemeente Oostkamp dringt aan dat de realisatie niet op zich laat wachten (carpoolparking)</p>	<p>We nemen akte van dit standpunt.</p>	/	/
20F	gemeente Oostkamp parkeren	<p>- Actie 6.6: De problematiek van het vrachtwagenparkeren vraagt niet alleen een studie over een regionale aanpak, maar daarna ook de uitvoering.</p>	<p>Actie 6.6: In de actietabel is telkens het eerste product waarin de (deel)actie resulteert opgenomen (actieplan p7). Het is inderdaad mogelijk dat een (deel)actie achtereenvolgens resulteert in verschillende producten: 1.studie, 2.infrastructuurwerken.</p>	/	/

20G	gemeente Oostkamp algemeen		Oostkamp vraagt bij de actietabel, gelinkt aan het RMP, nogmaals de aandacht voor: - het in uitvoering brengen van de streefbeeldstudie N50 en hier ook asap de nodige middelen voor voorzien. - voor het op- en africhtencomplex Oostkamp E40 de nodige voorbereidingen te starten, om dit gevaarlijke punt zowel op de E40 zelf, als de wegen errond aan te pakken. - een vergunningenbeleid dat cruciale realisaties niet in de weg staat, zonder ellenlange beroepsprocedures en met haalbare compensatieregelingen. Hierbij denken we bv. concreet aan het fietspad N50 Oostkamp Waardamme. Gelieve hiervoor ook de nodige middelen te willen voorzien. - dat de lijsten met opgesomde projecten onder 2.3 en 3.3 niet limitatief zijn, en nog kunnen aangevuld worden.					
21A	VRA-FBAA	Participatie	In het kader van het openbaar onderzoek m.b.t. het regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio Brugge wensen wij de volgende opmerkingen te formuleren. 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.	We nemen akte van dit standpunt. 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 bredere context en inzichten vanuit verschillende invalshoeken.			/	/
21B	VRA-FBAA	privatief collectief vervoer	Inhoudelijk stellen wij vast dat het privaot 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 privaot 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.	De vervoerregio ondersteunt zeker het privaot 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 infrastructures, hoppingpunten op bedrijventerreinen en evenementslocaties, een gelijk speelveld te scheppen voor de private sector. De globale regelgeving van het privaot collectief vervoer blijft de bevoegdheid van de hogere overheden. + Zie ook 32a			/	/
21C	VRA-FBAA	privatief collectief vervoer	We lezen nauwelijks iets over de ontsluiting van bedrijventerreinen en het evenementenvervoer via privaot collectief vervoer. De bediening van tewerkstellingszones en de ontsluiting van toeristische attractiepolen worden overgelaten aan het vervoer op maat. Dit is een jammere zaak, zeker gezien de budgettaire beperkingen waarmee dit vervoer kampt. Voor touringcars is er daarnaast een belangrijk issue rond toegang tot de steden en parkeerbeleid. Belangrijk voor de Vervoerregio Brugge waar toch heel wat toeristische attractiepolen aanwezig zijn. Het is een gemiste kans dat het parkeerbeleid uit het plan hieraan geen aandacht besteedt. 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.	zie 21B			/	/
22A	Infrabel	treinspooroverwegen	Ingevolge uw schrijven van 15.05.2023 kunnen wij u melden dat Infrabel voorwaardelijk positief advies verleent bij bovenvermelde aanvraag, van Departement Mobiliteit en Openbare Werken voor het Strategisch MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Brugge. De analyse naar veiligheid van de overwegen actiepunt 2.6 is een taak van Infrabel en de FOD Mobiliteit. Indien er eventueel aanpassingen dienen te gebeuren aan overwegen dient dit met Infrabel besproken te worden.	Actie 2.6 heeft de bedoeling om op regionaal niveau een visie te ontwikkelen over de aanpak van de treinspooroverwegen. Deze actie / vervangt niet het overkoepelende karakter van Infrabel noch zijn betrokkenheid. De concrete aanpassingen per overweg moeten verder bestudeerd worden op projectniveau.			/	/
22B	Infrabel	Ruimte	De ruimtelijke component van een VVR plan dient ook meegenomen te worden. Er dient ruimte voorzien te worden om de aanleg van extra of nieuwe infrastructuur (extra sporen goederenbundels, ruimte voor stopplaatsen, overwegen, enz...) te realiseren. Hiervoor vraagt Infrabel als eerste stap een bouwvrije strook van 10 meter te voorzien, te meten vanaf de vrije rand van het spoor (d.i. 4,5 meter van de buitenste spoorstaaf). Deze strook bedraagt 15 meter in geval dat er ook een fietspad naast voorzien wordt en dient als buffer en ruimte voor extra spoorinfrastructuur.	Het vastleggen van rooilijnbreedtes en bouwvrije stroken kan niet gebeuren in het RMP. Dit kan enkel gebeuren in andere instrumenten zoals een ruimtelijk uitvoeringsplan en dit is niet de bevoegdheid van de VVR.			/	/
22C	Infrabel	treinspooroverwegen	Overwegen vormen punten waar derden nog op de infrastructuur van de sporen kunnen komen, door de regelmatige calamiteiten op deze overwegen vormen ze echte bottle necks op het spoorwegennet die zorgen voor sneeuwbal effecten van vertragingen. We zoeken dan ook, samen met de betrokken gemeenten, om deze overwegen zoveel als mogelijk te vervangen door ongelijkgrondse alternatieven. We vragen dan ook aan de gemeenten om hier op een positieve manier mee samen naar te kijken. We vragen ook om vanuit de VVR duidelijk aan te geven welke wegen nog een verbindende functie hebben (d.w.z. de overweg moet vervangen worden door een alternatief voor autoverkeer) en welke overwegen die rol niet opnemen of die rol enkel opnemen voor de fiets.	In de actietabel is actie 2.6 opgenomen als visievorming over de aanpak van de bestaande treinspooroverwegen op regionaal niveau. / Daarnaast zijn er ook de netwerkkaarten voor fiets, OV en vracht die aangeven welke rol de verbindingen in de verschillende netwerken op regionaal niveau spelen. In lokale mobiliteitsplannen worden dan de verbindingen op lokaal niveau uitgewerkt.			/	/
22D	Infrabel	mer	Ter info: algemene voorwaarden m.b.t. MER dienen strikt te worden nageleefd (zie bijlage). <a href="#">(bijlage hier niet letterlijk overgenomen, is dat nodig?)</a>  Deze bijlage heeft als titel "Algemene voorwaarden i.v.m. RUP/MER en soortgelijke aanvragen" en bevat technische informatie omtrent - Bouwvrije strook langsheen het spoor - Biologische waarde - Aangelanden - Mobiliteit (indien er overwegen op deze lijn aanwezig zijn) - Trespassing - Hydraulica	Dit betreffen inrichtingsvoorwaarden die toegepast moeten worden bij de uitvoering van concrete acties in de omgeving van spoorwegen en niet relevant zijn op strategisch niveau.			/	/
23A	NMBS	Openbaar vervoer	NMBS werkt graag constructief mee aan de uitdagingen en geplande acties op vlak van mobiliteit binnen het kader van de regionale mobiliteitsplannen. We namen het voorliggende regionale mobiliteitsplan onder de loep en formuleren hierbij enkele algemene opmerkingen:  NMBS als trekker/initiatiefnemer • 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. Stations en stationsomgevingen: • 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. • Wanneer er acties (bv. Hoppingpunten, 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.	We nemen akte van dit standpunt.			/	/
23B	NMBS	Openbaar vervoer	NMBS als trekker/initiatiefnemer • 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. Stations en stationsomgevingen: • 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. • Wanneer er acties (bv. Hoppingpunten, 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.	We nemen akte van dit standpunt. Zie actieplan pagina 7: "De initiatiefnemer is de actor die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de actie. Het is deze verantwoordelijke die partners zoekt en het proces/project in gang zet."			/	/

23C	NMBS	Openbaar vervoer	<p>Contract van Openbare Dienst en vervoersplan</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>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 2 / 2 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).</li> <li>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.</li> </ul>	<p>We nemen akte van dit standpunt.</p>	/	/	
23D	NMBS	Openbaar vervoer	<p>Specifieke opmerkingen bij de actietabel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2.6: NMBS opnemen als partner voor de treinspooroverwegen in stationsomgevingen</li> <li>3.3: NMBS opnemen als partner voor fietswielwegen in stationsomgevingen en buiten stationsomgeving indien NMBS-eigendom betrokken is (zie algemene opmerkingen)</li> <li>4.10: Onderzoek naar andere organisatie lijn 66 kan worden bestudeerd in kader van nieuw vervoersplan. Het heropenen van de stations (Loppem en Veldegem) zou misschien beter als een aparte actie worden opgenomen (zoals 4.11 station B-park)</li> <li>4.11: station B-park. 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)</li> <li>4.12: snelbussen op missing links spoor netwerk: enkel De Lijn kan hier als initiatiefnemer worden aangeduid</li> <li>5.10: Inzet van milieuvriendelijkere treinen: in de regio rijden momenteel enkel elektrische treinen van de NMBS. Wij vragen om de treinen en NMBS uit deze actie te halen</li> <li>6.2: dit initiatief ligt louter bij NMBS, niet bij de lokale besturen. NMBS bepaalt de tarieven van de stationsparkings.</li> <li>10.1: onderzoeken van de maatregelen die het best geïmplementeerd worden om mobiliteit en openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk te maken en betaalbaar te houden: NMBS heeft nu al een divers aanbod voor verschillende doelgroepen</li> </ul> <p>Specifieke opmerkingen bij de Netwerkkarten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Er worden 2 stations vermeld om te openen: Loppem en Veldegem. Station B-Park staat niet aangeduid, terwijl in het actieplan gevraagd wordt om ook het potentieel voor dit station te onderzoeken.</li> </ul>	<p>-2.6 en 3.3: in de actietabel werd gekozen om enkel de initiatiefnemer te benoemen. "De initiatiefnemer is de actor die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de actie. Het is deze verantwoordelijke die partners zoekt en het proces/project in gang zet." (actieplan pagina 7).</p> <p>-4.10: We herformuleren deze actie als aparte acties (in relatie met elkaar)</p> <p>-4.11: We nemen akte van dit standpunt.</p> <p>-4.12: Aangezien het gaat over de mogelijkheid voor het inzetten van (snel)bussen om missing links in het NMBS-netwerk op te vangen wordt enkel De Lijn opgenomen als initiatiefnemer.</p> <p>-5.10: Deze actie streeft naar milieuvriendelijker OV. Zowel op stillere, zuinigere als emissievrije voertuigen kan blijvend worden ingezet. NMBS blijft daarom behouden als één van de initiatiefnemers van deze actie.</p> <p>-6.2: De tarifiering van stationsparkings mag geen negatieve impact hebben op de (verkeers)leefbaarheid in de nabijgelegen woonstraten. Onderlinge afstemming tussen NMBS en de lokale besturen is hierbij noodzakelijk. Lokale besturen zijn dan inderdaad geen initiatiefnemer. We schrappen de lokale besturen als initiatiefnemer uit deze actie en voegen de onderlinge afstemming tussen NMBS en de lokale besturen toe als deelactie.</p> <p>-10.1: In afstemming met de andere initiatiefnemers kan in het kader van deze actie dit aanbod nog verder geoptimaliseerd worden en eventueel ook geïntegreerd.</p>	X: zie actietabel, actie 6.2	/	/
23E	NMBS	Openbaar vervoer	<p>Specifieke opmerkingen bij de Netwerkkarten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Er worden 2 stations vermeld om te openen: Loppem en Veldegem. Station B-Park staat niet aangeduid, terwijl in het actieplan gevraagd wordt om ook het potentieel voor dit station te onderzoeken.</li> </ul>	<p>Dat klopt. Voor Loppem en Veldegem is er vanuit de vervoerregio concreter een potentieel aangetoond. Voor B-park is nog een ruimer onderzoek nodig naar het potentieel op de meest geschikte spoorlijn / en onder andere ook naar toegang naar het station. Dat is opgenomen in actie 4.11. Daarom is B-park (nog) niet opgenomen op de netwerkkarten.</p>	/	/	
24AA	TTB	algemeen	<p>ALG: Geen overkoepelende bindende visie</p> <p>Dit RMP is één van de 15 regionale mobiliteitsplannen opgesteld in opdracht van de Vlaamse Regering. Door het ontbreken van bindende Vlaamse en federale mobiliteitsvisies is er geen vaste leidraad bij de opstelling van deze plannen. Wel zijn er bindende internationale en EU-milieu- en klimaatspraken die federaal en Vlaams zijn aanvaard en waarmee dit RMP best rekening houdt.</p>	<p>Bij het opstellen van het Regionaal Mobiliteitsplan werd er rekening gehouden met de doelstellingen die vervat zitten in de Vlaamse mobiliteitsvisie 2040. We zijn bij het opstellen van het RMP uit gegaan van de eigen bevoegdheden en deze van de structurele partners (steden &amp; gemeenten, provincie, ...). Anderzijds hebben we binnen de werking van de vervoerregioraad steeds intensief samengewerkt met de federale partners, zoals de NMBS en Infrabel.</p>	/	/	
24AB	TTB	algemeen	<p>ALG: Regio-overschrijdende problemen en oplossingen</p> <p>Elke regio heeft mobiliteitsproblemen waarvan oorzaken en oplossingen (vooral) op bovenregionaal niveau liggen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>de verdere toename van het auto- en vrachtwagenverkeer met bijhorende problemen qua milieu, leefbaarheid, congestie en verkeersveiligheid;</li> <li>- het ontbreken van maatregelen om een modal shift naar duurzaam vervoer te realiseren, zoals invoering van rekeningrijden voor personenwagens;</li> <li>- het ontbreken van maatregelen en investeringen om duurzame en efficiëntere vervoerswijzen te bevorderen;</li> <li>- de lacunes in het spoorvervoer, afhankelijk van het federale spoorbeleid en de NMBS;</li> <li>- de verdere toename van salariswagens gestimuleerd door fiscale gunstmaatregelen;</li> <li>- het gebrek aan integratie van de OV-tarieven op Vlaams en federaal niveau;</li> <li>- de toenemende parkeerproblemen bij gebrek aan een sturend parkeerbeleid;</li> <li>- de ruimtelijke ordening die autogebruik vaak stimuleert in plaats van beperkt.</li> </ul>	<p>We nemen akte van dit standpunt.</p>	/	/	
24AC	TTB	algemeen	<p>ALG: Relatie met de buurregio's</p> <p>De regio Brugge kent behalve interne verplaatsingen ook belangrijke interregionale verkeersstromen, zowel voor personen als vrachtwagenverkeer. Een voorbeeld zijn de recreatieve verplaatsingen naar de Kust via de weg en het spoor. Het is dus belangrijk dit plan met de buurregio's af te stemmen. We vragen om de NMBS actief bij de verdere planning van het OV-net te betrekken, wat nu blijkbaar niet gebeurde.</p>	<p>NMBS is lid van de vervoerregioraad en dus betrokken bij de opmaak van dit RMP.</p>	/	/	
24AD	TTB	Participatie	<p>ALG: Ontbreken van inspraak</p> <p>Dit openbaar onderzoek is het eerste inspraakmoment voor de ruime bevolking in het planningsproces, dat reeds ver gevorderd is. Eerdere bevestigingen waren erg beperkt en kenden weinig respons.</p> <p>Nochtans was het wenselijk om eerder in het planningsproces een open dialoog te voeren, bijvoorbeeld via een website. Daardoor had de VVR problemen kunnen vermijden zoals de grote onvrede bij het invoeren van het nieuwe busplan in Brugge op 1 juli 2023.</p> <p>Ook naar de toekomst blijft het de vraag of er voldoende draagvlak is voor een aantal voorgestelde acties.</p>		/	/	



24AE	TTB	Doelstellingen	<p>Visienota (VN alg) Deze nota omvat acht strategische doelstellingen waarmee we globaal akkoord gaan.</p> <p>De ambitie om het aantal autovoertuigkilometers met 15% te laten dalen tegen 2030 en een shift naar duurzaam vervoer te realiseren is zeer terecht. Helaas stellen we vast dat het actieplan vooral gericht is op een 'robuust wegennet' met tal van investeringen om de wegencapaciteit nog te verhogen. Dat past uiteraard niet in een modal shift. De ambitie om het aantal OV-reizigers tegen 2030 te laten toenemen ontbreekt. De cijfers over een verhoogd aandeel van duurzaam vervoer lijken dus eerder 'wishfull thinking'.</p> <p>Verder hebben we volgende opmerkingen bij de visienota.,</p>		/	/
24AF	TTB	ruimte	<p>(VN1) Wonen en mobiliteit (3.1.2) We vinden het belangrijk dat het ruimtelijk beleid een modal shift vergemakkelijkt. We steunen de visie dat bijkomende woningen en woonontwikkelingen maximaal gerealiseerd moeten worden op plaatsen waar behalve vlotte en veilige verbindingen voor voetgangers en fietsers, ook openbaar vervoer op korte afstand beschikbaar is.</p>	zie 12AI en 12AX We nemen akte van dit standpunt.	/	/
24AG	TTB	ruimte	<p>(VN2) Woonwerkverkeer (3.1.3) We gaan niet akkoord met de visie dat de fiets bij het woon-werkverkeer de hoofdrol krijgt. Hoogwaardig openbaar vervoer (trein, tram, snelbus) bieden immers veel meer veiligheid, comfort en capaciteit om mensen naar het werk te brengen en te concurreren met salariswagens.</p>	zie 12AG	/	/
24AH	TTB	ruimte	<p>(VN3) Beperken transportinfra (3.1.4) We kiezen een verschuiving van niet-duurzame (wegen) naar wel duurzame infra (OV, fiets, voetganger) in plaats van een infrabeperking. Enkel meer investeren in duurzaam vervoer zorgt voor een modal shift. Zowel in de visienota als in het actieplan ontbreekt een link met het GIP. Bovendien worden geen investeringsbedragen per modus vermeld. Om een modal shift naar duurzaam vervoer te realiseren, moeten ook de investeringen naar duurzame modi verschuiven. Daarvan is niets te merken in de visienota en het actieplan.</p>		/	/
24AI	TTB	wegencategorisering	<p>(VN4) Wegencategorisering en robuust wegennet (3.2) Sinds 2019 wordt een nieuwe Vlaamse wegcategorisering uitgerold. De inrichtingsprincipes per categorie zijn vrijblijvend en summier vermeld in enkele brochures van AWV. De nieuwe wegcategorisering heeft tot doel om een robuust wegennet te realiseren. Robuustheid wordt gedefinieerd als "het vermogen om de geplande functie waarvoor het verkeers- en vervoersnetwerk ontworpen is te blijven vervullen, ondanks verstoringen." Dat moet leiden tot betrouwbaarheid op het gebied van verbinding, capaciteit en reistijd (van het autoverkeer). Een vlotte en bijna filevrije doorstroming van personen- en vrachtwagens staan centraal. Dit kadert duidelijk in een autogericht beleid dat nog meer auto- en vrachtwagenverkeer aantrekt. Investeringsbedragen in een 'robuust wegennet' zijn strijdig met de vermindering van het autoverkeer (zoals de VVR Brugge bepleit in haar strategische doelstellingen), met het STOP-principe en met de milieu- en klimaatdoelstellingen.</p> <p>We verwerpen dan ook de acties uit het actieplan die gericht zijn op 'een robuust netwerk'. Dit geldt wordt beter in duurzame modi geïnvesteerd.</p>	zie 12AH	/	/
24AJ	TTB	Openbaar vervoer	<p>(VN5) Openbaar vervoer op lange termijn (3.4) We gaan niet akkoord met de visie dat openbaar vervoer de duurzame modus is die mikt op het bereikbaar maken van de vervoerregio op plekken waar de fiets minder een rol kan spelen, zoals bij verplaatsingen op langere afstand. Voor veel mensen is de fiets geen optie (lichamelijke beperkingen, ouderdom, kinderen, bagage, gevaarlijke route, onverlichte wegen, slecht weer, geen ruimte om fiets te stallen, kans op diefstal). Het openbaar vervoer is een volwaardig speler, ook op korte afstanden. Het is ook veruit het veiligste duurzame alternatief en het biedt meer capaciteit en comfort dan fietsen of te voet gaan. Bovendien is bij grotere vervoersstromen het ruimtebeslag per vervoerde reiziger zeer gering (geen parkeerplaatsen, gebruik van bestaande wegen). We verwerpen de norm dat mensen in stedelijk gebied tot 1000 m en elders tot 2000 m moeten lopen naar een OV-halte. Waarom hebben automobilisten 'recht' op een e-laadpaal binnen de 250 m van hun deur? We vragen de herinvoering van wettelijke normen voor OV-haltes in de nabijheid, bv. 500 m in (middel)grote steden en 650 m in kleine steden. Voor buitengebied is een norm moeilijker te bepalen.</p>	zie 12AI en 12AX	/	/
24AK	TTB	Openbaar vervoer	<p>(VN6) Openbaar vervoer als gelaagd en integraal systeem (3.4.1) Elke overstap is een nadeel inzake reistijd, betrouwbaarheid en comfort. De visienota besteedt onvoldoende aandacht aan de afstemming van dienstregelingen, de aansluitingsgarantie, het wachtcomfort op knooppunten, geïntegreerde OV-informatie en geïntegreerde vervoerbewijzen. We ondersteunen de visie dat het busnetwerk zowel qua reiswegen als qua dienstregeling beter wordt afgestemd op het treinnetwerk van de NMBS. Werd de NMBS betrokken bij het opstellen van het nieuwe OV-net? Dat zou alleszins moeten gebeuren. Hoe is een afstemming van dienstregelingen mogelijk wanneer de treindienst steeds wijzigt in december, terwijl het nieuwe busnet start op 1 juli, 1 september of 1 januari?</p>	zie 12AJ In hoofdstukken 3.4.7 en 3.4.8 zijn elementen opgenomen rond doorstroming, betrouwbaarheid, commerciële snelheid... De NMBS is lid van de vervoerregioraad en als dusdanig betrokken bij de opmaak van het KT OV-plan. De exacte afstemming van dienstregelingen gebeurt niet binnen het kader van de opmaak van een RMP.	/	/

24AL TTB	OV KT	(VN7) Nieuw openbaarvervoerplan 2021 (3.4.1.2) We menen dat de indeling van het OV-net op een meer pragmatische manier moet gebeuren en niet volgens theoretische dogma's zoals de verplichte concentratie op hoofdasen ten koste van lokale bediening of het verbod om parallel met een spoorlijn te rijden. We nuanceren de visie dat door bundeling van een aantal buslijnen op grote assen frequenter, maar ook sneller gereisd kan worden. Integendeel, als de reizigers (veel) verder naar een halte moeten lopen, zal hun reistijd van vertrek tot bestemming net langer duren. Dit dient geval per geval onderzocht. Inzake betrouwbaarheid is het essentieel dat de reiziger een aankomstgarantie van het OV-bedrijf krijgt, dit ontbreekt in de visie. TreinTramBus mist in de visienota het concept van snelbussen die deels langs autosnelwegen rijden.	Dit is een opmerking op het OV-plan korte termijn en niet op het regionaal mobiliteitsplan dat voorlag in dit openbaar onderzoek. Actie 4.12 in het actieplan beschrijft dat De Lijn de mogelijkheid om missing links in het NMBS-netwerk op te vangen met (snel)bussen zal onderzoeken.	/	/
24AM TTB	openbaar vervoer	(VN8) Het STOP-principe toegepast op openbaar vervoer (3.4.2) We ondersteunen de visie om de modal shift richting duurzame vervoersmodi te stimuleren en autogebruikers te verleiden om de auto thuis te laten. We gaan echter niet akkoord met de visie om de fiets te beschouwen als een complementaire modus, wat betekent dat de VVR geen overbodig aanbod wil creëren op relaties waar een deur-tot-deur verplaatsing met de fiets altijd sneller en aantrekkelijker zal zijn. Zoals reeds gezegd is voor veel mensen de fiets geen optie (lichamelijke beperkingen, ouderdom, kinderen, bagage, gevaarlijke route, onverlichte wegen, slecht weer, geen ruimte om fiets te stallen, kans op diefstal).		/	/
24AN TTB	OV KT	(VN9) Vraaggericht investeren in bereikbaarheid met trein, tram en bus (3.4.3) We betreuen dat er nooit reizigerstellingen zijn bekendgemaakt om de ingrijpende wijzigingen aan het busnet in de VVR Brugge te rechtvaardigen en om een toekomstige groei te bewijzen. De verwijzing naar 'het verkeersmodel' is totaal onvoldoende. We vinden het totaal gebrek aan inspraak tijdens de voorbereiding van dit net onaanvaardbaar. We vragen duidelijker normen om het aanbod (vroeg, late en aantal ritten) in een bepaald gebied of op een bepaalde verbinding te bepalen.	zie 12AM	/	/
24AO TTB	Openbaar vervoer	(VN10) Doorstroming en Vf-factor ov-auto (3.4.7) Zoals al eerder opgemerkt geeft de visie om busverkeer maximaal in corridors te concentreren niet noodzakelijk een kortere reistijd voor de reizigers. Als veel mensen verder moeten lopen naar een nog overgebleven halte, is hun reistijd net langer. Om de OV-doorstroming te verbeteren, pleiten we voor aanpassingen van te smalle wegprofielen, snelheidsremmers, paaltjes op kruispunten, verbieden van parkeren in dubbelrichtingsstraten, enz. die voor grote OV-bussen veel meer vertragend werken dan voor automobilisten. We dringen aan op acties tegen fout- en wildparkeren op OV-assen.	zie 12AN	/	/
24AP TTB	Openbaar vervoer	(VN11) Een integrale corridorbenadering (3.4.8) Zie onze eerdere opmerkingen over de dogmatische concentratie van lijnen. De VVR moet vermijden dat een te grofmazig OV-net reizigers afstoot in plaats van bij te winnen.	zie 12AO zie 12AL	/	/
24AQ TTB	Openbaar vervoer	(VN12) Kwaliteitseisen (3.4.11) We vinden het zeer positief dat de VVR vraagt om het openbaar vervoer, en bij uitbreiding mobiliteit, te bekijken vanuit het perspectief van kinderen, jongeren, ouderen, senioren, mensen met een beperking, inkomenszwakkeren. Onze opmerkingen over de rol van de fiets kaderen in deze visie.	We nemen akte van dit standpunt.	/	/
24AR TTB	Parkeren	(VN13) Parkeren (3.6) Parkeerbeleid kan een zeer sturende factor in de modal shift vormen. We missen een visie op sturend parkeerbeleid en acties zoals een stop op nieuwe parkeerplaatsen, sturende tarifiering zowel voor boven- als ondergronds parkeren, beperkt uitdelen van bewonersparkeerkaarten, beperking van de minimumnorm voor parkeerplaatsen bij nieuwbouw, enz. We pleiten voor gratis busabonnementen in plaats van gratis bewonersparkeerkaarten. We missen een duidelijke visie op randparkeren. Elke stad of gemeente heeft nu een eigen systeem. Zeker voor bezoekers is duidelijke en eenvoudige info nodig. De combinatie autoparkeren + openbaar vervoer wordt onvoldoende uitgewerkt. We vragen om het potentieel van de parking bij het AZ Sint-Jan in Brugge als randparking met aanvullend OV te onderzoeken.	zie 12AR	/	/
24AS TTB	veiligheid	(VN14) Veiligheid (3.9) We benadrukken dat het openbaar vervoer veruit het veiligste vervoermiddel is. Meer OV-gebruik draagt dus flink bij tot het behalen van de streefcijfers inzake verkeersslachtoffers.	We nemen akte van dit standpunt.	/	/
24AT TTB	toegankelijkheid	(VN15) Toegankelijkheid (3.10) We erkennen dat er - met name in Brugge - al flinke inspanningen gebeurd zijn, maar vragen de lokale besturen toch om meer en sneller te investeren in toegankelijke en comfortabele bushaltes, met wachthuisje, zitjes, fietsenstalling, enz.	Het thema toegankelijkheid in de visienota beschrijft in alinea 3.10.2.1 hoe de vervoerregio de halte-infrastructuur toegankelijk wil maken voor iedereen. In de actietabel zijn acties 4.14, 4.15 en 6.7 een verdere verfijning van de aegemene visie. De wegbeheerders, zowel AWV als de lokale besturen, zijn hiervoor opgenomen als de initiatiefnemers.	/	/
24AU TTB	modeldoorrekening	(VN16) Modelscenario (4.1) We betwijfelen of een theoretisch verkeersmodel het beste middel is om een ideaal OV-scenario te ontwikkelen. Een model steunt op de gegevens die men erin stopt. Het zou beter zijn om met een knelpuntanalyse, ruime inspraak en betrouwbare tellingen dergelijk scenario te ontwikkelen. De VVR onderzocht de (her)opening van vier treinstations (B-Park, Jabbeke, Loppem en Veldegem). We vragen de resultaten van het onderzoek naar heropening van Jabbeke die in de nota ontbreken. We menen dat de heropening van Jabbeke op de spoorlijn Brugge - Oostende een grote lacune in het spoorvervoer kan opvullen, mits aantrekkelijk aansluitend vervoer naar het centrum en omliggende gemeenten zoals Oudenburg. De reistijden zouden flink kunnen krimpen. Opening van een treinhalte bij B-Park lijkt ons een slecht idee met heel weinig potentieel. Een degelijke busontsluiting is voldoende.		/	/
24AV TTB	doelstellingen	(VN17) Ambitieniveau vervoerregio (7.2.3) De visienota streeft naar een grotere stijging van het gebruik van het stadsnet Brugge tegen 2030. Zonder inspanningen wordt er reeds een stijging van 28 % verwacht. We vragen ons af waarop deze optimistische veronderstelling gebaseerd is. Is er voor 1 juli 2023 een telling (nulmeting) gebeurd?	zie 12AT	/	/
24AW TTB	toegankelijkheid	(VN18) Waar staan we vandaag (7.7.2) De nota vermeldt dat er in de regio vandaag slechts 82 haltes toegankelijk zijn voor personen met een visuele beperking. Voor personen met een motorische beperking zijn er 218 haltes toegankelijk, 433 haltes zijn toegankelijk mits assistentie. Er is nog veel werk in de vervoerregio. We vragen om sneller en meer te investeren in haltes.	Het toegankelijk inrichten van (overstap)haltes met prioritering is opgenomen in actie 10.2.	/	/
24AX TTB	algemeen	Actieplan (AP 1 alig) Vergeleken met de visienota (139 blz.) is het actieplan erg beknopt met amper 15 bladzijden. Bij de meeste acties ontbreekt voldoende 'SMART'-toelichting zoals details over de doelstelling, ingreep, timing, kostprijs. De meeste acties opgesomd in het actieplan zijn totaal onvoldoende gedocumenteerd, waardoor het openbaar onderzoek niet ernstig kan gebeuren. Zowel in de visienota als in het actieplan ontbreekt een link met het GIP. De meeste acties vragen nog studiewerk en het is lang niet zeker of ze tegen 2030 kunnen gerealiseerd worden. Zonder een budgettaire shift naar investeringen in het openbaar vervoer komt er geen <i>modal shift</i> .	zie 12AW	/	/

24AY	TTB	wegencategorisering	(AP2) Wegencategorisering (AP 2.1 t/m 2.6) Zoals al vermeld bij de visienota vindt TreinTramBus het streven naar een 'robuust wegennet' overbodig en zelfs contraproductief. Zo vernamen we dat het de bedoeling is om op de E403 een extra rijstrook te voorzien hoewel dit bijkomend verkeer aantrekt, wat tegenstrijdig is met de visienota. Een vermindering van het autoverkeer met 15% maakt het wegennet vanzelf betrouwbaarder.	/	/
			zie 12AX		
24AY2	TTB	Doelstellingen	Bovendien zijn de meeste acties in dit hoofdstuk zeer vaag en niet SMART omschreven. Ze lijken niet alleen overbodig en ongewenst, maar zijn ook onbekend. TreinTramBus vraagt daarom alle projecten 'wegencategorisering' uit het actieplan te schrappen en later een apart en gedetailleerd openbaar onderzoek te organiseren.	/	/
			zie 12AX		
24AZ	TTB	Openbaar vervoer	(AP3) Openbaar vervoer - realiseren ov-plan, VoM, deelsystemen (AP 4.1 en 4.2) Deze acties lijken ons wenselijk op korte i.p.v. lange termijn. Zie onze eerdere opmerkingen over inspraak en de timing van geplande wijzigingen.	/	/
			We nemen akte van dit standpunt.		
24BA	TTB	OV KT	We vragen snel duidelijkheid over de tarifiering van deelsystemen. (AP4) Openbaar vervoer - nieuw kernnet en aanvullend net (AP 4.3) Gelet op de vele kritieken na invoering van het nieuwe busplan Brugge op 1 juli 2023 vinden we het essentieel om nu reeds een inspraakronde te organiseren, tellingen te doen en aanpassingen op korte termijn in te voeren (zes à twaalf maanden). <b>Pijnpunten zijn ondermeer:</b> - de slechtere wijkbediening en verbinding met de binnenstad (Katelijnewijk, Ezelstraat), SintMichiels (Stokvelde, Arnolduslaan), Sint-Willibrordus, Torhoutsesteenweg, Sint-Jozef, Dudzeelsesteenweg, B-Park (centrale halte), bedrijvenczone Blauwe Torens, ...; - het niet meer bedienen van attractiepolen : sportcentrum Saelens, Lago, Boudewijnpark; - de onduidelijke lijnvoering zoals de verschillende route op werkdagen en tijdens het weekend in het centrum, lussen, omwegen in Sint-Pieters; - soms onvoldoende capaciteit (centrumlijnen); - nog tientallen ontoegankelijke haltes (Dijver, Willaert, Noordzand, gebogen perrons station, enz.); - de onoverzichtelijke perronindeling aan het station; - de niet gecadenceerde assen, bv. een 20'-dienst aangevuld met een 30'-dienst waardoor bussen achter elkaar rijden en er dan een 'gat' valt; - de overbediening tot voor, maar niet in de centra van Varsenare en Sijsele; - de gebrekkige info aan haltes, op voertuigen en website <b>Pluspunten van het nieuwe net vinden we vooral:</b> - integratie van dag- en avondlijnen, - eenvoudiger lijnnummers, - verbetering van het aanbod op sommige streeklijnen, - nieuwe e-bussen. We vragen de VVR om bij de Vlaamse overheid meer exploitatiemiddelen voor De Lijn te eisen om een aantal verbeteringen in het ov-aanbod te doen.	/	/
			Dit is een opmerking op het OV-plan korte termijn en niet op het regionaal mobiliteitsplan dat voorlig in dit openbaar onderzoek.		
24BB	TTB	Openbaar vervoer	(AP5) Openbaar vervoer lange termijn - doorstroming (AP 4.4) We steunen het voornemen om voor betere doorstroming te zorgen, maar deze maatregelen zijn niet concreet omschreven. Ze worden liever op korte dan lange termijn uitgevoerd om door een betere Vf-factor klanten te winnen.	/	/
			zie 12BA		
24BC	TTB	Openbaar vervoer	(AP6) Openbaar vervoer lange termijn - kusttram (AP 4.5) We vragen op korte termijn een verhoging van de ochtendspitsfrequentie van de kusttram naar 15 minuten en de avondfrequentie van 60 naar 30 minuten.	/	/
			We vragen om de Kusttram door te trekken van Knokke station tot AZ Zeno of Westkapelle.		
			We dringen aan om de tramhaltes op korte termijn heraan te leggen en te verlengen, op maat van de nieuwe lagevloertrams.		
			zie 12BB		
24BD	TTB	Openbaar vervoer	(AP7) Openbaar vervoer lange termijn - meer treinen (AP 4.9) We steunen de eis tot meer frequente treinen naar Kortrijk, Blankenberge en Knokke. Er is naar die bestemmingen ook nood aan treinen in de vroege morgen en late avond. Een extra treinbediening van Zeebrugge is niet prioritair. We zien veel potentieel in de heropening van het station Jabbeke op de lijn Brugge – Oostende, met degelijk aansluitend vervoer en parking. Zo hoeven treinpendelaars uit een ruim gebied niet langer tot station Brugge te rijden, wat meteen de verkeersdruk verlicht. We vragen om aan het station Brugge-Sint-Pieters een uitgang richting AZ Sint-Jan te voorzien. De opening van een treinhalte B-Park lijkt ons overbodig gezien het beperkt potentieel, de loopafstand en de bestaande busontsluiting.	/	/
			zie 12BC		
24BE	TTB	Openbaar vervoer	(AP8) Openbaar vervoer lange termijn - lijn Brugge-Kortrijk (AP 4.10) We ondersteunen de vraag om een aparte L-treindienst, gescheiden van de IC-verbinding.	/	/
24BF	TTB	Openbaar vervoer	(AP9) Openbaar vervoer lange termijn - snelbussen (AP 4.12) We vragen een onderzoek naar een snelbus Brugge – Gistel – Nieuwpoort, als ontbrekende schakel in het OV-net, ter verbetering van de Vf-factor en ter ontlasting van de kusttram Oostende – Nieuwpoort.	/	/
			zie 12BE		
24BG	TTB	openbaar vervoer	(AP10) Openbaar vervoer lange termijn - Hoppin (AP 4.14, 10.2) Het aanlegtempo ligt momenteel erg laag, bv. slechts 85 van de ongeveer 2000 Hoppinpunten in Vlaanderen zijn opgeleverd. Een snelle inhaalbeweging naar het toegankelijk maken van haltes, beginnend met de belangrijkste, is dringend nodig.	/	/
			We nemen akte van dit standpunt.		
24BH	TTB	openbaar vervoer	(AP11) Openbaar vervoer lange termijn - verknoping stations (AP 4.16) Zoals eerder vermeld vereist een vlotte overstap: - afstemming van dienstregelingen, - protocollen i.v.m. extra wachttijd bij vertraging (bussen wachten op elkaar), - regelmatige realtime-info, - korte loopwegen, - thuiskomstgarantie, bv. wanneer een bus niet rijdt.	/	/
			zie 12BG		
24BI	TTB	openbaar vervoer	(AP12) Openbaar vervoer lange termijn - versterking recreatief aanbod (AP 4.17) We vinden deze ambitie zeer terecht. Recreatief verkeer heeft een steeds groter aandeel in de mobiliteit. Helaas focust basisbereikbaarheid op woonwerk- en woonschoolverkeer, ten nadele van vrijetijdverkeer. Deze trend ombuigen vergt extra exploitatiemiddelen.	/	/
			We nemen akte van dit standpunt.		
24BJ	TTB	parkeren	(AP13) Parkeerbeleid (AP 6) Een sturend parkeerbeleid is een krachtige hefboom voor een <i>modal shift</i> . Zoals eerder vermeld, missen we een visie, maar ook acties zoals een stop voor nieuwe parkeerplaatsen, tarifiering, uitdelen van bewonersparkeerkaarten, enz.  We vragen om niet enkel voor de kust, maar voor alle gemeenten een consistent beleid te voeren. We missen een duidelijke visie op randparkeren. Elke stad of gemeente heeft nu een eigen systeem. Zeker voor bezoekers is duidelijke en eenvoudige info nodig. De combinatie autoparkeren + openbaar vervoer wordt onvoldoende uitgewerkt.  We stellen voor om het potentieel van de parking bij het AZ Sint-Jan als randparking met aanvullend OV te onderzoeken.  We bepleiten gratis busabonnementen in plaats van gratis bewonersparkeerkaarten.	/	/
			zie 12BI		

24BK TTB	Parkeren	<p>(AP14) Verkeersveiligheid - parkeervakken (AP 9.3)</p> <p>We wijzen op een belangrijk veiligheidsaspect dat vaak vergeten wordt: de breedte van parkeervakken. Teveel vakken zijn te smal waardoor chauffeurs hun deur openzwaaien op de rijbaan of het trottoir, wat gevaarlijk is voor fietsers en voetgangers. Ook voor het openbaar vervoer zijn geparkeerde voertuigen die 'over de rand' gaan een grote hinder.</p> <p>We vragen om voor de afmetingen de Nederlandse normen te hanteren (zie onder) en alle andere vakken te schrappen:</p> <p><u>Personenauto</u> afmetingen voor haaks en hoekparkeren: 4,5 m x 2,4 m. afmeting voor langsparkeren: 6 m x 2,5 m.</p> <p><u>Vrachtauto's</u> Voor langsparkeren: 2,75 m à 3,00 m breed.</p> <p><u>Gehandicaptenparkeerplaats</u> Voor langsparkeren: 3,50 m x 6,00 m (7,50 m als achter wordt in- en uitgestapt). Voor haaks parkeren: 3,50 m (3,00 m bij een vrije uitstapstrook naast het parkeervak) x 5,00 m. Voor gestoken parkeren: 3,50 m (3,00 m bij een vrije uitstapstrook naast het parkeervak) x 5,15 m (60°) of 4,85 m (45°) of 4,20 m (30°).</p>			
24BL TTB	voetganger	<p>(AP15) En de voetganger?</p> <p>Hoewel we allemaal voetgangers zijn, komen ze in deze plannen nauwelijks aan bod - een lacune die we tijdens een vorig inspraakmoment al opmerkten.</p> <p>We vragen voor voetgangers:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- het opwaarderen op korte termijn van de vele vervallen voetpaden; effen oppervlak zonder helling aan opritten, schuine boorden bij oversteken, obstakelvrije breedte van minstens 1 m (cf. Vlaamse Bouwverordening);</li> <li>- het op korte termijn realiseren van ontbrekende veilige en aangename looproutes naar OV-haltes en -knooppunten. Met name in bedrijvzones en langs sommige gewestwegen ontbreken vaak trottoirs;</li> <li>- verplaatsen van obstakels op smalle voetpaden zoals verlichtingspalen, verkeersborden, enz.;</li> <li>- aanleg van parkeervakken volgens de Nederlandse normen (zie hoger) zodat geparkeerde voertuigen geen plaats op het trottoir meer innemen.</li> </ul>	zie 12BJ		
26	wegencategorisering	<p>In eerste bijlage onze brief aan de Burgemeester van Brugge van 1 maart 2021, om te melden dat de verkeersleefbaarheid in de omgeving van de Legeweg te Sint-Andries in gevaar is.</p> <p>Tweede bijlage: de aankondiging van het Gemeentebestuur van Jabbeke van 19 april 2023, met erkenning van het probleem van sluipverkeer in de Legeweg en mededeling van het plaatsen van een proefopstelling van een tractorsluis in de Legeweg.</p> <p>Derde bijlage: brief van het Gemeentebestuur van Jabbeke van 12 mei 2023, proefopstelling met tractorsluis wordt voorlopig uitgesteld.</p> <p>Vierde bijlage: antwoord van 23 mei 2023 op mijn e-mail: "passende alternatieven voor de tractorsluis te onderzoeken gelet op de vele reacties."</p> <p>Wij, bewoners van de Legeweg, zijn zeer tevreden met de aandacht dat dit probleem vandaag krijgt en hopen op een beslissing van het Gemeentebestuur van Jabbeke, Stadbestuur van Brugge en/of Vervoerregio Brugge voor het plaatsen van een tractorsluis om het sluipverkeer in de Legeweg onmogelijk te maken. De intensiteit van het sluipverkeer, de te voorziene toename, de hoge snelheden, de schade aan de zachte bermen en nutsvoorzieningen is echt niet meer te doen. Zo zou de Legeweg te Varsenare en Sint-Andries zich kunnen ontwikkelen tot een vlotte en veilige fietsverbinding tussen Jabbeke en Brugge, eventueel een fietsostrade.</p> <p>Zo ook mijn post op sociale media als antwoord op de vele reacties;</p> <p>"Bizar dat niemand hier en in de andere berichten over dit onderwerp inziet dat het algemeen Vlaams beleid is om het gemotoriseerd verkeer te beperken. Al jaren zijn er op de Gistelsteenweg/Gistelsteenweg aanpassingen om het doorgaand verkeer te belemmeren en zo te ontmoedigen. Vernauwingen, bushaltes op de weg (zie aanleg van een nieuwe aan rond punt in Varsenare vanaf volgende week), ... Allemaal ingrepen om jullie uit je auto te krijgen en zeker als het niet noodzakelijk is. Zie verkeersstudie van Jabbeke, gemakkelijk te vinden op het internet. Eerst stappen, dan trappen (fiets), dan openbaar vervoer en als het echt niet anders kan met de auto. Dit beleid dan laten ontwikkelen door iedereen langs de Legeweg te laten rijden (sluipverkeer) is niet correct. Als jullie de mobiliteit van</p>	zie 12BK		
27	toegankelijkheid	<p>Als inwoner van deze regio ben ik als minder mobiel <input checked="" type="checkbox"/> soms aangewezen op openbaar vervoer of eigen vervoer.</p> <p>Vooraf de té kleine ruimte van de voorziene <input checked="" type="checkbox"/> plaatsen zoals o.a. in Knokke leveren vaak problemen op zoals :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) achterzijde schuine haakse borduurrand met verkeersbord of paaltje er vlak naast</li> <li>2) bovenop deze inrijplaats achter één parkeerplaats die op haar beurt vooraan vrij kan verlaten worden, bv. wegens inrit garage misschien best deze situatie omdraaien</li> <li>3) vaak is de ruimte té krap om via de achterzijde een rolstoel via een laad/losplatform te lossen/laden</li> <li>4) elektrische laadpalen té nauw (goed voor e- tweewielers) voor bereik met e-3wieler <input checked="" type="checkbox"/></li> </ol> <p>Alvast dank voor de gepaste aandacht, we kozen nooit voor onze handicap, wensen geen privileges noch medelijden maar nemen graag deel aan het sociaal regioleven zoals elke inwoner, dus gelijk comfort.</p>	Het RMP schept een kader om sluipverkeer dat eerder van regionale aard is te weren door de uitwerking van de interlokale mazen (zie visienota p.33). Het is nu aan de lokale besturen om dit te realiseren samen met de betrokken wegbeheerders.		
28a	Zorg en Gezondheid algemeen	<p>Wij hebben op 10 en 15 mei 2023 adviesvragen ontvangen voor de Regionale Mobiliteitsplannen van meerdere Vervoerregio's, nl.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Vlaamse Rand</li> <li>Regionaal Mobiliteitsplan vervoerregio Mechelen</li> <li>Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent</li> <li>Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Brugge</li> <li>Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Limburg</li> <li>Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Kortrijk</li> </ul> <p>We gaan ervan uit dat ook voor de andere vervoerregio's zelfde adviesvraag zal volgen.</p> <p>We hebben niet de mogelijkheid om de dossiers nogmaals in detail door te nemen.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	zie 11A		
			We nemen akte van dit standpunt.		

28b	<p>Zorg en Gezondheid algemeen</p> <p>Kort overzicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Actieve verplaatsingen steeds centraal zetten en inzetten om ook andere zaken zoals ontharding of groen te bekomen.</li> <li>•Alle steden, dorpen, wegenissen enz. zouden eigenlijk moeten aangelegd worden vanuit de mens en niet vanuit de auto.</li> <li>•Avond- en nachturen openbaar vervoer een probleem.</li> <li>•Niet enkel inzetten op verminderen auto-km maar vooral ook op verminderen autobezit (bv. via sterk stimuleren deelwagens).</li> <li>•Invloed elektrische wagens en deelwagens op de gezondheid: zie verder via onze rapporten. <a href="https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte">https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte</a></li> <li>•Het richtlijnenboek mens gezondheid van 2016 volstaat niet meer om gezondheid (brede definitie) te beoordelen volgens de voortschrijdende inzichten.</li> <li>•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.</li> </ul>	We nemen akte van dit standpunt.	/	/
28c	<p>Zorg en Gezondheid mer</p> <p>Algemene visie:          Departement Zorg Afdeling Preventief Gezondheidsbeleid kijkt 'breed' en 'integraal' naar gezondheid; meer bepaald naar zowel gezondheidsbescherming als gezondheidsbevordering en dit op zowel fysiek als sociaal als mentaal vlak.          We kijken niet enkel naar invloeden van pollutanten rechtstreeks (zoals NO2, PM2,5, BC en geluid: zie richtlijnenboek mens-gezondheid) maar ook naar de invloed van bijvoorbeeld het klimaat, zoals de invloed van hitte en watertekorten/overstromingen op gezondheid of de invloed van ruimte en groen of net het tekort aan ruimte en groen op de gezondheid. In een gezonde publieke ruimte is er oog voor plaatsen waar we 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.</p>	De algemene visie van agentschap Zorg en Gezondheid werd reeds als advies overgemaakt op de NIA. Hiermee werd rekening gehouden bij de verdere uitwerking van het MER.	/	/
28d	<p>zorg en Gezondheid mer</p> <p>In verband met Gezonde Publieke Ruimte zijn al heel wat interessante studies en instrumenten opgeleverd, we halen er hier enkele aan maar er zijn er nog meer:</p> <p>De rapporten "Hoe passen elektrische wagens in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?" en "Hoe passen deelwagens in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?", deze gaan in op het grote belang van actieve verplaatsingen en de noodzaak van een modal shift naar deelmobiliteit.          Deze en andere rapporten kunnen gedownload worden via:  <a href="https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte">https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte</a></p>	We nemen akte van dit standpunt.	/	/
28e	<p>zorg en Gezondheid mer</p> <p>Het Project Gezonde Publieke Ruimte:  <a href="https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte">https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte</a></p> <p>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:  <a href="https://www.vlaanderen.be/publicaties/groenblauwe-ruimtes-als-bouwsteen-van-gezonde-en-veerkrachtige-leefomgevingen-handboek-voor-planning-inrichting-en-beheer">https://www.vlaanderen.be/publicaties/groenblauwe-ruimtes-als-bouwsteen-van-gezonde-en-veerkrachtige-leefomgevingen-handboek-voor-planning-inrichting-en-beheer</a></p>	We nemen akte van dit standpunt.	/	/
28f	<p>zorg en Gezondheid mer</p> <p>"Praktische instrumenten rond gezondheid in ruimtelijk beleid":</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Dashboard in functie van het opstellen ruimtelijke visie om zicht te krijgen op de huidige situatie, ofwel een 'knipperlichtfunctie';</li> <li>•Dashboard in functie van het toetsen van een ruimtelijke visie op gezondheidsaspecten;</li> <li>•Checklist om te screenen of en in hoeverre gezondheid wordt beschermd en bevorderd in bestaande situaties en/of in ruimtelijke plannen en projecten.</li> </ul> <p><a href="https://omgeving.vlaanderen.be/uitwerking-van-praktische-instrumenten-rond-gezondheid-in-ruimtelijk-beleid">https://omgeving.vlaanderen.be/uitwerking-van-praktische-instrumenten-rond-gezondheid-in-ruimtelijk-beleid</a>  <a href="https://omgeving.vlaanderen.be/nl/klimaat-en-milieu/gezonde-veilige-en-aantrekkelijke-leefomgeving/ruimte-voor-gezondheid-praktische-instrumenten">https://omgeving.vlaanderen.be/nl/klimaat-en-milieu/gezonde-veilige-en-aantrekkelijke-leefomgeving/ruimte-voor-gezondheid-praktische-instrumenten</a></p>	We nemen akte van dit standpunt.	/	/
28g	<p>zorg en Gezondheid mer</p> <p>"De 10 kernkwaliteiten", bieden een kader voor een kwaliteitsvolle inrichting en een optimaal beheer van de omgeving:  <a href="https://omgeving.vlaanderen.be/nl/aan-de-slag-met-de-10-kernkwaliteiten">https://omgeving.vlaanderen.be/nl/aan-de-slag-met-de-10-kernkwaliteiten</a></p>	We nemen akte van dit standpunt.	/	/
28h	<p>zorg en Gezondheid mer</p> <p>"Ontwerpen van toekomstbestendige en gezonde woonomgevingen":  <a href="https://researchportal.be/nl/publicatie/ontwerpen-van-toekomstbestendige-en-gezonde-woonomgevingen">https://researchportal.be/nl/publicatie/ontwerpen-van-toekomstbestendige-en-gezonde-woonomgevingen</a>          Of  <a href="https://omgeving.vlaanderen.be/nl/ontwerpen-van-toekomstbestendige-en-gezonde-woonomgevingen">https://omgeving.vlaanderen.be/nl/ontwerpen-van-toekomstbestendige-en-gezonde-woonomgevingen</a>          Zeker de items: actieve verplaatsingen, bewegen en ontspannen, klimaatbestendig leefmilieu en efficiënt ruimtegebruik.</p>	We nemen akte van dit standpunt.	/	/
28i	<p>zorg en Gezondheid mer</p> <p>"Ruimtelijke strategieën voor gezonde omgevingen: case street canyons"  <a href="https://archief-algemeen.omgeving.vlaanderen.be/xmliu/handle/acd/229931">https://archief-algemeen.omgeving.vlaanderen.be/xmliu/handle/acd/229931</a>          Het onderzoek heeft als doel om inzicht te krijgen in de strategieën om via ruimtelijk beleid en ruimtelijke inrichting de blootstelling van de bevolking aan omgevingslawaai, luchtverontreiniging en hittestress en de invloed op gezondheid in street canyons te beperken.</p>	We nemen akte van dit standpunt.	/	/
28j	<p>zorg en Gezondheid mer</p> <p>Luwte-oases zijn groene oases in een lawaaiërige, fel beschenen, warme of sterk verharde of dicht bebouwde omgeving; ze bieden onzichtbare kwaliteiten die belangrijk zijn voor de gezondheid en het welzijn: zintuiglijke rust, geborgenheid, afzondering en beschutting, buurtgevoel.  <a href="https://omgeving.vlaanderen.be/nl/programma-luwte-oases">https://omgeving.vlaanderen.be/nl/programma-luwte-oases</a></p>	We nemen akte van dit standpunt.	/	/

28k	zorg en Gezondheid	mer	<p>De overzichtstabel van gezondheidskundige advieswaarden voor 20 parameters voor inhalatoire blootstelling in buitenlucht, voor gebruik in MER worden momenteel geüpdatet en kunnen hier geraadpleegd worden:  <a href="https://www.zorg-en-gezondheid.be/aandachtsgebieden-en-humane-biomonitoring">https://www.zorg-en-gezondheid.be/aandachtsgebieden-en-humane-biomonitoring</a></p> <p>De advieswaarden van de WHO (2021):        ☐NO<sub>2</sub>: jaargemiddelde concentratie 10 µg/m<sup>3</sup>        ☐PM<sub>10</sub>: jaargemiddelde concentratie 15 µg/m<sup>3</sup>        ☐PM<sub>2,5</sub>: jaargemiddelde concentratie 5 µg/m<sup>3</sup></p> <p>De E-HIS-Infographic brengt de verwachte ziektelast en mortaliteit van luchtverontreiniging en wegverkeersgeluid in kaart.  <a href="https://www.zorg-en-gezondheid.be/per-domein/preventie/gezonde-publieke-ruimte/hoe-gezond-is-onze-leefomgeving-ontdek-het-met-de-e-his-infographic">https://www.zorg-en-gezondheid.be/per-domein/preventie/gezonde-publieke-ruimte/hoe-gezond-is-onze-leefomgeving-ontdek-het-met-de-e-his-infographic</a></p>	We nemen akte van dit standpunt.	/	/
28l	zorg en Gezondheid	mer	<p>Voor de relatie hitte en gezondheid in een bepaald gebied kunnen de hittekwaetsbaarheidskaarten opgevraagd en meegenomen worden.  <a href="https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/hittekwaetsbaarheidskaarten">https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/hittekwaetsbaarheidskaarten</a></p>	We nemen akte van dit standpunt.	/	/
28m	zorg en Gezondheid	mer	<p>Voor een gezonde omgeving is er groen nodig op verschillende niveaus en afstanden zoals de Vlaamse groennorm aangeeft. Maar er is ook nog een andere regel die meer en meer gebruikt wordt nl. de 3-30-300 regel (oorspronkelijk: <a href="https://nbsi.eu/the-3-30-300-rule/">https://nbsi.eu/the-3-30-300-rule/</a>)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>☐3 bomen zichtbaar vanuit elk huis</li> <li>☐30% boomkroonbedekking rondom elk gebouw</li> <li>☐300 meter vanaf het dichtstbijzijnde park of groene ruimte</li> </ul> <p>De Vlaamse groennormen staan vermeld in MER-richtlijnenboek mens – ruimtelijke aspecten op p25. Let wel: er loopt momenteel een studie om deze groennormen eventueel bij te stellen.</p>	We nemen akte van dit standpunt.	/	/
28n	zorg en Gezondheid	mer	<p>Wat gezondheid betreft stellen we voor dat wordt nagegaan of al deze elementen zijn meegenomen in het voorliggend plan.</p>	De relevante referenties werden geraadpleegd bij de opmaak van het MER en waar relevant meegenomen in de beoordeling.	/	/
25aa	Stad Brugge	Ruimte	<p>Een dergelijk Regionaal Mobiliteitsplan dient samen te gaan/gekoppeld te worden aan het ruimtelijk beleid voor de ganse regio. Een kwaliteitsmobiliteitsplan/mobiliteitsbeleid hangt samen met een kwaliteitsruimtelijk beleidsplan en beiden beïnvloeden elkaar en dienen elkaar te versterken. Veel te lang zijn beiden los van elkaar (en zelfs elkaar tegenwerkend) uitgevoerd geweest en dit is tevens een van de oorzaken geweest van een falend mobiliteits- en ruimtelijk orderingsbeleid dat o.a. mee geleid heeft, tot de gekende lintbebouwing en de versnippering van de open ruimte.</p>	De relatie tussen ruimte en mobiliteit wordt erkend in dit RMP, ze zijn onlosmakelijk met mekaar verbonden, maar de focus van de vervoerregio ligt op mobiliteit. Dit wordt in de visienota gekaderd als volgt: "In tegenstelling tot de thema's openbaar vervoer, fiets, auto of logistiek, heeft een mobiliteitsplan immers niet de taak om een visie en acties uit te werken voor het thema ruimte. Evenwel hangen ruimte en mobiliteit onlosmakelijk met elkaar samen. De focus van de vervoerregio zal zich voornamelijk situeren op het stimuleren en adviseren." Alinea 3.1.1 gaat hier verder op in.	/	/
25ab	Stad Brugge	algemeen	<p>De GECORO-B wil hierbij tevens het belang onderlijnen van haar adviestaak/adviesbereidheid inzake deze mobiliteits- en ruimtelijke ordeningsproblema's waardoor, gezien haar wettelijke samenstelling en bevoegdheid, het draagvlak voor kwaliteitsvolle beslissingen vanwege de verschillende besturen kan vergroten.</p> <p>In het verleden werd reeds duidelijk bewezen bv. i.v.m. de problemen van de stationsomgeving in Brugge (advisering RUP stationsomgeving, de studie R30-ring rond Brugge, de studie Brugge-Zuid...) dat kritische analyse en bemerkingen vanwege de GECORO-B mede geleid heeft, tot voortschrijdend inzicht en verbetering van de voorgestelde kwaliteitsvolle oplossingen.</p>	We nemen akte van dit standpunt.	/	/
25ac	Stad Brugge	Ruimte	<p>De GECORO-B is ook van mening dat een dergelijk Regionaal Mobiliteitsplan de noodzakelijke structurele wijzigingen moet voorstellen teneinde een kwaliteitsvolle verbetering van de mobiliteit te laten samengaan met een kwaliteitsvolle verbetering van het beleid inzake ruimtelijke ordening. Hierbij kunnen als voorbeeld enkele voorstellen vermeld worden zonder echter limitatief te willen zijn:</p>	We nemen akte van dit standpunt.	/	/
25ad	Stad Brugge	Openbaar vervoer	<p>De monopoliepositie inzake betalend openbaar vervoer van De Lijn afbouwen waardoor het beleid van de stad Brugge voor een aangepast, kleinschalig en milieuvriendelijk openbaar vervoersysteem in de historische binnenstad (en dus het verzekeren van de woon- en leefbaarheid van de binnenstad) volledig ten laste komt van de inwoners van de stad Brugge ondanks het feit dat ook niet Bruggelingen (dus ook mensen uit de regio Brugge, andere Belgen en toeristen) hierop beroep zullen kunnen doen. Dergelijk monopoliepositie werkt remmend op het ontwikkelen van aangepaste vervoersystemen.</p>	De Lijn heeft geen monopoliepositie. Die bepaling uit Decreet 31 juli 1990 werd geschrapt door de Decreet Basisbereikbaarheid van 26 april 2019.	/	/
25ae	Stad Brugge	Ruimte	<p>Aandacht voor een kwalitatieve verdichting en zuinig ruimtegebruik waardoor ook de mobiliteitsbehoefte op efficiëntere en meer milieubewustere wijze kan georganiseerd worden bv. op industrieterreinen, KMO-zones, sport-campusen .... wat een herziening vergt van voorschriften/normen/ inzichten (bv. inzake brandveiligheid/milieuvorschrijven/bouwverordeningen en...) waardoor ook de mobiliteitsproblema's van dergelijke zones kan verbeterd worden.</p>	Bij beslissing van de VR van 10 december 2020 werd De Lijn, conform de bepalingen van het Decreet Basisbereikbaarheid, voor een periode van 10 jaar (2022-2031) aangesteld als interne exploitant voor het kern- en aanvullend net.	/	/
25af	Stad Brugge	Ruimte	<p>Aandacht voor het havengebied van Zeebrugge op gebied van mobiliteit en zuinig ruimtegebruik waarbij bv. door aanpassing van concessievoorwaarden het ruimteverslindend parkeerbeleid voor nieuwe auto's en de mobiliteitsproblema's in en naar de haven fundamenteel wordt aangepakt door havenbestuur en havengebruikers/havenbedrijven.</p>	Voor het vervoer op maat geldt deze aanstelling niet, net als voor verbindingen die niet in het kern- of aanvullend net zijn opgenomen.	/	/
25ba	Stad Brugge	Ruimte	<p>De GECORO-B heeft gedurende haar jarenlange werking en advisering het aspect mobiliteit en vervoer steeds met de nodige aandacht behandeld gezien dit een belangrijke factor is binnen een goede en kwaliteitsvolle ruimtelijke ordening. (cfr. advisering stationsomgeving, studie R30, masterplan St. Pietersplas, conceptstudie Kaaidistrict...) Recent werd bij de beraadslaging en advisering van het voorontwerp "Beleidsplan Ruimte Brugge/BRB" nog expliciet gewezen op het feit dat Brugge inzake bereikbaarheid/mobiliteit ook bekeken moet worden in de ruimere regio gezien dit van groot belang is voor de woon- en leefbaarheid in Brugge maar ook voor de ganse regio.</p>	In de visienota wordt in het thema ruimte het verdichtingsprincipe meerdere keren aangehaald vanuit mobiliteitspunt (zie alinea's 3.1.1, 3.1.2 en 3.1.3). Ook actie 1.1 in de actietafel draagt hieraan bij.	/	/
25bb	Stad Brugge	OV KT	<p>De GECORO-B onderschrijft dan ook ten zeerste het belang van de opmaak van een regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Brugge, die de gemeenten Beernem, Blankenberge, Brugge, Damme, Jabbeke, Knokke-Heist, Oostkamp, Zedelgem, Zuienkerke omvat. Tevens waardeert de GECORO-B het dat ook de adviesraden, waaronder dus de GECORO-Brugge, om advies worden gevraagd i.v.m. het acSeplan. Toch wordt door leden van de GECORO-B opgemerkt dat het regionaal mobiliteitsplan blijkbaar reeds zou opgemaakt/goedgekeurd zijn en in voege zou komen in juli (wat betrefte invoering nieuw vervoersplan van De Lijn). Ze merken eveneens op dat er bij heel wat gebruikers van het openbaar vervoer op vandaag grote ongerustheid is en een totaal gebrek aan informatie over de geplande wijzigingen.</p>	We verwijzen naar hoofdstuk 3.6.1 in de visienota waarin staat "In het thema ruimte, meer bepaald bij het thema transportinfrastructuur, gaat het over bedachtzaam en zuinig omgaan met het bijkomende ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem, waarbij we ook gaan ontharden waar mogelijk. Parkings en parkeerplaatsen behoren hier ook toe. We gaan in VVR Brugge op zoek naar parkeerinfrastructuur die deels kan onthard worden zodat steeds het minimum wordt verhard"	/	/
25bc	Stad Brugge	Doelstellingen	<p>De GECORO-Brugge sluit zich volledig aan bij de strategische doelstellingen die geformuleerd worden inzake de mobiliteit/vervoer in de regio (anders, vlot, nabij, veilig, leefbaar, groen, sociaal, slim).</p>	Er is een onderscheid te maken tussen het KT OV-plan en het RMP. Het KT OV-plan werd definitief goedgekeurd in november 2020 door de vervoerregioraad. Het RMP is nog niet definitief vastgesteld, door de vervoerregioraad, dit gebeurt pas na het openbaar onderzoek.	/	/
				We nemen akte van dit standpunt.	/	/

25bd	Stad Brugge	Fiets	<p>* FIETS: de fietsverbindingen tussen de gemeenten en Brugge en onderling tussen de gemeenten moeten de nodige aandacht krijgen. In deze context is de verdere uitbouw zowel naar comfort, veiligheid, functionaliteit een prioriteit (o.a. realisatie fietsnelwegen) waardoor zowel de veiligheid/functionaliteit als de klimaatdoelstellingen (modal shi) bevorderd worden en de woon- en leefwaaier in gans de regio toeneemt. Door leden van de GECORO-B wordt gewezen op de noodzaak om de bestaande en geplande fietsvoorzieningen aan te passen/te ontwerpen en aan te leggen rekening houdend met de huidige en toekomstige veiligheidsvereisten (voldoende brede fietspaden en fietsnelwegen) gezien het groeiend aantal fietsen, koersfietsen, bakfietsen, cargofietsen, e-bikes, steps, pedelecs, speed-pedelecs.... etc.</p>	<p>Dit is opgenomen in het thema fiets in de visienota en de bijhorende acties in de actietabel, met specifieke aandacht voor actie 3.3 en alinea 3.3.6 in de visienota over de kwaliteitseisen voor fietsverbindingen.</p>	/	/
25be	Stad Brugge	Openbaar vervoer	<p>* OPENBAAR VERVOER: de realisatie van een dergelijk/degelijk vervoersknooppunt (hoppingpunt/mobilpunt) aan het station van Brugge als in de andere gemeenten (op aangepast schaalniveau) is zeker noodzakelijk wil men de modal shi ook effectief bevorderen. Ook de aanpassing/vergroening van het openbaar vervoerssysteem is dringend noodzakelijk om de stad Brugge toegankelijker, leefbaarder, veiliger en aangenamer te maken en de stad Brugge (binnenstad, rand maar ook de randgemeenten) ook als kwalitatieve woonomgeving te kunnen behouden en verbeteren. Zo wordt ook door GECORO-B leden verwezen naar de noodzaak om ook gemeentefdelingen zoals Zwankendamme van voldoende verbindingen met het openbaar vervoer te voorzien zodat bv. de schoolgaande jeugd op een veilige en vlotte wijze zich kan verplaatsen.</p>	<p>We nemen akte van dit standpunt</p>	/	/
25bf	Stad Brugge	Autoverkeer	<p>* AUTO: door het kwalitatief werken aan bovenstaande thema's (fiets/openbaar vervoer) kan/dient de impact van de auto te verminderen. Daarom moet ook bij het opmaken/adviseren van ruimtelijke plannen (beleidsplannen, RUP's, masterplannen, wijkontwikkelingsplannen...) en omgevingsaanvragen deze thema's duidelijk aan bod komen.</p>	<p>We nemen akte van dit standpunt.</p>	/	/
25bg	Stad Brugge	Parkeren	<p>* PARKEREN : de ruimte , die aan het parkeren besteed wordt, moet efficiënter, klimaatrobuster en minder ruimte verslindend bepaald en aangelegd worden. Ook hier speelt een "kwalitatieve verdringing" een belangrijke rol. Mogelijkheden voor het parkeren van vrachtwagens moeten zo bepaald/aangeboden worden dat deze de woon- en leefwaaier voor bewoners niet hypothekeren. Een duidelijke visie naar de toekomst toe i.v.m. het parkeren voor alle bevolkingsgroepen (bewoners, personeel, klanten, toeristen...) zowel voor Brugge, de rand, randgemeenten, de kuststreek en de ganse regio, is dringend noodzakelijk. Reeds teveel potenties i.v.m. het oplossen van de parkeerproblema's zijn inmiddels verloren gegaan of gehypothekeerd naar de toekomst toe. Tevens is het ook noodzakelijk dat met voldoende open blik naar de toekomst en naar mogelijke vervoers- en verplaatsingsystemen wordt gekeken en dit ook op de schaal van de vervoerregio Brugge.</p>	<p>Parkeren is grotendeels een lokale bevoegdheid. De opmerking kadert ook deels binnen de context van het gemeentelijk parkeerbeleid. Het RMP daarentegen is een strategisch instrument op regionaal niveau. Het thema parkeren in de visienota gaat dieper in op de aspecten van het parkeerbeleid die op regionaal niveau kunnen worden aangepakt. Ook het vrachtwagenparkeren wordt in dit thema specifiek benoemd (alinea 3.6.3). In de actietabel zijn acties 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5 en 6.6 opgenomen rond parkeren en visievorming.</p>	/	/
25bh	Stad Brugge	Logistiek + vrachtroutenetwerk	<p>* LOGISTIEK EN VRACHT : de logistieke keten en vrachtovervoer moet eveneens vergroend en klimaatrobuster gemaakt worden. Zo dient eveneens nagedacht te worden hoe de logistiek hergeïntereerd kan worden (bv. door stadsdistributiecentrum) en welke maatregelen noodzakelijk zijn om de massale verplaatsingen en belasting van de woonomgeving tgv verkeer door e-commerce te kunnen beperken of anders te gaan organiseren. Dit vraagt een maatschappelijk debat. De GECORO-B stelt zich zelf al de vraag of het maatschappelijk nog verantwoord is een systeem van e-commerce met een dergelijke toename van vervoer door woonwijken, toe te laten waarbij het verzenden en terugzenden (met zelfs volledige vernieuwing van de teruggezonden goederen) steeds meer en meer verkeer met de nodige klimaatimpact/veiligheidsproblema's veroorzaakt. I.v.m. de logistiek en vrachtovervoer wordt door een lid van de GECORO-B wel opgemerkt dat er een duidelijk onderscheid moet gemaakt worden tussen de problema's van e-commerce met het leveren van kleine pakjes (goederen) aan huis en de toelevering op grotere schaal naar bedrijven en diensten. Deze vorm van logistiek en vrachtovervoer moet steeds mogelijk blijven en gefaciliteerd worden wil men de economie draaiend houden.</p>	<p>Het verdelen van kleinere pakjes is een vorm van logistiek transport op lokaal niveau. In de visienota is dit opgenomen in alinea 3.7.4 in het thema logistiek. Actie 7.6 in de actietabel vraagt verder onderzoek naar logistieke en stedelijke distributie in onze vervoerregio. De netwerkkaart van het vrachtovervoer geeft de gewenste routes naar regionale bedrijventerreinen over de weg aan. Gezien het belang van de binnenvaart en het spoor voor de duurzame afwikkeling van de vrachstromen zijn ook de bevaarbare waterlopen en de spoorinfrastructuur hierop weergegeven.</p>	/	/
25bi	Stad Brugge	Veiligheid	<p>* VEILIGHEID : hoe meer aandacht gaat naar veilige fietsinfrastructuur, naar comfortabel/veilig openbaar vervoer, naar ontharding/vergroening/ beperking van verslindende parkeeroppervlakte, hoe meer ruimte beschikbaar komt voor invensieve, creatieve ontwerpmogelijkheden van veilig en aantrekkelijk openbaar domein, toegankelijk voor iedereen.</p> <p>Door leden van de GECORO-B wordt opgemerkt dat wat betreft het mechanisch vervoer (auto, vrachtovervoer...) de nodige eisen gesteld worden aan de chauffeurs (o.a. rijbewijs, rijexamens ...) maar dergelijke eisen ontbreken t.o.v. fietsers (pedelecs, steps...) die ook soms grote snelheden kunnen bereiken en onderlinge onveilige situaties en conflicten kunnen veroorzaken tussen fietsers onderling en met voetgangers. Door leden van de GECORO-B wordt ook gewezen op het groot belang van de handhaving die dikwijls ontbreekt of ondermaats is. Wil men ook effectief een wijziging tot stand brengen in de vervoersproblema's/veiligheid in de regio Brugge dan zal het aspect handhaving ook duidelijk uitgebouwd moeten worden.</p>		/	/
25bj	Stad Brugge	Toegankelijkheid	<p>* TOEGANKELIJKHEID: kwalitatieve verdringing zowel wat betreft wonen, werken, sport- en recreatie/ontspanning, cultureel aanbod, winkelaanbod... en hierbij aansluitend een kwalitatief, functioneel net van fietsinfrastructuur en betaalbaar openbaar vervoer, zal de toegankelijkheid voor iedereen beter kunnen verzekeren.</p>	<p>In alinea 3.3.6 van het thema fiets zijn met het oog op veiligheid en cc</p> <p>We nemen akte van dit standpunt.</p>	/	/
25c	Stad Brugge	algemeen	positief advies jeugdraad	We nemen akte van dit standpunt.	/	/
25d	Stad Brugge	algemeen	geen advies	We nemen akte van dit standpunt.	/	/
25ea	Stad Brugge	Fiets	<p>fiets als vervoermiddel : bij aanpassingen van de infrastructuur: wordt er ook rekening gehouden dat de fietsstrook ook gebruikt wordt voor elektrische rolstoelgebruikers, duo fietsers, tandems ... waar de draaicirkels en wendbaarheid van de fiets anders ligt dan bij een gewone fiets. Vooral bij 2 richting verkeer is de breedte van deze paden essentieel.</p>	<p>In alinea 3.3.6 van de visienota wordt verwezen naar de kwaliteitseisen waaraan fietsvoorzieningen moeten voldoen. Er wordt ook verwezen naar het Vademecum fietsvoorzieningen dat gehanteerd moet worden. De Vademecum worden op regelmatige tijdstippen bijgestuurd, indien nodig.</p>	/	/
25eb	Stad Brugge	Fiets	<p>fiets als vervoermiddel : "Groene" middenstroken op wegen mag en kan maar de breedte van de paden moet zeker aangepast zijn aan de breedte van de (elektrische) rolstoelen (er mag zeker geen niveauverschil zijn).</p> <p>• Rustpunten in de omgeving van fietspaden vormen zeker een meerwaarde.</p>	<p>zie 25EA</p>	/	/
25ec	Stad Brugge	Fiets	<p>fiets als vervoermiddel : Fietsdeelsystemen dragen onze waardering zeker weg maar is er ook een aanbod voor aangepaste fietsen: duo fietsen; aangepaste fietsen voor personen die rolstoelgebruiker zijn, tandems...?</p>	<p>In alinea 3.4.1 wordt toegevoegd dat in het kader van deelmobiliteit ook duofietsen of aangepaste fietsen aan bod kunnen komen. Het aspect deelmobiliteit als deel van VoM wordt explicieter benoemd in het thema OV.</p>	X: zie visienota, alinea 3.4.1.1, 3.4.3, 3.4.4 en 3.4.6	/
25ed	Stad Brugge	Fiets	<p>fiets als vervoermiddel : oplaadpunten voor elektrische fietsen in de omgeving van parkeerstroken van de fietsen is gebruiksvriendelijk.</p>	<p>We nemen akte van dit standpunt.</p>	/	/
25ef	Stad Brugge	Fiets	<p>fiets als vervoermiddel : Groene middenstroken: Bij kruising van voetgangers- of fietsweg een verharde doorgang voorzien.</p>	<p>zie 25EA</p>	/	/
25eg	Stad Brugge	Parkeren	<p>auto als vervoermiddel : aangepaste parkeerplaatsen voor personen met een (blauwe) parkeerkaart zijn uiteraard essentieel.</p>	<p>zie 12BJ</p>	/	/
25eh	Stad Brugge	Parkeren	<p>auto als vervoermiddel : Laadpalen voor wagens die gebruik worden door minder mobiele personen en of rolstoelgebruikers dienen aangepast te zijn. De weg van en naar de paal en auto moet dan toegankelijk zijn (lees zonder stoepen; randen; of andere obstakels).</p>	<p>zie 12BJ</p>	/	/
25ei	Stad Brugge	Parkeren	<p>auto als vervoermiddel : Bij het opladen van een wagen waar de kabel over de stoep ligt, schuilt er gevaar voor de slechtziende of blinde personen. Deze extra drempels verhogen de valincidentie.</p>	<p>zie 12BJ</p>	/	/

25ej	Stad Brugge	Autoverkeer	auto als vervoermiddel : Deelvervoer: is er ook een aanbod van aangepaste wagens in deelvervoersystemen.	In alinea 3.4.1 wordt toegevoegd dat in het kader van de mobiliteit onderzocht kan worden in hoeverre ook aangepaste wagens gedeeld kunnen worden. Het aspect de mobiliteit als deel van VoM wordt explicieter benoemd in het thema OV.	X: zie visienota, alinea 3.4.1.1, / 3.4.3, 3.4.4 en 3.4.6
25ek	Stad Brugge	OV LT + toegankelijkheid	de weg naar de bushaltes : zebra-paden zelfs in zone 30 in de omgeving van de bushaltes blijven essentieel voor personen met een visuele handicap, ook personen met een assistentiehond hebben nood aan een zebra-pad (hond is getraind op deze infrastructuur). Ze zijn erker ook een meerwaarde voor oudere personen of kinderen.	zie 70	/ /
25el	Stad Brugge	OV LT + toegankelijkheid	de weg naar de bushaltes : Als er haltes in elkaars directe omgeving liggen is de integrale toegankelijkheid onderling ook essentieel.	zie 11A	/ /
25em	Stad Brugge	Parkeren	Parkeren : consistent parkeer verhaal aan de kust: voldoende aangepaste parkeerplaatsen voorzien en hieraan ook looproutes koppelen.	zie 12Bj	/ /
25en	Stad Brugge	Parkeren	Parkeren : Looproutes zijn noodzakelijk vanuit een station of (tram)haltes.	OV, looproutes, ... worden bijkomend opgenomen in de visienota in het thema veiligheid.	X: zie visienota, / alinea 3.9.8
25eo	Stad Brugge	Openbaar vervoer	Openbaar vervoer: • Een evaluatie van het busplan (na korte periode) mét input van de gebruikers en de verschillende doelgroepen (handicap, senioren, ...) is zeker aangewezen.	We verwijzen naar actie 4.2 "Monitoren en evalueren van het korte termijn openbaar vervoerplan."	/ /
25fa	Stad Brugge	Wegencategorisering	"Wegen categorisering" De hoogste wege categorieën nl. Europese en Vlaamse wegen, waarop het doorgaand verkeer gefaciliteerd wordt is een prima zaak. Er moet voldoende aandacht zijn om deze wegen ook te behouden voor het doorgaand verkeer en ze niet te onderwerpen aan snelheidsbepalende maatregelen zoals asverschuivingen, trajectcontroles en om de haverklap snelheidswisselingen zodat andere wegen, lokaal wegennet, als sluiptweg kunnen gebruikt worden.		/ /
25fb	Stad Brugge	Logistiek	"logistiek" Het vervoer via waterwegen en spoor meer mogelijk maken.	De kwaliteitseisen (met verwijzing naar de inrichtingsprincipes) zijn opgenomen in de visienota in het thema wegencategorisering. Dit wordt in de visienota beschreven in het thema logistiek (p.65-66) en in de actietabel zijn o.a. acties 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 7.7 en 7.8 hieraan gekoppeld.	/ /
25fc	Stad Brugge	OV KT	"openbaar vervoer" Na het invoeren van het nieuwe plan is een evaluatie, zelfs na korte periode, dringend nodig. Er zijn momenteel reeds zoveel aan- en opmerkingen dat voor bepaalde sectoren een herziening wel aangewezen lijkt. Betrek de burger in de voorstellen, het zijn zij die de opmerkingen maken en vooral zij die gebruik maken van het openbaar vervoer. Hou vooral rekening met senioren en mensen die om één of andere reden zich moeilijk kunnen verplaatsen.	Dit is een opmerking op het OV-plan korte termijn en niet op het regionaal mobiliteitsplan dat voorlag in dit openbaar onderzoek.	/ /
25fd	Stad Brugge	Veiligheid	"openbaar vervoer" Bij het bepalen van de haltes moet rekening gehouden worden met bovenstaande en zeker gehandeld worden in functie van verkeersveiligheid (zie bvb. halte Rijsselstraat thv Howest, daar moet telkens 2 maal het dubbel fietspad worden gedwarsd op de halte te bereiken)		/ /
25fe	Stad Brugge	Autoverkeer	"shopping" Shopping in de hoofdstraten verhogen maar niet vergeten dat er ook deelgemeentes zijn die maatregelen inzake shopping goed kunnen gebruiken. De autoluwe straten zullen het bewijs geven dat deelgemeentes ook belangrijk zijn.	We nemen akte van dit standpunt.	/ /
25ff	Stad Brugge	Veiligheid	"Verkeersveiligheid" Kinderen verdienen extra aandacht als het op verkeersveiligheid aankomt. Zij vormen de meest kwetsbare groep op de openbare weg. Verkeersopvoeding vanaf het lagere is dan ook belangrijk en moet aangewakkerd worden en blijven opgevolgd. Vrijwilligers (gepensioneerde politiemensen) kunnen hier een belangrijke rol gaan spelen en ageren op bepaalde situaties Schoolomgeving en de weg van huis naar school en omgekeerd zijn bepalend voor de veiligheid en het is niet die ene keer per jaar dat er samenwerking is, dat dit voldoende is. Samen met het instituut voor verkeersveiligheid werd in het verleden een programma opgesteld ivm "dode hoek". Dergelijk initiatieven moeten blijvend verstrekt worden.	Dit is opgenomen in het plan. O.a. acties 3.2, 9.1 en 9.5 gaan hierop in.	/ /
25ga	Stad Brugge	algemeen	De gemeenteraad neemt akte van het openbaar onderzoek. De adviezen van de stad en de stedelijke adviesraden worden aan MOW/de vervoerregio overgemaakt.	We nemen akte van dit standpunt.	/ /
25gb	Stad Brugge	OV KT	De gemeenteraad geeft gunstig advies op het voorlopig ontwerp van regionaal mobiliteitsplan, met uitzondering van thematische bouwsteen 4 (openbaar vervoer). Omwille van de grote impact is een evaluatie na vier maanden van het openbaar vervoerplan korte termijn noodzakelijk, dit met inspraak/participatie en indien nodig milderende maatregelen. Ook op de versnelde inzet van compacte elektrische busjes en overname van de door de stad Brugge gefinancierde centrumshuttle door De Lijn wordt aangedrongen.	Dit is een opmerking op het OV-plan korte termijn en niet op het regionaal mobiliteitsplan dat voorlag in dit openbaar onderzoek. Dit is geen reactie op het regionaal mobiliteitsplan of het mer die voorlagen in dit openbaar onderzoek.	/ /
25ha	Stad Brugge	Veiligheid	Raadslid Benedikte Bruggeman vraagt de voorwaarden voor een vierkant groen en welke kruispunten er nog in aanmerking komen. ☐ Deze gegevens worden bezorgd.	Dit is geen reactie op het regionaal mobiliteitsplan of het mer die voorlagen in dit openbaar onderzoek.	/ /
25hb	Stad Brugge	Openbaar vervoer	Raadslid Janos Braem vraagt wat wijsjes zijn. ☐ De definitie wordt bezorgd.	Dit is geen reactie op het regionaal mobiliteitsplan of het mer die voorlagen in dit openbaar onderzoek.	/ /
25hc	Stad Brugge	Fiets	Raadslid Janos Braem vraagt een stand van zaken van F22 en F32 van het fietstroutenet. ☐ Dit wordt bezorgd.	Dit is geen reactie op het regionaal mobiliteitsplan of het mer die voorlagen in dit openbaar onderzoek.	/ /
25hd	Stad Brugge	Voetganger	Raadslid Jos Demarest merkt op dat er in het mobiliteitsplan weinig tot geen aandacht is voor de voetganger volgens het STOP-principe. ☐ Dit wordt meegenomen in het advies van de gemeenteraad.	zie 12BK	/ /
25ia	Stad Brugge	OV KT	Het college van burgemeester en schepenen geeft gunstig advies bij het voorlopig ontwerp van regionaal mobiliteitsplan, met uitzondering van thematische bouwsteen 4 (openbaar vervoer). Omwille van de grote impact is een evaluatie na vier maanden van het openbaar vervoerplan korte termijn noodzakelijk, dit met inspraak/participatie en indien nodig milderende maatregelen. Ook op de versnelde inzet van compacte elektrische busjes en overname van de door de stad Brugge gefinancierde centrumshuttle door De Lijn wordt aangedrongen.	zie 25gb	/ /
25ib	Stad Brugge	algemeen	Aan de gemeenteraad en de stedelijke adviesraden wordt het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) ter advies voorgelegd.	We nemen akte van dit standpunt.	/ /
25ic	Stad Brugge	algemeen	De gemeenteraad neemt akte van het openbaar onderzoek. De adviezen van de stad en de stedelijke adviesraden worden aan MOW/de vervoerregio overgemaakt.	We nemen akte van dit standpunt.	/ /
25j	Stad Brugge	algemeen	geen advies	We nemen akte van dit standpunt.	/ /
25ka	Stad Brugge	algemeen	Deze nota geeft een overzicht van reacties en aanbevelingen op de bespreking in de werkgroep advies van Brugge Dialoogstad van 2/6/2023 op het dossier voor de gemeenteraad over het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan. Het dossier is zeer uitgebreid en uitermate technisch. Het is voor Brugge Dialoogstad dan ook niet gemakkelijk om op dit dossier een gefundeerd advies te verlenen. Daarom wil Brugge Dialoogstad zich in dit advies beperken tot een aantal algemene principes die van belang zijn voor mensen in armoede. Bij concretisering en operationele plannen wil Brugge Dialoogstad zeker input en advies geven vanuit de ervaring van mensen in armoede. We vragen wel dat de concrete voorstellen toegelicht worden (zeker van technische materie) om gefundeerd advies te kunnen verlenen.	We nemen akte van dit standpunt.	/ /
25kb	Stad Brugge	OV KT	basisbereikbaarheid: openbaar vervoer en vervoer op maat zijn voor mensen in armoede essentieel. Een goede en veilige ontsluiting en basisbereikbaarheid met het openbaar vervoer en vervoer op maat is voor Brugge Dialoogstad heel belangrijk.		/ /
25kc	Stad Brugge	OV KT	De implementatie van het plan steunt op budgetneutraliteit (cfr p 126). Vanuit Brugge Dialoogstad zijn we bezorgd dat de extra kosten verhaald zullen worden op de gebruiker of via cofinanciering van "attractiepolen". Het kan niet de bedoeling zijn om extra kosten door te rekenen aan de gebruiker of aan scholen, ziekenhuizen, ...	Hiervoor verwijzen we naar het decreet Basisbereikbaarheid. Dit is een opmerking op het OV-plan korte termijn en niet op het regionaal mobiliteitsplan dat voorlag in dit openbaar onderzoek. Budgetneutraliteit is een randvoorwaarde bij de opmaak van het KT OV-plan.	/ /



25kd	Stad Brugge	Openbaar vervoer	Het plan steunt op combo van vervoersmiddelen voor basisbereikbaarheid. Brugge Dialoogstad wijst erop dat dat niet voor alle Bruggelingen haalbaar is. Minder mobiele personen zullen hierdoor steeds vaker niet op hun bestemming geraken. Brugge Dialoogstad stelt zich de vraag of er in de combo van vervoersmiddelen ook duofietsen of driewielers bijvoorbeeld worden voorzien.		/	/
25ke	Stad Brugge	Veiligheid	veiligheid: veiligheid voor voetgangers en fietsers is voor Brugge Dialoogstad heel belangrijk. Voorzie veilige schoolomgevingen en structurele fietslessen voor kinderen. Ook voldoende fietsinstellingen zijn belangrijk.	Zie 25ec	/	/
25kf	Stad Brugge	Autoverkeer	Brugge Dialoogstad draagt duurzaamheid hoog in het vandel, elektrificatie van het wagenpark bijvoorbeeld is een duurzame maatregel. Duurzaamheid mag echter niet ten koste gaan van betaalbaarheid.	zie 25ff	/	/
25la	Stad Brugge	Parkeren	Strategische doelstelling: leefbaarheid en het thema: parkeren zijn voor de Brugse binnenstad zeer belangrijk. Bvb: leefbaarheid verbeteren voor de Brugse binnenstad houdt in dat het "zoekverkeer" tegen gegaan wordt door verplicht parkeren in openbare parkings en dat bewonersparkeren bevorderd wordt.	De visienota en de actietabel gaan in het thema toegankelijkheid in of Dit thema is opgenomen in actie 6.5: "Opmaken van een uitgebreide en overkoepelende visie rond parkeren in de vervoerregio." Het parkeerbeleid zelf is een autonomie van de lokale besturen.	/	/
25lb	Stad Brugge	ruimte	Er is in de toelichting weinig aandacht voor de impact van de ruimtelijke ordening op de mobiliteit	zie 25aa	/	/
25lc	Stad Brugge	OV KT	Er is geen vermelding van het nieuwe busseplan	Dit is opgenomen in hoofdstuk 3.4.1.2 en bijlage 4.	/	/
25ld	Stad Brugge	Participatie	Is er afstemming met de verschillende niveaus (vb. De Lijn)?	De samenstelling van de vervoerregioraad is beschreven in het huishoudelijk reglement van de vervoerregioraad, dit is ter beschikking op de website van de vervoerregio. De Lijn is een vast lid van de vervoerregioraad.	/	/
25le	Stad Brugge	Fiets	Opmerking over tweerichtingsverkeer voor fietsers. Duidelijke afspraken en regels	In alinea 3.3.6 van de visienota verwijzen we naar de kwaliteitseisen v	/	/
25lf	Stad Brugge	Fiets	De snelheid voor het fietsverkeer is in de laatste jaren sterk gewijzigd (vb. Speedelec). Rekening mee te houden (vb. verkeersborden met snelheidsbeperkingen)	In alinea 3.3.6 van de visienota verwijzen we naar de kwaliteitseisen v	/	/
30a	gemeente Wingene	Voetganger	Stappers Gelet op de beperkte actieradius van stappers wordt geen apart hoofdstuk gewijd aan de voetgangers, maar ondersteunend vermeld of in combinatie met fietsverkeer. Bv. bij het openbaar vervoer (first and last mile).	We nemen akte van dit standpunt.	/	/
30b	gemeente Wingene	Fiets	Fiets Via de kaart Fietsnetwerk wordt aangegeven welke assen als bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) grenzen aan Wingene. Van Oost naar West: de N370 Reigerlostraat, Torenweg, Scharestraat, N50 Kortrijksestraat, N370 Zwevelestraat. Advies Wingene: we onderschrijven de ambitie om de missing links in het BFF uit te voeren met focus op de routes die samen vallen met gewestwegen.	We nemen akte van dit standpunt.	/	/
30c	gemeente Wingene	Openbaar vervoer	Openbaar vervoer Het openbaar vervoer op korte termijn rolt verder uit. In het Regionaal Mobiliteitsplan Brugge staat de visie op het openbaar vervoer op lange termijn. Advies Wingene: uit het verkeersmodel wordt geconcludeerd dat de tangentiële Beernem-Torhout potentieel heeft. We adviseren om het potentieel van de route Beernem-Lichtervelde (al dan niet via Wingene), gelet op het belangrijk treinknooppunt Lichtervelde, te onderzoeken.	De voorgestelde route ligt voor het grootste deel in vervoerregio Midwest. Vervoerregio Brugge wil meewerken aan de lijn, maar het is voor ons voldoende dat de actie werd opgenomen in het mobiliteitsplan van vervoerregio Midwest.	/	/
30d	gemeente Wingene	Wegencategorisering	Personenvervoer De wegencategorisering is afgestemd over de vervoersregio heen.	We nemen akte van dit standpunt.	/	/
30e	gemeente Wingene	Vrachtroutenetwerk	Vrachtervervoer Vanuit de vervoerregio wordt voorgesteld om bovenop een regionaal vrachtroutenetwerk een slimme en sturende kilometerheffing en waar nodig tonnagebeperkingen en venstertijden in te voeren. Advies Wingene: uit de objectieve cijfers (OBU-data oktober 2019) blijkt dat de as N50 een belangrijke vrachtroute is. In de driehoek Oostkamp-Beernem-Wingene wordt volgend aandachtspunt opgenomen: "Er worden geen routes opgenomen in het regionaal vrachtroutenetwerk en er worden ook geen vrachtwerende maatregelen genomen. In de omgeving mogen geen ontwikkelingen die regionaal vrachterverkeer langs deze routes creëren bijkomen." Gemeente Wingene geeft een positief advies op deze omschrijving in zoverre de beperking tot ontwikkeling op het grondgebied van de vervoerregio Brugge slaat en niet op grondgebied van Wingene en het flankerend beleid (zoals bv. een sturende kilometerheffing) in lijn ligt met een aanrijroute afgestemd op de N50 op grondgebied van Wingene. We behouden de mogelijkheid om op de N370 sturende maatregelen te nemen.	Bij de opmaak van de netwerkkaart voor het vrachtroutenetwerk werd de selectie van het vrachtroutenetwerk in de omgeving van de N50 bilateraal afgestemd met de gemeenten Oostkamp, Beernem en Wingene. Het opgenomen aandachtspunt geldt voor alle betrokken gemeenten en is ook opgenomen op de netwerkkaart van de VVR Midwest. De beperking van vrachterverkeergenerende ontwikkelingen in de omgeving geldt dus zowel voor Beernem, Oostkamp als Wingene. De bestaande regionale bedrijventerreinen op grondgebied van Wingene maken gebruik van het zuidelijk deel van de N50 als aanrijroute. Aangezien de N370 ter hoogte van de kern van Wingene niet geselecteerd is als deel van het regionaal vrachtroutenetwerk kan de gemeente hier sturende maatregelen nemen.	/	/
31a	Departement Landbr algemeen		Het Departement Landbouw en Visserij kan zich vinden in de algemene principes van het regionaal beleidsplan die binnen de strategische doelstellingen en verschillende thema's zijn uitgewerkt.	We nemen akte van dit standpunt.	/	/
31b	Departement Landbr Ruimte		Binnen het thema ruimte wordt een ambitie uitgeschreven om het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem terug te dringen en overmatige verharding zo veel mogelijk weg te nemen. Het Departement Landbouw en Visserij ondersteunt deze ambitie. Bij een verdere uitrol van de concrete acties zal binnen de vervoerregio lokaal bijkomend ruimtebeslag voor bepaalde infrastructuur nodig zijn. Een deel van de acties die een impact heeft op het ruimtebeslag, zal 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: • De inname van landbouwgrond voor weginfrastructuur voor de verschillende transportmodi, incl. de nodige waterbuffers, groenbuffers, .... Ook het verder uitbouwen / opwaarderen van bestaande infrastructuur betekent meestal een zekere grondinname. • Het vormen van restpercelen die niet meer interessant zijn voor de professionele landbouw of twee kleinere (moelijker bewerkbare) percelen die zijn gevormd. • 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. • Natuurcompensaties die worden opgelegd bij ruimte-innames voor het transportnetwerk, kunnen eveneens een bijkomende indirecte inname van landbouwpercelen met zich meebrengen. • Maar anderzijds kan vrijgekomen ruimte (door ontharding bv.) ook teruggegeven worden aan de landbouw.	We nemen akte van dit standpunt.	/	/
31c	Departement Landbr Ruimte		In het MER wordt landbouw meegenomen binnen het hoofdstuk 'impact op ruimte'. De impact van het regionaal mobiliteitsplan op ruimte is te vertalen in drie aspecten. Ruimtelijke samenhang, dus hoe de netwerken voor auto, fiets, trein, water de ruimte versnipperen of ontsnipperen. Ruimtebeslag, dus hoe infrastructuur bijkomende ruimte inneemt. Ruimtelijke kwaliteit, dus hoe het plan impact heeft op hoe we het landschap gebruiken, beleven of vrijwaren voor de toekomst. In het buitengebied van de vervoerregio Brugge is landbouw een belangrijke landgebruiker en betekent dit dus per definitie een impact op landbouw. Het Departement Landbouw en Visserij vraagt de impact op landbouw voldoende mee te nemen, zeker bij een verdere uitwerking van de concrete acties dient dit expliciet beschreven te worden en waar nodig te worden gemilderd.	Het betreft een plan-MER op strategisch niveau: de mogelijke effecten van het plan op de landbouw en het landbouwverkeer werden op hoofdlijnen beschreven. Bij verdere uitwerking van de acties moeten de concrete effecten beschreven en eventueel gemilderd worden.	/	/

31d	Departement Landbr Fiets + landbouwverkeer	Binnen het thema 'fietsverkeer' wordt "Fix the mix" aangehaald als een concept om toe te passen. Hierbij zouden landbouwwegen worden ingezet als autoluwe, alternatieve fietsroutes en de ruimte van overgedimensioneerde wegen herverdeeld worden ten voordele van de fietser. Het Departement Landbouw en Visserij wenst hierbij te benadrukken dat er steeds voldoende aandacht dient te blijven voor de oorspronkelijke functionaliteit van de bepaalde weg. Een gebruik door het landbouwverkeer (als toegang tot landbouwbedrijven of om bepaalde percelen te bereiken) mag niet uit het oog worden verloren. Een evenwichtige beoordeling dient steeds te worden gemaakt om conflicten tussen verschillende vervoersmodi zo veel als mogelijk te vermijden en veiligheid te garanderen.			Her RMP is een strategisch plan dat principes aanreikt. Op basis van de netwerkhiërarchie en met het oog op veiligheid zal per project steeds op zoek gegaan worden naar de beste oplossingsrichting.	/	/
31e	Departement Landbr MER	Verder wenst het Departement Landbouw en Visserij een aantal algemene aandachtspunten te herhalen die reeds werden aangehaald in het advies op de nota inhoudsafbakening van het strategisch MER en die relevant zijn bij een verdere uitwerking van concrete acties: <input checked="" type="checkbox"/> De impact van het plan op landbouw moet voldoende onderzocht worden. Het Departement Landbouw en Visserij kan steeds op basis van een aangeleverde contour in de vorm van een shapefile (polygoon) een landbouTractebelactstudie opmaken. <a href="https://lv.vlaanderen.be/nl/voorlichting-info/publicaties-cijfers/landbouTractebelactstudie">https://lv.vlaanderen.be/nl/voorlichting-info/publicaties-cijfers/landbouTractebelactstudie</a> <input checked="" type="checkbox"/> Elke inname van herbevestigd agrarisch gebied (HAG) moet voldoende gemotiveerd en gecompenseerd worden conform omzendbrief RO/2010/01. <input checked="" type="checkbox"/> Er moeten mildere maatregelen voorzien worden voor de inname van professioneel uitgebate landbouwpercelen.			Eventuele innames van landbouwgronden of andere functies worden op het strategisch niveau van het RMP nog niet bepaald. Gedetailleerde impactbeschrijvingen met behulp van een LIS zijn dan ook niet mogelijk.	/	/
31f	Departement Landbr MER	De opvang en infiltratie van hemelwater moet steeds binnen het plangebied zelf opgenomen worden en op zodanige wijze dat de waterhuishouding van omliggende landbouwgronden er geen nadelige effecten van ondervindt.			De regelgeving terzake, met name de hemelwaterverordening en de watertoets, is altijd van toepassing. We nemen akte van dit standpunt.	/	/
31g	Departement Landbr ruimte	Alle nodige bufferzones moeten binnen het plangebied zelf aangelegd worden.			In hoofdstuk 3 van de actietabel staat omschreven dat de acties in de actietabel voldoende strategisch van aard moeten zijn. Als er acties zijn van die aard dat ze een ruimtelijke impact hebben en onderhevig zijn aan de wetgeving rond MER / RUP dan wordt dit in een planproces specifiek voor dit project opgenomen. Dit laatste wordt nog verder gespecificeerd in hoofdstuk 3 van de actietabel.	/	/
31h	Departement Landbr Ruimte	Milderende maatregelen 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.			We verwijzen hiervoor naar de inrichtingsprincipes die in opmaak zijn (geen onderdeel van het plan). Actie 2.7 vraagt voor het opmaken van een functietoekenningsplan voor landelijke wegen om landbouwverkeer te faciliteren.	/	/
31i	Departement Landbr wegcategorisering	Het Departement Landbouw en Visserij vraagt voldoende aandacht voor de breedte van landbouwwegen, alsook voor de inrichting van bochten en passeerstroken, zodat die voldoen voor moderne landbouwwerktuigen. Er dienen waar nodig maatregelen te worden genomen om sluisverkeer op landbouwwegen te verhinderen en de omrijfactor voor landbouwverkeer bij het knippen of aanleggen van wegen te beperken (bijv. tractorsluizen).			Deze thema's zijn inderdaad eerder op een algemeen niveau en beperkt uitgewerkt in de visienota. In het hoofdstuk 3,7,3 wordt hiervoor aangegeven dat dit beleid op een ruimere schaal dan enkel de vervoerregio dient bekeken te worden. In de acties, bij deel 7, zijn de acties m.b.t. logistiek vermeld waarin de vervoerregio wel een rol kan spelen. In hoofdstuk 3 van de actietabel staat omschreven wanneer een actie wordt opgenomen in de actietabel.	/	/
32a	Haven van Antwerpe Logistiek	Het plan is nagenoeg volledig op personenvervoer geënt, goederenvervoer wordt verwaarloosd. Hoewel er een bouwsteen 'logistiek' is opgenomen, is deze maar beperkt uitgewerkt en zijn de acties die daarin zijn opgenomen (modal shift, capaciteit verhogen voor binnenvaart en spoor, afspraken tussen verladers en logistieke dienstverleners,...) een vertaling van algemene principes en worden geen concrete acties ontwikkeld om ertoe te komen.			De doorrekening van het regionale vervoersmodel is een cumulatief model dat verschillende scenario's combineert en gaat ervan uit dat de voorgenomen visie voor de verschillende thema's integraal gerealiseerd wordt. In het model worden evoluties zoals bevolkingsgroei, economische ontwikkelingen en dergelijke meegenomen op basis van statistische gegevens van het nationaal planbureau. De effectbeoordeling is dan ook een beoordeling die rekening houdt met deze aanames.	/	/
32b	Haven van Antwerpe Participatie	In het plan worden ook thema's opgenomen waarvan het niet duidelijk is of ze geëvalueerd zijn naar algemeen draagvlak en naar uitvoerbaarheid toe. Voorbeelden hiervan zijn sturende tolheffing en kilometerheffing voor personen, relocations en wonen nabij werk, afschaffen salarisswagens en tankkaart, afschaffen extralegaal voordeel bedrijfswagens, internalisering van externe kosten, .... Hoewel deze maatregelen uiteraard wel een belangrijke bijdrage kunnen hebben, blijkt uit het plan niet of de check naar uitvoerbaarheid en effectiviteit van de maatregel om tot de gewenste situatie te komen werd uitgevoerd			Het gaat hier om thema's en acties die ofwel op een ander schaalniveau worden uitgevoerd ofwel binnen een ander beleidsdomein moeten worden opgenomen. Deze thema's zijn dus te beschouwen als een advies van de vervoerregio aan die andere schaalniveau's of andere beleidsdomeinen.	/	/
32c	Haven van Antwerpe MER	In de Plan-MER wordt uitgegaan van een 'best case'-scenario. Dit lijkt een raar uitgangspunt aangezien in het algemeen en dus ook voor een Plan MER een worst case scenario wordt onderzocht. Enkel op die manier kan de zwaarste verkeersbelasting en dus de grootste impact worden onderzocht in het MER. In deze is het ook onduidelijk welke verdere groei voor de haven is meegenomen richting 2030. In ieder geval dient met een verdere ontwikkeling van de haven en met een groei van de vervoersstromen door de complementariteit tussen Antwerpen en Zeebrugge worden rekening gehouden.			De onderzoeken betreffen inderdaad een inschatting op basis van gekende, te verwachten evoluties. Ongekende en onvoorziene evoluties zijn nooit uit te sluiten, maar kunnen pas onderzocht worden als er gegevens beschikbaar zijn. Bv verkeerswijzigingen tijdens de coronaperiode en thuiswerk post-corona waren niet voorspelbaar voor corona.	/	/
32d	Haven van Antwerpe modeldoorrekening	In het document werden geen sensitiviteitsanalyses uitgevoerd van evoluties die anders zouden lopen dan verwacht. Dit zou tot belangrijke inzichten kunnen leiden aangezien op die manier kan worden onderzocht wat de invloed kan zijn van het uitblijven (of precies versterken) van bepaalde evoluties.			De boomstructuur in het lokale wegennet is een keuze om de lokale wegen te vrijwaren van verkeer waarvoor het niet bedoeld is en deze zo veilig, leefbaar, gezond, toegankelijk en bereikbaar te houden. Deze keuze staat los van de capaciteit van het dragende net.	/	/
32e	Haven van Antwerpe Wegencategorisering	In de selectiemethodiek van de wegcategorisering zou er volgens de omschreven methode uitgegaan moeten worden van een boomstructuur voor het lokale wegennet. In de modellering werd geen boomstructuur toegepast. Dit heeft tot gevolg dat er geen garantie is dat het geselecteerde dragend netwerk wel afdoende robuust is, gezien het toepassen van de boomstructuur nieuwe bewegingen op het dragend netwerk met zich meebrengt.			De vervoerregioraad heeft besloten om op regionaal niveau de vrachtroutes niet met elkaar te verbinden op deze plek. Het is immers niet de bedoeling om regionaal vrachtverkeer langs hier te laten rijden. Op regionale schaal blijven alle bestemmingen bereikbaar. Indien er lokale uitwisseling is tussen de bedrijvigheid in dit gebied, kan dit opgenomen worden in een lokale vrachtroute.	/	/
32f	Haven van Antwerpe Vrachtroutenetwerk	Bij het vermelden van de aanrijroutes langs Boudewijnkanaal wordt gesteld dat "omwille van de leefbaarheid van de woonkernen Sint-Jozef en Sint-Pieters vormen de aanrijroutes aan beide zijden langs het Boudewijnkanaal geen connectie in het Zuiden". Voor de Port of AntwerpBruges is het belangrijk dat de connectie tussen de verschillende havengebieden blijft bestaan: het moet voor alle vormen van havenverkeer dan ook mogelijk zijn tussen de verschillende terminals te transiteren.			De VVR is van mening dat het invoeren van een lage emissiezone moet gebeuren op een grotere schaal dan die van de VVR, daarom spreekt actie 5.5 van de trapsgewijze invoering van een lage emissiezone die de grenzen van de VVR overschrijdt en is de initiatiefnemer hiervan MOW Vlaanderen.	/	/
32g	Haven van Antwerpe Autoverkeer	Er wordt (p. 59) gesteld dat de Regio op lokaal of regionaal vlak geen voorstander is om met lage emissiezones te werken, in de actietabel (actie 5.5) wordt de verkenning van een trapsgewijze introductie van een vervoersregio overschrijdende lage emissiezone wel opgenomen.					
32h	Haven van Antwerpe OV LT	In het Mobiliteitsplan wordt melding gemaakt van de Havenbus. Het faciliteren van vervoer naar economische poorten zoals de haven is noodzakelijk gezien de uitgestrektheid van het gebied, de verspreiding van werkgelegenheid over de regio en de sociale samenstelling van de tewerkstelling. Het voorgesteld netwerk openbaar vervoer dient dan ook aangevuld te worden met een vorm van vervoer op maat naar de Haven toe. Graag willen we dit aanbod dan ook verankerd zien in het Mobiliteitsplan.			We nemen het werknemersvervoer op in de visienota in het thema OV.	X: zie visienota, alinea 3.4.3	/
32i	Haven van Antwerpe Wegencategorisering	Om de bereikbaarheid van de Haven , economische pool in deze regio, in de toekomst te kunnen garanderen, is het noodzakelijk dat alle vervoersmodi optimaal ingezet worden. Naast het gegeven dat we ijveren voor een modal shift richting spoor en binnenvaart voor het goederenvervoer , openbaar vervoer en fiets voor het personenverkeer , dient de doorstroming voor het wegvervoer ook gegarandeerd te worden.			Zoals beschreven in de visienota alinea 3.2.2.3 is een van de 3 hoofddoelstellingen van het robuust wegennet het verbeteren van de doorstroming, naast de betere afwikkeling van de verschillende vervoersstromen en de verkeersveiligheid verhogen. In functie daarvan zijn ook acties 2.1, 2.2 en 2.3 opgenomen in het actieplan.	/	/

33a	Departement Omgev MER	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.	De Milieubeoordeling gebeurt zoals wettelijk vastgelegd op het niveau van de beslissing, in deze een strategisch plan. Eventueel verdere uitwerkingen, zowel op plan- als projectniveau, zijn eveneens onderworpen aan de wettelijke bepalingen inzake milieubeoordelingen.	/	
33b	Departement Omgev algemeen	- De actietabel vormt een handig overzicht om van daaruit proactief samenwerking te benoemen die een betrokkenheid vragen van verschillende bestuurslagen en impact hebben op uiteenlopende domeinen, zo ook de ruimtelijke ontwikkeling van de Brugse regio en in deze de mogelijke betrokkenheid van het departement Omgeving.	Het is steeds het streefdoel om geïntegreerd te werken, en om projecten op elkaar af te stemmen in tijd en ruimte. Het strategisch plan vormt de basis voor een verdere geïntegreerde aanpak. In de actietabellen wordt hoofdzakelijk de trekker van de maatregel opgenomen. De uitvoering van de maatregel zal uiteraard de medewerking en samenwerking vergen van diverse betrokken overheden en stakeholders.	/	/
33c	Departement Omgev algemeen	Het departement Omgeving blijft vragende partij om bij de uitrol van het RMP bij de verschillende acties omgevingsvraagstukken te betrekken om te komen tot een meer geïntegreerde benadering. Zeker op locaties waar het departement Omgeving reeds processen heeft lopen (als trekker of in functie van opvolging). Wij denken o.a. aan: T.OP Kustzone, Strategische Projecten, grote projecten in het stedelijk gebied van Brugge en de Zeehaven van Zeebrugge (Nieuwe Zeesluis, ...) en meer. Ook wanneer onze instrumenten nodig geacht worden om acties te realiseren worden wij graag in een vroeg stadium betrokken. (Zie ook verder)	Zie actieplan pagina 7: "De initiatiefnemer is de actor die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de actie. Het is deze verantwoordelijke die partners zoekt en het proces/project in gang zet."	/	/
33d	Departement Omgev actieplan	In het actieplan kregen de acties nog geen prioriteit mee. Als eerste actie staat de opmaak van het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP). In het GIP is het mogelijk om investeringsmiddelen strategisch te prioriteren. Het is voorlopig niet duidelijk op welke basis de prioritering gemaakt zal worden en in hoeverre de bijdrage aan de vooropgestelde ambities of Vlaamse beleidsdoelstellingen hierin een rol zal spelen.	Zoals op p.5 in het actieplan is opgenomen: "We streven naar een verduurzaming van de modal split en verkeersveiligheid in onze regio. Alle acties die zijn opgenomen in de actietabel dragen dan ook bij aan deze strategische doelstellingen. Aangezien dit de belangrijkste strategische doelstellingen zijn, kunnen alle acties in de actietabel beschouwd worden als acties met de hoogste prioriteit. Een verdere onderverdeling van de acties in de tabel volgens prioriteit is dan ook niet opgenomen."	/	/
33e	Departement Omgev actieplan	Het zou interessant zijn om de acties ook gebiedsgericht te clusteren zodat de onderlinge samenhang zichtbaar wordt en er op een geïntegreerde manier, op verschillende schaalniveaus, een gebiedsgerichte prioritering aan gekoppeld kan worden. Zo wordt ook de samenhang met andere acties op het terrein, door andere entiteiten (zoals het departement omgeving), inzichtelijk en kunnen potentiële synergieën beter gedetecteerd worden. Het Decreet Basisbereikbaarheid laat de aanpak om acties te clusteren per "gebiedsdeel" ook expliciet toe. Een kaart met de locatie-specifieke acties biedt ook een extra meerwaarde voor de betrokken organisaties en besturen.	Een integrale gebiedsgerichte benadering veronderstelt ook een integratie van acties en plannen die geen deel uitmaken van het RMP. De actietabel vormt daarbij de insteek vanuit het RMP, waarbij alvast de netwerkkaarten (fiets, wegencategorisering, vrachtroutenetwerk en OV lange termijn) een visualisatie zijn van de respectievelijke maatregelen in de actietabel.	/	/
33f	Departement Omgev Doelstellingen	Onder de strategische doelstelling 'nabij' wordt gesteld dat de Vervoerregio de Vlaamse doelstellingen onderschrijft en zal zoeken naar mogelijkheden om af te stemmen op het ruimtelijk beleid. Als Departement Omgeving zullen we hier graag aan meewerken. Er wordt nog verwezen naar het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2016) terwijl enkele ruimtelijke doelstellingen ook opgenomen zijn in de Strategische Visie voor het Ruimtelijke Beleidsplan Vlaanderen. Deze visie is recenter goedgekeurd door de Vlaamse Regering en wordt dus best ook opgenomen als referentie voor de doelstelling voor het Vlaams ruimtelijk beleid.	Bij de opsomming van de Vlaamse operationele doelstellingen binnen de strategische doelstelling Nabij op pagina's 90 en 91 van de visienota verwijzen we inderdaad nog naar het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2016). We passen deze aan waar mogelijk naar de operationele doelstellingen in de Strategische Visie voor het Ruimtelijk Beleidsplan Vlaanderen.	X: Bronnen van de strategische doelstelling nabij (7.3) waar verwezen werd naar Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2016) aangepast naar het meer recente document Strategische Visie voor het Ruimtelijke Beleidsplan Vlaanderen (2018)	/
33g	Departement Omgev Doelstellingen	Bij de meeste strategische doelstellingen neemt de Vervoerregio Brugge de Vlaamse doelstellingen over.	We nemen akte van dit standpunt.	/	/
33h	Departement Omgev Monitoring & evaluatie	De nota's benoemen duidelijk de doelstellingen die worden vooropgesteld, maar de evaluatie ervan komt niet zo duidelijk aan bod in de visienota/actieplan. Het is nochtans belangrijk dat het RMP het feit benadrukt dat we ondanks het voorgestelde beleidsscenario nog ver van de noodzakelijke daling in voertuigkilometers staan dus dat er nog verdere spanningen nodig zullen zijn. De vergelijking met de modal shift doelstelling komt ook niet zo duidelijk aan bod. Het zou nochtans interessant zijn 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.	maakt deel uit van een cyclisch planningsproces dat gemonitord en geëvalueerd wordt." 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, vermelding waar kpi's in ons plan staan, en waar nodig geactualiseerd. De evaluatiemethodiek dient nog uitgewerkt te worden. Hierin zal het tijdsplan, de methode en de te betrekken actoren bepaald worden. Voor enkele verschillende maatregelenpakketten gebeurde een verkennende modeldoorrekening. Het resultaat ervan staat opgenomen in de groene kaders bij het onderwerp. Bovendien staat in hoofdstuk 4.3.2 van de visienota de effecten op de voertuigkilometers binnen onze vervoerregio opgenomen.	/	/
33i	Departement Omgev Doelstellingen	2.3: wanneer (her)inrichtingswerken noodzakelijk of nuttig zijn, is het aangewezen om ook 'ontharding' mee te nemen als één van de inrichtingsdoelstellingen.	In de visienota op p.29 staat dat de VVR vanaf 2030 het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem wil doen dalen en tegen 2050 herleiden tot 0. In de thema's ruimte (alinea 3.1.4) en parkeren (alinea 3.6.1) wordt deze visie en de rol van ontharding verder toegelicht. Actie 2.3 bepaalt op zich geen doelstellingen. Oversteekbaarheid werd hier wel benoemd, maar als bijkomend aandachtspunt. De uitwerking van het project gebeurt binnen het kader van het mobiliteitsplan.	/	/
33j	Departement Omgev Wegencategorisering	2.4: er wordt gesteld dat afstemming met de vervoerregio Gent nodig is, maar dit is eveneens van belang voor de andere buurregio's Oostende en Roeselare	In de deelactie bij actie 2.4 zal duidelijker verwoord worden dat dit specifiek om de selecties in de omgeving van Beernem gaat.	X: zie actietabel, actie 2.4	/
33k	Departement Omgev Fiets	3.4: in deze acties is de stad Oostende de initiatiefnemer. Is dit afgestemd met de stad? Deze is niet vertegenwoordigd in de VVR Brugge.	De initiatiefnemer bij deze actie was foutief en wordt vervangen door de juiste initiatiefnemer 'provincie West-Vlaanderen'.	X: zie actietabel, actie 3.4	/

33i	Departement Omgev Fiets	3.10: bij het herverdelen van de ruimte na de eventuele downgrading van de N377 dient 'ontharding' ook als één van de inrichtingsdoelstellingen meegenomen te worden.	"Downgraden N377 Expresweg" is een deelactie van de actie "Herverdelen van de ruimte volgens het STOP-principe naargelang de wegencategorisering." Het is niet de bedoeling om in onze actietabel specifieke doelstellingen op te nemen. In de visienota hoofdstuk 3.1.4.1 staat wel "De expresweg N377 in Jabbeke kan in het kader van overdimensionering gedowngraded worden, zodat deze verbinding (deels) kan worden ingericht als fietsas. Daarnaast biedt dit profiel ook voldoende ruimte om in te zetten op natuurontwikkeling en te vergroenen."	/	/
33m	Departement Omgev OV LT	4.2: 2 acties met nummer 4.2 zijn opgenomen in de actielijst. Dit moet aangepast worden.	We passen dit aan in de actietabel.	X: zie actietabel, actie 4.19	/
33n	Departement Omgev Openbaar vervoer	4.2: 'nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zo veel mogelijk bundelen aan stationsomgevingen, hoppinpunten en langs het kernnet': deze actie kan ondersteund worden, maar dient de nodige aandacht te geven aan de mogelijke bijstellingen die kunnen gebeuren aan hoppinpunten en kernnet. Deze zijn aan verandering onderhevig (zie huidige aanpassing aan het kernnet) en dus moet in 2 richtingen nagedacht worden over ontwikkelingen nabij knooppunten: zowel bij het evalueren van knooppunten (hoppinpunten) als bij het selecteren van plekken met ontwikkelingspotenties.	We nemen akte van dit standpunt.		/
33o	Departement Omgev Parkeren	6.1: het departement Omgeving kan deze doelstelling volledig onderschrijven vanuit haar eigen gebiedsgerichte werking aan de kust.	We nemen akte van dit standpunt.		/
33p	Departement Omgev Parkeren	6.3 en 6.4: het is nuttig de inrichting van carpoolparkings te herlanceren. Echter, de studie uit 2014 verdient een update, zowel naar noden als naar impact. Zomaar voortgaan op deze studie en geen heroverweging voorzien, kan de procedure aanzienlijk bemoeilijken (zie opmerkingen hierboven over de strategische schaal van doelstellingen in het RMP).	We nemen akte van dit standpunt.		/
33q	Departement Omgev Logistiek	7.3 en 7.4: recent heeft de Vlaamse Regering een beslissing genomen over de geprefereerde wijze voor de nautische toegankelijkheid van de Zeehaven van Brugge vanuit het binnenland. De beslissing betrof de keuze voor de estuaire vaart via de Westerschelde (naar Gent, Antwerpen en verder). Beide acties dienen in lijn met deze beleidsbeslissing herschreven te worden.	De visienota en het actieplan zijn reeds bijgestuurd op basis van deze Vlaamse beslissing. In alinea 3.7.2 van de visienota staat dat we de binnenvaartrelatie met de havens van Gent Antwerpen onderhouden: "Dit is mogelijk via het kanaal Gent-Brugge of door middel van estuaire vaart. [...] In de vervoerregio is er nood aan een betere ontsluiting via het water. Zo moet de waterlink Oostende – Brugge – Gent verder geoptimaliseerd worden en zijn de binnenvaartontsluiting van de Haven van Zeebrugge en de doortocht via de Ringvaart rond Brugge op vandaag belangrijke knelpunten. Daarnaast biedt ook de estuaire vaart beperkte mogelijkheden, maar dit dient zeker te worden aangevuld met een hoogwaardige en moderne verbinding op het hoofdwatwegennet." Acties 7.3 en 7.4 in het actieplan kaderen ook binnen deze visie.		/
33r	Departement Omgev Actieplan	Actieplan: We merken dat het departement Omgeving niet opgenomen is als initiatiefnemer in de actielijst. De vooropgestelde acties zijn ook niet van die aard dat het departement een trekkerschap zal opnemen. Echter, bij een aantal acties wenst het departement Omgeving expliciet opgenomen te worden als meewerkende of ondersteunende actor. Voor zover deze acties een ruimtelijke impact hebben of kunnen bijdragen aan de omgevingsdoelstellingen voor Vlaanderen, want dat is niet altijd éénvoudig om te beoordelen, vragen wij om het departement Omgeving te vermelden als potentiële partner: - 0.1 – Bij het opstellen van het GIP bepalen wat de meest relevante en/of prioritaire projecten zijn om de doelstellingen van het RMP te behalen. - 0.2 – Definiëren van kritische prestatie indicatoren voor het monitoren en evalueren van de ambities van het regionaal mobiliteitsplan. - 1.1 – Ondersteunen van een locatie- en vergunningenbeleid om nieuwe ontwikkelingen in de nabijheid van duurzaam bereikbare locaties te vestigen. - 3.10 – Herverdelen van de ruimte volgens het STOP-principe naargelang de wegencategorisering. - 4.2 – Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zo veel mogelijk bundelen aan stationsomgevingen, hoppinpunten en langs het kernnet. - 6.1 – Opmaken van een consistent parkeer verhaal voor de kustgemeenten dat voor elke kustbezoeker duidelijk is en zoekverkeer maximaal uitsluit. - 6.3 – Verder realiseren van de studie "Carpoolparkings West-Vlaanderen" (2014), uitgevoerd door MOW. - 6.5 – Opmaken van een uitgebreide en overkoepelende visie rond parkeren in de vervoerregio. - 7.1 – Bouwen van een nieuwe zeeluis in Zeebrugge, inclusief de realisatie van de Nx. - 7.3 – Aanpakken van de knelpunten van de binnenvaartontsluiting van de Haven van Zeebrugge en de doortocht via de Ringvaart rond Brugge. - 7.4 – Onderzoeken van de rol van estuaire vaart in de vervoerregio - 7.6 – Onderzoeken van de logistieke en stedelijke distributie in onze regio. - 7.9 – Onderzoeken van de haalbaarheid en het potentieel van de aanleg van pijpleidingen. - 7.10 – Opmaken van een duurzaam stedelijk logistiek beleidsplan tegen 2030 (TEN-T verordening).	Zie actieplan pagina 7: "De initiatiefnemer is de actor die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de actie. Het is deze verantwoordelijke die partners zoekt en het proces/project in gang zet."		/
33s	Departement Omgev Monitoring & evaluatie	Monitoring en evaluatie - Het operationele beleid zet sterk in op monitoring en evaluatie van het actieplan. Dat is positief. Indicatoren m.b.t. omgeving en leefomgevingskwaliteit lijken echter beperkt aanwezig. Nochtans zijn diverse data en indicatoren beschikbaar (bv. ruimtebeslag door infrastructuur). Er is verdere afstemming nodig rond indicatoren die dOMG/VMM kunnen aanleveren	Het Departement MOW nam reeds voorbereidende initiatieven in het kader van monitoring en dus oplijsting van indicatoren. Het Departement MOW zal andere overheidsinstanties betrekken in dit proces.		/
33t	Departement Omgev terminologie	Terminologie - 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 finaliseren van het einddocument van het RMP de termen en definities in deze lexicon te hanteren.	Bij finaliseren van het RMP zal de toets gemaakt worden of het lexicon beschikbaar is.		/
33u	Departement Omgev Ruimte	In de strategische visie BRV staat volgend ruimtelijke principe: 'geen netto stijging van het ruimtebeslag en afnemende verhardingsgraad in de open ruimte'. Verschillende acties uit het actieplan zullen deze principes echter onder druk zetten en het risico tot bijkomend ruimtebeslag is groot. Bijvoorbeeld: acties rond weginfrastructuur, openbaar vervoer, fiets, aanleg hoppinpunten, uitbouw P+R 's. Daarom vragen we om voldoende kansen te benutten om bestaande verharding in te schakelen, te sturen naar efficiënter gebruik van bestaande wegenis en anderzijds te zoeken naar potenties voor ontharding om de negatieve effecten te compenseren. Om die onthardingspotenties in beeld te brengen, zou een screening kunnen gebeuren. Hiertoe wordt best een actie(acties) opgenomen. Ter inspiratie voorstellen 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) i.p.v. aanpak louter gericht op verkeerskundige inrichting. "Potentiescan herwaarderling trage wegen met oog op fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk en groenblauwe dooradering. Tool toepassen om potenties voor ontharding en herwaarderling 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"	In de visienota op p.29 staat dat de VVR vanaf 2030 het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem wil doen dalen en tegen 2050 herleiden tot 0. In de thema's ruimte (alinea 3.1.4) en parkeren (alinea 3.6.1) wordt deze visie en de rol van ontharding verder toegelicht.		/

33v	Departement Omgev MER	<p>Wisselwerking MER en plan</p> <p>- Uit het overzicht blijkt dat heel wat aanbevelingen zich situeren op uitvoeringsniveau. Door deze op een meer strategisch niveau te verwoorden zouden bepaalde van deze aanbevelingen ook opgenomen kunnen worden in de visie en het actieplan. In de strategische visie zou bijvoorbeeld opgenomen kunnen worden dat rekening gehouden moet worden met 6 milieuaspecten zoals bijvoorbeeld lucht, waardoor het niet enkel op uitvoeringsniveau opgenomen wordt. (Zie in deze trend onderstaande voorstellen tot acties.)</p>	<p>Er worden aanbevelingen geformuleerd zowel op strategisch niveau / als op uitvoeringsniveau. In hoofdstuk 6.1 van het MER is opgenomen in welke mate de aanbevelingen uit het MER verwerkt werden in het Regionaal Mobiliteitsplan. /</p>
33w	Departement Omgev MER	<p>Ruimte</p> <p>- In de ontwerp-MER (p94) wordt in de tabel 'Ruimte' onder meer gekeken naar de 'nieuwe, slimme locaties voor bedrijventerreinen'. Daarin word geen effect verwacht op het ruimtebeslag. Echter, het innemen van nieuwe ruimte voor bedrijventerreinen (waar dan ook), zal leiden tot ruimtebeslag en zou hier dus matig negatief (-) gescoord moeten worden.</p>	<p>Het betreft hier het 'inzetten op nieuwe, slimme locaties voor bedrijventerreinen nabij spoorwegen en waterwegen'. Ten opzichte van een (nieuw) bedrijventerrein op een andere locatie wordt het ruimtebeslag dus als neutraal beoordeeld in het referentiejaar. /</p>
33x	Departement Omgev MER	<p>Gezondheid- geluid, lucht &amp; klimaat</p> <p>- Deze thema's werden niet specifiek bekeken. Hiervoor verwijzen we naar voorgaande adviezen en afspraken.</p>	<p>Deze thema's werden onderzocht in het MER bij het thema Mens-Gezondheid, in overeenstemming met voorgaande adviezen en afspraken. /</p>
33y	Departement Omgev MER	<p>Biodiversiteit</p> <p>- Dit thema werd niet specifiek bekeken, omdat de expertise en de beslissingsbevoegdheid (bvb. over (voortoets) passende beoordeling) bij andere instanties zit. De algemene opmerkingen gelden uiteraard ook voor dit thema.</p>	<p>We nemen akte van dit standpunt. /</p>
34	gemeente Zedelgem	<p>De gemeenteraad beslist gunstig over het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Brugge.</p>	<p>We nemen akte van dit standpunt. /</p>
35	stad Knokke-Heist	<p>De gemeenteraad geeft positief advies op het Regionaal Mobiliteitsplan en het bijhorende openbaar onderzoek.</p>	<p>We nemen akte van dit standpunt. /</p>
36	ANB	<p>Het Agentschap heeft het ontwerp-MER voor het Regionaal mobiliteitsplan Brugge doorgenomen en specifiek de discipline biodiversiteit en de voortoets voor de passende beoordeling.</p> <p>In de discipline biodiversiteit wijst men er op dat het plan voordelen heeft maar ook een verdere aantasting van de natuurwaarden kan inhouden ten gevolge van verdere ruimte-inname, bijkomende verstoring, bijkomende versnippering... Het project zal wel een afname inhouden van de verzuring en veresting op de natuurgebieden.</p> <p>In de beoordeling van de acties in de receptor biodiversiteit worden acties ingekleurd die mogelijk een negatief effect kunnen hebben op de natuurwaarden, eerder dan een positief effect. Dit houdt in dat bij de concrete invulling van een project steeds naar alternatieven moet gekeken worden met het minste effect op de biodiversiteit en beschermde gebieden. Bij de aftoetsing van de beleidsdoelstellingen wordt ook niet verwacht dat het plan zal bijdragen aan deze doelstellingen: voor ecotoopname en -creatie, versnippering, verstoring en wijziging standplaatskenmerken – water wordt een 'beperkte tot geen bijdrage' verwacht, enkel voor verzuring en veresting wordt een positieve bijdrage verwacht.</p> <p>Ten gevolge van dit 'niet zo positief' effect worden aanbevelingen beschreven die men voor ogen moet houden bij de concretere projecten om de effecten te milderen. In de 'voortoets passende beoordeling' leest men dat in het projectgebied 3 vogelrichtlijnggebieden liggen en 3 habitatrictlijnggebieden. Ook hier wordt er op gewezen dat meerdere maatregelen potentieel een negatief effect kunnen hebben wat betreft ruimte-inname, versnippering, verstoring door beweging, geluid of licht, en wijziging van grondwaterstand, vooral verdroging.</p> <p>De afname van verzuring en veresting zal ook hier een gunstig effect hebben op de natuurwaarden in de Speciale Beschermingszones. Ook hier zal het noodzakelijk zijn om bij ieder project in of nabij een speciale beschermingszones de effecten grondig te onderzoeken in een passende beoordeling en te zoeken naar de alternatieven die gunstiger zijn voor het milieu.</p> <p>Conclusie</p> <p>De effecten van het plan voor de discipline biodiversiteit zijn voldoende onderzocht. Er wordt de aandacht gevestigd op mogelijke negatieve effecten van het plan, welke de aandachtspunten zijn en op welke manier kan gemilderd worden. Het ANB gaat akkoord met de voortoets op de passende beoordeling: het plan op</p>	<p>We nemen akte van dit standpunt. /</p>
37a	gemeente Damme	<p>De gemeenteraad geeft gunstig advies over het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Brugge.</p>	<p>We nemen akte van dit standpunt. /</p>
37b	gemeente Damme OV KT	<p>Raadslid X meldt dat ze het plan las en dat ze een beetje ontgoocheld is. De eerste keer dat lijn 80, de busverbinding Den Hoorn-Brugge, op de raad voorgesteld werd was beloofd dat er om het uur een bus zou zijn. Dat is gereduceerd naar één bus om 9 uur en één terug om 15 uur. Ze vindt dat jammer maar ze weet ook dat De Lijn momenteel zware problemen heeft om chauffeurs te vinden.</p>	<p>Dit is een opmerking op het OV-plan korte termijn en niet op het regionaal mobiliteitsplan dat voorlag in dit openbaar onderzoek. /</p>