	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
2	A-01	Rijkswaterstaat Zuid-Nederland	algemeen	geen opmerkingen	nvt		neen	neen	neen
3	A-02	Infrabel	overwegen	In het ontwerp mobiliteitsplan wordt aangegeven dat bij het sluiten van een overweg steeds een fietsbrug of -tunnel voorzien wordt. Dit is ons inziens niet altijd nodig. Infrabel streeft er naar om in samenwerking met de betrokken steden en gemeentes tot een gemeenschappelijk gedragen streefbeeld te komen waarin een fijnmazig fietsnetwerk één van de bouwstenen is. Het is echter mogelijk dat omwille van ruimtelijke of financiële redenen het aangewezen is om bepaalde verbindingen beperkt te verplaatsen of aan te passen, dat een overweg gesloten kan worden met een beperkte ingreep (bv een langsweg), of zelfs zonder bijkomende ingreep.	Nuance toe te voegen in het RMP. Toevoegen van volgende alinea aan alinea P88. Een dergelijke afschaffing van een overweg kan enkel plaatsvinden als er een kwaliteitsvolle oplossing voorhanden is die de verkeersveiligheid en de circulatie garandeert en die ruimtelijk inpasbaar is. Daarbij zal de strategie toegepast worden waarbij elke spoorlijn als corridor besproken zal worden met alle betrokken gemeentes. Stappen kunnen pas gezet worden na goedkeuring van betrokken gemeenten. Belangrijk is dat de actieve weggebruikers meegeteld worden in deze beslissingen, zodat de rastergrootte van het netwerk van fietsers en voetgangers fijn genoeg blijft.		ja	neen	neen
4	A-03	RIT	ontsnippering	Op pagina 49 staat een schema dat de ontsnippering toont van groengebieden en het creëren van groene mobiliteitskamers. Op pagina 79 staat er een kaart, waar hetzelfde bij staat, namelijk “dit schema toont de ontsnippering van groengebieden en het creëren van groene mobiliteitskamers. Zo ontstaan er wegen exclusief bestemd voor landbouwverkeer, bestemmingsverkeer en fietsers.” Dat lijkt dus een foutje te zijn dat er nog ingeslopen is, niet? Daarnaast is het ons niet meer duidelijk wat de kaart op p. 79 juist op die plaats doet? Het hoofdstuk gaat over autoluwe gebieden en ontvlochten routes, met veel nadruk op de spooromgevingen, over goede fietsenstallingen aan hoppinpunten en over het aanpakken van barrières. Misschien zou de kaart nog relevant kunnen zijn vanuit dit laatste aspect van barrière-werking, maar dan zie je op de kaart veel bruggen en tunnels ingetekend op het tracé van E34 en van het Albertkanaal, maar geen enkele op andere hoofdwegen of waterwegen in de Kempen. Het is ook niet duidelijk of het gaat over bestaande bruggen en tunnels, of over wenselijke bruggen en tunnels in functie van ontsnippering. De kaart lijkt ons dus hier 1) niet op zijn plaats en 2) onvolledig.	Onderschrift p 49 aanpassen: “Dit schema toont de ontsnipperingsstrategie van groengebieden." Onderschrift p 79: "Deze kaart toont het huidige bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en de relatie met de groengebieden in de Kempen"		ja	neen	neen
5	A-04	Vervoerregio Mechelen	ov netwerk	Qua **openbaar vervoer** lijken er geen verschillen te zijn.	Nemen we akte van		neen	neen	neen
6	A-04	Vervoerregio Mechelen	fietsnetwerk	Qua grensoverschrijdend **fietsnetwerk** zijn beide plannen perfect op elkaar afgestemd. Enkel twee wenslijnen (BFF 2.0) werden vanuit de vervoerregio Kempen doorgetrokken tot Heist-op-den-Berg en werd niet in de plannen van de vervoerregio Mechelen opgenomen. Deze nog te onderzoeken verbinding(en) met Geel/Herentals (tracé, haalbaarheid, niveau) kunnen op onze medewerking rekenen wanneer de studie(s) opgestart wordt. Indien blijkt dat dit succesvolle en haalbare routes zijn, zullen wij deze integreren in ons plan en kan aansluiten op een nog-te-onderzoeken verbinding tussen Heist-op-den-Berg en Mechelen.	Verder op te volgen bij uitvoering actieplan. Toe te voegen bij actieplan: VVR Mechelen betrekken bij het tracé-onderzoek.		neen	ja	neen
7	A-04	Vervoerregio Mechelen	wegennetwerk	De **categorisering van het wegennet** is perfect afgestemd op elkaar.	Nemen we akte van		neen	neen	neen
8	A-04	Vervoerregio Mechelen	vrachtnetwerk	Het **Vrachtroutenetwerk** sluit volledig op elkaar aan. We zijn vertrouwd met de problematiek die speelt in uw regio rond de ontsluiting van het bedrijventerrein Heultje-Hulshout en willen graag betrokken zijn indien naar oplossing gezocht worden over ons grondgebied.	Nemen we akte van		neen	neen	neen
9	A-05	stad Hoogstraten	kennisname	De gemeenteraad neemt kennis van het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Kempen en het ontwerp plan-MER.	Nemen we akte van		neen	neen	neen
10	A-05	stad Hoogstraten		Hoogstraten vraagt aandacht voor en alligneert haar lokaal mobiliteitskader aan de volgende speerpunten in het voorgestelde regionale mobiliteitsplan:	Nemen we akte van		neen	neen	neen
11	A-05	stad Hoogstraten		De stad Hoogstraten wil de ambities voor meer duurzame verplaatsingen verhogen;	Voor de gehele vervoerregio wordt uitgegaan van 40%. Dit gemiddelde houdt in dat in meer verstedelijkte gemeenten de lat hoger ligt, en het is uiteraard vrij om in lokale mobiliteitsplannen ambitieuzer te zijn.		neen	neen	neen
12	A-05	stad Hoogstraten		De stad Hoogstraten wil De schouders zetten onder De gedragsveranderingen om zo tot meer duurzamere en een gezondere mobiliteit te komen;	Nemen we akte van		neen	neen	neen
13	A-05	stad Hoogstraten		De stad Hoogstraten wil een verkeersveilige stad worden, zowel objectief (cijfers en verkeersongevallen) als subjectief (het gevoel dat inwoners hebben).	Nemen we akte van		neen	neen	neen
14	A-06	gemeente Westerlo	kennisname	De gemeenteraad van Westerlo neemt kennis van het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Kempen en het ontwerp plan-MER.	Nemen we akte van		neen	neen	neen
15	A-06	gemeente Westerlo	vrachtnetwerk	De gemeenteraad vraagt extra aandacht voor de ontsluiting van de a-typische bedrijventerreinen Heultje – Hulshout laten verlopen door middel van een evenwichtige spreiding van het vrachtvervoer, waarbij het doorgaand zwaar vrachtvervoer in de dorpskernen wordt ingeperkt.	Het globale principe van de ontsluiting van bedrijventerreinen is beschreven in het regionaal plan. De specifieke route van de ontsluiting van het bedrijventerrein kan nog worden meegenomen in het plan van de zuiderkempen of bij niet-concensus - later te bepalen.		neen	neen	neen
16	A-07	gemeente Rijkevorsel	actietabel	Het ontwerp RMP van de vervoerregio Kempen en ontwerp plan-MER worden goedgekeurd mits onmiddellijke bepaling tracé en uitvoering rondweg Rijkevorsel op korte termijn	Hiervan wordt akte genomen, maar de timing wordt niet meer opgenomen.		neen	neen	neen
17	A-08	gemeente Merksplas	gunstig advies	De gemeenteraad van Merksplas brengt een positief advies uit aangaande het ontwerp -Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Kempen en ontwerp plan-MER.	Nemen we akte van		neen	neen	neen

	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
18	A-09	gemeente Arendonk	gunstig advies	Het ontwerp RMP van de vervoerregio Kempen en ontwerp plan-MER worden goedgekeurd.	Nemen we akte van		neen	neen	neen
19	A-10	gemeente Balen	gunstig advies	Het ontwerp RMP van de vervoerregio Kempen en ontwerp plan-MER worden goedgekeurd.	Nemen we akte van		neen	neen	neen
20	A-11	stad Herentals	gunstig advies	De gemeenteraad verleent een gunstig advies over het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Kempen en het ontwerp plan-MER.	Nemen we akte van		neen	neen	neen
21	A-12	gemeente Herselt	openbaar vervoer	Het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Kempen en ontwerp plan-MER kan enkel worden goedgekeurd onder voorwaarde dat er rekening wordt gehouden met de ligging en typologie van gemeenten als Herselt en ingezet wordt op het bieden van een volwaardig alternatief voor de wagen via het openbaar vervoer, in Herselt. In het mobiliteitsplan wordt duidelijk gezegd dat er grote investeringen moeten gebeuren in het openbaar vervoer. Tegelijkertijd zijn er geen grote investeringen in openbaar vervoer opgenomen in het beleidsplan voor de Zuiderkempen.	Onduidelijkheden hierover zijn in een bilateraal overleg met Herselt uitgeklaard. Geen aanpassing aan RMP nodig.	Binnen de zuiderkempen wordt op korte termijn reeds een deel aangepakt. Lijn 32a (vroegere 306) krijgt een ruimere amplitude en meer haltes in Herselt. Daarnaast wordt in de studie Zuiderkempen onderzocht hoe er een HOV-as kan komen tussen Aarschot en Herentals	neen	neen	neen
22	A-12	gemeente Herselt	doelstelling	De fundamentele bezorgdheid bij het voorliggend plan is dat het doel is naar een modal shift 60-40 te gaan, en om deze te bereiken een aantal maatregelen door te voeren. Je ziet in plan-MER echter dat er niet minder met de auto zal gereden worden, in geen van alle modellen, in Herselt. Herselt is de enige gemeente in heel de regio waar 1 kern minder voertuigkilometers krijgt, en alle andere kernen krijgen meer voertuigkilometers, dit in tegenstelling tot de andere gemeenten. Er wordt een bovenlokale inspanning gevraagd in dit plan, maar er zijn geen bovenlokale voordelen. Wat is dan de meerwaarde van het invoeren van dit mobiliteitsplan? Hoe zal bijgedragen worden aan het doel en zal dit (modal shift 60-40) worden gerealiseerd?	Uit tabel 5-4 in het plan-MER blijkt dat de "gewogen" pae-km in alle gemeenten van de vervoerregio Kempen zal afnemen, dus ook in Herselt. Onder "gewogen" pae-km verstaan we de evolutie in afgelegde voertuigkm's, verrekend op basis van de bevolkingsdichtheid per statistische sector. Maar het klopt dat de afname zich met name situeert in de woonkern van Herselt zelf, i.t.t. de kernen van Blauwberg, Bergom en Ramsel. Dit heeft te maken met de voorziene omleidingsweg thv de kern Herselt. Hoewel er dus in 3 van de 4 kernen in Herselt een toename gemodelleerd wordt in voertuigkm's, zal er in absolute cijfers wél een daling zijn op het niveau van de gemeente.		neen	neen	neen
23	A-12	gemeente Herselt		De gemeenteraad heeft fundamenteel bezwaar tegen voorliggende visie en beleidsplan. Dit houdt onvoldoende rekening met de eigenheid ligging en typologie van Herselt en alle problematieken waarmee de gemeente wordt geconfronteerd. Herselt is zowat de slechtst bedeelde gemeente voor wat betreft het openbaar vervoer. Er wordt onvoldoende ingezet op ontsluiting van Herselt richting openbaar vervoer punten en stations.	Onduidelijkheden hierover zijn in een bilateraal overleg met Herselt uitgeklaard. Geen aanpassing aan RMP nodig.		neen	neen	neen
24	A-12	gemeente Herselt		Daarnaast wordt er geen rekening gehouden met de samenhang met andere vervoerregio's, waarbij Herselt sterk afhankelijk is van vervoerregio Leuven én Mechelen - deze visie moet ook aansluiten.	Onduidelijkheden hierover zijn in een bilateraal overleg met Herselt uitgeklaard. Geen aanpassing aan RMP nodig.		neen	neen	neen
25	A-12	gemeente Herselt		De gemeenteraad van Herselt kan zich ook niet vinden in de premisse van De Lijn dat het openbaar vervoer is wat het is. Het HOV is een deel van het mobiliteitsplan en de ontsluiting, en dan ook nog specifiek door de ontsluiting richting Aarschot-Leuven.	Onduidelijkheden hierover zijn in een bilateraal overleg met Herselt uitgeklaard. Geen aanpassing aan RMP nodig.	Het openbaar vervoer ligt niet vast. Momenteel voeren we basisbereikbaarheid in. Dit wordt geëvalueerd en waar nodig aangepast.	neen	neen	neen
26	A-12	gemeente Herselt		De voorgestelde ingrepen verhogen de mobiliteit en het gebruik van het openbaar vervoer niet, maar bevestigen integendeel het gebruik van de wagen voor de komende 40 jaar. Er wordt zo volledig voorbijgegaan aan het doel.	Onduidelijkheden hierover zijn in een bilateraal overleg met Herselt uitgeklaard. Geen aanpassing aan RMP nodig.		neen	neen	neen
27	A-12	gemeente Herselt		Er zitten ook tal van tegenstrijdigheden in het voorstel: het dubbel gebruik van de fiets-ostrade en het sluiten van de overwegen.	Onduidelijkheden hierover zijn in een bilateraal overleg met Herselt uitgeklaard. Geen aanpassing aan RMP nodig.		neen	neen	neen
28	A-12	gemeente Herselt		Waar pleit de gemeente dan wel voor? Hoog-frequentie openbaar vervoer richting Aarschot - Leuven, maar ook Diest, Tessenderlo, Zichem, Begijnendijk, Herentals, Olen, Geel ... (richting stations).	Onduidelijkheden hierover zijn in een bilateraal overleg met Herselt uitgeklaard. Geen aanpassing aan RMP nodig.		neen	neen	neen
29	A-12	gemeente Herselt		Er worden regionale en federale bevoegdheden in 1 mobiliteitsplan opgenomen, terwijl de vervoerregio geen uitspraken kan doen over de federale bevoegdheden.	Onduidelijkheden hierover zijn in een bilateraal overleg met Herselt uitgeklaard. Geen aanpassing aan RMP nodig.		neen	neen	neen
30	A-13	provincie Vlaams-Brabant		In het plan wordt voorgesteld om te werken met ontvlochten regionale fietsroutes die stedelijke gebieden met de buurgemeenten en andere stedelijke gebieden in de ruimere omgeving verbinden. (kaartje p. 85). Het zijn autoluwe, aangename en veilige fietsroutes waar men maximaal gebruik maakt van bestaande wegen waarop doorgaand verkeer zoveel mogelijk wordt geweerd. Dit komt overeen met het concept van de “autoluwe doorfietsroutes” dat momenteel in Vlaams-Brabant wordt uitgewerkt en waar consensus over de provinciegrenzen heen voor wordt gezocht. In Vlaams-Brabant werkt men iets gelijkaardigs uit met het stadsregionaal fietsroutenetwerk rond Leuven. Er wordt gevraagd om dit concept vanuit de vervoerregio mee uit te dragen richting Vlaanderen en provincie Antwerpen om hiervoor een breder draagvlak te creëren.	De Kempen zal samen met provincie Vlaams-Brabant het concept ontvlochten fietsroutes uitdragen.		neen	neen	neen
31	A-14	gemeente Beerse	gunstig advies	De gemeenteraad geeft een positief advies over het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Kempen en ontwerp plan-MER.	Nemen we akte van		neen	neen	neen
32	A-15	NMBS gebouwen	timing uitvoering	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.	Om tot een gezamenlijke gedragen strategie en planning te komen m.b.t. acties i.s.m. met NMBS en Infrabel is vervoerregionaal strategisch overleg aangewezen. We voegen volgende actie toe aan het actieplan: Organiseren van vervoerregionaal strategisch overleg om een gezamenlijke strategie en planning te bekomen voor acties waarbij NMBS/Infrabel belangrijke partners zijn.		neen	ja	neen

	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
33	A-15	NMBS gebouwen	synergie herinrichting & betrokkenheid	Stations en stationsomgevingen:	nvt		neen	neen	neen
34	A-15	NMBS gebouwen	synergie herinrichting & betrokkenheid	• 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.	zie antwoord bezwaar nr 32.		neen	ja	neen
35	A-15	NMBS gebouwen	synergie herinrichting & betrokkenheid	• Wanneer er acties (bv. Hoppinpunten, fietssnelwegen...) gepland zijn in of nabij stationsomgevingen, of op grond van NMBS (ook buiten de stationsomgeving) wensen we steeds opgenomen te worden als partner bij de desbetreffende acties.	We voegen NMBS toe als partner bij de desbetreffende acties in het actieplan.		neen	ja	neen
36	A-15	NMBS gebouwen		Contract van Openbare Dienst en vervoersplan	nvt		neen	neen	neen
37	A-15	NMBS gebouwen	acties vs ODC	• 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.	Nemen we akte van		neen	neen	neen
38	A-15	NMBS gebouwen	acties vs ODC en Vervoersplan	• In het contract van Openbare Dienst wordt onder andere de procedure omschreven voor de aanpassing van het treinaanbod en de opening of sluiting van stations. NMBS moet elke 3 jaar een nieuw vervoersplan opstellen en laten goedkeuren door de regering. Het vervoersplan 12/2023-2026 werd inmiddels goedgekeurd op de Raad van Bestuur van maart 2023. Bijkomende aanpassingen van het aanbod kunnen dus pas bestudeerd worden in het kader van het vervoersplan 12/2026-2029. Ook de eventuele sluiting of opening van stations kan in het kader van het volgende vervoersplan onderzocht worden. NMBS kan geen standpunt innemen over het treinaanbod na afloop van het contract van Openbare Dienst (na 2032).	Nemen we akte van		neen	neen	neen
39	A-15	NMBS gebouwen	afstemming over regio's voor vragen aanbod	• 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.	Nemen we akte van		neen	neen	neen
40	A-15	NMBS gebouwen	acties	Specifieke opmerkingen bij de actietabel:	nvt		neen	neen	neen
41	A-15	NMBS gebouwen	acties	werkdomein B: netwerken	nvt		neen	neen	neen
42	A-15	NMBS gebouwen	acties	• 9: Het verbeteren van de toegankelijkheid van de stations behoort tot de ambities van NMBS. NMBS zal hiervoor actie ondernemen volgens haar eigen timing en strategie en in functie van de beschikbare middelen (investeringsplan) .	We voegen NMBS toe als partner bij de desbetreffende acties in het actieplan.		neen	ja	neen
43	A-15	NMBS gebouwen	acties	• 10: vervolledig het BFF. NMBS op te nemen als partner wanneer in stationsomgevingen of op grond van NMBS.	We voegen NMBS toe als partner bij de desbetreffende acties in het actieplan.		neen	ja	neen
44	A-15	NMBS gebouwen	acties	• 13: fietssnelwegen. NMBS op te nemen als partner wanneer in stationsomgevingen of op grond van NMBS.	We voegen NMBS toe als partner bij de desbetreffende acties in het actieplan.		neen	ja	neen
45	A-15	NMBS gebouwen	acties	• 31: fietsenstallingen en deelfietsen aan Hoppinpunten. NMBS op te nemen als partner wanneer in stationsomgevingen of op grond van NMBS.	We voegen NMBS toe als partner bij de desbetreffende acties in het actieplan.		neen	ja	neen
46	A-15	NMBS gebouwen	acties	Werkdomein B: openbaar vervoer:	nvt		neen	ja	neen
47	A-15	NMBS gebouwen	acties	• 55: sluiting overwegen. NMBS op te nemen als partner wanneer vervanging overweg in stationsomgevingen	We voegen NMBS toe als partner bij de desbetreffende acties in het actieplan.		neen	ja	neen
48	A-15	NMBS gebouwen	acties	• 56: NMBS volgt haar eigen strategie en planning wat betreft de fietsenstallingen. NMBS zal hiervoor actie ondernemen volgens haar eigen timing en strategie. Deze komt niet noodzakelijk overeen met de hoppin-richtlijnen.	zie antwoord bezwaar nr 32.		neen	ja	neen
49	A-15	NMBS gebouwen	acties	• 57: Het verbeteren van de toegankelijkheid van de stations behoort tot de ambities van NMBS. NMBS zal hiervoor actie ondernemen volgens haar eigen timing en strategie en in functie van de beschikbare middelen (investeringsplan).	zie antwoord bezwaar nr 32.		neen	ja	neen
50	A-15	NMBS gebouwen	acties	• 58: sluiting overwegen. NMBS op te nemen als partner wanneer vervanging overweg in stationsomgevingen	We voegen NMBS toe als partner bij de desbetreffende acties in het actieplan.		neen	ja	neen
51	A-15	NMBS gebouwen	acties	• 106: Eén ticket voor alle combimobiliteit. Het is niet duidelijk of hier ticket- of tariefintegratie of beide bedoeld worden. NMBS heeft geen verdere plannen voor tariefintegratie, maar we onderzoeken wel mogelijkheden om de aankoop van het gehele traject door de klant zo eenvoudig mogelijk te maken.	We bedoelen beide, zowel ticket- als tariefintegratie. We verduidelijken dit in het actieplan.		neen	ja	neen
52	A-16	gemeente Lille	gunstig advies	Positief advies te geven op het voorliggend ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Kempen en het ontwerp plan-MER en dit advies aan de vervoerregio Kempen te bezorgen.	Nemen we akte van		neen	neen	neen
53	A-16	gemeente Lille		De gemeente vraagt aandacht voor de volgende punten (toegevoegd op vraag van de gemeenteraad):	nvt		neen	neen	neen

	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
54	A-16	gemeente Lille		• De afbouw van de lijn 416 snelbus Turnhout-Antwerpen in weekends en daluren is nefast voor de dienstverlening voor de inwoners van Lille. De omrijafstand via Malle is te groot en ontmoedigt de pendelaar om het openbaar vervoer te blijven gebruiken. Hierdoor zal er een stijging zijn van het aantal autoverplaatsingen richting Antwerpen. Dit heeft negatieve gevolgen voor de modal shift.	Dit is geen onderdeel van het RMP, te evalueren na invoering van het KN-AN	Te bekijken bij evaluatie van het netwerk Bij het ontwerp van het netwerk is er rekening gehouden met een overstap op de trein naar Antwerpen in Herentals, waardoor de reistijd in totaal korter wordt dan vandaag de dag.	neen	neen	neen
55	A-16	gemeente Lille	openbaar vervoer	• De realisatie van de HOV-verbinding (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) Turnhout-Antwerpen via de N12 zal veel tijd in beslag nemen door de vele infrastructuurwerken en de complexiteit van conflictsituaties. De HOV-as via de E34 Eindhoven-Antwerpen, met oa haltes in Turnhout en Lille, is daarentegen een aantrekkelijk en haalbaar alternatief. Om weloverwogen keuzes te kunnen maken is verder onderzoek nodig naar zowel de kostprijs, haalbaarheid, impact en potentieel die beide HOV-assen finaal zullen hebben op de realisatie van de modal shift.	De corridorstudie heeft daar in het verleden al eens onderzoek naar gedaan. Zie antwoord hiernaast.	Beide assen hebben een ander doelpubliek. De HOV-as op de E34 richt zicht vooral op lange afstandsverplaatsingen. Voor de HOV-as op de N12 dient vooral samen met VVR Antwerpen gekeken te worden naar hoe die vorm gegeven moet worden. Momenteel kijken we niet naar de ganse N12 maar enkel naar het stuk Turnhout - Malle om daar de E34 op te rijden naar Antwerpen	neen	neen	neen
56	A-16	gemeente Lille	openbaar vervoer	• Er wordt gevreesd dat de kwaliteit erop achteruit zal gaan in het nieuwe aanbod van De Lijn.		Het nieuwe netwerk gaat in Lille veel meer focussen op lokale verplaatsingen en met overstappen op regionale. We trachten hier maximaal dezelfde kwaliteit te bieden als vandaag	neen	neen	neen
57	A-17	gemeente Kasterlee	gunstig advies	positief advies te geven op het voorliggend Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Kempen en het ontwerp plan-MER en dit advies over te brengen aan de vervoerregio.	Nemen we akte van		neen	neen	neen
58	A-18	VRA-FBAA	betrokkenheid	De voorbije jaren werden regelmatig stakeholderssessis georganiseerd in het kader van de opmaak van het mobiliteitsplan. Vanuit de FBAA vaardigen wij lokale ondernemers af om hieraan deel te nemen. Zij waren zeer gemotiveerd om bij te dragen 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 samenstellling van de deelnemers zeer divers, maar ook de behandelde thema's boden niet de mogelijkheid om aan bod te komen als aanbieders van collectief vervoer per autobus of autocar. Dit vertaalde zich dan ook in een steeds beperktere deelname en zelfs algehele afwezigheid.	Het is ons duidelijk dat u, en uw vertegenwoordigers vanuit lokale ondernemers, gedreven en enthousiast waren om bij te dragen aan het mobiliteitsplan. We betreuren het dat u niet voldoende mogelijkheden heeft ervaren om uw standpunten te uiten tijdens de stakeholdersessies. Het mobiliteitsplan is inderdaad een reflectie van de gesprekken en het traject dat we hebben gevolgd, en het is daarom jammer dat door de beperkte deelname van uw sector het perspectief van privaat collectief vervoer mogelijk onderbelicht is gebleven. We verwijzen wel naar het intensief cocreatief proces dat doorlopen werd waarbij specifieke uitnodigingen voor deelname aan verschillende participatiemomenten , zoals veroerregiodagen, mobiliteitsateliers en -cafés, werksessies, ... werden verstuurd en waarbij ook diverse oproepen werden gelanceerd via de pers. Dit intensief traject heeft een mooi resultaat opgeleverd. Wel gaan we de komende jaren verder werken om het plan performanter te maken. Het mobiliteitsplan tracht de doelstellingen te behalen door alle modi aan bod te laten komen. Echter laat het tijdsbestek het niet toe om elke modus tot in detail uit te werken, gezien ook de omvang van vervoerregio Kempen.		neen	neen	neen
59	A-18	VRA-FBAA	ambitieniveau	Inhoudelijk stellen wij vast dat het privaat collectief vervoer veel te beperkt aan bod komt. De omslag naar duurzame mobiliteit en de doelstellingen die hieraan gekoppeld worden, zijn zonder meer positief te noemen. Er wordt echter vaak vertrokken van een ideaalbeeld, waarbij het nog maar de vraag is in welke mate de acties naar de realiteit zullen omgezet worden. De budgetneutraliteit inzake basisbereikbaarheid speelt het plan immers parten.	Er zijn hierover afspraken gemaakt tussen De Lijn en VRA-FBAA. Daarnaast gaan we uit van een goed locatiebeleid.		neen	neen	neen
60	A-18	VRA-FBAA	ontbreekt?	Maar bovenal is de aandacht voor het privaat collectief personenvervoer te beperkt. Duurzame mobiliteit en collectief vervoer zijn meer dan enkel het openbaar vervoer en de fiets. Het vervoer dat door onze private autobus- en autocarbedrijven wordt aangeboden, kan een belangrijke rol spelen n de verduurzaming van het woon-werkverkeer en het recreatief vervoer. Dit komt in het plan nauwelijks aan bod.	De vervoerregio ondersteunt zeker het privaat collectief vervoer, maar hier primeert ook de marktwerking. Hierdoor ligt de verantwoordelijkheid bij de initiatiefnemers. Vanuit de vervoerregio trachten we door middel van verscheidene acties zoals het voorzien van auto-ontradende infrastructuren, hoppinpunten op bedrijventerreinen en evenementslocaties, een gelijk speelveld te scheppen voor de private sector. De globale regelgeving van het privaat collectief vervoer blijft de bevoegdheid van de hogere overheden.	Kan meegenomen worden. Zeker in het kader van evenementen zit hier nog marge.	neen	neen	neen
61	A-18	VRA-FBAA	ontbreekt?	We lezen nauwelijks iets over de ontsluiting van bedrijventerreinen en het evenementenvervoer via privaat collectief vervoer. Voor touringcars is er daarnaast een belangrijk issue rond toegang tot de steden en parkeerbeleid. Het is een gemiste kans dat het plan hieraan geen aandacht besteedt,	Dit zijn initiatieven die de bedrijven zelf ook kunnen organiseren. Zie ook antwoord bezwaar nr 59 en 60.		neen	neen	neen
62	A-18	VRA-FBAA	ontbreekt?	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 antwoord bezwaar nr 59 en 60.		neen	neen	neen
63	A-19	gemeente Vosselaar	gunstig advies	De gemeenteraad geeft positief advies op het voorliggend ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Kempen en het ontwerp plan-MER en bezorgt dit advies aan de vervoerregio Kempen.	Nemen we akte van		neen	neen	neen

	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
64	A-19	gemeente Vosselaar	aandachtspunt bij implementatie HOV	Als gemeente benadrukken we de verschillende aspecten die meespelen in dorpskernen, zoals verkeersveiligheid, leefbaarheid, beeldkwaliteit, samenspel van meerdere vervoersmodi, oversteekbaarheid,…. Bij het realiseren van HOV door dorpskernen dient hiermee rekening te worden gehouden, zoals ook uitdrukkelijk opgenomen in het RMP.	Bij het uitwerken van die HOV-corridor komt dat als maatwerk per locatie aan bod. Er wordt dan ook rekening gehouden met de aspecten leefbaarheid, verkeersveiligheid, oversteekbaarheid…		neen	neen	neen
65	A-20	gemeenten Alphen-Chaam, Baarle-Nassau en Gilze en Rijen (NL)	fietsnetwerk	Fiets: Wij verkennen graag samen uw voornemen voor een fietssnelweg Turnhout-Ravels en de verdere aansluiting. In uw mobiliteitsplan wordt nog geen keuze gemaakt voor verlenging langs de N137-N12 of via de fietsroute Turnhout-Tilburg via het Bels Lijntje. Gelet op het beleidskader mobiliteit van de provincie Noord-Brabant pleiten wij voor een verkenning van de laatste optie, in overeenstemming met dit beleid (pagina 72). In dit kader is onze aanstaande verbreding van het Bels Lijntje ook goed om mee te nemen in de verkenning.	Suggestie om toe te voegen aan het actieplan: Samen met betrokken Kempense gemeenten dialoog opzetten met de aangrenzende Nederlandse gemeenten i.k.v. grensoverschrijdende acties (partner toe te voegen: grensgemeenten en RiT).		neen	ja	neen
66	A-20	gemeenten Alphen-Chaam, Baarle-Nassau en Gilze en Rijen (NL)	openbaar vervoer	Openbaar Vervoer: Het lijkt ons goed om samen met u en met onze provincie Noord-Brabant het gesprek aan te gaan over het optimaal verweven van het OV in onze regio. Hierbij valt te denken aan de plaatsing van het Hoppinpunt in Baarle, maar ook de plaatsing van bushalten en de optimalisatie hiervan.	zie antwoord bezwaar nr 65.	De frequentie in Baarle wordt door de provincie opgedreven. Hierdoor zou theoretisch de overstap altijd moeten lukken. Wel is afstemming nodig op hoe die overstap wordt gerealiseerd en waar we haltes voorzien	neen	ja	neen
67	A-20	gemeenten Alphen-Chaam, Baarle-Nassau en Gilze en Rijen (NL)	spoor/logistiek	Spoor: wij kunnen ons volledig vinden in uw doelstelling om het logistiek spoornetwerk verder te ontplooien. In dit kader willen wij u wijzen op de door u genoemde vierde route en onze Brabantse Spoor Agenda 2030. 1 van de ambities vanuit Zuid-Nederland is een gefaseerde vermindering van het gebruik van de Brabantroute door doorgaand goederenvervoer, zie pagina 37 van de agenda. Deze ambitie komt ook terug in het Bidbook OV in 2040 van de provincie Noord-Brabant. Wij zijn van mening dat de vierde route (3RX) kan bijdragen aan meerdere gezamenlijke doelstellingen.	IOK voerde in 2009-2010 in opdracht van 7 Kempense gemeenten (Balen, Geel, Grobbendonk, Herentals, Mol, Nijlen en Olen) de studie 'Voorwaardenscheppend kader ingebruikname IJzeren Rijn voor de Kempen' uit. De studie onderzocht een aantal mogelijke maatschappelijke en milieugevolgen van de reactivering van de IJzeren Rijn en droeg voorstellen voor noodzakelijke maatregelen aan, welke de negatieve effecten van de toekomstige exploitatie zoveel als mogelijk moesten beperken. In overeenstemming met de conclusies van deze studie zullen we in het kader van de doelstelling om meer logistiek via het spoor te organiseren, bij de hogere overheid aandringen om de noodzakelijke flankerende maatregelen te realiseren voor het garanderen van de leefbaarheid in de betreffende gemeenten bij een activering van de vierde route via de IJzeren Rijn voor vrachtvervoer over het spoor.		ja	ja	neen
68	A-21	Trein Tram Bus		1.1 Algemene beleidscontext	nvt		neen	neen	neen
69	A-21	Trein Tram Bus		Het regionaal mobiliteitsplan van VVR Kempen is één van de 15 regionale mobiliteitsplannen die in opdracht van de Vlaamse Regering werden opgesteld. Het ontbreken van een federale en Vlaamse mobiliteitsvisie en heldere keuzes op dat vlak vormen daarbij een ernstige handicap.	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 uitgegaan van de eigen bevoegdheden en deze van de structerele partners (steden & gemeenten, provincie, ...). Anderzijds hebben we binnen de werking van de vervoerregioraad steeds intensief samengewerkt met de federeale partners, zoals de NMBS en Infrabel.		neen	neen	neen
70	A-21	Trein Tram Bus		Enerzijds wordt er op beide niveaus een beleid gevoerd dat contraproductief is voor het streven naar een modal shift van auto- en wegverkeer naar duurzame en efficiëntere vervoerswijzen. Op federaal niveau geldt dat in het bijzonder voor de fiscaliteit en het steeds toenemende aantal salariswagens, die elke prikkel om andere keuzes te maken wegnemen. Het blijft ook wachten op de invoering van rekeningrijden als alternatief voor de forfaitaire verkeersbelasting en de huidige accijnzen op fossiele brandstoffen. Op Vlaams niveau ontbreekt het sterk aan ambitie op gebied van ruimtelijk beleid, waardoor nog steeds nieuwe attractiepolen (zoals ziekenhuis, recreatievoorzieningen, onderwijsinstellingen, bedrijvenzones…) worden gevestigd op locaties die alleen met de auto vlot bereikbaar zijn.	Er wordt akte genomen van de opmerkingen m.b.t. de federale bevoegdheden, zoals o.a. de salariswagens. De Vervoerregio kan hier enkel indien ze gevraagd worden advies over geven. Rekeningrijden is een bevoegdheid van de Vlaamse regering. Binnen de regionale mobiliteitsplannen werd er overkoepeld wel een doorrekening gemaakt over het gebieddekkend invoeren van rekeningrijden. Gezien de bevoegdheidsverdeling werd hier in het RMP geen gevolg aan gekoppeld. Het toekomstig ruimtelijk beleid werd als belangrijke bouwsteen in het mobiliteitsplan meegenomen. De opmaak van de beleidsplannen Ruimte is een bevoegdheid die toegewezen werd aan de provincies. Bij de opmaak van het RMP werd dan ook met hen intensief overleg gepleegd. Tijdens de maandelijkse vergaderingen van de College van Voorzitters (ambtelijk) werden steevast grensoverschrijdende problematieken officiëel en in de marge besproken. Daarnaast werd er op initiatief van de ambtelijke voorzitters op regelmatige basis bilateraal overleg tussen verschillende buurregio's georganiseerd om de plannen op elkaar af te stemmen en mogelijke verschilpunten op te lossen.		neen	neen	neen
71	A-21	Trein Tram Bus		Anderzijds is er geen Vlaams of federaal overkoepelend kader om van de 15 regionale mobiliteitsplannen één coherent geheel te maken, waarbij geen artificiële vervoersgrenzen worden gecreëerd en waarbij grensoverschrijdende projecten zowel inhoudelijk als wat betreft timing en budgetten op elkaar worden gecoördineerd.	zie antwoord bezwaar 70		neen	neen	neen

	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
72	A-21	Trein Tram Bus		Ten slotte wordt de aanwezigheid van spoorlijnen en stations soms als argument aangevoerd om buslijnen op te heffen. Daardoor moeten reizigers niet alleen vaker overstappen, hun verplaatsing wordt door het ontbreken van tariefintegratie op vervoersregionaal, Vlaams of federaal niveau ook duurder en complexer. De hele OV-verplaatsing, los van het vervoersbedrijf, met één ticket van deur tot deur kunnen betalen, is nochtans essentieel om het gebruiksgemak van de auto te kunnen evenaren.		We volgen hierbij de principes van basisbereikbaarheid. Die stellen dat parallel rijden met de trein moet vermeden worden. We zijn ons bewust dat tariefintegratie momenteel nog niet is doorgevoerd, maar dit is een beleidskeuze waaraan De Lijn zelf momenteel niets kan wijzigen.	neen	neen	neen
73	A-21	Trein Tram Bus		1.2 Ambitieniveau OV-plan	nvt		neen	neen	neen
74	A-21	Trein Tram Bus		Het openbaarvervoernet dat in het RMP wordt voorgesteld, bouwt grotendeels voort op het openbaarvervoerplan 2021 dat is opgesteld in het kader van de basisbereikbaarheid. Dat is om diverse redenen problematisch:	Nemen we akte van		neen	neen	neen
75	A-21	Trein Tram Bus		• De OV-plannen 2021 moesten op vraag van de vorige minister van mobiliteit in zeer korte termijn worden opgesteld en zijn in de meeste regio’s zonder de minste participatie van (potentiële) reizigers tot stand gekomen. Voor zover er al participatiemomenten waren, verliepen die door de coronacrisis grotendeels online, een format dat te weinig ruimte bood voor een debat ten gronde. Derhalve kunnen die OV-plannen 2021 niet zonder meer als solide basis worden beschouwd om voor de verdere ontwikkeling van het net op voort te bouwen.		Deze netten zijn opgesteld op basis van de vervoersvraag en in overleg met de gemeenten.	neen	neen	neen
76	A-21	Trein Tram Bus		• De OV-plannen 2021 moesten budgetneutraal zijn ten opzichte van de budgetten die De Lijn nu in een bepaalde regio besteedt. Aangezien De Lijn sinds 2010 in besparingsmodus werkt, laat dat per definitie weinig ruimte voor nieuwe initiatieven, tenzij door elders binnen de regio in het aanbod te snoeien. Zonder een sterke verbetering van het aanbod blijft de beoogde modal shift dode letter.		Dit is een beleidsbeslissing. We trachten met de beschikbare middelen een zo goed mogelijk netwerk aan te bieden.	neen	neen	neen
77	A-21	Trein Tram Bus		• De besparingen hebben de verschillende regio’s echter niet even hard getroffen en ook voor 2010 was er niet altijd sprake van een billijke verdeling van de budgetten tussen verschillende regio’s. Sommige regio’s hebben meer dan dubbel zoveel budget per inwoner dan andere. Die ongelijkheid wordt bestendigd en creëert een Mattheuseffect: regio’s met veel budget kunnen betere frequen-ties, meer lijnen en vroegere en latere tram- en busritten aanbieden dan andere. Bepaalde ver-schillen zijn objectief te verantwoorden, maar de door de Vlaamse Regering gehanteerde aanpak heeft tot gevolg dat vergelijkbare gebieden in Vlaanderen niet gelijk worden behandeld.		Basisbereikbaarheid moet kostenneutraal worden ingevoerd. De verdeling van de middelen is dan ook gebasseerd op hoe de lijnen reden/rijden voor de invoering. Dat dit voor onevenwichten zorgt tussen de vervoerregio's weten we, maar is een beleidsbeslissing.	neen	neen	neen
78	A-21	Trein Tram Bus		• De OV-plannen 2021 worden pas sinds de zomer van 2023 (fase 1 van de basisbereikbaarheid) en tot 2025 gefaseerd ingevoerd. Evaluaties na één en twee jaar, in overleg met (potentiële) reizigers, zijn nodig om knelpunten weg te werken en waar nodig bij te sturen.		De OV-plannen gaan inderdaad geëvalueerd worden en waar nodig aangepast	neen	neen	neen
79	A-21	Trein Tram Bus		• De werkwijze met 15 regionale vervoersplannen creëert vervoerseilanden met aanbodverschillen en extra grenzen in het netwerk, die zeker niet altijd reële vervoersgrenzen zijn. Het kernnet is weliswaar op Vlaams niveau door De Lijn uitgestippeld, de zeggenschap over en budgetten voor een bepaalde lijn zijn altijd aan één bepaalde regio toegewezen. Voor openbaarvervoergebruikers die naar een andere vervoerregio reizen ontstaan hierdoor nieuwe belemmeringen die helemaal niet bestaan voor wie met de auto reist.		We overleggen binnen De Lijn maximaal met de collega's van naburige regio's. Bij de opmaak van het KN is met de vervoerregiogrenzen geen rekening gehouden. Voor AN, waar de gemeenten meer zeggenschap hebben, adviseren we maximaal om ook naar de buren te kijken en samen te werken. Bijvoorbeeld rond Heist-op-den-Berg wordt een deel van het VOM samen met vervoerregio Mechelen uitgevoerd.	neen	neen	neen
80	A-21	Trein Tram Bus		2 Treinnet	nvt		neen	neen	neen
81	A-21	Trein Tram Bus		De voorstellen om het spoornet op te waarderen tot een halfuurdienst op alle lijnen volgens het knooppuntprincipe, is volgens ons zeker heel positief. Het zou wenselijk zijn toe te voegen dat een rechtstreekse verbinding van Turnhout met Mechelen en Brussel ook in het weekend moet gepland worden. De VVR Kempen ondersteunt de uitbouw van de verbinding naar Weert. Ook daar dient een halfuurdienst te worden nagestreefd.	Toe te voegen aan het plan. Halfuurfrequentie ook in het weekend. Halfuurfrequentie ook op de verbinding naar Weert	Frequentere treinen zorgen voor betere aansluitingen dus ok.	neen	ja	neen
82	A-21	Trein Tram Bus		3 Overstappunten en relaties met aangrenzende vervoerregio’s	nvt		neen	neen	neen
83	A-21	Trein Tram Bus		Het lijkt ons zeer goed dat er veel aandacht gaat naar de kwaliteit van de overstappunten. Basisbereikbaarheid steunt grotendeels op een overstapmodel en het zal van de kwaliteit van die overstap afhangen of de reiziger (de klant!) zich zal aanpassen. Toch gaat er volgens ons in het mobiliteitsplan nog te weinig aandacht naar de overstap aan de grenzen van de vervoerregio. De regio Kempen heeft grenzen met de regio’s Antwerpen, Mechelen, Leuven en Limburg. Het gevaar bestaat dat er onvoldoende coördinatie tussen de regio’s zal zijn voor lijnen die een overstap vragen van de ene regio naar de andere. Enkele voorbeelden zijn de overstap in Malle, Tessenderlo, Lommel en andere. Nauwe contacten tussen de verschillende VVR’s zijn noodzakelijk.		We blijven overleggen met de verschillende buurregio's over overstappen. Waar nodig bouwen we knooppunten uit.	neen	neen	neen
84	A-21	Trein Tram Bus		4 As Turnhout – Antwerpen	nvt		neen	neen	neen
85	A-21	Trein Tram Bus		Voor de lijn Turnhout – Antwerpen wordt terecht een groot potentieel verwacht. In het mobiliteitsplan wordt deze lijn als een potentiële HOV-lijn beschreven. Er wordt sterk gefocust op de trambus als technische oplossing. Wij zijn echter van mening dat dit geen goede oplossing is voor deze lijn.		Het belangrijkste is dat de as inderdaad wordt omgezet naar een as voor hoogwaardig openbaar vervoer. Het type voertuig is hieraan ondergeschikt. In het geval van deze lijn is een trambus zelfs niet wenselijk.	neen	neen	neen

	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
86	A-21	Trein Tram Bus		In het Routeplan2030 van de VVR Antwerpen wordt een sneltram voorzien naar de nieuwe P+R Ranst. Vanuit Turnhout kan de HOV-lijn hier perfect op aansluiten of zelfs één lijn worden. Daarom moet zeker ook de sneltram tot Turnhout als alternatief bekeken worden. Bovendien is een trambus van 24 m een dubbelgelede bus met snelheidsbeperkingen die niet zomaar grotere snelheden op een autoweg kan ontwikkelen. Een trambus kan een oplossing zijn in grootstedelijk en voorstedelijk vervoer, maar niet voor langere afstanden. Indien toch voor bussen gekozen wordt, moeten deze goed herkenbaar zijn als HOV zoals het mobiliteitsplan terecht stelt. Het voorbeeld van Eindhoven is correct, maar ook de Waalse collega's van TEC hebben gekozen voor speciale bussen voor hun expreslijnen.	De sneltram is zeker een optie, maar als eerste stap wordt ingezet op het versterken van de HOV lijn. Een tussentijdse oplossing met een sneltram tot aan de P+R in Zoersel is niet wenselijk volgens De Lijn.	De HOV-lijn sluit bij voorkeur aan op de tram aan P+R ranst. Afhankelijk van de frequentie en snelheid van deze tram dient dan nagekeken te worden of het nog opportuun is om parallel met de bus naar centrum Antwerpen te rijden. Het doortrekken van de tram naar Turnhout is al eerder bekeken. Groot nadeel hier is dat de snelheid van de tram niet veel hoger ligt dan deze van een trambus, waardoor de totale reistijd zou toenemen van de Kempen naar Antwerpen.	neen	neen	neen
87	A-21	Trein Tram Bus		Voor HOV-lijnen is comfort en snelheid van belang. Een grotere halteafstand is daar één middel voor. De lijn Turnhout – Antwerpen wordt in het plan enkel nog met snelbussen gereden. Er moet dan ook de nodige aandacht gaan naar de haltes tussen Turnhout en Malle die vandaag met een gewone bus worden aangedaan. Wij vrezen daar een verlies aan reizigers als veel haltes worden afgeschaft. Een bus die minder haltes heeft zal wel degelijk sneller rijden, maar een reiziger die verder moet stappen of fietsen naar een halte, zal uiteindelijk langer onderweg zijn.		Hier is het een wisselwerking tussen frequentie en halte-afstand. Een grotere halte-afstand kan, op voorwaarde van een voldoende hoge frequentie. De haltes die vandaag door de sneldienst gebruikt worden blijven allemaal. Enkel de tussenliggende haltes gaan geen reguliere bediening meer kennen.	neen	neen	neen
88	A-21	Trein Tram Bus		5 Andere HOV-lijnen	nvt		neen	neen	neen
89	A-21	Trein Tram Bus		Dezelfde argumenten gelden ook voor de lijnen Turnhout – Mol en Turnhout – Geel die potentieel voor HOV hebben.		zie boven	neen	neen	neen
90	A-21	Trein Tram Bus		Bij de kaart op blz. 101, waar de te onderzoeken HOV-lijnen op getekend zijn, verbaast het ons dat ook via de autowegen HOV-lijnen voorgesteld zijn tussen Antwerpen, Eindhoven en Hasselt. Voor die verbindingen verdient het spoor de voorkeur. Wij denken dat HOV-lijnen via de autoweg enkel zinvol zijn waar spoorlijnen ontbreken en niet op middellange termijn kunnen aangelegd worden.	Dit zijn slechts nog maar voorstellen voor verder onderzoek.	Hier gaat het vooral om de verbinding Turnhout - Eindhoven. Een trein hier is geen optie dus wordt HOV voorgesteld	neen	neen	neen
91	A-21	Trein Tram Bus		Reizigers van en naar de gemeenten Vlimmeren en Wechelderzande verliezen hun snelbus naar Antwerpen. Er moet uitgekeken worden hoe die reizigers, met een correcte en comfortabele overstap, toch snel naar Antwerpen kunnen. Ook de gemeenten Poederlee en Lille verliezen hun snelbus naar Antwerpen doordat, vanuit Herentals, nog slechts één snelbuslijn zal rijden. Hoewel die gemeenten door een andere bus worden bediend, is het niet zeker dat de bestemming van die bus aantrekkelijk is (Malle of Herentals).		In Herentals is een aansluiting voorzien op de trein. De totale reistijd naar Antwerpen is hierdoor korter dan met de bestaande snelbussen. Daarnaast is in Vorselaar ook aansluiting voorzien op de snelbus naar Antwerpen.	neen	neen	neen
92	A-21	Trein Tram Bus		6 Noorderkempen	nvt		neen	neen	neen
93	A-21	Trein Tram Bus	tariefintegratie / samenwerking	Het is terecht dat het station Brecht (Noorderkempen) als een belangrijk overstappunt wordt beschouwd van waaruit de streek rond Hoogstraten wordt bediend. Er moet echter ook aandacht gaan naar de samenwerking met de regio Antwerpen en de NMBS om te garanderen dat de gemeenten nabij Hoogstraten (Meer, Meerle, Meersel-Dreef die tot de regio Kempen behoren) correct worden bediend. Voor deze verbinding is het ook belangrijk dat tariefintegratie tussen trein en bus ingevoerd wordt.		De afstemming met VVR Antwerpen is er. Beiden regio's erkennen het belang van het station Noorderkempen.	neen	neen	neen
94	A-21	Trein Tram Bus		7 Interactie met andere vervoerregio's	nvt		neen	neen	neen
95	A-21	Trein Tram Bus	samenwerking andere VVR / kwaliteit overstappunten	De grens met de VVR Limburg zal zich vooral concentreren op Tessenderlo waar overstappen naar Diest, Leopoldsburg, Beringen en Hasselt noodzakelijk zullen zijn. Het is belangrijk dat er veel aandacht gaat naar deze overstap, want vandaag rijden sommige lijnen vanuit Geel en Mol rechtstreeks naar deze locaties. Nauwe samenwerking met de VVR Limburg is absoluut gewenst. Hetzelfde geldt ook voor het overstappunt Lommel. Daar zullen lijnen, die vandaag rechtstreekse verbindingen vormen met bijvoorbeeld Maaseik, moeten aansluiten op elkaar.	Er is overleg met VVR Limburg.	We trachten maximaal af te stemmen. De lange verplaatsingen vandaag (vb. naar Leopoldsburg en Beringen) dienen vanuit deze gemeenten met de trein te gebeuren. Vandaar de knip in de buslijnen.	neen	neen	neen
96	A-21	Trein Tram Bus	samenwerking andere VVR / kwaliteit overstappunten	Met VVR Mechelen moet nauw overlegd worden over de lijnen met Heist-op-den-Berg en met VVR Leuven over de lijnen vanuit Herselt naar Aarschot en Leuven.	Er is overleg met VVR Mechelen.	Dit overleg is er wel degelijk. Vandaar dat daar geen extra lijnen voorzien zijn van de VVR Kempen. Door de komst van bijvoorbeeld de lijn 511 is lijn 220 tussen Herentals en Morkhoven overbodig.	neen	neen	neen
97	A-21	Trein Tram Bus		8 Netwerksamenhang	nvt		neen	neen	neen
98	A-21	Trein Tram Bus		Op plaatsen waar 2 lijnen de verbinding vormen tussen 2 woonkernen, dient veel aandacht te gaan naar het cadaceren van die lijnen, zodat een mooie halfuurdienst ontstaat. We denken hier bijvoorbeeld aan de lijnen vanuit Arendonk naar Hoogstraten en Brecht, of de lijnen vanuit Leuven naar Geel en Turnhout.	Dit is opgenomen in de voorgestelde dienstregeling.	Waar twee lijnen samenrijden laten we ze cadanceren. Hierbij houden we ook rekening met treinaansluitingen. Daarom zit tussen lijn 43a en 43b geen perfecte cadans omdat we anders niet goed aansluiten op de trein	neen	neen	neen
99	A-21	Trein Tram Bus		9 Busverkeer langs spoorlijn 15	nvt		neen	neen	neen

	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
100	A-21	Trein Tram Bus		De busverbindingen tussen Herentals en Geel, Herentals en Lier en tussen Geel en Mol verdwijnen. Dit is het gevolg van de regel dat er niet parallel aan een treinlijn gereden mag worden. Aangezien de trein op deze verbindingen niet in elke deelkern een halte heeft, moet veel aandacht worden besteed aan gemeenten en woonkernen die zo hun bus verliezen. We denken hierbij aan de wijken van Geel (Larum, Elsum en Bel) en van Mol (Hessie en Ezaart). Mogelijk kan de Centrum Express Mol voor het laatste geval een oplossing bieden en deze wijken ontsluiten.	Dit is te evaluaren na invoering van KN/AN.	Deze kernen worden ontsloten met het vervoer op maat. Deze kernen hebben inderdaad geen rechtstreekse aansluiting op de trein en kennen vandaag een beperkt gebruik. Vandaar dat deze naar het VOM zijn doorverwezen. Bij een toekomstige evaluatie kan dit herbekeken worden in functie van de vervoervraag.	neen	neen	neen
101	A-21	Trein Tram Bus		Voor TreinTramBus zijn er dus veel positieve punten in het mobiliteitsplan maar hier en daar dient het te worden bijgestuurd rekening houdend met bovenstaande opmerkingen. Om de modal shift, maar vooral de mental shift te bereiken, is een kwaliteitsvolle uitvoering van de basisbereikbaarheid essentieel.	Nemen we akte van.		neen	neen	neen
102	A-22	provincie Noord-Brabant (NL)		Wij maken graag van deze gelegenheid gebruik en complimenteren u allereerst met het voorgestelde plan en de daarin opgenomen ambities gericht op leefbare woonkernen, het stimuleren van duurzaam transport, het versterken van openbaar vervoer en investeringen in vervoer met de fiets.	Nemen we akte van.		neen	neen	neen
103	A-22	provincie Noord-Brabant (NL)		Ons advies betreft het onderwerp stikstofdepositie in relatie tot kwetsbare natuurgebieden in Noord-Brabant. Wij verzoeken u om mogelijke consequenties van het plan voor deze natuurgebieden in beeld te brengen hetgeen we hieronder toelichten.	Thema biodiversiteit werd op een strategisch niveau bekeken en de verhouding van het RMP tot de waardevolle natuurkernen werd in kaart gebracht, evenals de te verwachten impact wat betreft ecotoopverlies, versnippering, licht/geluidshinder en ook stikstof. Voor wat betreft de potentieel grensoverschrijdende effecten zal er een afstemming gebeuren met de meest recente (en lopende) ontwikkelingen met betrekking tot stikstof op het moment dat het MER wordt bijgewerkt.		neen	neen	ja
104	A-22	provincie Noord-Brabant (NL)		In paragraaf 5.3.11 wordt ingegaan op de Voortoets passende beoordeling. Gesteld wordt dat het RMP niet in expliciete ingrepen voorziet, rechtstreeks te linken aan de natuurlijke kenmerken van de Speciale Beschermingszone's (SBZ's) binnen de vervoerregio Kempen. Er worden daardoor op dit strategisch niveau geen uitspraken gedaan over de potentiële impact van het RMP op het (bereiken van) de lokale instandhoudingsdoelstellingen van de diverse SBZ-gebieden aanwezig binnen de vervoerregio. U stelt dat het al dan niet voorkomen van effecten op SBZ binnen plan- en projectprocessen die eventueel volgen uit het RMP moet worden nagegaan. Verder wordt voor een korte screening verwezen naar de paragrafen 5.3.3, 5.3.5 en 5.3.6. Wij merken hierover op dat het RMP een kaderstellend plan is, gelet op de Europese SMB (Strategische Milieubeoordeling)-richtlijn. Een plan of programma is immers (ook) kaderstellend als het criteria of modaliteiten bevat voor de goedkeuring of uitvoering van projecten door het bevoegd gezag, dat uiteindelijk toestemming moet geven voor een project. Bij kaderstellende plannen waarvan een significant effect op voorhand niet uitgesloten kan worden is een passende beoordeling nodig.	Voor wat betreft de potentieel grensoverschrijdende effecten zal er een afstemming gebeuren met de meest recente (en lopende) ontwikkelingen met betrekking tot stikstof op het moment dat het MER wordt bijgewerkt.		neen	neen	neen
105	A-22	provincie Noord-Brabant (NL)		In dat kader verwijzen wij naar de tekst die is opgenomen in paragraaf 5.3.9. Daar wordt ingegaan op de grensoverschrijdende effecten van het RMP. Gesteld wordt dat er mogelijk grensoverschrijdende effecten zijn binnen de (Brabantse) Habitatrichtlijngebieden Kempenland-West en Regte Heide & Riels Laag. Ook wordt Ulvenhoutse Bos genoemd, gelegen op een iets grotere afstand van de grens in Hoogstrate. Onduidelijk is echter of daar ook nog steeds grensoverschrijdende effecten zijn te verwachten. Graag zouden wij daar meer inzicht in krijgen en tevens ook beter inzicht in de te verwachten grensoverschrijdende effecten voor Kempenland-West en Regte Heide & Riels Laag, aan de hand van een passende beoordeling, wanneer significante effecten niet op voorhand uit te sluiten zijn. Het detailniveau van de passende beoordeling kan daarbij aansluiten bij het detailniveau van het RMP. Gezien het abstracte karakter van de beleidskeuzes is deze op hoofdlijnen. Het betreft daarom met name een risico-inschatting. Aan de hand van deze informatie kan de passende beoordeling inzichtelijk maken of aantasting van natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden is uit te sluiten en daarmee of het nieuwe beleid uit het RMP uitvoerbaar is.	Voor wat betreft de potentieel grensoverschrijdende effecten zal er een afstemming gebeuren met de meest recente (en lopende) ontwikkelingen met betrekking tot stikstof op het moment dat het MER wordt bijgewerkt.		neen	neen	neen
106	A-22	provincie Noord-Brabant (NL)		Aanvullend merken wij het volgende op. Op 1 maart 2023 hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant de natuurdoelanalyses kenbaar gemaakt. Die zijn opgesteld in het kader van het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG) en de gebiedsplannen die de Nederlandse provincies op dit moment als onderdeel van het NPLG aan het opstellen zijn. Uit deze natuurdoelanalyses blijkt dat de natuur in de Brabantse Natura 2000-gebieden verslechtert. De verplichte Europese natuurdoelen kunnen met de huidige maatregelen niet worden behaald. De problemen worden veroorzaakt door een mix van verzuring, vermesting en verdroging, dat per gebied verschilt. Een diversiteit aan planten en bomen hebben hieronder te lijden en verdwijnen langzaam maar zeker uit de gebieden. Dat heeft onder meer tot gevolg dat het aantal insecten vermindert, waardoor in sommige gebieden bepaalde vogels en andere dieren niet meer kunnen leven. Als deze ontwikkeling zich verder doorzet, krijgen we een totale verschraling van de natuur. Dat heeft negatieve gevolgen voor klimaat, milieu, leefomgeving en gezondheid. Overigens geldt dit niet alleen voor Noord-Brabant. Een groot aantal provincies kampt met dit probleem.	Voor wat betreft de potentieel grensoverschrijdende effecten zal er een afstemming gebeuren met de meest recente (en lopende) ontwikkelingen met betrekking tot stikstof op het moment dat het MER wordt bijgewerkt.		neen	neen	neen

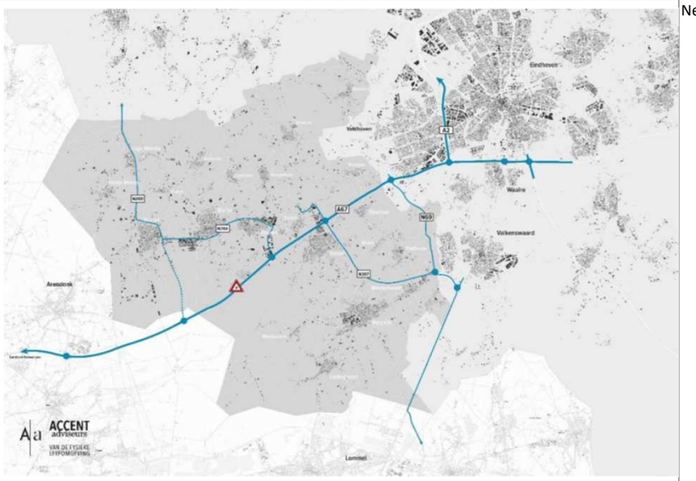
	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
107	A-22	provincie Noord-Brabant (NL)		Voor de Nederlandse Habitatgebieden die u in het RMP benoemt, zijn ook natuurdoelanalyses opgesteld. Voor alle genoemde gebieden is geconcludeerd dat de instandhoudingsdoelen niet worden bereikt zonder aanvullende maatregelen, waarbij één van de knelpunten een teveel aan stikstofdepositie is en één van de maatregelen het verlagen van stikstofdepositie is.	Voor wat betreft de potentieel grensoverschrijdende effecten zal er een afstemming gebeuren met de meest recente (en lopende) ontwikkelingen met betrekking tot stikstof op het moment dat het MER wordt bijgewerkt.		neen	neen	neen
108	A-22	provincie Noord-Brabant (NL)		De impact van stikstofdepositie t.g.v. autowegverkeer heeft u berekend met het luchtmodel IMPACT. Als ondergrens voor een mogelijk betekenisvol effect wordt daarbij +/- 0,06 kg N/h/jaar genomen, overeenkomend met 1% van de Kritische Depositiewaarde (KDW) van het meest stikstofgevoelig habitat in Vlaanderen. 0,06 kg N/h/j staat ongeveer gelijk aan 4,3 mol N/h/j. Nederland kent echter geen drempelwaarden en iedere toename van stikstofdepositie (0,01 mol N/ha/j of meer) kan potentieel leiden tot significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelen van onze Natura 2000-gebieden, gelet op de (veelal forse) overbelasting van de KDW's al dan niet in samenhang met andere knelpunten zoals verdroging. Wij vragen wij u daarom in een passende beoordeling rekening te houden met de staat van instandhouding van de Nederlandse Natura 2000-gebieden, waarvoor de (concept) natuurdoelanalyses op dit moment de beste wetenschappelijke inzichten bevatten. Gelet op het voorzorgsprincipe is deze aandacht extra nodig, nu uit onze natuurdoelanalyses is gebleken dat een deel van de habitats en leefgebieden er overwegend slecht voor staan in de Nederlandse Natura 2000-gebieden die in het RMP worden genoemd. De instandhoudingsdoelen van deze gebieden worden niet bereikt zonder aanvullende maatregelen, waaronder op het gebied van verlaging van stikstofdepositie. Zoals door ons reeds aangegeven bij de Nota Inhoudsafbakening planMER voor het RMP: Het Nederlandse toetsingsbeleid is streng. Er zijn geen drempelwaarden. Wij verzoeken u daarom nogmaals elke verandering in depositie op Nederlandse natuurgebieden in beeld te brengen.	Voor wat betreft de potentieel grensoverschrijdende effecten zal er een afstemming gebeuren met de meest recente (en lopende) ontwikkelingen met betrekking tot stikstof op het moment dat het MER wordt bijgewerkt. In praktijk dient de effectbespreking voor grensoverschrijdende effecten op dezelfde manier te gebeuren als die voor niet-grensoverschrijdende effecten. Het Nederlandse normenkader (geen drempels) wijkt vooralsnog af van het Vlaamse kader. Voor zover met de beschikbare modelresultaten mogelijk zal de grensoverschrijdende impact van stikstofdepositie in beeld worden gebracht.		neen	neen	ja
109	A-23	UNIZO	betrokkenheid	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.	Wij erkennen de noodzaak van intensieve samenwerking met alle betrokken sectoren om een volledig en effectief mobiliteitsplan te ontwikkelen. Het proces voor het opstellen van dit plan omvatte diverse overlegmomenten met verschillende stakeholders. Deze overleggen werden structureel en collectief georganiseerd onder andere in thematische werkgroepen, via mobiliteitscafés enz. Voor de collectieve sessies werd een brede groep aan stakeholders en sectorfederaties uitgenodigd. Hier waren eveneens verschillende koepelorganisaties bij, waar we ook de vraag hebben gesteld om de uitnodiging verder te verspreiden naar de individuele leden. Voor de mobiliteitscafés werd tevens uitgebreid publiek gecommuniceerd o.a. via de kanalen van de Vervoerregio, de lokale besturen en via sociale media.		neen	neen	neen
110	A-23	UNIZO	betrokkenheid	Met dit bezwaar willen we bovendien duidelijk maken dat we een betere aanpak van onze mobiliteit verwachten op verschillende niveaus, van lokaal tot Vlaams en zelfs federaal en Europees. We vragen dat er vanuit de vervoerregio(raad) en het departement MOW op een goede manier wordt omgesprongen met deze bemerkingen en we zo het vervolgtraject op een positieve manier kunnen laten verlopen. Zo kunnen we samen werk maken van een betere mobiliteit voor álle betrokkenen, van voetgangers tot transportbedrijven, van fietsers tot autocars.	zie antwoord bezwaar nr 109		neen	neen	neen
111	A-23	UNIZO	betrokkenheid	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.	We verwachten van de professionele deelnemers aan het proces een proactieve houding. Als er meer nood was aan verduidelijking en of er meer diepgang en verfijning nodig was, waren dit zaken die tijdens de sessies en ook achteraf meegegeven konden worden. Zo werden gedurende het proces verschillende bilaterale overlegmomenten ingepland met partijen die hier om vroegen. Zij kregen de mogelijkheid om hun opmerkingen, suggesties en bedenkingen mee te geven, te bespreken en, in zoverre deze kaderden binnen de doelstellingen van het regionale mobiliteitsplan, werden deze meegenomen. Het is jammer om deze opmerkingen en adviezen pas in deze fase van het proces te vernemen anders hadden we ook deze tijdens een bilateraal overleg kunnen bespreken.		neen	neen	neen
112	A-23	UNIZO	doorwerking	Op basis van de beperkte terugkoppeling vanuit de studiebureaus was het dan weer niet duidelijk op welke manier werd omgesprongen met de inbreng die gegeven werd in voorgaande stakeholdermomenten. Opmerkingen als "we nemen het mee" geven daarbij weinig vertrouwen richting de persoon of organisatie die de opmerking gaf en vaak vrije tijd opgeeft om vrijwillig mee na te denken over de mobiliteit van morgen.	zie antwoord bezwaar nr 111		neen	neen	neen

	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
113	A-23	UNIZO	betrokkenheid	Wanneer men dan het gevoel krijgt dat een deelname aan de sessie weinig tot niets oplevert, dan is het te verwachten dat het aantal deelnemers terugloopt. Dit afhaken heeft als gevolg dat de resultaten niet altijd stroken met de realiteit en noden van het brede mobiliteitssysteem, maar vaak voortkomen vanuit een voorkeur voor of betrokkenheid bij een bepaalde modus. Het is nochtans essentieel dat diverse belanghebbenden en stakeholders actief en in voldoende mate betrokken zijn bij het participatietraject, zodat er een breed gedragen mobiliteitsplan kan worden ontwikkeld. We vragen daarom met aandrang om werk te maken van meer bi- of multilateraal overleg met sectoren en organisaties die een belangrijke rol spelen binnen de mobiliteit.	zie antwoord bezwaar nr 111		neen	neen	neen
114	A-23	UNIZO		De materie rond transport en logistiek, maar ook het privaat collectief personenvervoer, vragen een specifieke expertise (ook per deeldomein) die vaak niet of beperkt aanwezig is in de vervoerregio's en de studiebureaus. Deze expertise is nochtans een vereiste om mee werk te kunnen maken van een toekomstplan. Net zoals het niet kan dat de betrokkenheid met de sectoren veel te beperkt is. Het is dan ook onaanvaardbaar dat beslissingen genomen in mobiliteitsplannen zonder voldoende expertise en voor thema's die beter op hoger niveau worden gestuurd en uitgetekend.	Er zijn gesprekken geweest met De Lijn.		neen	neen	neen
115	A-23	UNIZO		In de opmaak van het mobiliteitsplan wordt er voornamelijk vertrokken vanuit het oogpunt van personenmobiliteit en moet het goederenvervoer het doen met een aantal clichématige ingrepen. Het belang voor onze economie en bevoorradingssystemen worden in deze dan ook niet erkend, integendeel, ondoordachte aanpassingen op lokaal of regionaal niveau kunnen ernstige gevolgen hebben voor bedrijven, organisaties, werven… die afhankelijk zijn van goederenvervoer. Het is dus van groot belang dat er voldoende aandacht wordt besteed aan de specifieke behoeften en uitdagingen van het goederenvervoer en sectoren die met leveringen te maken hebben, zodat een duurzame en efficiënte logistiek gewaarborgd blijft. Denk maar aan de leveringen van drank aan de horeca of bouwmaterialen op werven, de inzameling van bedrijfsafval of de bevoorrading voor winkels.	Het opstellen van een regionaal mobiliteitsplan is een complex proces dat rekening houdt met vele factoren en belangen. Wij waarderen de unieke expertise en inzichten die elke stakeholder brengt. Tegelijkertijd moeten wij ons houden aan de doelstellingen, de bestaande kaders, focussen op het strategische niveau van het plan en rekening houden met de gemeentelijk autonomie van de verschillende betrokken overheden.		neen	neen	neen
116	A-23	UNIZO		Ook voor autocars zijn afspraken, routes en oplossingen nodig die werkbaar zijn en afgestemd zijn tussen steden, zodat ook deze stromen op een realistische manier kunnen worden gestuurd en gestroomlijnd.	Privaat collectief vervoer ondersteunen we, maar de marktwerking primeert hierin. De globale regelgeving over het privaat collectief vervoer is de bevoegdheid van de hogere overheden. We schetsen in het 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.		neen	neen	neen
117	A-23	UNIZO		Voor het verder uitwerken van zaken als venstertijden, routegeleiding of -advies, tonnagebeperkingen… moet heel duidelijk gekozen worden om te vertrekken vanuit overleg met het goederenvervoer én het collectief personenvervoer. We vragen hier uitdrukkelijk om ook over de vervoerregiogrenzen heen te overleggen, want de impact van dergelijke maatregelen mag zeker niet onderschat worden. Een concreet voorbeeld: te nauwe venstertijden voor verschillende kernen (binnen en buiten de regio) kan betekenen dat de transporteur net méér voertuigen moet gaan inzetten om evenveel posten te bedienen, met gevolgen voor de verkeersdrukte, duurzaamheid, prijzen…	Er is overleg met de aangrenzende vervoerregio's.		neen	neen	neen
118	A-23	UNIZO		We zien heel wat intenties om onze mobiliteit te hervormen. Zo is er de focus op een modal shift voor zowel het personenvervoer als het goederenvervoer. Op vlak van personenvervoer kunnen we inderdaad nog betrekkelijk eenvoudig heel wat winsten boeken, onder meer door ingrepen op lokaal en regionaal niveau. Het uitbouwen van Hoppinpunten, uitrollen van deelwagens en -fietsen, betere afstemming van het openbaar vervoer… dragen hier allemaal toe bij. Ook de verbindingen die gelegd worden met tewerkstellingspolen, of het nu voor het openbaar vervoer of de fiets is, moeten verder geoptimaliseerd worden om meer mensen voor de duurzame oplossing te laten kiezen. Het is daarom noodzakelijk om onder meer de conflictpunten op fietssnelwegen en het BFF zoveel mogelijk weg te werken, om zo met vlotte verbindingen de mensen te kunnen verleiden om de fiets te nemen.	op specifieke actoren binnen de mobiliteit: We staan open voor suggesties en inbreng van alle sectoren om ons begrip van specifieke gebieden, zoals transport en logistiek, te verbeteren.		neen	neen	neen

	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
119	A-23	UNIZO		Op vlak van goederenvervoer ligt dit echter anders. De opgenomen intenties op dit vlak vallen vaak terug op maatregelen die de voorbije decennia al op tafel lagen, maar in de praktijk niet tot een modal shift hebben geleid. Op papier klinken die voorstellen mooi en logisch, zeker voor leken, maar uit heel wat proefprojecten is vaak gebleken dat ze praktisch of economisch niet haalbaar zijn. De realiteit is dat goederenvervoer over de weg niet zo inefficiënt is als wordt aangenomen. Leveringen in stadscentra worden zodanig gepland dat de vracht- en bestelwagens zo optimaal mogelijk worden gevuld en ingezet. Een extra overslag, bijvoorbeeld aan de stadsrand, betekent niet zonder meer een efficiëntiewinst, laat staan dat het minder verkeer zou veroorzaken of per definitie een verbetering is voor de veiligheid. Het zet integendeel extra druk op de prijs, de efficiëntie van het proces en het aantal voertuigen in een kern. Willen we leveringen in de kernen gaan vergroenen, dan moeten we hiervoor kijken naar het Vlaamse niveau. Via stimulerende maatregelen moet gestreefd worden naar een groener voertuigenpark. Een Vlaams kader kan de toegang tot steden regelen, maar eenzijdige maatregelen per vervoerregio of gemeente zullen een negatief effect hebben op de economie in de kern.	Behoeften van goederenvervoer: Wij erkennen het belang van goederenvervoer voor onze economie en zijn ons bewust van de uitdagingen waarmee deze sector te maken heeft. Het plan heeft inderdaad een sterk accent op personenvervoer, maar dit betekent niet dat het belang van goederenvervoer wordt genegeerd. De kennis omtrent logistiek en goederenvervoer is voldoende aanwezig binnen de studiebureau's en binnen het departement MOW. Er werden tijdens het proces ook diverse logistieke werkgroepen georganiseerd waarbij iedere logistieke partner en koepelorganisatie werd uitgenodigd. Hierbij verwachten we een proactieve houding van de deelnemers om input te verzamelen. De partijen die actief geparticipeerd hebben zijn allen logistieke referenties in de Kempen en Vlaanderen. Twijfelen aan hun kennis en expertise en hun inbreng in het plan is wat ons betreft niet correct.		neen	neen	neen
120	A-23	UNIZO		We moeten dus verder kijken dan maatregelen die op papier interessant lijken, maar in de praktijk een negatief effect zullen hebben. Door deze materie op een doorgedreven manier, samen met de betrokken sectoren, aan te pakken op een hoger niveau kunnen we op lange termijn meer bereiken. Kleine (tijdelijke) winsten, die interessant lijken voor het lokale kiespubliek, hebben op lange termijn vaak een negatief effect, terwijl we op basis van een gefundeerd plan op hoger niveau op lange termijn veranderingen kunnen realiseren.	Het opstellen van een mobiliteitsplan is inderdaad een gelaagd proces dat samenwerking vereist op verschillende niveaus, van lokaal tot federaal. Het is een cocreatief proces waarbij alle individuele opmerkingen zijn meegenomen en tijdens het proces al dan niet opgenomen werden in het plan in samenwerking met alle andere partners en actoren.		neen	neen	neen
121	A-23	UNIZO		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.	Een groot deel van de inhoudelijke opmerkingen zijn geschreven voor alle Vervoerregio's samen. We onderschrijven de uitdagingen rond Hoppinpunten, uitrollen van deelmobiliteit, betere afstemming van het openbaar vervoer, linken met tewerkstellingspolen voor openbaar vervoer en fiets, wegwerken van conflictpunten op fietssnelwegen en het BFF enz. Deze maken integraal deel uit van ons plan. Een deel van de opmerkingen gaan over de Vlaamse decreten en beleidskaders. Wij kunnen hier als Vervoerregio enkel akte van nemen. Het bespreken en verwerken hiervan dient niet te gebeuren op het niveau van de individuele Vervoerregio.		neen	neen	neen
122	A-23	UNIZO		Met dit bezwaarschrift willen we de aandacht vestigen op de elementen in de mobiliteitsplannen die niet ten gronde zijn aangepakt en/of de realiteit onvoldoende weerspiegelen. Wegens een aantal tekortkomingen in het proces konden we bovendien vaststellen dat de aandacht het evenwicht tussen goederen- en personenvervoer in de stakeholdersessies niet aanwezig was. Het gevolg is dat de plannen geen complete weerspiegeling zijn van onze mobiliteit en van de noden om onze mobiliteit terug vlot en veilig te krijgen.	zie antwoord bezwaar nr 121		neen	neen	neen
123	A-23	UNIZO		We verzoeken u met aandrang om de bezwaren die we aanbrengen serieus te nemen en het proces rond de mobiliteitsplannen te hernemen, mét extra aandacht voor de betrokkenheid van stakeholders, de specifieke behoeften van het goederenvervoer en het privaat collectief personenvervoer, het versterken van de stakeholderbetrokkenheid en het vragen bij de hogere overheden voor een duidelijk en werkbaar overkoepelend Vlaams kader. Het is van groot belang dat de mobiliteitsplannen een realistisch en effectief beleid bevatten dat de belangen van alle belanghebbenden dient en bijdraagt aan een duurzame en efficiënte mobiliteit in de Vlaamse vervoerregio's, Vlaanderen en België.	zie antwoord bezwaar nr 121		neen	neen	neen
124	A-24	gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)		Algemeen: Het mobiliteitsplan bevat duidelijke perspectieven voor mobiliteit in de toekomst, complementaire beleidsprioriteiten en hefbomen om die te realiseren, samen met nieuwe keuze- en denkpatronen om een noodzakelijke transitie te maken. Met de nieuwe mobiliteitsvisie zet Vlaanderen in op een vlotte en naadloze mobiliteit. Basisbereikbaarheid staat hierbij centraal. Een efficiënter openbaar vervoer, afgestemd op ons fiets- en wegennetwerk, is hierbij een belangrijk onderdeel van. De acht basisprincipes voor basisbereikbaarheid sluiten aan bij de visie vanuit de Brabantse Kempengemeenten, welke grenzen aan de Belgische Kempen. De mobiliteitsstrategie van de Kempen staat vermeld op www.mobiliteitindekempen.nl en bijgevoegd in de bijlage.	Nemen we akte van.		neen	neen	neen

	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
125	A-24	gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)	(afbeelding)		Nemen we akte van		neen	neen	neen
126	A-24	gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)		Figuur 1: Overzicht mobiliteitsstrategie De Brabantse Kempen	nvt		neen	neen	neen
127	A-24	gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)		Er zijn diverse overeenkomsten in de uitdagingen, zoals beschreven in het mobiliteitsplan; "We gebruiken té vaak de auto voor zowel korte als lange afstanden. De ruimtevraag voor de auto en de vrachtwagen zal in de toekomst alleen maar blijven toenemen. Ook is er in de Brabantse Kempen o.a. een gebrek aan goede treinverbindingen en weinig ruimte voor de zachte weggebruiker. Ter kennisgeving geven we mee dat de samenwerking van de MRE-gemeenten (samenwerkingsverband Metropoolregio Eindhoven) op dit moment een proces doorloopt voor het opstellen van een regiobrede mobiliteitsvisie ter vaststelling in het vierde kwartaal van 2023.	Nemen we akte van.		neen	neen	neen
128	A-24	gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)		pagina 32: hoofdindicatoren	nvt		neen	neen	neen
129	A-24	gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)		"Met de volgende verplatsingen houdt Team Verkeersmodellen geen rekening: Goederenvervoer, Grensoverschrijdend verkeer (verkeer dat de grenzen oversteekt) en weekendverkeer" - Als Brabantse Kempengemeenten vragen we aandacht om de vervoerstromen aan te laten sluiten op de planvorming van de aangrenzende Nederlandse Kempengemeenten (als onderdeel van Brainport Eindhoven). Helaas voorzien de diverse netwerkkaarten niet in de mogelijkheid om de verbindingen tussen de Nederlandse en Belgische gemeenten inzichtelijk te maken. Ook vragen we aandacht om bij het grensoverschrijdend verkeer tevens in te zetten op een wijziging in de modal split van auto naar fiets of openbaar vervoer.	Overleg met de Nederlandse buurgemeenten is aangewezen met nadien afstemming van de verschillende netwerkkaarten. Dit kan als een actie worden ingeschreven in het RMP		neen	ja	neen
130	A-24	gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)		pagina 84: Fietsnetwerk	nvt		neen	neen	neen
131	A-24	gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)		Binnen de Kempengemeenten werken we actief aan fietsstimulering. We willen de (elektrische)fiets een volwaardig alternatief laten zijn voor de auto. We investeren in het realiseren en/of optimaliseren van directe, veilige en snelle verbindingen tussen werk- en woongebieden in combinatie met (regionale) vervoersknooppunten. In dorpen en woongebieden krijgt de fiets voorrang ten opzichte van de auto.	Nemen we akte van.		neen	neen	neen

	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
132	A-24	gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)		Als Brabantse Kempengemeente onderschrijven we het tracé-onderzoek BFF2.0 van Turnhout-Oud-Turnhout - Arendonk - Eindhoven (zie bijlage 1, actiepunt 15 en mobiliteitsplan, pag. 84 uitwerking routes BFF 2.0). De beschreven fietssnelweg van Turnhout naar Arendonk Reusel sluit aan op de Snelfietsroute De Kempenroute - F67. Voor het aanjagen van de mobiliteitstransitie zien we als Brabantse Kempengemeenten de fiets als belangrijkste en volwaardige alternatief voor de auto, Om het (snel)fietsen te stimuleren en de potentie te benutten werken de gemeenten Bergeijk, Eersel, Reusel-De Mierden en Veldhoven samen met de Proviincie Noord-Brabant. De route bestaat uit die onderdelen, van Reusel naar Veldhoven, Bergeijk naar Veldhoven. De F67 draagt bij aan het tegengaan van de verkeersdrukte op de Randweg A2 EIndhoven en ontlast de route A67 De Hogt - Belgische grens. We adviseren om de Belgische Kempengemeenten mee te nemen in dit tracé-onderzoek.	We nemen dit op als actie in het actieplan.		neen	ja	neen
133	A-24	gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)	(Afbeelding)		Nemen we akte van.		neen	neen	neen
134	A-24	gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)		Figuur 2: Fietsnetwerken De Brabantse Kempen, o.a. F67	nvt		neen	neen	neen
135	A-24	gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)		Complementeren Regionaal fietsnetwerk	nvt		neen	neen	neen
136	A-24	gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)		De gemeente Reusel-De Mierden wil het regionaal fietsnetwerk complementeren door de aanleg van ontbrekende schakels aan de Poppelsedijk tussen Poppel (B) en Lage/Hooge Mierde (NL). We adviseren deze ontbrekende verbinding op te nemen in het mobilteitsplan met de fucntie functionele verbinding.	Bij de opmaak van de tracéstudies voor de fietsroutes zullen we samenwerken met de Nederlandse buurgemeenten, zodat we volledige netwerkkaarten bekomen.		neen	neen	neen
137	A-24	gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)		Openbaar vervoer	nvt		neen	neen	neen
138	A-24	gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)		Voor het netwerk openbaar vervoer vragen we aandacht voor het stimuleren van grensoverschrijdend verkeer door de openbaar vervoer lijn tussen Turnhout, Reusel en Eindhoven.	Grensoverschrijdende OV-verbindingen zijn onderzocht, maar de modelresultaten tonen te weinig potentieel. Dit is te wijten aan de beperkingen van het model. Verder onderzoek is zeker nodig.		neen	neen	neen
139	A-24	gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)		Op pagina 102 is beschreven dat "de HOV-as (Antwerpen - Lille - Turnhout - Eindhoven) via E34 in aanmerking kan komen voor verder onderzoek. Het grensoverschrijdend verkeer is onvoldoende meegenomen in de modeldoorrekening. Voor de verbinding Turnhout-Antwerpen is er nu al duidelijk potentieel als HOV-as. Opmerking: de doorrekeningen hielden beperkt of geen rekening met ontradende maatregelen voor het autoverkeer en met verkeer van en naar Nederland." De Brabantse Kempengemeenten hebben een nadrukkelijke wens om de te realiseren HOV-4 verbindingen, vanuit EIndhoven CS naar de Run Veldhoven, door te trekken naar de potentiële Bovenregionale HUB nabij Eersel. DIt om via Reusel de as Arendonk - Turnhout-Antwerpen te verbinden. Daarom is een onderzoek gestart door de Brabantse Kempengemeenten om HOV-4 door te trekken tot in de Kempen met de potentiële mobiliteitshub Eersel-A67, maar ook in de internationale verbinding richting Turnhout/Antwerpen.	Bij het onderzoek naar de gewenste OV-assen zullen we samenwerken met de Nederlandse buurgemeenten, zodat we volledige netwerkkaarten bekomen.		neen	neen	neen

	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
140	A-24	gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)		Daarnaast loopt in de Brainportregio een studie naar de locatie en inrichting van zes Bovenregionale Hubs. Voor de Brabantse Kempengemeenten en het verkeer over de corridor A67/E313, inclusief de Belgische woon-werkstroom richting de Brainport, wordt mogelijke locatie rondom afslag (30) Eersel (N397) op de E34/A67 voor een P+R-variant van een Hub voor +/-2.500 parkeerplaatsen onderzocht.	Nemen we akte van		neen	neen	neen
141	A-24	gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)		Dezelfde wens zit op de verbinding vanuit Hasselt over de N715, Pelt, Bergeijk, N69 richting Brainport. Hierover loopt een project binnen de Belgische provincie Limburg.	Nemen we akte van		neen	neen	neen
142	A-24	gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)		Wij adviseren om:	nvt		neen	neen	neen
143	A-24	gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)	actie	In bijlage 1 onder punt 47 grensoverschrijdend (H)OV op te nemen, zoals beschreven op pagina 86.	toevoegen aan het actieplan		neen	ja	neen
144	A-24	gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)	actie	De Brabantse Kempengemeenten op te nemen als stakeholder voor een vervolgonderzoek.	Brabantse Kempengemeenten toevoegen als partner in actieplan		neen	ja	neen
145	A-24	gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)		Robuust wegennet	nvt		neen	neen	neen
146	A-24	gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)		Binnen de Brabantse Kempengemeenten passen binnen de schaal van dit document aantal te starten onderzoeken en projecten voor ontsluiting en doorstroming van gemotoriseerd verkeer,	Nemen we akte van		neen	neen	neen
147	A-24	gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)	(Afbeelding)		Nemen we akte van		neen	neen	neen
148	A-24	gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)		Binnen de Brabantse Kempengemeenten is besproken om een onderzoek te starten naar de aansluiting/afrit A67-E34 nabij Reusel-De Mierden	Nemen we akte van		neen	neen	neen
149	A-24	gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)		Samenhangend met deze verbinding is de planvorming rondom de N69 Zuid. Het trajectdeel vanaf de Belgische Grens tot en met het nieuwe trajectdeel van de N69 (Dommelen-Veldhoven)	Nemen we akte van		neen	neen	neen
150	A-24	gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)		Voor de Popelsedijk tussen Poppel en Hooge/Lage Mierde wordt als knelpunt grensoverschrijdend sluip-, landbouw- en vrachtverkeer op het Nederlandse deel ervaren,	Nemen we akte van		neen	neen	neen

	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
151	A-24	gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)		Conclusie:	nvt		neen	neen	neen
152	A-24	gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)		Het document biedt weinig aanknopingspunten voor grensoverschrijdend verkeer. Gezien de transportassen met grote aantallen logistiek verkeer over de E34/A67 en het grensverkeer (wooon-werk) o.a. vanuit de Belgische regio richting de Brainport en vice versa richting Turnhout en Antwerpen adviseren we hier aandacht aan te besteden. We adviseren om voor grensoverschrijdend verkeer gezamenlijk het belang te onderschrijven van de aansluitingen van het fietsnetwerk en (H)OV-verbindingen (over de A67-E34).	Bij de opmaak van de tracéstudies voor de fietsroutes en het onderzoek naar de gewenste OV-assen zullen we samenwerken met de Nederlandse buurgemeenten, zodat we volledige netwerkkaarten bekomen.		neen	neen	neen
153	A-25	TVL		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”.	De problematiek van het vrachtverkeer in de verschillende vervoerregio’s vertrekt vaak vanuit een slecht ontsloten locatie. In het verleden zijn bedrijventerreinen ontwikkeld zonder rekening te houden met een robuuste ontsluiting. De diffuse spreiding van de bedrijven zorgt voor vele diffuse verplaatsingen. Dit zorgt voor heel wat conflicten met de veiligheid en leefbaarheid in de kernen. Een goed locatiebeleid is daarom een absolute randvoorwaard om een goede economische ontsluiting te laten samengaan met de zorg voor meer verkeersveiligheid en leefbaarheid.		neen	neen	neen
154	A-25	TVL		Het onderdeel vrachtroutenetwerk vertrekt vanuit de assumptie dat er slechts een beperkt aantal factoren de aanvaardbare omrijfactor moeten bepalen, namelijk afstand, tijd, kost en verkeersveiligheid. Deze elementen waren al in de oorspronkelijke studie van de Vlaamse overheid aanwezig. Maar ondertussen is deze meer dan 10 jaar oude studie voorbijgestreefd. Het belang van de reductie van Co2 uitstoot werd op het allerhoogste niveau (Europese Unie) als een topprioriteit naar voren geschoven via de Green Deal, de maatregelen van Fit for 55. Concreet krijgt de sector van het goederenvervoer over de weg de bindende doelstelling om tegen 2030 55% minderCO2 uit de stoten. Dit betekent dat elke extra kilometer, dus elke omweg, hoe klein ook, een negatieve impact heeft op deze verplichting. De assumptie uit de oorspronkelijke studie, dat omwegen tot 20 of 30% nog net gerechtvaardigd kunnen zijn, is voor de komende tijd absoluut geen automatisch correcte assumptie meer. Nochtans heeft de vervoersregio op geen enkele manier de mogelijk bijkomende uitstoot van CO2 als gevolg van het vrachtroutenetwerk in kaart gebracht. Op deze manier kan er dus op geen enkele manier een afweging gemaakt worden tussen de verschillende belangen, die tot een weliswaar tegen strijdige conclusie zouden kunnen leiden, en tot een andere beleidsmaatregel als beste oplossing dan de introductie van vrachtroute netwerken.	Het klopt niet dat de mogelijke bijkomende uitstoot van CO2 door vrachtverkeer niet in kaart werd gebracht: de CO2-uitstoot van het beleidsplanscenario werd berekend in §5.4.6 en vergeleken met de uitstoot in de referentiesituatie. Dit betreft uiteraard de impact van het plan als geheel (of althans van haar modelleerbare onderdelen) en niet alleen van de maatregel ""vrachtroutenetwerk"". Uit deze berekening blijkt dat de uitstoot van het vrachtverkeer binnen de vervoersregio afneemt (-3,3%). Enkel op de autowegen is er een belangrijke toename van CO2-uitstoot als gevolg van het vrachtverkeer (+9,7%). Hier staat echter tegenover dat het vrachtverkeer op het onderliggend wegennet in de kernen en het buitengebied sterk afneemt, waardoor de totale CO2-balans voor wat betreft het vrachtverkeer op -3,3% komt. De toename van de CO2-uitstoot van het vrachtverkeer op de autowegen weegt o.i. totaal niet op tegen de positieve effecten op vlak van verkeersveiligheid en blootstelling aan luchtverontreiniging en geluidshinder. Merk ook op dat de CO2-uitstoot van een vrachtwagen die aan constante snelheid (90 km/u) op een autoweg rijdt LAGER is dan zijn uitstoot aan lagere snelheid op het onderliggend wegennet, waarmee de extra afgelegde afstand ten dele wordt gecompenseerd (zie emissiefactoren in tabel 5-10, die bovendien uitgaan van ""free flow"" en dus geen rekening houden met bijkomende emissies van stilstaand en optrekkend verkeer aan kruispunten). Daarbij gaan de uitgangspunten van het vrachtroutenetwerk uit van een bundeling van de vrachtroutes om het vrachtverkeer zo snel mogelijk te ontsluiten naar het hoofdwegennet zonder doorheen kwetsbare doortochten te rijden. Een grofmazig vrachtnet heeft als voordeel dat er ook gericht kan worden geïnvesteerd in het verbeteren van de doorstroming van de vrachtroute alsook het beveiligen van de route. Een vlottere doorstroming al dan niet met een omrijbeweging zorgt wellicht voor minder uitstoot. De maatschappelijke baten voor veiligere en leefbare kernen is hierdoor ook groter.		neen	neen	neen
155	A-25	TVL		De politieke wens om het goederenvervoer meer via het spoor en via de binnenvaart te laten verlopen, is in grote mate gebaseerd op de wens om de uitstoot van deze vervoersmodi te verkiezen boven de uitstoot komende uit vrachtwagens. Het is onjuist om deze assumptie naar de toekomst onverkort vast te houden. Nu al verloopt meer dan 90% van het goederenvervoer over de weg in België met vrachtwagens die beantwoorden aan de strengste euro 6 norm inzake uitstoot. In de komende jaren zal het goederenvervoer over de weg in zeer sterke mate decarboniseren. Dankzij een gerichte bedrijfspolitiek op sectorniveau van permanente vlootvernieuwing op relatief korte termijn, zal het goederenvervoer over de weg veel snellere stappen vooruitzetten dan eender welke andere vervoersmodi van goederen. Twee andere motieven om de modal shift te bepleiten, zijn de verkeersveiligheid en de files. Nochtans blijkt uit jarenlange tellingen dat niet het vrachtverkeer, maar wel het personenverkeer de belangrijkste component is van de dagelijkse files. Dit mocht ook duidelijk blijken tijdens de covidcrisis. Toen was er maandenlang van congestie geen sprake, terwijl het goederenvervoer over de weg zo goed als normaal verliep. Inzake verkeersveiligheid scoort de vrachtwagen per kilometer daarnaast overduidelijk veel beter dan de personenwagen. Dit goed rapport heeft ongetwijfeld te maken met het feit dat vrachtwagenchauffeurs een permanente bijscholing volgen en als professionals nog beter hun best doen om veilig te rijden.	Alle sectoren doen inspanning om de uitstoot te beperken. Dit is ook noodzakelijk. Meer transport via het spoor en het water beperkt ook het ruimtebeslag van het wegverkeer. Over de lange afstand kan de trein en het transport via het water worden ingezet, de lastmile gebeurt via milieuvriendelijke vrachtwagens. Daarbij heeft de modal shift naar spoor en binnenvaart niet enkel als bedoeling om emissies te verminderen, maar beoogt ook een efficënter ruimtegebruik en een verbetering van de verkeersveiligheid op de weg en leefbaarheid naast de weg.		neen	neen	neen

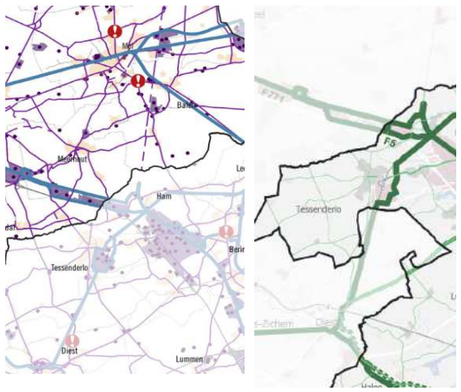
	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
156	A-25	TVL		Op pagina 16 van het ontwerpplan wordt bij de basisprincipes naar voor geschoven dat men het goederenvervoer en het personenvervoer samen zal bekijken om verbeteringen in beide stromen te bereiken. Nochtans vereist de aanpak van het goederenvervoer een totaal andere strategie dan die voor het personenvervoer. Het is onmogelijk om met succes de principes van het personenvervoer toe te passen op het goederenvervoer. Het goederenvervoer is namelijk een afgeleide van de economische evolutie en het consumentengedrag dat hieraan is gekoppeld. Bovendien heeft het goederenvervoer binnen de vervoersregio Kempen vooral een relatie met al wat zich buiten deze vervoersregio op economisch vlak afspeelt. Een beleid van goederenvervoer op maat van de Kempenaar is dan ook niet realistisch.	Hiermee wordt het spoornet bedoeld. Investeren in een performant spoornet dat voldoende capaciteit kan garanderen op het netwerk zal ook het transport van goederen via het spoor verbeteren. Kruising op het spoornet mogelijk maken door ondermeer extra sporen te voorzien, overwegvrij spoornet realiseren, investeren in stations met aandacht voor de veiligheid van goederenstransport zijn daarbij belangrijke maatregelen.		neen	neen	neen
157	A-25	TVL		Op pagina 26 wordt gesproken over het weren van het doorgaand vrachtverkeer In de dorpskernen. TLV is ook vragende partij om het verkeer op lange afstand zoveel als mogelijk via de hoofdwegen te laten verlopen. Eender welke maatregel moet evenwel gebaseerd zijn op de vaststelling van doorgaand verkeer dat de bestemming niet heeft op lokaal niveau. Voor een verplaatsing die de duidelijk kortste weg is van A naar B, is het door de historische ruimtelijke ordening in combinatie met het wegennet vaak niet anders mogelijk dan hiervoor dwars door C te rijden. Indien de doortocht van C wordt vermeden door het aanleggen van een andere hoofdweg er vlak langs, dan juicht TLV dit toe. Indien er evenwel een omweg wordt aangegeven, dan speelt naast de belangrijke evolutie van de verkeersleefbaarheid binnen C, ook het aspect van de impact van deze maatregel voor het goederenvervoer over de weg. TLV verwijst naar de impact op het niveau van klimaat (zie ook de ambitie uitgedrukt op pagina 28), milieu en de economische welvarendheid van de regio. Ook in het ontwerp planMER is het bij het subhoofdstuk klimaat tevergeefs zoeken naar een concrete afweging. TLV concludeert dat de extra omwegen niet op hun klimaateffect zijn bestudeerd.	Het vrachtroutenetwerk op lokaal niveau is een evenwichtsoefening tussen bereikbaarheid en leefbaarheid. Vanuit veiligheidsoogpunt wordt het vrachtroutenetwerk uitgerust met vrijliggende fietspaden en wordt in de kernen ingezet op de invoering van zone 30. Indien de omrijfactor beperkt is laten we het vrachtverkeer omrijden via beter uitgeruste wegen om zo de dorpskernen leefbaar te houden. Bij het vastleggen van het lokaal vrachtroutenetwerk wordt uitgegaan van de omgevingscapaciteit van de weg (afstand van de bebouwing tot de weg , verhouding van de verkeersruimte en de verblijfsruimte , mate van oversteekbaarheid van de weg, aanwezigheid van fietspaden,...).		neen	neen	neen
158	A-25	TVL		Daarnaast zijn er uiteraard ook de ongewenste aspecten van directe economische impact voor de transport onderneming, de invloed op rij- en rusttijden en het mogelijke risico op het inzetten van meerdere voertuigen in plaats van één vrachtwagen. Al deze gevolgen moeten grondig tegen elkaar afgewogen worden. Slechts op basis van deze analyse kan een weloverwogen maatregel beslist worden. TLV kan alvast niet aanvaarden dat de kaart op pagina 134 talrijke wegen de status van aanrijroute geeft.	zie antwoord bezwaar 157		neen	neen	neen
159	A-25	TVL		Naast hierboven al beschreven argumentatie voegt TLV hier nog het volgende aan toe: Het is verkeerd om aan te nemen dat een vrachtwagen die volgeladen is doorgaans rijdt van één herkomstplaats naar één bestemmingsplaats. Het is In de vervoersmarkt eerder regel geworden dat een vrachtwagen deelladingen heeft. Op die manier ontstaat een regionale rit, waarbij binnen de vervoersregio misschien wel vijf of meer losplaatsen en evenveel laadplaatsen zullen moeten aangedaan worden. In bepaalde gevallen zal de stop buiten de vervoersregio gelegen zijn. Wie de logica van de aanrijroutes oplegt, houdt geen rekening met deze realiteit, en stuurt de vrachtwagen telkens weer naar het hoofdwegennet. Hierdoor ontstaan zeer belangrijk omwegen op deze dagelijkse route. De impact van een dergelijke invoering van het vrachtroutenetwerk is evenwel niet berekend.	Het bundelen van goederenstromen en ritten om lege ritten tegen te gaan is een goede zaak. Ook hier is een goed locatiebeleid een belangrijke randvoorwaard. Het bundelen van bedrijventerreinen op goed ontsloten locaties en het uitdoven van slecht ontsloten bedrijventerreinen zal er voor zorgen dat er ook efficiëntie ontstaat voor het transportverkeer. Nu is er nog teveel een vraagvolgend beleid dat moet worden opgelost met extra infrastructuur.		neen	neen	neen
160	A-25	TVL		Op pagina 31 (en 54) wordt de ambitie uitgesproken om (alle?) logistieke activiteiten waar mogelijk trimodaal te ontsluiten. Nochtans is de duidelijke ervaring met multimodale terminals in Vlaanderen dat een te hoge concentratie van deze terminals zorgt voor een interne concurrentie tussen deze verschillende overslagpunten, waardoor ze inefficiënt worden en economisch onrendabel zijn. De meeste locaties zijn namelijk niet multimodaal ontsloten, waardoor het hinterland van meerdere terminals overlapt. Bovendien mag men niet uit het oog verliezen dat de overslagkost voor goederen ervoor zorgt dat multimodaal vervoer in de regel slechts rendabel is als de goederen worden vervoerd over grotere afstand. Tegelijk is het een klassiek gegeven dat meer dan 75% van het goederenvervoer verloopt over een afstand van minder dan 150 km.	We verwijzen hier voornamelijk naar het concept van de Extended Gateways. De terminal in Meerhout is daarbij geselecteerd als trimodaal knooppunt voor de regio Kempen. Overige logistieke locaties zijn vooral gekoppeld aan overslag via het water en wegtransport.		neen	neen	neen
161	A-25	TVL		Het is verwonderlijk dat het team verkeersmodellen, waarvan sprake op pagina 32, geen enkele berekening heeft gemaakt over het huidig en het toekomstig goederenvervoer. Zonder eender welke berekening is het onmogelijk om een beleidsplan voor goederenvervoer onderbouwd op te stellen. TLV concludeert dat elk streefbeeld of maatregel dan ook elke wetenschappelijke basis mist.	In het provinciaal verkeersmodel zit wel een vrachtwagenmodel dat de groei van vrachtverkeer laat zien en dat ook het gewenst vrachtroutenetwerk heeft gesimuleerd. Het potentieel van intermodale hubs voor de Kempen werd ooit onderzocht door prof. Cathy Macharis van de VUB. Zie ook concept Extended Gateways.		neen	neen	neen
162	A-25	TVL		Op pagina 48 wordt geopperd dat landelijke wegen gemakkelijk kunnen worden 'doorgeknipt' met fysieke maatregelen zoals tractor sluizen of paaltjes. TLV wijst op het feit dat deze landelijke wegen ook voor vrachtwagens cruciaal zijn voor het afvoeren van en aanbrengen van goederen naar onder meer landbouwbedrijven maar ook voor thuisleveringen zoals huisbrandolie. TLV kan niet aanvaarden dat deze wegen fysiek worden afgesloten voor het bestemmingsverkeer.	In de visie op de mobiliteitskamers wordt aangegeven dat de lokale landelijke wegen een rol te vervullen hebben in de ontsluiting van de aangelanden en landbouwverkeer maar daat doorgaand verkeer wordt geweerd. Op die manier worden de sluiproutes omgevormd tot autoluwe fietstrajecten waarbij steeds wordt rekening gehouden met de lokale bereikbaarheid van functies. Om deze routes autoluw te maken zijn er verschillende maatregelen mogelijk (circulatiewijzigingen, knips, bebording , aanpassing wegprofielen, trajectcontroles,....) dit vraagt maatwerk en overleg met alle betrokken partijen bij de verdere uitwerking van de verschillende mobiliteitskamers.		neen	neen	neen

	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
163	A-26	gemeente Wuustwezel	wegencategorisering	Op pagina 121 van het ontwerp werd de route Malle-Brecht-Wuustwezel ingetekend als categorie "regionale weg". Het gedeelte "regionale weg" eindigt aan de E19. Het gedeelte van de N133 vanaf de E19 naar Wuustwezel is op te nemen als categorie "interlokale weg" zoals voorzien in het routeplan 2030 van de vervoerregio Antwerpen.	Akkoord, Vectris past de kaart aan.		ja	neen	neen
164	A-27	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit		Bij de uitwerking van autoluwe landschapskamers vormt verkeersveiligheid op landelijke wegen en toegankelijkheid voor landbouwvoertuigen een belangrijk aandachtspunt.	Nemen we akte van.		neen	neen	neen
165	A-27	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit		Bij de realisatie van nieuwe wegen is het aangewezen landbouwgebieden minimaal te doorsnijden en maximaal aan elkaar te sluiten.	Nemen we akte van.		neen	neen	neen
166	A-27	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit		het is positief dat het plan ook aandacht heeft voor landschapsbeleving. De uitbouw van autoluwe kamers, autoluwe fietsroutes, Hoppinpunten en Groene Halten bieden ook mogelijkheden voor het recreatief medegebruik.	Nemen we akte van.		neen	neen	neen
167	A-27	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit		Op p 39 van het Ontwerp RMP ook verwijzen naar het ontwerp Provinciaal beleidsplan Ruimte Antwerpen (zoals dat gebeurd is op p54), zodat de tekst m.b.t. bedrijventerreinen meer genuanceerd en gekaderd is. (zie ook opmerking bij actie 70).	We passen dit aan in het RMP en verwijzen naar het ontwerp Provinciaal beleidsplan Ruimte Antwerpen.		ja	neen	neen
168	A-27	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit		Op p 121 van het Ontwerp RMP de tekst 'de toekomstige oostwestverbinding tussen de N19g en N71' beter omschrijven als "toekomstige oost-westverbinding tussen N118 en R14/N19g". (zie ook opmerking bij actie 68).	We passen dit aan in het RMP.		ja	neen	neen
169	A-27	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit		Het is aanbevolen de oefening rond de modal shift ook vanuit energetisch oogpunt te bekijken. Het zou logisch lijken dat een collectief systeem (bv. op schaal van de vervoerregio) energiezuiniger, efficiënter en finaal goedkoper is.	Nemen we akte van.		neen	neen	neen
170	A-27	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit		Bedrijventerreinen en campings worden best niet binnen eenzelfde noemer genomen voor het in beeld brengen van ruimtebeslag. (zie fig 5-1 in de ontwerp plan-MER).	De kaart is gebaseerd op informatie uit de Ruimtemonitor 2.0 en heeft vooral tot doel om een inzicht te geven in het ruimtebeslag te wijten aan vnl. bewoning (kernen), woonlinten en verspreide bebouwing versus overige gebiedscategorieën. Bij de interpratie van de kaart via de Ruimtemonitor moet rekening gehouden worden met het feit dat dit computer-gegenereerde kaartlagen zijn die op basis van specifieke criteria iets als ruimtebeslag interpreteren of niet. Hlerdoor moet rekening gehouden worden met een zekere foutenmarge. Zo geeft de Ruimtemonitor aan da voor bv. campings en militaire domeinen deze volledig zijn aangeduid als ruimtebeslag, hoewel in de praktijk zulke gebieden vaak nog een (half)natuurlijke functie uitoefenen.		neen	neen	ja
171	A-27	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit	tekstvoorstel	In hoofdstuk 5.1.2.2 een apart hoofdstuk te maken over het ontwerp Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen met volgende tekst:	De ruimtelijke principes vanuit het provinciaal ruimtelijk beleidsplan Antwerpen staan reeds vermeld in de paragraaf 5.1.2.2, meer bepaald vanaf halfweg pagina 48 tot pagina 49. Tekstvoorstel vanuit de provinciale dienst Mobiliteit kan overgenomen worden.		ja	neen	ja
172	A-27	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit	tekstvoorstel	o De strategische visie is gestoeld op 4 ruimtelijke principes:			neen	neen	neen
173	A-27	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit	tekstvoorstel	▪ zuinig ruimtegebruik, om meer te doen met dezelfde ruimte	zie antwoord bezwaar nr 171		neen	neen	neen
174	A-27	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit	tekstvoorstel	▪ veerkracht, zodat we flexibel kunnen omgaan met veranderingen in de toekomst;	zie antwoord bezwaar nr 171		neen	neen	neen
175	A-27	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit	tekstvoorstel	▪ nabijheid en bereikbaarheid, zodat we ons in eerste instantie minder, maar ook duurzaam verplaatsen;	zie antwoord bezwaar nr 171		neen	neen	neen
176	A-27	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit	tekstvoorstel	▪ eigenheid, want de ene plek is de andere niet	zie antwoord bezwaar nr 171		neen	neen	neen
177	A-27	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit	tekstvoorstel	o Beleidskader 'Sterke netwerken: ruimte en mobiliteit' Stads- en dorpskernen, bedrijventerreinen, economische clusters en activiteitenclusters, ... Het zijn allemaal plekken die niet op zichzelf functioneren maar in relatie staan met elkaar en afhankelijk zijn van elkaar. We benaderen daarom de stads- en dorpskernen en activiteitenclusters vanuit hun positie in een netwerk. De link tussen ruimtegebruik en mobiliteit komt prominent naar voor. De impact van activiteiten op de bestaande ruimte vermindert immers door:	zie antwoord bezwaar nr 171		neen	neen	neen
178	A-27	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit	tekstvoorstel	▪ het beperken van verplaatsingen en;	zie antwoord bezwaar nr 171		neen	neen	neen
179	A-27	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit	tekstvoorstel	▪ het faciliteren van duurzame mobiliteit	zie antwoord bezwaar nr 171		neen	neen	neen

	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
180	A-27	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit	tekstvoorstel	• Beleidskader 'Verdichten en ontdichten van de ruimte' De versnippering bij nieuwe ontwikkelingen tegengaan en de beschikbare ruimte efficiënter gebruiken, vermindert de druk op de open ruimte. Zo ondersteunen we als provincie de Vlaamse ambitie om tegen 2040 het dagelijks bijkomend ruimtebeslag tot nul te herleiden. Dit beleidskader geeft de open ruimte alle kansen om ze vrij te laten voor de ontwikkeling van openruimte-functies door:	zie antwoord bezwaar nr 171		neen	neen	neen
181	A-27	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit	tekstvoorstel	o kwalitatief te verdichten (de reeds bebouwde ruimte efficiënter gebruiken door functie te verweven op de daarvoor meest aangewezen plekken);	zie antwoord bezwaar nr 171		neen	neen	neen
182	A-27	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit	tekstvoorstel	o te ontdichten (extra open ruimte voorzien door bebouwing of verharding te verwijderen).	zie antwoord bezwaar nr 171		neen	neen	neen
183	A-27	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit	actieplan	Actie 68: 'Realiseer het PRUP regionale ontsluiting Geel. Studie en realisatie wegverbinding N18-N118. ML. Uitvoeren. Vlaams Gewest' Vooreerst wordt hier het planproces en de uitvoering door mekaar gehaald, alsook wordt de regionale ontsluiting Geel en het onderzoek wegverbinding N18-N118 binnen eenzelfde actie gezien. We adviseren om dit als drie aparte acties op te nemen:	Hiervan wordt akte genomen, maar de timing wordt niet meer opgenomen. We zullen de actie opsplitsen in drie delen.		neen	ja	neen
184	A-27	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit	actieplan	▪ Finaliseer het planproces PRUP Regionale ontsluiting Geel bis (Termijn: KT / Statuut: plannen / Initiatiefnemer: provincie / Te betrekken actoren: gemeente, AWV, MOW)	zie antwoord bezwaar nr 183		neen	ja	neen
185	A-27	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit	actieplan	▪ Realiseer de regionale ontsluiting Geel (MT / uitvoeren /AWV / gemeente)	zie antwoord bezwaar nr 183		neen	ja	neen
186	A-27	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit	actieplan	▪ Onderzoek naar en realisatie van wegverbinding N18-N118 (MT / studeren / Initiatiefnemer: (gemeenten?) / Te betrekken actoren: gemeenten, MOW, (provincie?, bedrijven?))	Schrap. Zie antwoord bezwaar nr 187		neen	neen	neen
187	A-27	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit	actieplan	▪ Hiermee samenhangend hebben we volgende verduidelijkingsvraag: 'Actie 81: Onderzoek een ontsluitingsweg Dessel-Witgoor langs kanaal' Doelt deze actie op het onderzoek naar een wegverbinding N18-N118? In dat geval mag ons laatste puntje uit voorgaande opsomming genegeerd worden. Deze actie verdient dan wel enige verduidelijking in het regionaal mobiliteitsplan zelf. We zien dit wel staan op p.127 bij 'Nieuwe, op te waarderen en te onderzoeken wegen' maar zonder verdere info.	Klopt, gaat over de verbinding N18-N118.		ja	ja	neen
188	A-27	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit	actieplan	Actie 70: 'Bouw slecht ontsloten bedrijventerreinen af' Dit vraagt om nuancering en is te bekijken volgens het provinciaal beleidsprincipe 'behoud van ruimte, niet van plek'. Netto mag er geen economische ruimte verdwijnen, én we moeten uitgaan van maximale verweving wat betekent dat bedrijventerreinen blijven voorbehouden voor niet-verweefbare bedrijven. Voorstel om de actietitel aan te vullen: 'Bouw slecht ontsloten bedrijventerreinen af, conform het principe 'behoud van ruimte, niet van plek''.	Klopt, dit ligt in de lijn van de acties in studies Noorderkempen en Zuiderkempen. We vullen de actie zo aan.		neen	ja	neen
189	A-27	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit	uitwerking plannen	We vragen om bij de verdere uitwerking van de diverse plannen met de nodige aandacht te kijken naar de specifieke mobiliteitsbehoeften voor de sociale maatwerkbedrijven en hun personeel, als bedrijven, als bestemming of als essentiële functie, zodat zij ook in de toekomst hun sociale rol naar hun doelgroepen kunnen blijven waarmaken.	Uit analyse blijkt dat de meeste maatwerkbedrijven op een goed ontsloten plaats gevestigd zijn. Bij uitbreidingen en nieuwe maatwerkbedrijven vragen we – net als bij bedrijven – om zich op een goed ontsloten locatie te vestigen. Daarnaast houden we rekening met maatwerkbedrijven door met hen in dialoog te gaan wetende dat deze doelgroep bijzondere aandacht vraagt. We voegen 'in het bijzonder maatwerkbedrijven' toe aan de uitleg waar we aan bedrijven vragen zich op goede mobiliteitsknooppunten te vestigen.		ja	neen	neen
190	A-28	Departement Zorg		"Wij hebben op 10 en 15 mei 2023 adviesvragen ontvangen voor de Regionale Mobiliteitsplannen van meerdere Vervoerregio's, nl.: Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Vlaamse Rand Regionaal Mobiliteitsplan vervoerregio Mechelen Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Brugge Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Limburg Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Kortrijk We gaan ervan uit dat ook voor de andere vervoerregio's zelfde adviesvraag zal volgen. We hebben niet de mogelijkheid om de dossiers nogmaals in detail door te nemen. We verwijzen expliciet naar onze adviezen op de startnota's van alle vervoerregio's die we (toen nog "Agentschap Zorg en Gezondheid") het voorbije jaar geschreven hebben. We geven wel een kort overzicht mee van onze algemene visie op een gezonde publieke ruimte en wat de rol van mobiliteit daarbinnen is, en verwijzen naar een aantal interessante studies en tools. "	Bedankt, hier nemen we akte van.		neen	neen	neen

	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
191	A-28	Departement Zorg		"Kort overzicht: •Actieve verplaatsingen steeds centraal zetten en inzetten om ook andere zaken zoals ontharding of groen te bekomen. •Alle steden, dorpen, wegenissen enz. zouden eigenlijk moeten aangelegd worden vanuit de mens en niet vanuit de auto. •Avond- en nachturen openbaar vervoer een probleem. •Niet enkel inzetten op verminderen auto-km maar vooral ook op verminderen autobezit (bv. via sterk stimuleren deelwagens). •Invloed elektrische wagens en deelwagens op de gezondheid: zie verder via onze rapporten. https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte •Het richtlijnenboek mens gezondheid van 2016 volstaat niet meer om gezondheid (brede definitie) te beoordelen volgens de voortschrijdende inzichten. •Momenteel loopt een studie van Departement Omgeving over de verdichtingsparadox: “Slimme verdichting: onderzoek naar slimme verdichtingsvoorwaarden via scenariodoorrekeningen en doorwerking in milieueffectenbeoordeling.” Eens gepubliceerd is deze zeker ook nuttig voor dossiers rond gezonde publieke ruimte. "	Wij nemen akte van deze aanbevelingen. We passen het online richtlijnensysteem gezondheid toe, dat naar wij veronderstellen regelmatig een update krijgt conform te recentste inzichten.		neen	neen	neen
192	A-28	Departement Zorg		"Algemene visie: Departement Zorg Afdeling Preventief Gezondheidsbeleid kijkt ‘breed’ en ‘integraal’ naar gezondheid; meer bepaald naar zowel gezondheidsbescherming als gezondheidsbevordering en dit op zowel fysiek als sociaal als mentaal vlak. We kijken niet enkel naar invloeden van polluenten rechtstreeks (zoals NO2, PM2,5, BC en geluid: zie richtlijnenboek mens-gezondheid) maar ook naar de invloed van bijvoorbeeld het klimaat, zoals de invloed van hitte en watertekorten/overstromingen op gezondheid of de invloed van ruimte en groen of net het tekort aan ruimte en groen op de gezondheid. In een gezonde publieke ruimte is er oog voor plaatsen waar we stilte, rust en verkoeling kunnen opzoeken, maar ook voor plaatsen waar er ruimte is voor ontmoeting, vrije tijd en sport. Ook kijken we naar de invloed van bewegen op gezondheid, vandaar ook de nadruk op het stimuleren van actieve verplaatsingen en het volgen van het STOP-principe, naast de positieve invloed van stappen en trappen op luchtvervuiling en geluidshinder doen voetgangers, fietsers en openbaarvervoergebruikers méér aan lichaamsbeweging dan automobilisten die eerder een sedentaire levensstijl hebben. De nodige infrastructuur hiervoor neemt tevens minder ruimte in dan die voor personenwagens, ruimte die dan voor andere doeleinden kan worden ingezet. Meer actieve beweging zal ook vanzelfsprekender zijn als er oog is voor kernversterking, nabijheid en voldoende functiemix zodat de autoafhankelijkheid kan dalen. Bovendien komen de maatregelen die nodig zijn om tot een gezonde publieke ruimte te komen, naast gezondheid veelal ook milieu en klimaat ten goede. "	Wij nemen akte van deze aanbevelingen. Maar om de gezondheidseffecten van een regionaal mobiliteitsplan te beoordelen op strategisch niveau, beperken we ons logischer- en noodzakelijkerwijs tot een proxy op basis van (wijziging in) voertuigkilometers. Het stimuleren van actieve verplaatsingen en toepassen van het STOP-principe vormt een basiselement van elk van de RMP.		neen	neen	neen
193	A-28	Departement Zorg		"In verband met Gezonde Publieke Ruimte zijn al heel wat interessante studies en instrumenten opgeleverd, we halen er hier enkele aan maar er zijn er nog meer: De rapporten “Hoe passen elektrische wagens in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?” en “Hoe passen deelwagens in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?”, deze gaan in op het grote belang van actieve verplaatsingen en de noodzaak van een modal shift naar deelmobiliteit. Deze en andere rapporten kunnen gedownload worden via: https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte "	Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.		neen	neen	neen
194	A-28	Departement Zorg		"Het Project Gezonde Publieke Ruimte: https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte Het handboek voor planning, inrichting en beheer “Groenblauwe ruimtes als bouwsteen van gezonde en veerkrachtige leefomgevingen. Het handboek geeft wetenschappelijke en praktische inzichten over waarom, wat en hoe we gezondheidswinsten kunnen realiseren en gezondheidsrisico’s kunnen beperken, door het inzetten van kwaliteitsvolle groene en blauwe ruimtes in en nabij leefomgevingen. De focus beperkt zich niet tot een strikte stedelijke omgeving, maar ook landelijke woonkernen worden hierbij betrokken: https://www.vlaanderen.be/publicaties/groenblauwe-ruimtes-als-bouwsteen-van-gezonde-en-veerkrachtige-leefomgevingen-handboek-voor-planning-inrichting-en-beheer "	Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.		neen	neen	neen

	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
195	A-28	Departement Zorg		""Praktische instrumenten rond gezondheid in ruimtelijk beleid": •Dashboard in functie van het opstellen ruimtelijke visie om zicht te krijgen op de huidige situatie, ofwel een 'knipperlichtfunctie'; •Dashboard in functie van het toetsen van een ruimtelijke visie op gezondheidsaspecten; •Checklist om te screenen of en in hoeverre gezondheid wordt beschermd en bevorderd in bestaande situaties en/of in ruimtelijke plannen en projecten. https://omgeving.vlaanderen.be/uitwerking-van-praktische-instrumenten-rond-gezondheid-in-ruimtelijk-beleid https://omgeving.vlaanderen.be/nl/klimaat-en-milieu/gezonde-veilige-en-aantrekkelijke-leefomgeving/ruimte-voor-gezondheid-praktische-instrumenten "	Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.		neen	neen	neen
196	A-28	Departement Zorg		"De 10 kernkwaliteiten", bieden een kader voor een kwaliteitsvolle inrichting en een optimaal beheer van de omgeving: https://omgeving.vlaanderen.be/nl/aan-de-slag-met-de-10-kernkwaliteiten	Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.		neen	neen	neen
197	A-28	Departement Zorg		"Ontwerpen van toekomstbestendige en gezonde woonomgevingen": https://researchportal.be/nl/publicatie/ontwerpen-van-toekomstbestendige-en-gezonde-woonomgevingen Of https://omgeving.vlaanderen.be/nl/ontwerpen-van-toekomstbestendige-en-gezonde-woonomgevingen Zeker de items: actieve verplaatsingen, bewegen en ontspannen, klimaatbestendig leefmilieu en efficiënt ruimtegebruik.	Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.		neen	neen	neen
198	A-28	Departement Zorg		""Ruimtelijke strategieën voor gezonde omgevingen: case street canyons" https://archief-algemeen.omgeving.vlaanderen.be/xmlui/handle/acd/229931 Het onderzoek heeft als doel om inzicht te krijgen in de strategieën om via ruimtelijk beleid en ruimtelijke inrichting de blootstelling van de bevolking aan omgevingslawaai, luchtverontreiniging en hittestress en de invloed op gezondheid in street canyons te beperken. "	Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.		neen	neen	neen
199	A-28	Departement Zorg		"Luwte-oases zijn groene oases in een lawaaierige, fel beschenen, warme of sterk verharde of dicht bebouwde omgeving; ze bieden onzichtbare kwaliteiten die belangrijk zijn voor de gezondheid en het welzijn: zintuiglijke rust, geborgenheid, afzondering en beschutting, buurtgevoel. https://omgeving.vlaanderen.be/nl/programma-luwte-oases "	Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.		neen	neen	neen
200	A-28	Departement Zorg		"De overzichtstabel van gezondheidskundige advieswaarden voor 20 parameters voor inhalatoire blootstelling in buitenlucht, voor gebruik in MER worden momenteel geüpdatet en kunnen hier geraadpleegd worden: https://www.zorg-en-gezondheid.be/aandachtsgebieden-en-humane-biomonitoring De advieswaarden van de WHO (2021): •NO2: jaargemiddelde concentratie 10 µg/m³ •PM10: jaargemiddelde concentratie 15 µg/m³ •PM2,5: jaargemiddelde concentratie 5 µg/m³ De E-HIS-Infographic brengt de verwachte ziektelast en mortaliteit van luchtverontreiniging en wegverkeersgeluid in kaart. https://www.zorg-en-gezondheid.be/per-domein/preventie/gezonde-publieke-ruimte/hoe-gezond-is-onze-leefomgeving-ontdek-het-met-de-e-his-infographic "	Zoals in elk MER volgt de milieubeoordeling in de sMER's het richtlijnensysteem gezondheid, waarin deze nieuwe advieswaarden nog niet zijn opgenomen. Maar aangezien in de sMER's geen gebiedsdekkende luchtmodellering werd uitgevoerd van de toestand zonder en met RMP, wordt sowieso niet getoetst aan deze of andere GAW's. Er wordt enkel o.b.v. de wijziging in voertuigkm in relatie tot bewoning ingeschat of er positieve of negatieve gezondheidseffecten tgv het plan te verwachten zijn.		neen	neen	neen
201	A-28	Departement Zorg		"Voor de relatie hitte en gezondheid in een bepaald gebied kunnen de hittekwetsbaarheidkaarten opgevraagd en meegenomen worden. https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/hittekwetsbaarheidskaarten "	Het aspect hitte wordt niet behandeld onder thema "gezondheid" maar onder thema "klimaat" (en dan nog enkel louter kwalitatief).		neen	neen	neen
202	A-28	Departement Zorg		"Voor een gezonde omgeving is er groen nodig op verschillende niveaus en afstanden zoals de Vlaamse groennorm aangeeft. Maar er is ook nog een andere regel die meer en meer gebruikt wordt nl. de 3-30-300 regel (oorspronkelijk: https://nbsi.eu/the-3-30-300-rule/) •3 bomen zichtbaar vanuit elk huis •30% boomkroonbedekking rondom elk gebouw •300 meter vanaf het dichtstbijzijnde park of groene ruimte De Vlaamse groennormen staan vermeld in MER-richtlijnenboek mens – ruimtelijke aspecten op p25. Let wel: er loopt momenteel een studie om deze groennormen eventueel bij te stellen. "	Toepassing van deze groennormen is enkel mogelijk op projectniveau, en is niet relevant voor de effectbeoordeling op strategisch niveau van de RMP's. Het voorzien van bijkomend groen is een ruimtelijk vraagstuk dat geen deel uitmaakt van de RMP's.		neen	neen	neen

	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
203	A-28	Departement Zorg		Wat gezondheid betreft stellen we voor dat wordt nagegaan of al deze elementen zijn meegenomen in het voorliggend plan.	Gezondheid is als apart thema meegenomen in het strategische plan-MER, zowel bij de doegerichte beoordeling (*in welke mate draagt het plan bij aan het realiseren van beleidsdoelstellingen binnen het beleidsdomein gezondheid*) als bij de effectgerichte beoordeling (op basis van netwerk en verkeerscijfers uit het regionaal verkeersmodel). De meeste aandachtspunten inzake gezondheid zijn o.i. onder het thema opgenomen, gezien we niet enkel lucht, geluid en verkeersleefbaarheid beoordeeld hebben maar ook het mentale en fysieke welzijn waarbij heel wat van de genoemde aspecten meespelen.		neen	neen	neen
204	A-29	Vervoerregio Limburg	fietsnetwerk	Fietssnelweg F71 is tussen Mol en Lommel bij de Kempen dubbel ingetekend. Naar aanleiding van de tracéstudie van de F71 werd de keuze gemaakt voor de noordelijke route. VVR Limburg selecteert daarom enkel deze route.	We volgen de conclusie van Limburg en passen dit aan in het RMP.		ja	neen	neen
205	A-29	Vervoerregio Limburg	(Afbeelding)		Nemen we akte van.		neen	neen	neen
206	A-29	Vervoerregio Limburg	fietsnetwerk	VVR Kempen heeft een wenslijn Turnhout- Diest die mogelijk over Tessenderlo kan komen. Het tracé moet nog bepaald worden. Indien er gekozen wordt om de connectie via Ham en Tessenderlo te maken, lijkt het ons interessant om aan te takken op de F77 Leopoldsburg- Diest. Ham en Tessenderlo gaan op korte termijn werk maken van het stuk fietssnelweg op hun grondgebied. Leopoldsburg en Diest volgen later. Hun timing is nog niet gekend.	Nemen we akte van. Akkoord om dit verder op te volgen bij uitwerken van het tracé.		neen	neen	neen
207	A-29	Vervoerregio Limburg	(Afbeelding)		Nemen we akte van.		neen	neen	neen
208	A-29	Vervoerregio Limburg	wegennetwerk	N18 Balen – Leopoldsburg: VVR Kempen categoriseert deze als regionale weg, VVR Limburg als interlokale. Dit punt werd tijdens een overleg op 6 juli 2023 uitgeklaard met de betreffende gemeenten, beide vervoerregio's en MOW Brussel. De selectie van VVR Limburg als interlokale weg wordt gevolgd.	Het overleg vond plaats na het uitsturen van het RMP van VVR Kempen. Vectris past de kaart aan conform afspraken van 6 juli 2023.		ja	neen	neen

	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
209	A-29	Vervoerregio Limburg	wegennetwerk	Dit is de argumentatie: De regionale mazen, bestaande uit Europese en Vlaamse hoofdwegen en regionale wegen, worden verkleind door de interlokale wegen. Zij verbinden niet-aanpalende gemeenten en vormen het laatste niveau van wegen met een verbindende functie. Binnen de interlokale maas liggen er uitsluitend lokale wegen, die niet voor doorgaand verkeer bedoeld zijn. Hierin past de N18 als interlokale weg. De N18 maakt namelijk de verbinding tussen 2 niet-aanpalende gemeenten (Mol en Leopoldsburg). Doorgaand regionaal of zelfs nationaal verkeer is daar verder niet gewenst. De grotere, regionale maas die gevormd wordt door de E313, E314, N19, R14, N71 en N74 kan hiervoor instaan. Het verkeer van bv. Beringen naar Mol dient gebruik te maken van het hogere wegennet net als het verkeer van Hechtel-Eksel naar Geel. De omrijfactor via deze regionale wegen is minimaal waardoor een regionale maasverkleining niet aan de orde is. Verder gaat de N18 door de kernen van Balen en Leopoldsburg, waardoor het aantrekken van extra verkeersstromen bij een selectie als RW daar ook niet gewenst is. Door de N18 te selecteren al interlokale weg moet het doorgaand (vracht)verkeer in deze gemeenten zoveel mogelijk ontmoedigd worden, en wordt de N18 binnen de robuustheidscascade pas als laatste ingeschakeld bij calamiteiten op het hoger gelegen wegennet. Een selectie als interlokale weg is hier dus het meest gepast.	zie antwoord bezwaar nr 208		neen	neen	neen
210	A-30	Agentschap Natuur en Bos		De vervoerregio Kempen maakte een Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan op dat de globale mobiliteitsvisie voor de komende 10 jaar (met een doorkijkperiode van 30 jaar) voor de vervoerregio Kempen op een strategisch niveau vastlegt, en dat voor alle vervoerswijzen. De vervoerregio Mechelen vertrekt in het regionaal mobiliteitsplan vanuit 4 bouwstenen: 1. Groene regio met robuuste natuurgebieden 2. Sterke woonkernen 3. Geclusterde en bereikbare bedrijvenzones 4. Bestemmingen voor personen Dit wordt doorvertaald in 3 werkdomeinen - Werkdomein A: Ruimtelijke maatregelen en locatiebeleid (Groene regio met robuuste natuurgebieden, Sterke woonkernen, Geclusterde en bereikbare bedrijvenzones, Bestemmingen voor personen) - Werkdomein B : Netwerken - Werkdomein C : Flankerende maatregelen Voor het inschatten van de milieueffecten vertrekt het MER van doorrekeningen met het Regionaal Verkeersmodel (versie 4.2.2 – RMP). Er worden een aantal mogelijke maatregelen besproken. De hiervoor benodigde projecten worden beschreven maar zijn in de voorliggende strategische MER soms nog onvoldoende concreet uitgewerkt om de impact op biodiversiteit (bv. inzake ruimtebeslag) ten gronde te kunnen beoordelen, zodat dit op project-of planniveau dient te gebeuren. Bij een aantal wegentracés echter wordt gesteld dat er geen alternatieven worden onderzocht, wat impliceert dat voor deze wegen wel een voldoende detailleringsgraad is om toe te laten de effecten van het ruimtebeslag te onderzoeken. Er worden verschillende nieuwe wegen (figuur 5-53 MER p. 193) en fietswegen (figuur 5-57 MER p. 197) voorzien grenzend aan of door gebieden van het VEN en Speciale Beschermingszones (bv. omleidingsweg Herselt. Voor projecten die afwijkingsprocedures volgen en die worden uitgevoerd in het kader van 'groot openbaar belang' moeten de alternatieven	Nemen we akte van.		neen	neen	neen
211	A-30	Agentschap Natuur en Bos	discipline biodiversiteit		nvt		neen	neen	neen
212	A-30	Agentschap Natuur en Bos		De aanvrager stelde een eigen beoordelingssystematiek (strategisch MER, §5.7, p. 30) met 4 beoordelingscategorieën en hun 'distance to target'. Overeenkomstig de MER-richtlijnenboeken dient echter de categorisering te worden gevolgd zoals beschreven in het "Beoordelingskader en koppeling met noodzaak milderende maatregelen"1. (1 MER-richtlijnen, Beoordelingskader en koppeling met noodzaak milderende maatregelen https://www.milieuinfo.be/confluence/display/MRMG/Beoordelingskader+en+koppeling+met+noodzaak+milderende+maatregelen)	De MER-richtlijnenboeken zijn veeleer opgesteld voor project-MER en projectgedreven plan-MER (bv. projectgedreven Ruimtelijke Ultvoeringsplannen). Voor visiegedreven plannen en zeker (strategische) beleidsplannen zijn de Richtlijnenboeken minder bruikbaar. Voor zulke plannen is wel een roadmap voor milieueffectbeoordeling op strategisch niveau uitgewerkt: https://omgeving.vlaanderen.be/sites/default/files/2022-01/roadmap%20voor%20milieueffectbeoordeling%20op%20strategisch%20niveau.pdf		neen	neen	ja: verduidelijking
213	A-30	Agentschap Natuur en Bos	(Afbeelding)				neen	neen	neen

	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
214	A-30	Agentschap Natuur en Bos		Indien er negatieve effecten zijn, dient daarenboven onderzocht te worden of milderende maatregelen vereist zijn en zo ja welke maatregelen genomen worden	We kunnen op dit strategisch niveau enkel aanbevelingen formuleren. Indien er sprake is van kans op betekenisvolle impact (echter niet zo in de regio Kempen) dient verder onderzocht te worden in Verscherpte Natuurtoetsen en Passende Beoordelingen op niveau van concrete plan-MER's of project-MER's. Daar zal dan ook bepaald worden of milderende maatregelen op die locatie vereist zijn en welke dit moeten zijn.		neen	neen	neen
215	A-30	Agentschap Natuur en Bos	Thema ruimte		nvt		neen	neen	neen
216	A-30	Agentschap Natuur en Bos		Bij de beschrijving van de ruimtelijke samenhang (§5.1.3.1.2) dienen ook de vogelrichtlijngebieden en natuurreservaten te worden besproken aangezien versnippering van deze gebieden de Instandhoudingsdoelststellingen en beheerdoelstellingen kunnen aantasten.	Dit kan worden aangevuld binnen het Thema Ruimte. In de effectbespreking wordt echter wel al aandacht besteed aan de Vogelrichtlijngebieden (zie §5.3.6.2.2)		neen	neen	ja
217	A-30	Agentschap Natuur en Bos		De Specifieke Instandhoudingsdoelstellingen (S-IHD) en de 'afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur' (AGNAS) dienen te worden besproken bij het luik 'te verwachten evoluties doelstelling ruimtelijke samenhang' (§5.1.3.2.2)	Dit kan worden aangevuld binnen het Thema Ruimte. De s-IHD's worden echter al besproken binnen thema biodiversiteit (§5.3.3).		neen	neen	ja
218	A-30	Agentschap Natuur en Bos		Bij de beoordeling van het thema ruimte moet bij ruimtelijke samenhang (5.1.3.1.2) ook rekening te worden gehouden met de natuurgebieden en vogelrichtlijngebieden. Bij de 'te verwachten evoluties doelstelling ruimtelijke samenhang' (5.1.3.2.2) moet ook rekening worden gehouden met de S-IHD-doelstellingen en met de AGNAS-processen.	Versnippering van natuur wordt beoordeeld binnen thema biodiversiteit. Impact op landbouw (HAG) wordt reeds beoordeeld binnen thema Ruimte. De AGNAS processen kunnen als beleidsmatig kader aangevuld worden binnen §5.1.3.2 (evoluties doelstelling ruimtelijke samenhang).		neen	neen	deels
219	A-30	Agentschap Natuur en Bos		Thema biodiversiteit	nvt		neen	neen	neen
220	A-30	Agentschap Natuur en Bos		De beschrijving van de beleidsambities (2032) is onvolledig en gaat voorbij aan hedendaagse ontwikkelingen. Het MER moet worden aangevuld met recente beleidsvisies en -keuzes. Tevens dient het MER het volledig juridisch kader te vermelden en onderzoeken. Onder meer de ambities van het Vlaams IHD-programma2 dat in weerwil van wat het MER lijkt te suggereren niet stopt in 2020 of 2030, een bespreking van de vogelrichtlijngebieden en het VAPEO (Vlaams Actieprogramma Ecologische Ontsnippering3) dienen te worden besproken/aangevuld. (2 Het Vlaams Natura 2000-programma https://natura2000.vlaanderen.be/het-vlaams-natura-2000-programma) (3;Vlaams Actieprogramma Ecologische Ontsnippering – Deel 1 : Wegen https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1643211246/VAPEO_deel_1_wegen_rj7vxm.pdf)	In het ontwerp-MER werd vertrokken vanuit de beleidsambities geformuleerd in de NIA, dat toen gunstig werd beoordeeld. Op het moment dat het MER bijgewerkt wordt, zal er een afstemming gebeuren met de meest recente ontwikkelingen op vlak van beleidsvisies en -keuzes		neen	neen	ja
221	A-30	Agentschap Natuur en Bos		In het beoordelingskader van de discipline biodiversiteit onderzoekt de MER volgende sub-thema's en indicatoren (tabel 5-6 MER p. 173):	Nemen we akte van		neen	neen	neen
222	A-30	Agentschap Natuur en Bos	(Afbeelding)	**Subthema** / **Indicatoren** Habitatverlies en versnippering/ontsnippering: - Toename/afname van de connectiviteit van het natuurlijke netwerk; - Wijzigingen aan de (barrièrewerking van) het infrastructuurnet (auto- en spoorwegen) Licht- en geluidshinder t.g.v. weg- en spoorverkeer ter hoogte van waardevolle habitats: - wijziging verkeersvolume (voertuigkilometers) t.h.v. Natura 2000 en VEN; - Wijziging in snelheid t.h.v. Natura 2000 en VEN-gebieden Luchtverontreiniging t.g.v. weg- en spoorverkeer ter hoogte van waardevolle habitats: - wijziging verkeersvolume (voertuigkilometers) t.h.v. Natura 2000 en VEN; - Wijziging in snelheid t.h.v. Natura 2000 en VEN-gebieden	Nemen we akte van		neen	neen	neen
223	A-31	Agentschap Natuur en Bos		Dit kader moet worden aangevuld met volgende indicatoren: • Habitatverlies en versnippering/ontsnippering: bjikomende indicator voor nieuwe infrastructuur en innames in VEN-gebieden of Speciale Beschermingszones • Licht- en geluidshinder : bijkomende indicator voor nieuwe infrastructuur of wijziging van huidige infrastructuur met bijkomende verlichting • Luchtverontreiniging: bijkomende indicator voor nieuwe infrastructuur met bijhorende emissies	* indicator voor nieuwe infrastructuur valt reeds onder 'wijzigingen aan de (barrièrewerking) van het infrastructuurnet (auto- en spoorwegen)' * innames van VEN-gebieden of SBS's worden in de effectgerichte beoordeling in beeld gebracht (zie §5.3.6) * licht en geluidshinder: wijziging verkeersvolume wordt als proxy gebruikt voor nieuwe infrastructuur * lucht: wijziging verkeersvolume wordt als proxy gebruikt voor nieuwe infrastructuur (zie ook §5.3.6.2.4)		neen	neen	neen
224	A-32	Agentschap Natuur en Bos		Beoordeling impact beleidsscenario (§5.3.5)	nvt		neen	neen	neen

	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
225	A-33	Agentschap Natuur en Bos		Bij de doelgerichte beoordeling van de impact van het beleidsscenario zijn volgende aanvullingen vereist: • Effecten Werkdomein A : Ruimtelijke maatregelen en locatiebeleid - Habitatverlies ontsnippering/versnippering: Ontsnippering mag zich niet beperken tot ontsnipperen van wegen binnenin groene mobiliteitskamers. Er dient ook verbindend gewerkt te worden tussen de verschillende kamers. Uitbouw van groene fietsroutes in de mobiliteitskamers kan een versnipperend effect hebben. - Licht- en geluidshinder: Interessanter maken van wegen voor fietsers/ uitbouw van groene fietsroutes kan ook voor bijkomende lichthinder zorgen. De beoordeling en distance to target + aanbevelingen dienen te worden aangepast op basis van bovenstaande punten	Dit zal worden herbekeken op het moment dat het MER wordt bijgewerkt. We benadrukken echter dat de doelgerichte beoordeling vooral in beeld wenst te brengen in welke mate het plan bijdraagt aan de beleidsdoelstellingen van het thema biodiversiteit, en het dus niet zozeer een absolute effectinschatting betreft, aangezien dit op voorliggend strategische niveau niet altijd mogelijk is.		neen	neen	ja
226	A-34	Agentschap Natuur en Bos		• Effecten Werkdomein B: Netwerk Fiets - Habitatverlies ontsnippering/versnippering: De uitbouw van groene fietsroutes in de mobiliteitskamers en de realisatie van fietssnelwegen kan een versnipperend effect hebben. Ons agentschap treedt de beoordeling “neutrale of verwaarloosbare effecten op vlak van habitatverlies en ontsnippering/versnippering” niet bij - Licht- en geluidshinder: Interessanter maken van wegen voor fietsers/ uitbouw van groene fietsroutes kan ook voor bijkomende lichthinder zorgen. Ons agentschap treedt de beoordeling “beperkt positieve effecten op vlak van lichthinder” niet bij De beoordeling en distance to target + aanbevelingen dienen te worden aangepast op basis van bovenstaande punten	Dit zal worden herbekeken op het moment dat het MER wordt bijgewerkt. We benadrukken echter dat de doelgerichte beoordeling vooral in beeld wenst te brengen in welke mate het plan bijdraagt aan de beleidsdoelstellingen van het thema biodiversiteit, en het dus niet zozeer een absolute effectinschatting betreft, aangezien dit op voorliggend strategische niveau niet altijd mogelijk is.		neen	neen	ja
227	A-35	Agentschap Natuur en Bos		• Effecten Werkdomein B: Wegennetwerk - Habitatverlies ontsnippering/versnippering: Het klopt dat in het gekozen beleidsscenario nieuwe wegenprojecten een negatief effect hebben op vlak van habitatverlies en ontsnippering/versnippering. Ondanks dat binnen het beleidsscenario ingezet wordt op het milderen van deze effecten door de uitwerking van diverse ontsnipperingsmaatregelen is niet aangetoond dat er een neutraal effect optreedt. Ons agentschap treedt de beoordeling niet bij. - Licht- en geluidshinder: De beoordeling is onvolledig voor wat betreft de nieuwe wegenprojecten. Dit is te benoemen als een negatief effect. -Luchtverontreiniging: De beoordeling is onvolledig voor wat betreft de nieuwe wegenprojecten. Dit is te benoemen als een negatief effect. Er is niet aangetoond dat men kan stellen dat er beperkt negatief effect optreedt. De beoordeling wordt niet bijgetreden. De beoordeling en distance to target + aanbevelingen dienen te worden aangepast op basis van bovenstaande punten	Dit zal worden herbekeken op het moment dat het MER wordt bijgewerkt. We benadrukken echter dat de doelgerichte beoordeling vooral in beeld wenst te brengen in welke mate het plan bijdraagt aan de beleidsdoelstellingen van het thema biodiversiteit, en het dus niet zozeer een absolute effectinschatting betreft, aangezien dit op voorliggend strategische niveau niet altijd mogelijk is.		neen	neen	ja
228	A-36	Agentschap Natuur en Bos		Ecotoopinname (§5.3.6.1) De ecotoopinname bij de effectgerichte beoordeling van de impact van het beleidsscenario is onvolledig. In de RMP Kempen worden er meer nieuwe wegen opgegeven (zie lijst onder) dan in luik biodiversiteit worden behandeld, die dan weer verschilt van de op kaart ingetekende nieuwe wegen. Ook de kaart met de fietsverbindingen komt niet overeen met het RMP. Deze discrepanties moeten worden opgehelderd. De effectbeoordeling van de nieuwe fietsverbindingen is te summier, zowel de kaart als de bespreking is aan te vullen.	De effectgerichte beoordeling voor thema biodiversiteit is gebaseerd op de netwerken van het referentie- en beleidsscenario (met het basisscenario als proxy) in **het verkeersmodel**. Wegsegmenten en fiets- en OV-verbindingen die in het basisscenario zitten maar niet in het referentiescenario, worden beschouwd als nieuwe verbindingen die deel uitmaken van het actieprogramma van het RMP. Zeker voor wat betreft de impact op stikstofdepositie en geluidsverstoring kan niet afgeweken worden van deze aanpak, aangezien hiervoor een inzicht nodig is in de wijziging van voertuigkm's. Voor wat betreft ecotoopinname zou hiervan inderdaad afgeweken kunnen worden en - indien tracés gekend zijn - vertrokken van een geactualiseerde kaart.		neen	neen	ja
229	A-37	Agentschap Natuur en Bos		Voor een aantal omleidingswegen en nieuwe fietsverbindingen zijn innames vereist in speciale beschermingszones en/of VEN-gebieden. Op plaatsen waar betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken en instandhoudingsdoelstellingen van een speciale beschermingszone of onvermijdbare en onherstelbare schade aan het VEN voorspeld wordt, is het noodzakelijk de alternatieven voorrang te geven die geen betekenisvolle aantasting of onvermijdbare en onherstelbare schade veroorzaken.4 Enkel en alleen wanneer er voor een speciale beschermingszone of VEN geen minder schadelijke alternatieve oplossingen mogelijk zijn en er significant negatieve effecten en/of onvermijdbare en onherstelbare schade niet uit te sluiten is, kan de afwijkingsprocedure (met compensaties) gevolgd worden. Het MER gaat onvoldoende in op dit aspect.	Effecten op de (doelstellingen voor) de elementen van VEN en SBZ worden rechtstreeks besproken in een Verscherpte Natuurtoets respectievelijk een Passende Beoordeling op niveau van concrete plan-MER's of project-MER's. In dit strategisch MER is het detailniveau van die aard dat enkel een voortoets op niveau van het RMP en het actieprogramma van de mogelijke globale en lokale impact kon worden uitgevoerd. Dit strategisch MER kan enkel globaal een uitspraak doen over de verwachte effecten van het RMP op SBZ en VEN. Het al dan niet voorkomen van betekenisvolle effecten op SBZ /VEN moet binnen plan- en projectprocessen die eventueel volgen uit het RMP worden nagegaan aan de hand van een op dat niveau uit te voeren passende beoordeling respectievelijk verscherpte natuurtoets.		neen	neen	neen

	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
230	A-38	Agentschap Natuur en Bos		Stikstofemissies (§ 5.3.6.2.) De impact van de stikstofemissies gegenereerd door de aanleg van nieuwe wegen dient beoordeeld op niveau van de deelgebieden van de speciale beschermingszones en de gebieden van het VEN. Omdat enkel de bijkomende stikstofdepositie in beeld is gebracht voor specifieke secties van snelwegen E19, E34 en E313 ontstaat een onvolledig beeld. De potentieel negatieve ecologische effecten van de aanleg van nieuwe wegen of wijzigingen in de vervoerskilometers van verschillende wegen, zoals de omleidingsweg Herselt (Goor-Asbroek), de kanaalzone Beerse (Kempense Kleiputten), nieuwe N18 Kasterlee worden onderschat in het MER. De impact van deze ingrepen dient gemodelleerd te worden, en waar nodig dienen milderende maatregelen te worden voorgesteld.	De impact, weliswaar op basis van de wijziging in voertuigkm's, is voor alle HRL-, VRL- en VEN-gebieden binnen en nabij (binnen een buffer van 500m) in beeld gebracht. Dit geldt voor alle types wegen. Waar relevant is dit ook o.b.v. de wijzigingen in verkeersintensiteit op individuele autowegen gebeurd, weliswaar enkel voor het autowegennet omdat dit een aanzienlijk deel van het totaal verkeersvolume vertegenwoordigt en omdat een gebiedsdekkende IMPACT modellering op voorliggend strategisch MER niveau niet aangewezen is. Zie hiervoor ook de argumenten in §3.1.2 van het MER. Dit werd ook zo over alle Vervoerregio's heen overeengekomen. Een strategisch MER is immers niet het geschikte niveau om een gedetailleerde PB inclusief modellering van de stikstofdeposities van het onderliggend wegennet in op te nemen. Dit leidt enkel tot schijnnauwkeurigheid en is ook niet nodig, vermits er verderop in het besluitvormingstraject mbt plannen en projecten nog mer-verplichtingen zijn waarop hier dieper op zal worden ingegaan.		neen	neen	neen
231	A-39	Agentschap Natuur en Bos		Deelconclusie De subdiscipline biodiversiteit dient te worden aangevuld op basis van bovenstaande opmerkingen. In paragraaf 5.3.7 (Samenvatting van de voornaamste bevindingen voor het thema biodiversiteit) wordt kort aangestipt dat bepaalde effecten zouden kunnen gemilderd worden. Deze maatregelen dienen verder uitgewerkt en geconcretiseerd te worden in een apart punt “milderende maatregelen” omdat negatieve effecten en significant negatieve effecten voorspeld worden.	We kunnen op dit strategisch niveau enkel aanbevelingen formuleren. Betekenisvolle impact wordt verwacht eerder lokaal op te treden en dient verder onderzocht te worden in Verscherpte Natuurtoetsen en Passende Beoordelingen op niveau van concrete plan-MER's of project-MER's. Daar zal dan ook bepaald worden of milderende maatregelen op die locatie vereist zijn en welke dit moeten zijn.		neen	neen	neen
232	A-40	Agentschap Natuur en Bos		Passende beoordeling Gelet op de te verwachten (mogelijk significant) negatieve effecten (zie ook MER §5.3.7) op speciale beschermingszones is een passende beoordeling noodzakelijk. De initiatiefnemer heeft geen passende beoordeling toegevoegd. Een passende beoordeling houdt in dat op basis de beste wetenschappelijke kennis ter zake, alle aspecten van de vergunningsplichtige activiteit , het plan of programma die de instandhoudingsdoelstellingen van de speciale beschermingszone in gevaar kunnen brengen, moeten worden onderzocht en beoordeeld. De passende beoordeling moet alle nodige gegevens bevatten om de overheden die over de vergunningsplichtige activiteit, het plan of programma moeten adviseren en beslissen, toe te laten dit met volle kennis van zaken te doen.	Er is een voortoets passende beoordeling opgenomen in het strategisch plan-MER (zie §5.3.11). De voortoets zal verder uitgewerkt worden met de hiertoe beschikbare informatie die reeds elders in het plan-MER bij het thema biodiversiteit terug te vinden is. Aangezien het RMP Kempen geen expliciete ingrepen voorziet, rechtstreeks te linken aan de natuurlijke kenmerken van de SBZs binnen de vervoerregio Kempen, kunnen er op dit strategisch niveau geen uitspraken worden gedaan over de potentiële impact van het RMP op het (bereiken van) de lokale instandhoudingsdoelstellingen van de diverse SBZ gebieden aanwezig binnen de vervoerregio. Het al dan niet voorkomen van effecten op SBZ moet binnen plan- en projectprocessen die eventueel volgen uit het RMP worden nagegaan.		neen	neen	ja
233	A-41	Agentschap Natuur en Bos		Het Agentschap voor Natuur en Bos beschikt op basis van het voorliggende dossier over onvoldoende informatie om betekenisvolle aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van een speciale beschermingszone uit te sluiten. Een passende beoordeling moet aan het dossier woorden toegevoegd	zie vorig antwoord.		neen	neen	neen
234	A-42	Agentschap Natuur en Bos		Bespreking verscherpte natuurtoets	nvt		neen	neen	neen
235	A-43	Agentschap Natuur en Bos		Het Agentschap voor Natuur en Bos stelt vast dat de vergunningsplichtige activiteit onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kan veroorzaken. Gelet op de te verwachten negatieve effecten (zie ook MER §5.3.7) op de gebieden van het VEN is een verscherpte natuurtoets noodzakelijk.	zie vorig antwoord.		neen	neen	neen
236	A-44	Agentschap Natuur en Bos		Conclusie5 (5 Het Agentschap voor Natuur en Bos spreekt zich enkel uit over de uitwerking van de discipline fauna en flora en dus niet over de wenselijkheid van het plan/project voor natuur.)	Zie eerdere antwoorden. Dit strategisch MER kan enkel netto een uitspraak doen over de verwachte effecten van het RMP over het plangebied, en deze is positief. De indirecte impact op natuur (stikstofdepositie en geluidsverstoring) werd ingeschat o.b.v. de toe- of afname van verkeer (voertuigkm) binnen een buffer van 500m rond elk habitatrichtlijn- of VEN-gebied. De globale impact van het RMP op beschermde natuurgebieden is beperkt positief: het aantal voertuigkm neemt af met 0,4% in en rond habitatrichtlijngebied en met 1,5% in en rond VEN-gebied.Lokaal kan er wel sprake zijn van risico op betekenisvolle aantasting, maar het al dan niet voorkomen van effecten op SBZ /VEN moet binnen plan- en projectprocessen die eventueel volgen uit het RMP worden nagegaan aan de hand van een op dat niveau uit te voeren passende beoordeling respectievelijk verscherpte natuurtoets. Specifiek voor stikstofdeposities heerst momenteel ook onzekerheid over het toe te passen beoordelingskader.		neen	neen	neen

	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
237	A-45	Agentschap Natuur en Bos		Het Agentschap voor Natuur en Bos verleent een ongunstig advies op de ontwerptekst. Onderstaande direct werkende normen zijn hierbij van toepassing: Artikel 16 Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 21.10.1997 Artikel 26bis Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 21.10.1997 Artikel 36ter §4 Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 21.10.1997	Voorliggend MER situeert zich op het strategisch beleidsniveau. Op dit niveau is het niet de bedoeling (en ook niet mogelijk) om elk project afzonderlijk te beoordelen. De mer-regelgeving voorziet eveneens in beoordelingen op projectniveau (o.a. in kader van omgevingsvergunningsaanvragen). Op projectniveau worden de geldende procedures gevolgd zoals de opmaak van een passende beoordeling, verscherpte natuurtoets, ... indien het project schade toe brengt aan een SBZ- of VEN-gebied.		neen	neen	neen
238	A-31	Gemeente Herenthout	gunstig advies	De gemeenteraad geef positief advies aan het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Kempen en het ontwerp plan-MER.	Nemen we akte van		neen	neen	neen
239	A-32	gemeente Ravels	gunstig advies	Het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Kempen en ontwerp plan-MER worden goedgekeurd.	Nemen we akte van		neen	neen	neen
240	A-32	gemeente Ravels		De gemeente Ravels vraagt aandacht voor volgende punt:	nvt		neen	neen	neen
241	A-32	gemeente Ravels	VOM	als ruraal gebied vraagt de gemeente dat er voldoende aandacht is voor vervoer Op maat.		zie antwoord hieronder.	neen	neen	neen
242	A-32	gemeente Ravels	OV/budget	de gemeenteraad van Ravels kan zich niet vinden In de premisse van de Lijn dat het openbaar vervoer is wat het is. Als men een echte modal shift wil, zal men moeten investeren in OV. Ondanks het feit dat een bottom-up benadering zeker zijn meerwaarde heeft, wil de gemeenteraad van Ravels aankaarten dat het voor een vervoersregio niet simpel is deze oefening te maken met een gesloten enveloppe. Zorgen dat mensen minder de auto nemen en inzetten op alternatieven kan enkel als daar ook voldoende investeringen tegenover staan.		Dit is een beleidsbeslissing. Met de beschikbare middelen trachten we maximaal in te zetten op een zo goed mogelijk netwerk. Waar nodig sturen we in de toekomst bij.	neen	neen	neen
243	A-33	stad Turnhout	gunstig advies	De gemeenteraad geeft positief advies op het voorliggend ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Kempen en het ontwerp plan-MER mits volgende bemerkingen aan de vervoerregio Kempen worden bezorgd:	Nemen we akte van		neen	neen	neen
244	A-33	stad Turnhout	actieplan	Actie 55 is er op gericht een overwegenvrij spoorwegnet te realiseren op basis van de bestaande streefbeelden. In Turnhout zijn er 6 gelijkgrondse spoorwegovergangen, waarvan 4 in het stadscentrum. Het afschaffen van één of meerdere spoorwegovergangen in het stadscentrum zou een enorme impact hebben op de circulatie in de stad en in het bijzonder voor voetgangers en fietsers. Kwaliteitsvolle alternatieven zoals bruggen of tunnels zijn bovendien moeilijk in te passen. Het afschaffen van een gelijkgrondse overweg mag dan ook geen doel op zich zijn. Een dergelijke afschaffing kan enkel plaatsvinden als er een kwaliteitsvolle oplossing voorhanden is die de verkeersveiligheid en de circulatie garandeert en die ruimtelijk inpasbaar is.	Zie ook bezwaar nr 3. Nuance toevoegen in tekst RMP. Toevoegen van volgende alinea aan alinea P88. Een dergelijke afschaffing van een overweg kan enkel plaatsvinden als er een kwaliteitsvolle oplossing voorhanden is die de verkeersveiligheid en de circulatie garandeert en die ruimtelijk inpasbaar is. Daarbij zal de strategie toegepast worden waarbij elke spoorlijn als corridor besproken zal worden met alle betrokken gemeentes. Stappen kunnen pas gezet worden na goedkeuring van betrokken gemeenten. Belangrijk is dat de actieve weggebruikers meegeteld worden in deze beslissingen, zodat de rastergrootte van het netwerk van fietsers en voetgangers fijn genoeg blijft.		ja	neen	neen
245	A-33	stad Turnhout	actieplan	Actie 64 stelt dat de zwartepuntenlijst zoals opgenomen op blz. 128 van het beleidsplan op middellange en lange termijn aangepakt moet worden door de wegbeheerder. Op deze lijst staan 5 gevaarlijke punten in Turnhout waarvan 2 al jarenlang bovenaan het lijstje van gevaarlijkste punten van Vlaanderen staan, met name de kruisingen van de R13 met de N18 en N19.	Op p 154 argumenteert het RMP welke prioriteiten moeten vastgepakt worden; daarin zitten uiteraard de gevaarlijke punten.		neen	neen	neen
246	A-33	stad Turnhout	id	Tijdens de gemeenteraad van 31 mei 2021 keurde de gemeenteraad unaniem een motie goed waarin de Vlaamse Regering werd gevraagd om:	Nemen we akte van		neen	neen	neen
247	A-33	stad Turnhout	id	1. op korte termijn versneld werk te maken van het conflictvrij maken van alle kruispunten op de R13, de Turnhoutse ring.	Op p 154 argumenteert het RMP welke prioriteiten moeten vastgepakt worden.		neen	neen	neen
248	A-33	stad Turnhout	id	2. onverminderd verder te werken aan een structurele oplossing voor de verkeersveiligheid én de doorstroming op de R13, waarbij prioritair ingezet moet worden op de zuidelijke ring (project stedelijk plateau).	Op p 154 argumenteert het RMP welke prioriteiten moeten vastgepakt worden.		neen	neen	neen
249	A-33	stad Turnhout	id	3. uitwerking te geven aan de specifieke oplossingen voor het kruisen van de ring door zwakke weggebruikers voorzien in de streefbeeldstudie 2016 R13	Op p 154 argumenteert het RMP welke prioriteiten moeten vastgepakt worden.		neen	neen	neen
250	A-33	stad Turnhout	id	4. hiervoor de nodige budgetten te voorzien.	Op p 154 argumenteert het RMP welke prioriteiten moeten vastgepakt worden.		neen	neen	neen
251	A-33	stad Turnhout	id	Het kruispunt met de N19 is intussen met een beperkte ingreep conflictvrij gemaakt in afwachting van een structurele oplossing (Stedelijk Plateau). Andere kruispunten staan de komende jaren op de planning, maar voor bijvoorbeeld het kruispunt met de N18 is er nog steeds geen perspectief. Het lijkt dan ook evident dat de wegbeheerder op korte termijn werk maakt van een conflictvrije oplossing voor alle kruispunten van de Turnhoutse ring.	Op p 154 argumenteert het RMP welke prioriteiten moeten vastgepakt worden.		neen	neen	neen
252	A-34	Agentschap Onroerend Erfgoed	aandachtspunt bij uitvoeringen	Voor de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie is er volgende bedenking: Voor de realisatie van projecten met impact op beschermd erfgoed is overleg met het agentschap Onroerend Erfgoed noodzakelijk. Milderende maatregelen zijn mogelijks nodig om de effecten op het erfgoed te compenseren.	We kunnen op dit strategisch niveau enkel aanbevelingen formuleren. De concrete impact op beschermd erfgoed zal op niveau van concrete plan-MER's of project-MER's in beeld gebracht worden. Daar zal dan ook bepaald worden of milderende maatregelen op die locatie vereist zijn en welke dit moeten zijn.		neen	neen	neen
253	A-35	gemeente Mol	ruimtelijke maatregelen	· Om de mobiliteit beheersbaar te houden en de vooropgestelde doelstellingen in de Kempen te behalen, zijn er ruimtelijke maatregelen nodig die moeilijk vastgelegd kunnen worden in een mobiliteitsplan en wordt verwezen naar ruimtelijke beleidsplannen. Uiteraard blijven we dan wel afhangen van dit ruimtelijk beleidsplan om mobiliteitsdoelstellingen gerealiseerd te krijgen. Is hier op dit ogenblik voldoende zicht op of beide plannen zullen matchen? (p.47)	Beleidsplannen gaan uit van locatiebeleid en knooppunten waardoor ruimte en mobiliteit overlappen.		neen	neen	neen

	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
254	A-35	gemeente Mol	ruimtelijke maatregelen	· Afbouwen van lintbebouwing is een lovenswaardig initiatief, doch op een passieve manier met name door een uitdoofbeleid zal dit vele decennia duren eer er ook maar het kleinste verschil merkbaar zal zijn. De meeste van deze woningen in een lintbebouwing dateren uit de jaren '70 –'80-'90 en zijn pakweg slechts aan de helft van hun levensverwachting toe of zelfs nog niet. Zijn mogelijkheden bekeken om hier actiever op te treden om het proces te versnellen? Langs de andere zijde bekeken, welke economische impact mag verwacht worden door het vervangen van lintbebouwingen door woningen in kernen? De vraag en de prijs zal hier dus naar verwachting zeer sterk stijgen. Is deze berekening al ooit ergens gemaakt?	berekening is niet gemaakt in het kader van het RMP		neen	neen	neen
255	A-35	gemeente Mol	locatiebeleid	· Voor herbestemming of herlocalisatie van bedrijven(terreinen) wordt vermeld dat de betrokken gemeen ten een traject uitwerken. Zulks kan echter best steeds gemeentegrensoverschrijdend worden bekeken. Het lijkt me in deze dan ook opportuun dat de Vervoerregio hier op zijn minst een coördinerende rol kan aannemen. Idem voor attractoren.	We vervangen de actor door 'bevoegd ruimtelijk niveau'		ja	ja	neen
256	A-35	gemeente Mol	voetgangers-netwerk	· Een algemene zone 30 binnen de bebouwde kom kan zeker een meerwaarde betekenen voor tal van de ook al vernoemde redenen. Doch dient er bijzondere aandacht uit te gaan naar de afbakening van de bebouwde kommen op zich. Indien deze uitzonderlijk groot zijn zal het zeer moeilijk worden om deze te handhaven en zal de aanvaardbaarheid van de maatregel bij de verkeersdeelnemers een pak lager liggen daar de noodzaak van de maatregel dreigt weg te ebben. Bovendien moet de inrichting van de weg ook in functie zijn van het geldende snelheidsregime. Zich enkel beperken tot het plaatsen van verkeersborden zal niet het gewenste effect opleveren. (p.65)	het betreft hier een visie dat maatwerk vraagt per gemeente		neen	neen	neen
257	A-35	gemeente Mol	fietsnetwerk	· Waar het niet mogelijk is om op fietsverbindingen veilige oversteken met interlokale en regionale wegen te realiseren, wordt voorzien in ongelijkvloerse kruisingen d.m.v. fietsbruggen of –tunnels. Dit lijkt frequent te zullen voorkomen. Dergelijke ingrepen zijn een zwaar structurele en financiële ingreep. Bovendien kan verwacht worden dat er ook veel onteigend zal moeten worden om dit te kunnen realiseren, waaronder ook veelal bouwpercelen gezien de traditionele lintbebouwing langs dit type wegen. In de praktijk lijkt dit dan ook een weinig haalbare piste te zullen zijn. (p.81)	te bekijken bij de verdere uitwerking van de actie		neen	neen	neen
258	A-35	gemeente Mol	fietsnetwerk	· Een fietssnelweg creëren door het verbreden van het jaagpad naast het kanaal Turnhout-Mol is voor het gemeentebestuur van Mol in elk geval een waardevol project. Deze kan dan fungeren als soort van 'fietsostrade' voor het woon-werkverkeer. Het jaagpad heeft ook een sterke toeristische meerwaarde als veilig alternatief vanuit de vakantieparken richting abdij van Postel. (p.84)	Nemen we akte van.		neen	neen	neen
259	A-35	gemeente Mol	OV	· De gemeente Mol zet al sinds jaar en dag sterk in op een regelmatige busverbinding naar het Centrum vanuit alle deelkernen. Het gemeentebestuur kan bijgevolg niet akkoord gaan met het scenario dat nu voorligt waarin voor de inwoners van de deelkernen Ezaart en Gompel geen enkele mogelijkheid meer overblijft om met regulier openbaar vervoer het Centrum te bereiken. We begrijpen het principe van een gelaagd openbaar vervoer waarin buslijnen die zouden kunnen concurreren met het treinnet worden geschrapt, maar kunnen zolang het Vervoer op Maat niet volledig is uitgewerkt de nefaste gevolgen voor de basisbereikbaarheid van onze inwoners niet accepteren. Een reguliere busverbinding vanuit elke deelkern naar het centrum blijft voor de gemeente Mol dus noodzakelijk en prioritair.	te evalueren na invoering van het KN/AN	Het VOM en de netwerkaanpassing komen op hetzelfde moment. Bij een een toekomstige evaluatie kunnen de middelen anders verdeeld worden. Hierbij gaan echter keuzes gemaakt moeten worden binnen de vervoerregio.	neen	neen	neen
260	A-35	gemeente Mol	OV	· Er dient voldoende verankering voorzien te worden voor busvervoer richting Lidwina Stichting (Maatwerkbedrijf) in de Postelarenweg.		Idealiter valt dit vervoer onder vervoer op maat. Momenteel is hier een aparte buslijn voor voorzien.	neen	neen	neen
261	A-35	gemeente Mol	overwegen	· Als tussentijdse oplossing tot de realisatie van conflictvrije overwegen wordt voorgesteld om voetgangers- en fietsnetwerken zo weinig mogelijk te onderbreken, om de trage modi evenals landbouwverkeer wel nog door te laten maar de rest van, het gemotoriseerd verkeer te filteren. Dit brengt weinig op qua verkeersveiligheid daar vooral voetgangers en fietsers betrokken zijn bij spoorwegongevallen. Er blijft de noodzaak om vooral sterk in te zetten op ongelijkgrondse spoorwegkruisingen voor de trage modi. (p.88)	Toevoegen van volgende alinea aan alinea P88. Belangrijk te melden is dat het gaat om een tussentijdse oplossing die vooral inzet op verkeersluwer maken door ontvlechten. We streven naar veilige spoorwegovergangen voor actieve modi, en dat is, waar inpasbaar, een fietstunnel of -brug.		ja	neen	neen
262	A-35	gemeente Mol	voertuig-technologie	· Blijkbaar is er nog een probleem bij de inzet van volledig elektrische voertuigen in het Vervoer op Maat-verhaal: deze zouden weinig of nagenoeg niet compatibel zijn met integraal toegankelijke voertuigen daar deze momenteel nog niet op de markt bestaan. Dus voorlopig is het kiezen tussen ofwel elektrische voertuigen ofwel integraal toegankelijke voertuigen. Het lijkt een kwestie van tijd te zullen zijn waarbinnen dit issue zal opgelost worden. Vanuit Mol stellen we toch sterk de vraag om in te zetten op vooral integraal toegankelijke voertuigen. Het Vervoer op Maat zal naar ons aanvoelen in de eerste plaats gebruikt gaan worden door minder mobiele mensen. Dit staat natuurlijk haaks op het verminderen van haltes. De gemeente hoopt dan ook dat hier flexibeler mee omgegaan kan worden en dat de halteoefening van enkele jaren geleden iedere paar jaar hernomen kan worden in functie van mogelijke wijziging in de vraag. (p.103 e.v.)	Het klopt dat er op dit moment onvoldoende toegankelijke elektrische voertuigen op de markt zijn, maar ook de prijs is bepalend. Als we alle flexbussen toegankelijk zouden nemen, komt de kostprijs nog hoger. Daarom werd er beslist om voor minstens		neen	neen	neen

	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
263	A-35	gemeente Mol	HOV-RO	· I.k.v. onderzoek naar HOV-lijnen wordt terecht de verbinding Turnhout – Mol aangehaald daar deze kwalitatieve versterking ongetwijfeld zou leiden tot een forse toename in gebruik van deze lijn. Gezien de ruimtelijke ordening met veel lintbebouwing en zeer beperkte breedtes van het openbaar domein in centrumomgevingen, lijkt het zeer moeilijk om hier vrije busbanen te kunnen realiseren. Hoe zal de Vervoerregio hiermee omgaan? Zijn er al veel goede praktijkvoorbeelden voorhanden? (p.100 en p.113)	Bij het uitwerken van die HOV-corridor komt dat als maatwerk per locatie aanbod.	De HOV-verbinding is een lange termijnvisie. Idealiter wordt hiermee rekening gehouden bij toekomstige ontwikkelingen langsheen het traject en een eventuele heraanleg	neen	neen	neen
264	A-35	gemeente Mol	Deelwagens /budget	• De gemeente betreurt het feit dat de deelwagens niet langer mee opgenomen zijn binnen het Vervoer op Maat door gebrek aan financiële middelen gezien deze zeker zouden kunnen bijdragen aan de versterking van het openbaar vervoer in onze sterk versnipperde regio. Het budget van het Vervoer op Maat zou daarom best worden verhoogd om toch op termijn de deelwagens te voorzien. I.k.v. openbaar vervoerverplaatsingen begrijpen we echter dat er nu voorrang wordt gegeven op de inzet van flexbussen en deelfietsen. Toch wordt nergens vermeld dat de inzet van deelwagens voorlopig niet wordt weerhouden (p.103)		De keuze binnen het VOM is gemaakt om op de meest duurzame verplaatsingen eerst in te zetten. Deelwagens gaan vooral het gebruik van een tweede wagen opvangen. De deelfietsen en het flexvervoer kunnen gebruikt worden voor voor- en natransport	neen	neen	neen
265	A-35	gemeente Mol	VOM	• De inzet van flexbussen is echter dermate duur om een relatief klein aantal reizigers te verplaatsen. Het lijkt de gemeente dan ook aangewezen om toch samenwerkingen met de private sector opnieuw en beter te onderzoeken zoals de inzet van private taxibedrijven om aan deze vervoersvragen in buitengebieden te kunnen voldoen. (p.103)	te bekijken bij de uitwerking van het vervoer op maat	Dit wordt bekeken, maar is doorgaans niet veel goedkoper. Nadeel van met taxi's te werken is dat de totale kostprijs onbekend is. Bij flexbussen weten we exact hoeveel ze kosten op jaarbasis.	neen	neen	neen
266	A-35	gemeente Mol	wegennetwerk	• In dit regionaal mobiliteitsplan wordt een wegencategorisering volgens de nieuwe principes voorgesteld. De N18 tussen N71 en N73 wordt hierbij voorgesteld als regionale weg. Provincie Limburg voorziet deze weg als interlokale weg waarbij doorgaand (vracht)verkeer uit de kernen van Leopoldsburg, Hechtel maar ook Balen wordt geweerd. Doorgaand verkeer afkomstig uit Noord-Limburg gebruikt de verbinding N74 (Noord-Zuid Limburg)- N71 (Zuiderring) – N19 (Antwerpseweg Geel) naar de E313 en vice versa. Gemeente Mol ondersteunt deze gedachtegang. (p.120)	Het overleg hierover vond plaats na het uitsturen van het RMP van VVR Kempen. Vectris past de kaart aan conform afspraken van 6 juli 2023.		ja	neen	neen
267	A-35	gemeente Mol	wegennetwerk	• Bij interlokale wegen wordt volgende selectie voorgesteld in Mol: N18 tussen Retie en Keirlandse Zillen, Keirlandse Zillen, Martelarenstraat, Molderdijk. Deze laatste dient de Borgerhoutsedijk te zijn en niet de Molderdijk. Op het bijgevoegde plannetje staat het wel correct weergegeven. (p.120)	We passen dit aan in de tekst van het RMP.		ja	neen	neen
268	A-35	gemeente Mol	wegennetwerk	• Bij de gevaarlijke verkeerspunten wordt het kruispunt Molderdijk x N71, na aanleg fietstunnels in 2011, nog steeds als zwart punt beschouwd. Worden ongevallen die gebeuren in de fietstunnel zelf beschouwd als zijnde gebeurd op het kruispunt of worden deze apart bekeken?	Reactie AWV: Ongevallen in fietstunnels worden mee bekeken.		ja	neen	neen
269	A-35	gemeente Mol	wegennetwerk	• Het vrachttransport langs waterwegen wordt gepromoot. Daar waar jaagpaden deel uitmaken van een fietssnelweg en er een (potentiële) laadkade aanwezig is een goede en veilige fietsoplossing noodzakelijk voor de omrijbeweging. We wensen hieraan toe te voegen dat de afstand van de omrijbeweging zo kort mogelijk dient te zijn in afstand en dat er enkel moet worden omgereden wanneer er effectief wordt geladen en gelost. (p.138)	Toevoegen aan alinea P138. In samenwerking met De Vlaamse Waterweg zoeken we de kortste, en een veilige, omrijbeweging voor fietsers als het jaagpad niet toegankelijk is. Dit is altijd maatwerk.		ja	neen	neen
270	A-35	gemeente Mol	wegennetwerk	• Algemene bemerking: Voor het uitzonderlijk vrachtvervoer van de hoogste categorie is het niet mogelijk om voor verbinding tussen enerzijds N74 of bedrijvigheid in Kristalpark en anderzijds E313 gebruik te maken van de bruggen over de N71. Zo worden vrachten steeds voorzien over het centrum van Balen terwijl deze wegen vanzelfsprekend minder goed uitgerust zijn voor dit type transport. Vraag om dit nader te onderzoeken daar de vraag naar uitzonderlijke transporten verder zal toe nemen: verdere ontwikkeling Kristalpark, toenemend belang verbinding tussen N74 en E313, activiteiten ZF Wind Power die mogelijks nog kunnen uitbreiden enz. (p.131)	De netwerken kunnen geoptimaliseerd worden in het kader van infrastructurele aanpassingen.		neen	ja	neen
271	A-35	gemeente Mol	flankerend	• Inzake duurzame alternatieven wordt vooropgesteld dat de realiteit vandaag is dat de doorsnee Kempenaar een auto nodig heeft. Dit kan misschien beter vervangen worden door: Voor een doorsnee Kempenaar is een auto vaak een voor de hand liggende keuze . (p.146)	nuance aanbrengen in de tekst		ja	neen	neen
272	A-35	gemeente Mol	flankerend	• Eenvoudig en helder gebruik van deelsystemen: ontwikkeling van één MaaS-applicatie die als overkoepelende informatie- en reservatietool kan worden gebruikt voor de verschillende (deel)systemen. (p.146)	nuance aanbrengen in de tekst		ja	neen	neen
273	A-35	gemeente Mol	flankerend	• Toegankelijkheid van vnl. flexvoertuigen zijn vaak niet compatibel met batterij-elektrische voertuigen. (p.146)	zie antwoord bezwaar 262		neen	neen	neen
274	A-35	gemeente Mol	flankerend	• T.h.v. knooppunten kunnen inderdaad lockers voor pakjes (e-commerce) zeker een meerwaarde bieden maar mogelijks kan er naast het gebruik van de flexvoertuigen voor personenvervoer tevens het leveren van kleine pakjes en dringende poststukken binnen de flexzone, worden onderzocht. Gecombineerd gebruik zal de financiële draagkracht van het Vervoer op Maat kunnen versterken. (p.147)	Goed idee, nemen we akte van.		neen	neen	neen

	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
275	A-36	VMM (team Luchtbeleid) + Departement Omgeving		Strategisch niveau: Indien er omwille van het strategisch karakter voor geopteerd is om de effectbeoordeling van het plan (incl. acties) op een abstract niveau te houden en in de eerste plaats kwalitatief te beoordelen, zullen acties en voorstellen nog steeds op hun haalbaarheid moeten onderzocht worden (incl. vergunbaarheid) en concreet gemaakt worden in relatie tot verschillende (omgevings-)aspecten. Dit betekent bepaalde elementen opgenomen in dit plan, nog steeds alle noodzakelijke besluitvormingen moeten doorlopen en een (milieu)afweging noodzakelijk blijft op het gepaste schaalniveau.	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.		neen	neen	neen
276	A-36	VMM (team Luchtbeleid) + Departement Omgeving		Evaluatie bijdrage plan aan vooropgestelde doelstellingen: Het is belangrijk dat het RMP de evaluatie van modal shift samen met de evaluatie van de voertuigkilometers bekijkt. Het aantal voertuigkilometer hangt immers ook af van de totale vervoersvraag en bepaalt dus rechtstreekser de impact op milieu en klimaat(mitigatie). Indien de vooropgestelde doelstellingen niet behaald worden, is het belangrijk om dat het RMP duidelijk signaleert dat er bijkomende inspanningen nodig zullen zijn. Daarnaast is het belangrijk om te weten welke maatregelen, eventueel op andere beleidsniveaus (lokaal, regionaal, Vlaams), zeker nodig zijn en of er daarnaast nog bijkomende maatregelen noodzakelijk zijn om de vooropgestelde doelstellingen alsnog te halen. Ook de doorrekeningen fase 2 (Vlaanderenbreed) zouden bijkomend insteek kunnen leveren.	In het MER wordt getoetst aan de doelstelling inzake vermindering van het aantal voertuigkm's over de weg. De reductie van het aantal voertuigkm's is berekend, maar niet als afwegingskader opgenomen. De keuze van doelstellingen en afwegingskader werd reed een hele tijd geleden gemaakt. In het MER gebeurt een aftoetsing aan de beleidsdoelstellingen waarbij aangegeven wordt of deze al dan niet gehaald worden. Er worden aanbevelingen opgenomen, waarvan wordt verduidelijkt welke zich binnen de bevoegdheid van het RMP bevinden en welke zich veeleer op gewestelijk of federaal niveau situeren (flankerende beleidsmaatregelen). In het MER wordt tevens duidelijk aangegeven dat bovenlokale maatregelen die het autogebruik ontraden (zoals snelheidsminderende maatregelen, rekeningrijden, slimme km-heffing, parkeertarieven,...) nodig zullen zijn om de gewestelijke doelstellingen te kunnen realiseen, zowel op vlak van reductie van voertuigkm's als op vlak van de gewenste reductie van CO2-emissies cfr. het VEKP.		neen	neen	neen
277	A-36	VMM (team Luchtbeleid) + Departement Omgeving		doelstellingen niet behaald worden, is het belangrijk om dat het RMP duidelijk signaleert dat er bijkomende inspanningen nodig zullen zijn. Daarnaast is het belangrijk om te weten welke maatregelen, eventueel op andere beleidsniveaus (lokaal, regionaal, Vlaams), zeker nodig zijn en of er daarnaast nog bijkomende maatregelen noodzakelijk zijn om de vooropgestelde doelstellingen alsnog te halen. Ook de doorrekeningen fase 2 (Vlaanderenbreed) zouden bijkomend insteek kunnen leveren.	In het MER gebeurt een aftoetsing aan de beleidsdoelstellingen waarbij aangegeven wordt of deze al dan niet gehaald worden. Er worden aanbevelingen opgenomen die zich binnen de bevoegdheid van het RMP bevinden.		neen	neen	neen
278	A-36	VMM (team Luchtbeleid) + Departement Omgeving	actieplan	De actietabel:	nvt		neen	neen	neen
279	A-36	VMM (team Luchtbeleid) + Departement Omgeving	actieplan	o Op locaties waar dOMG en VMM reeds processen hebben lopen (als trekker of in functie van opvolging) of wanneer onze instrumenten nodig geacht worden om acties te realiseren, worden wij graag in een vroeg stadium betrokken.	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 geintegreerde 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.		neen	neen	neen
280	A-36	VMM (team Luchtbeleid) + Departement Omgeving	actieplan	o Een Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) biedt de mogelijkheid om investeringsmiddelen strategisch te prioriteren. Het is belangrijk om in het RMP aan te geven hoe de prioritering tot stand is gekomen.	De prioriteit werd bepaald in samenspraak met de leden van de Vervoerregioraad. Deze is gebaseerd op elementen zoals belang voor de realisatie van de modal shift, verbetering van de verkeersveiligheid en lopende processen.		neen	neen	neen
281	A-36	VMM (team Luchtbeleid) + Departement Omgeving	actieplan	o Wij steunen het principe om het actieplan te monitoren en waar nodig te actualiseren. We adviseren om hier later ook een planning op te enten en met betrokkenen en stakeholders te bespreken. Dit kan helpen om verschillende partijen mee te laten werken aan een meer geïntegreerde ontwikkeling van regio.	Nemen we akte van		neen	neen	neen
282	A-36	VMM (team Luchtbeleid) + Departement Omgeving	actieplan	o Het is interessant om de acties gebiedsgericht te clusteren zodat de onderlinge samenhang zichtbaar wordt en er op een geïntegreerde manier, op verschillende schaalniveaus, een gebiedsgerichte prioritering aan gekoppeld kan worden. Het Decreet Basisbereikbaarheid laat de aanpak om acties te clusteren per “gebiedsdeel” ook expliciet toe.	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.		neen	neen	neen
283	A-36	VMM (team Luchtbeleid) + Departement Omgeving		Monitoring en evaluatie: Het operationele beleid zet sterk in op monitoring en evaluatie van het actieplan. Dat is positief. Er zijn diverse data beschikbaar m.b.t. omgeving en leefomgevingskwaliteit (bv. ruimtebeslag door infrastructuur). Er is verdere afstemming nodig rond indicatoren die dOMG en 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.		neen	neen	neen
284	A-36	VMM (team Luchtbeleid) + Departement Omgeving	Terminologie:	Terminologie:	nvt		neen	neen	neen
285	A-36	VMM (team Luchtbeleid) + Departement Omgeving	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.	Hiervoor verwijzen we naar het lexicon MOM dat nog in opmaak is. We checken achteraf op comformiteit met het lexicon zodra deze beschikbaar is.		neen	neen	neen

	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
286	A-36	VMM (team Luchtbeleid) + Departement Omgeving	terminologie	Wanneer in de NIA en het RMP termen worden gebruikt die een beleidsmatige invulling hebben/krijgen via het ruimtelijk beleid (zoals kernversterking, landelijk gebied, verdichting,…) dan is het aanbevolen om ofwel de definitie over te nemen uit het ruimtelijk beleidsplan/structuurplan ofwel naar deze plannen te verwijzen voor meer duiding. Op die manier is het voor eenieder duidelijk wat juist bedoeld wordt.	Dit soort termen zijn telkens afgetoetst met het betreffende ruimtelijk beleid, zodat er geen verwarring ontstaat.		neen	neen	neen
287	A-36	VMM (team Luchtbeleid) + Departement Omgeving	Ontwerp Plan-MER	Ontwerp Plan-MER	nvt		neen	neen	neen
288	A-36	VMM (team Luchtbeleid) + Departement Omgeving	Ontwerp Plan-MER	We verwijzen graag naar voorgaande input vanuit de VMM en het departement Omgeving, zo ook naar afspraken die tijdens algemene overlegmomenten werden gemaakt.	Nemen we akte van		neen	neen	neen
289	A-36	VMM (team Luchtbeleid) + Departement Omgeving	Ontwerp Plan-MER	- Verslag versie 7/3/2023 alg overleg (MER, MOW, dOMG, VMM) d.d. 9/2/2023	zie antwoord bezwaar 288		neen	neen	neen
290	A-36	VMM (team Luchtbeleid) + Departement Omgeving	Ontwerp Plan-MER	- Verslag versie 7/7/2022 alg. overleg (MER, MOW, dOMG, VMM) d.d. 22/06/2022	zie antwoord bezwaar 288		neen	neen	neen
291	A-36	VMM (team Luchtbeleid) + Departement Omgeving	Ontwerp Plan-MER	en Nota doelstellingen en indicatoren regionale mobiliteitsplannen.	zie antwoord bezwaar 288		neen	neen	neen
292	A-36	VMM (team Luchtbeleid) + Departement Omgeving		Wisselwerking MER en plan: Het is aangewezen om aandachtspunten expliciet mee te in de visie en het actieplan . In de strategische visie zou bijvoorbeeld opgenomen kunnen worden dat rekening gehouden moet worden met milieuaspecten, zoals bijvoorbeeld lucht, waardoor het niet enkel op uitvoeringsniveau opgenomen wordt.	Dit is als aanbeveling vanuit het MER opgenomen, zie bijlage 2 bij het MER, meer bepaald binnen het thema gezondheid (oa aanbeveling naar hogere overheden om bij infrastructurele ingrepen maatregelen te voorzien ter beperking van geluids- en luchthinder).		neen	neen	neen
293	A-36	VMM (team Luchtbeleid) + Departement Omgeving	Aanbeveling en en flankerende maatregelen:	Aanbevelingen en flankerende maatregelen:	nvt		neen	neen	neen
294	A-36	VMM (team Luchtbeleid) + Departement Omgeving	Aanbeveling en en flankerende maatregelen:	o In de strategische visie BRV staat volgend ruimtelijke principe: ‘geen netto stijging van het ruimtebeslag en afnemende verhardingsgraad in de open ruimte’. In de meeste regionale mobiliteitsplannen komen deze principes onder druk en is het risico tot bijkomend ruimtebeslag is groot. Bijvoorbeeld: acties rond weginfrastrucuur, openbaar vervoer, fiets, aanleg hoppinpunten, uitbouw P+R’s. Daarom vragen we om voldoende kansen te benutten om bestaande verharding in te schakelen, te sturen naar efficiënter gebruik van bestaande wegenis en anderzijds te zoeken naar potenties voor ontharding om de negatieve effecten te compenseren. Om die onthardingspotenties in beeld te brengen, zou een screening kunnen gebeuren. Hiertoe wordt best een actie(acties) opgenomen.	Het MER geeft verschillende aanbevelingen rond afbouw van niet-noodzakelijke wegenis, nieuwe infrastructuur zoveel mogelijk voorzien binnen het bestaande ruimtebeslag of anders compenserende maatregelen treffen, een compact gebruik van de ruimte, waterdoorlatende verharding voorzien, ... De mogelijkheden op lokaal niveau zijn een lokale bevoegdheid. Een inventarisatie van het onthardingspotentieel van de bestaande wegenis kan als actie aangevuld worden.		neen	ja	ja
295	A-36	VMM (team Luchtbeleid) + Departement Omgeving	Aanbeveling en en flankerende maatregelen:	Ter inspiratie uit een andere regio: “Leidraad ontharding door lokaal mobiliteitsbeleid - sturender parkeerbeleid, lokaal wegennet en aanleg Hoppinpunten. Via een sturend parkeerbeleid, (her)inrichting lokaal wegennet, aanleg Hoppinpunten kunnen gemeenten kwaliteit van openbare ruimte verhogen (bv. meervoudig gebruik, vergroening, ontharding, op maat van voetgangers, fietsers) ipv aanpak louter gericht op verkeerskundige inrichting.”“Potentiescan herwaardering trage wegen met oog op fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk en groen-blauwe dooradering. Tool toepassen om potenties voor ontharding en herwaardering trage wegen in beeld te brengen en kosten/baten te berekenen.." Een bestaande tool is de RE-MOVE methodiek die kan toegepast worden met ondersteuning van Breekijzer VZW”	Een inventarisatie van het onthardingspotentieel van de bestaande wegenis kan als actie aangevuld worden.		neen	ja	neen
296	A-36	VMM (team Luchtbeleid) + Departement Omgeving	Aanbeveling en en flankerende maatregelen:	Een tweede ruimtelijk principe is: ‘ruimtelijk uitbreiden als uitzondering’ dat als volgt wordt omschreven: “Ruimtelijk uitbreiden kan enkel in functie van een aangetoonde maatschappelijke ruimtebehoefte en wanneer hiervoor redelijke alternatieven via rendementsverhoging van het bestaande ruimtebeslag niet toereikend zijn. (…) De uitbreiding zelf realiseert een ‘state of the art’ op het vlak van ruimtelijk rendement en multimodale ontsluiting.” Het zal dus geen vanzelfsprekendheid zijn om nieuwe wegen ten koste van de open ruimte te verantwoorden. Waar bijkomend ruimtebeslag en verharding niet kan worden vermeden, moet het tot een minimum beperkt worden en zouden tegelijkertijd onthardingskansen in de omgeving of op andere plekken moeten gerealiseerd kunnen worden als ruimtelijke compensatie. Hierrond zou best een actie opgenomen worden.	Een inventarisatie van het onthardingspotentieel van de bestaande wegenis kan als actie aangevuld worden.		neen	ja	neen

	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
297	A-36	VMM (team Luchtbeleid) + Departement Omgeving	Aanbevelingen en flankerende maatregelen:	Ter inspiratie een voorstel uit een andere regio: “Inzetten op compenseren van bijkomende verharding voor harde verkeersinfrastructuur. De regio heeft de ambitie om bijkomende verhardingen voor verkeersinfrastructuur te compenseren door ontharding en kritisch te kijken naar, en eventueel vervangen van bestaande onnuttige verharding, zoals overgedimensioneerde wegen. Vanuit de regio moet een kader worden opgezet voor deze ambitie.”	Een inventarisatie van het onthardingspotentieel van de bestaande wegenis kan als actie aangevuld worden.		neen	ja	neen
298	A-37	gemeente Oud-Turnhout	gunstig advies	De gemeenteraad geeft positief advies op het voorliggend ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Kempen en het ontwerp plan-MER en bezorgt dit advies aan de vervoerregio Kempen.	Nemen we akte van		neen	neen	neen
299	A-38	De Vlaamse Waterweg		Tijdens de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan werd intern De Vlaamse waterweg nv een beleidsvisie opgemaakt aangaande het gebruik van de jaagpaden. Deze is zeer recent ook goedgekeurd, je kan ze vinden op onze website. We geven graag de belangrijkste zaken mee. Jaagpaden vervullen een specifieke rol in de beheer- en (transport)economische functie van waterwegen. Een jaagpad moet namelijk toelaten om de waterwegen te beheren en te onderhouden. Het jaagpad maakt tevens economische bedrijvigheid langs het water mogelijk door ruimte te bieden voor overslagactiviteiten en toegang tot schepen en bedrijventerreinen te bieden. Dit maakt het jaagpad in eerste instantie een dienstweg. Daarnaast biedt het jaagpad echter ook ruimte voor medegebruik door recreanten en sportliefhebbers en als weg voor functionele verplaatsingen te voet of met de fiets. Op het jaagpad zijn het Scheepvaartdecreet en het Algemeen Reglement der Scheepvaartwegen van het Koninkrijk (ARSK, www.visuris.be/scheepvaartreglementering) van toepassing. Daarnaast is op de jaagpaden de Wegcode van toepassing, voor zover dit niet in strijd is met bovenstaande. We vragen aan alle medegebruikers van het jaagpad hoffelijkheid en respect naar elkaar toe: het jaagpad is er voor iedereen. Niemand mag een ander in gevaar brengen. Op onze website besteden we aandacht aan informatie en gedragsafspraken voor fietsers en voor andere medegebruikers van het jaagpad.	zie antwoord bezwaar 303		neen	neen	neen
300	A-38	De Vlaamse Waterweg		De Vlaamse Waterweg nv zet sterk in op een toekomstgerichte binnenvaart, waaronder het nog duurzamer maken van binnenvaart, het zoeken naar nieuwe productgroepen (stadslogistiek en stadsaanvoer over water, nieuwe stromen zoals afval en recyclage) en innovatieve toepassingen (zoals autonoom varen, vergroening en alternatieve aandrijfsystemen) die ook opportuniteiten kunnen bieden voor andere modi, plekken en/of netwerken. Het niet hypothekeren van die mogelijkheden voor de toekomst is dan ook cruciaal. We denken hierbij aan de inzet en het economisch potentieel van kleine waterwegen, maar ook aan de verdere uitbouw en bundeling van goederenstromen in logistieke knooppunten, aan alternatieve energievoorzieningen, … Een betere afstemming tussen ruimte en mobiliteit moet ook in de praktijk gerealiseerd worden. Fundamenteel is dan dat watergebonden terreinen vrijgehouden worden en dat strategische zones bepaalt worden, die ook naar vergunningen en ontwikkeling kunnen doorwerken.	Akkoord, nemen we akte van.		neen	neen	neen
301	A-38	De Vlaamse Waterweg		Logistiek en personenvervoer spelen op elkaar in, de filezwaarte bijvoorbeeld is een combinatie van beide types transport. In uitvoering van het mobiliteitsplan is het dan ook belangrijk om de koppelkansen op te zoeken en mee te nemen in de oplossingen. Een evenwicht tussen economische en logistieke doelstellingen en anderen zoals een veilig, vlot en duurzaam personenvervoer is noodzakelijk, en zal steeds maatwerk zijn. Voor deelsystemen bijvoorbeeld kunnen bedrijven of bedrijvenverenigingen, een belangrijke meerwaarde of hefboom zijn in de realisatie ervan.	Akkoord, nemen we akte van.		neen	neen	neen
302	A-38	De Vlaamse Waterweg		Tenslotte willen we ook het belang van de mental shift en het draagvlak voor logistiek verkeer over water (met zijn voor en nadelen) nog eens benadrukken. Een efficiënte binnenvaart haalt vrachtwagens van de weg en draagt bij tot klimaatdoelstellingen, maar kan veelal niet zonder voor- en natransport. In conflicterende situaties moet ook het ruimere maatschappelijk en economische kader bekeken en gecommuniceerd worden om goederenvervoer in het algemeen en binnenvaart naar waarde te schatten en draagvlak te bekomen. Ook de vervoerregio’s kunnen hier een belangrijke rol in spelen.	Akkoord, nemen we akte van.		neen	neen	neen
303	A-38	De Vlaamse Waterweg	jaagpaden	Op pagina 80 lezen we : ‘Op de jaagpaden langs de waterwegen ontstaan barrières en veiligheidsproblemen door de aanwezigheid van economische activiteiten aan kaaimuren en het kruisend fietsverkeer. Bij overlapping van deze functies op de fietsroutes, wordt plaatselijk gezocht naar oplossingen (bv. onderdoorgang, omleiding tijdens laden en lossen, …).’ DVW wijst erop dat oplossingen op maat belangrijk zijn, maar benadrukt ook het primaire karakter van de economische functie van de jaagpaden. Goede afspraken moeten gemaakt worden om ontvlechting te realiseren of medegebruik door fietsers in goede banen te leiden. De voorstellen op p. 84 voor de verdere uitwerking van het fietsnetwerk en fietssnelwegen langs de jaagpaden moeten dan inderdaad, zoals gesteld, goed onderzocht worden om tot evenwichtige en gedragen oplossingen te komen. DVW is vanzelfsprekend bereid om hier actief aan mee te werken.	Nuancering van de alinea. Toevoegen van volgende alinea aan alinea P80. De visie over jaagpaden van De Vlaamse Waterweg benadrukt dat de jaagpaden als primair karakter een economische functie hebben. Met dit RMP streven we maximaal naar medegebruik door fietsers. Hierbij is het belangrijk om tot een evenwichtige en gedragen oplossing te komen bij de verdere uitwerking van het fietsnetwerk en de fietssnelwegen.		neen	neen	neen
304	A-38	De Vlaamse Waterweg		Logistiek en personenvervoer spelen op elkaar in	nvt		neen	neen	neen

	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
305	A-38	De Vlaamse Waterweg		DVW is blij dat de stelling: “Ook de logistieke ketens stemmen we optimaal af. Door het samen bekijken van personenvervoer en logistieke stromen realiseren we verbeteringen aan beide stromen.” is opgenomen bij de basisprincipes op pagina 16. De doorwerking ervan in concrete acties of in een locatiebeleid is moeilijk maar noodzakelijk. Enkele voorbeelden uit het plan :	Nemen we akte van		neen	neen	neen
306	A-38	De Vlaamse Waterweg		P. 20: ENA zones als tewerkstellingsclusters. De ENA-zones zijn goed voor een 80.000 tewerkstellingsplaatsen. Onder meer in Laakdal en Geel Oost en West komt heel wat verkeer samen. Dit zijn dan ook belangrijke plaatsen om de afstemming van logistieke stromen en andere mobiliteitsnetwerken op elkaar af te stemmen. Hier kan met andere woorden gezocht worden naar gedeelde belangrijk en gemeenschappelijk oplossingen.	Specifiek voor de ENA zone geldt de terminal van Meerhout als trimodale hub met overslag spoor-water en wegtransport. Verder dient te worden ingezet in het verder optimaliseren van laad en loskades langs het Albertkanaal.De aan - en afvoer naar deze loskades zal steeds via de weg gebeuren. Hiervoor wordt werk gemaakt van een robuust vrachtroutenetwerk zonder hinder voor nabijgelegen dorpskernen . Wat betreft de bereikbaarheid van de bedrijven voor werknemers wordt vooral ingezet in een verbeterde fietsbereikbaarheid. Uit de analyse van de gegevens van de Federale diagnostiek valt op te maken dat 67 % van de werknemers om fietsafstand van 10 km woont. Investeren in een fijnmazig en veilig fietsnetwerk van deur tot deur heeft dan ook veel potentieel. Het is bovendien een goedkope en flexibele oplossing . Het concept van de ontvlechte fietsroutes en investeren in veilige fietsinfrastructuur langs BFF blijven gaan daarbij hand in hand om tot een aantrekkelijk fietsnetwerk te komen. Dit fietsnetwerk wordt ook verknoopt met de omliggende treinstations en Hoppinpunten op het kernnet en aanvullend net.		neen	neen	neen
307	A-38	De Vlaamse Waterweg		P. 31. Nabijheid en bereikbaarheid: bedrijvigheid is multimodaal toegankelijk. ‘Een ruimtelijk multimodale knoop heeft naast de verknoping van verschillende vervoersnetwerken ook nog de voorwaarde dat er eveneens ondersteunende diensten zijn die de overschakeling vergemakkelijken. Logistieke activiteiten ontsluiten we waar mogelijk trimodaal (water, spoor en hoofdweg).’ Deze zouden idealiter ook maximaal nabij of ontsloten door personenknooppunten gelegen zijn.	De verschillende bedrijvenclusters liggen op fietsafstand van de woonkernen in de vervoerregio Kempen. Investeren in autoluwe, ontvlechte fietsroutes en veilige fietsinfrastructuur van deur tot deur moet er voor zorgen dat meer werknemers met de fiets naar het werkgaan. Ook de uitbouw van het kernnet en aanvullend net met de Hoppinpunten zorgt voor een betere bediening van de bedrijvigheid en attractiepolen in de Kempen.		neen	neen	neen
308	A-38	De Vlaamse Waterweg		P. 31: ‘Watergebonden bedrijventerreinen worden maximaal ingezet voor watergebonden bedrijvigheid’. We kunnen niet genoeg benadrukken hoe belangrijk dit is. DVW merkt dat wanneer er schaarse ruimte vermarkt wordt, de vraag zeer groot is. Zeker naar de toekomst, met de doelstelling inzake modal shift (naar 30 %) in het achterhoofd, is beschikbare ruimte voor het organiseren van overslag en bundeling van goederen fundamenteel.	Nemen we akte van.		neen	neen	neen
309	A-38	De Vlaamse Waterweg		P. 54 ; geclusterde en bereikbare bedrijvenzones ‘Slecht gelegen bedrijven(terreinen) worden in de tijd herbestemd (mobiliteitsprofiel van werknemers en bereikbaarheidsprofiel van bedrijven aanpassen), afgebouwd of verplaatst naar beter ontsloten locaties.‘ Dit dient steeds in een ruimer evenwicht gezien te worden. Er dient van te worden uitgegaan dat bijkomende overslag naar het water nodig zal zijn om de doelstellingen te behalen, in het licht van de reeds bestaande tekorten (om aan de vraag te voldoen, zeker langs het ENA). Ook binnen de contouren van ruimteneutraliteit van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen is het immers nog altijd een must om strategisch voldoende ruimte logistiek en economie te behouden. Een verdere inperking van economisch ruimtebeslag dient te worden vermeden. Betere inrichting, het verhogen van het ruimtelijk rendement verhogen én trachten verliezen te compenseren op goed gelegen, multimodaal ontsloten plaatsen is dus absoluut noodzakelijk. In die zin ondersteunen we de wens van de vervoerregio op p 54. om ‘een onderzoek naar (bijkomende) overslagmogelijkheden waarbij ook tweede-en derdelijnsbedrijven de weg naar de waterwegen te laten vinden’ en zijn we vragende partij om hieraan mee te werken. Naast het vrijwaren van watergebonden mogelijkheden (p. 31) en het realiseren van bundeling van goederen, zal ook clustering van bedrijven op strategische plekken ruimte moeten krijgen. Een betere afstemming tussen ruimte, mobiliteit en economische activiteit in de praktijk zal nodig zijn. We zien ook hierbij een belangrijk rol voor de vervoerregio weggelegd.	zie antwoord bezwaar 315		neen	neen	neen
310	A-38	De Vlaamse Waterweg		p. 105; Hoppin’ punten Bij de inleiding over de Hoppin’ punten wordt vermeld dat ‘belangrijke maatschappelijke locaties, zoals bedrijventerreinen, scholen, ziekenhuizen, … optimaal bereikbaar (moeten) zijn voor de reiziger.’ DVW ondersteunt dit, en verleent graag expertise over de multimodale bereikbaarheid van bedrijventerreinen, ook in het kader van multimodale oplossingen, last mile mogelijkheden etc.	Nemen we akte van.		neen	neen	neen

	B	C	F	G	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**adviesverlenende instantie**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP nodig?**	**verwerking in actieplan nodig?**	**verwerking in plan-MER nodig?**
311	A-38	De Vlaamse Waterweg	mental shift	Op p.17, onder 'Basisprincipe 5: Verleiden, motiveren en prikkelen tot gedragsverandering' staat dat 'het nieuwe mobiliteitsplan de uitgelezen kans is voor de vervoerregio Kempen om duurzame vervoersmiddelen en mobiliteit in eigen regio een boost te geven. We zetten in op het verleiden, motiveren en prikkelen van burgers om de auto aan de kant te laten staan en in de plaats duurzame vervoersmiddelen te gebruiken'. DVW werkt dagelijks aan het overtuigen van bedrijven om duurzamere vervoermiddelen te gebruiken, om zo van de binnenvaart een snel en betrouwbaar alternatief te maken voor transport over de weg. Ook dit is een belangrijk onderdeel van 'Verleiden, motiveren en prikkelen tot gedragsverandering'. Voor de verduurzaming van logistiek, onder meer door een shift naar de binnenvaart, is het werken aan de mental shift een belangrijke uitdaging die ook door de vervoerregio kan ondersteund worden in zijn acties tot gedragsverandering.	akkoord, hier nemen we akte van		neen	neen	neen
312	A-38	De Vlaamse Waterweg	fiets	Werkdomein fiets; aspect gezondheid: 'Bijkomend moet de gewenste categorisering van de speed pedelec in het fietsnetwerk besproken worden'. We verwijzen hier graag naar de goedgekeurde visie jaagpaden.	zie antwoord bezwaar 303		neen	neen	neen
313	A-38	De Vlaamse Waterweg	wegennetwerk	Werkdomein b: Netwerk wegennet, Aspect Ruimte: 'Capaciteitsuitbreidingen van logistieke knooppunten moeten de mogelijkheid tot gedeeld en meervoudig gebruik of stapeling maximaal onderzoeken. Wanneer dit onmogelijk blijkt, moeten dergelijke projecten als opportuniteiten opgevat worden om elders in de omgeving te ontharden (zero toename ruimtebeslag).' Zuinig ruimtegebruik is ook voor DVW een sturend principe. In de praktijk is het echter niet steeds evident om te implementeren. Bestaande vastgoedlogica leidt nog vaak naar nieuwe ruimte-inname. We zoeken graag mee naar oplossingen en zijn vragende partij voor bijkomend onderzoek.	Nemen we akte van.		neen	neen	neen
314	A-38	De Vlaamse Waterweg		Op p. 38 van het ontwerp plan-MER de vermelding over de opwaardering van het Albertkanaal is in de toekomstige tijd. Doelstelling de vrije doorvaarthoogte van min. 9,10 m voor alle 62 bruggen gerealiseerd in 2024.	Nemen we akte van en kan worden aangevuld in het plan-MER		neen	neen	ja
315	A-38	De Vlaamse Waterweg		Op p. 87 van het ontwerp plan-MER staat volgende : "Een her-lokalisatie of her-programmatie van versnipperde watergebonden bedrijvigheid richting een logistieke knoop zou de ideale reactie zijn (ontsnippering van ruimtelijke eenheden)". Ook op pg 145 wordt dit gemeld als : " Een her lokalisatie van versnipperde watergebonden bedrijvigheid richting een logistieke knoop zou de ideale reactie zijn". DVW staat achter het principe van de ontwikkeling van logistieke knopen, maar gezien het nijpende tekort aan watergebonden terreinen om de Vlaamse modal shift doelstellingen te realiseren, mag dit niet ten koste gaan van bestaande watergebonden bedrijvigheid of goed gelegen ruimte voor watergebonden activiteiten. In het ontwerp regionaal mobiliteitsplan Kempen wordt enkele malen verwezen naar herstructurering van en verplaatsing vanuit slecht gelegen bedrijventerreinen. Echter, watergebonden terreinen zijn schaars en daardoor overwegend goed gelegen.	Vooraleer bedrijven worden geherlokaliseerd, gaat er een uitvoerige studie aan vooraf. Watergebonden transport is een belangrijke doelstelling van het RMP waardoor watergebonden bedrijventerreinen een pluspunt zijn. We voegen een kleine nuancering toe aan de alinea: Een herlokalisatie van versnipperde watergebonden bedrijvigheid richting een logistieke knoop zou de ideale reactie zijn mits het gaat om ruimtelijk slecht gelegen bedrijventerreinen. Watergebonden goederentransport is een belangrijke pijler in dit mobiliteitsplan wat meegenomen moet worden in het herlokaliseren van watergebonden bedrijventerreinen.		neen	neen	neen
316	A-38	De Vlaamse Waterweg		Op p. 88-89 van het ontwerp plan MER : " Bijkomend zorgt de uitbouw van bedrijvigheid langs de kanalen voor een knelpunt op vlak van fietsbereikbaarheid en fietsveiligheid langs het water. Er moet bijkomend aandacht gespendeerd worden aan fietsoplossingen ter hoogte van de laadkades waardoor er vaak moet worden omgereden en daardoor extra fietsinfrastructuur aan te pas komt". Omleidingen aan laadkades zijn essentieel voor zowel de veiligheid van fietsers als voor een goede en efficiënte werking aan de laadkade. Het gebruik van de waterweg als economische transportweg is de primaire functie van de waterweg. We verwijzen hier ook naar onze goedgekeurde visie Jaagpaden.	Nemen we akte van. In het plan-MER kan aangevuld worden dat de aandacht die besteed moet worden aan de fietsveiligheid langs het water niet ten koste mag gaan van de primaire functie van de waterweg.		neen	neen	ja

	B	F	G	H	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**input van**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP**	**verwerking in actieplan**	**verwerking in plan-MER**
2	B-01	openbaar vervoer	a) bus vervoer De Lijn Enige jaren geleden (2017 ?) werd de verbinding tussen Rijkevorsel en het busstation in Oostmalle (via bus-431) stopgezet! Reden? Te weinig bezetting! Nu is er helemaal géén bezetting uiteraard en zo kan je je cijfers best opsmukken! Die verbinding zorgde voor de ontsluiting via het busstation in Malle met onder andere de bereikbaarheid van het AZ Voorkempen in Malle; niet meer dus! Intussen staat die bus-431 te wachten in Rijkevorsel (even pauze mét het pictogram van een kopje koffie ..) of rijdt vooralsnog naar het busstation in Malle voor een tankbeurt … Zoiets benoem ik “Kafkiaans”! Indien de bezetting onvoldoende zou zijn, had de Lijn evengoed de graad van frequentie kunnen verlagen in plaats van te “schrappen wat niet past”! Nu worden alle aanpalende bewoners van dit traject volledig afgesloten van openbaar vervoer … en zijn verplicht eigen vervoermiddelen te gebruiken!			We evalueren onze plannen voortdurend in kader van budgetten en beleid. De schrapping van deze verbinding kaderde in de evaluatie van de Noorderkempen. Hierbij zijn meer bussen ingezet op sterke verbindingen en de zwakke takken zijn weggehaald. In het nieuwe OV-plan is er opnieuwe een verbinding voorzien tussen Oostmalle en Hoogstraten (via Rijkevorsel).	neen	neen	neen
3	B-01	leefbaarheid	b) Oostmalsesteenweg of N-14 Door de jaren heen uitgegroeid als een zeer druk bereden weg vooral door vrachtwagens (tolvrije weg tussen Hoogstraten - Zoersel - Zandhoven) en zeker ook door tractoren met zware ladingen steenpuin, gronden, gebroken beton, enz. Ten behoeve van de industrieën langsheen het kanaal Dessel - Schoten). Dit “oneigenlijke” gebruik van landbouwtractoren neemt hand over hand toe en worden nauwelijks gebruikt voor “landbouwdoeleinden” dan wel als een goedkoper alternatief voor vrachtwagens! De geluidshinder die deze transitie veroorzaakt is navenant! Samen met de buurt installeerden we zelf een camera via “Telraam” (https://eur03.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.telraam.net%2F&data=05%7C01%7Cvervoerregio.kempen%40vlaanderen.be%7C615c4dfeac2f4917b55008db64d7499d%7C0c0338a695614ee8b8d64e89cbd520a0%7C0%7C0%7C638214648038975971%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C3000%7C%7C%7C&sdata=yB0modNZPu%2B8jV3DMpNdLA8x%2F%2FdG%2BMqSNRV%2F3%2FzjiJ8%3D&reserved=0) wat ons inzicht geeft in de bezetting (!) van deze route. Deze weg werd voorzien van een dubbel vrijliggend fietspad (dankjewel) met als gevolg dat twee vrachtwagens, laat staan tractoren nauwelijks kunnen kruisen ..! Intussen is dankzij de gekende “lintbebouwing”, deze baan meer te beschouwen als “bebouwde kom” vanuit het centrum Rijkevorsel tot aan het kanaal Dessel - Schoten! Vandaar enkele herhaalde smeekbeden!	gemeente Rijkevorsel	Te bekijken met AWV	in dialoog met AWV	neen	neen	neen
4	B-01		- wanneer die “omleidingsweg”? De plannen hiervoor bestaan al van voor 1969 ….		De uitbouw van de N14 met de lokale omleidingswegen is opgenomen in het actieplan		neen	neen	neen
5	B-01		- verlaag aub de snelheid vanaf het centrum Rijkevorsel tot aan het kanaal tot max 50km/u (cfr Wechelderzande-Poederlee voor ruim 7,5km!)		goed idee dat kan worden meegenomen in het actieplan		neen	ja	neen
6	B-01		- parkeerverbod voor voertuigen vanaf 3,5 ton! Vrachtwagens die het fietspad deels innemen …. Zij horen hier niet thuis!		vrachtwagenparkeren dient te wordt gebundeld op vrachtwagenparkings nabij bedrijventerreinen. Openbaar domein dient niet om vrachtwagens te laten parkeren. Parkeerstroken kunnen beter worden vergroend als schuwzone tussen fietspad en rijweg.		neen	neen	neen
7	B-01		- een totaal inhaalverbod voor ALLE voertuigen op dit traject van nauwelijks 1,7km	Rijkevorsel	Te bekijken met AWV, inhaalverbod tussen bebouwde kom en brug 8.		neen	neen	neen
8	B-01		- na de snelheidsbeperking aanleg van 3 bijkomende zebrapaden; Verbindingsstraat, Smeel-Kruispad, Looi ….	Rijkevorsel	Te bekijken met AWV		neen	neen	neen
9	B-01		- uiteraard een meer dan “strenge controle”! Een bord met de gemeten snelheid is onvoldoende!		Handhaving is inderdaad nodig.		neen	neen	neen
10	B-01		- doorvoeren “tolheffing” op vrachtwagens tussen Hoogstraten - Zoersel - Zandhoven omwille van het sluipverkeer! (Cfr Katrien Schrijvers Vlaams parlementslid)		dit voorstel zit mee in het actieplan. Vrachtverkeer op de lange afstand dient de E19 te gebruiken en neemt de juiste afrit om zijn bestemming te bereiken = concept van de kamstructuur. Dit wordt gecombineerd met het voorstel van de lokale omleidingswegen rond de kernen langs de N14		neen	neen	neen

	B	F	G	H	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**input van**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP**	**verwerking in actieplan**	**verwerking in plan-MER**
11	B-02		Aan de burgemeester, de schepenen en de gemeenteraadsleden van Lille, Er zijn momenteel veel gemeenten die een zone 30 hebben ingesteld of gaan instellen. Dit is een mooi initiatief, zeker in de buurt van scholen, parken, sportcomplexen en overal waar veel voetgangers en fietsers voorkomen. Maar … Ik woon in Lille -onze straat is zone 30- en ik kom eveneens zeer vaak in Belsele, Puivelde, Turnhout en Antwerpen. Het valt onmiddellijk op dat er in al de opgesomde gemeenten door de weggebruikers nauwelijks wordt rekening gehouden met de snelheidsbeperking van de zone 30. Bestuurders van landbouwvoertuigen, vrachtwagens, courierbusjes, speed pedelecs, brommers en motoren, zelfs de bewoners van de betreffende straat, ze houden zich quasi nooit aan de snelheidslimiet. De laatste weken knallen er zeer grote vrachtwagens (werf zwembad, bouwheer gemeente Lille) tientallen keren door onze straat aan een veel te hoge snelheid. Ook wil ik eens zien of de landbouwers bvb. tijdens de maïscampagne zich aan de 30 km/h zullen houden. Ze doen het nu al niet. Veel succes aan de moedige die een boete uitschrijft. Geen minuut later staat de ‘dader’ bij de burgemeester, wedden? De gemeentebesturen stellen zich, meen ik, hier hypocriet op. Ik betwijfel het of ze echt willen dat de zone 30 (en andere snelheidsbeperkingen) gerespecteerd wordt en dat ze eerder aan ‘greenwashing’ doen: kijk eens hoe wij werk maken van de mobiliteit in onze gemeente, hoe wij voor de zwakke weggebruiker zorgen, lees je dan in de krant. In het dorp zelf zie je helaas wel andere toestanden. Er is geen controle dus geen sanctionering. Er wordt te weinig gedaan om de mensen, de bewoners en zeker de passanten, in te lichten over de gewijzigde verkeerssituatie. Zo werd er In mijn straat, bij mijn weten, in meer dan drie jaar bvb. nog geen enkele controle of meting gedaan. Kan de gemeente mij melden hoeveel % van de weggebruikers de regels volgt (bvb. in		Zone 30 afdwingen is in een ideale situatie steeds een combinatie van aanpassing infrastructuur, duidelijke signalisatie en herhaling en handhaving.		neen	neen	neen
12	B-02	vervolg	de Rechtestraat)? Spijtig is het en dan beperk ik me in deze brief tot het probleem zone 30. Ik kan eveneens een boom opzetten over diegenen die hun motor onnodig laten draaien aan de schoolpoort o.a., over het afsnijden van de bocht, over het niet opvolgen van de belangrijke verkeersregels zoals het overschrijden van een witte lijn, het parkeren op een fietspad, negeren van een stopteken, het volgen van sluiproutes, het voorbijsteken van een fietser in een fietsstraat (ik, twee keer na elkaar in dezelfde straat) enz. Algemeen kan je stellen dat ondanks een procedure met strenge regels (https://www.vlaanderen.be/rijbewijs-b-voor-auto/rijbewijs-b-behalen-stap-voor-stap) er zeer slecht gereden wordt in ons landje. Let wel het gaat niet alleen over sommige jonge chauffeurs, maar ook over oudere bestuurders die hun rijbewijs al langer hebben. Er is nog veel werk voor de minister en de gemeentebesturen. Maak nu eindelijk eens werk van al die mooie beloften. U merkt het, het zit hoog bij mij. De gemeente Lille zal, indien ze oprecht bezorgd is voor de mobiliteit, een ‘tandje' moeten bijsteken. Of is dit weer een rondje ‘greenwashing’?		De rijopleiding verbeteren en rijbewijs met punten is inderdaag belangrijk maar eerder een federale materie waar we weinig invloed over hebben in het RMP.		neen	neen	neen
13	B-03	inrichting en onderhoud gewestwegen	Een aangepast vervoersplan voor elke verbinding tussen steden en dorpen en aangepast aan ieder individu zijn een noodzakelijk gegeven. Maar niet enkel "de verbindingen" voor autobussen, trams, treinen , auto's en fietsers enz..zijn belangrijk. Ook "de staat" van de verbindingen (wegen) dienen in orde te zijn en daar wringt soms eveneens het schoentje. Laten we het voorbeeld bekijken van de Gewestwegen, Hokken,Schutterstraat, Bergen in Arendonk. Deze hebben een aantal wegversmallingen die volgens ons overbodig zijn en alleen maar leiden tot grote frustraties en ongezondheid van mensen in deze buurt. Te eerste is het op de versmallingen onaangenaam om wonen: bruusk remmen, weer snel optrekken om nog maar te zwijgen over de luchtkwaliteit op deze plaatsen. Ik passeer er dagelijks en weet hoe het in de praktijk echt werkt! In deze versmallingen daar lappen ze de voorrangsregels echt aan hun laars! En wacht maar tot er 2 agressievelingen tegenover mekaar komen te staan met allebei voorrang....is ook al gebeurd. Heb trouwens al 2 verkeersongevallen meegemaakt ter hoogte van deze versmallingen Ten tweede staan op deze wegen traject-camera's, flitspalen en op regelmatige afstand snelheidsborden. Diegene die hier nog een verkeersboete krijgt is eigen schuld. Wat mij betreft mag men ook nog regelmatig mobiele flitscontroles uitvoeren mocht dat nodig zijn. Maar volgens mij rijden maar weinig autobestuurders op deze plaatsen te snel. Deze problemen zijn reeds meerdere aangekaart aan het Gemeentebestuur Arendonk, maar hebben telkens een degelijk antwoord klaar: "Dit zijn Gewestwegen en is niet onze bevoegdheid"		De gewenste wegencategorisering is ook gekoppeld aan inrichtingsprincipes. Op die manier ontstaat er een meer uniform beeld op het vlak van snelheidsremmende maatregelen. De opgegeven straten zijn lokale voorbeelden die eerder in een lokaal mobiliteitsplan moeten worden bekeken.		neen	neen	neen
14	B-04		Pagina 26:		nvt		neen	neen	neen

	B	F	G	H	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**input van**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP**	**verwerking in actieplan**	**verwerking in plan-MER**
15	B-04		Op pagina 26 en ook op pagina 65 wordt uitgebreid gesproken over de 30 km zones. Deze 30 km zones zijn niet alleen van belang voor een rustiger en veiliger verkeersbeeld maar zijn noodzakelijk in kinderrijkere delen van onze gemeentes, dorpen en kernen dit om de veiligheid van spelende kinderen te verbeteren.		Akkoord, dit voegen we toe aan het RMP.		ja	neen	neen
16	B-04		Naast de 30 km zones zou het het overwegen waard zijn om in straten en hofjes waar veel jonge kinderen buiten zijn een 15 km zone in te stellen.		akkoord. Voorstel hoort eerder thuis in lokaal mobiliteitsplan en snelheidsplan.		neen	neen	neen
17	B-04		Ook zou er in het document aandacht moeten worden gegeven aan 50 km zones. De uitbreiding van 50 km zones en het consequenter toepassen van deze 50 km zones binnen de Vervoersregio de Kempen lijkt mij aanbevelenswaardig.		de zone 50 gebieden zijn ook gekoppeld aan de invoering van de mobiliteitskamers.		neen	neen	neen
18	B-04		Onder Indicatoren op pagina 26 en ook op pagina 39 wordt gesproken over 'Tegen 2030 streven we naar een verbod voor (door-gaand) vrachtverkeer in de dorpskernen, waar mogelijk'. Ik zou hier bij willen aanvullen dat bij de ontwikkeling van industrie- en bedrijventerreinen alleen transportbedrijven zich kunnen vestigen indien te ontwikkelen terreinen in de onmiddellijke nabijheid van snelwegen komen. Echter, de ontwikkeling van industrie- en bedrijventerreinen in dorpskernen of in de nabijheid daarvan kan en mag dan geen ruimtes bieden voor transportbedrijven. Dit alles om de dorpskernen niet verder te belasten.		helemaal akkoord met deze stelling. Alles begint met het juiste locatiebeleid en het juiste mobiliteitsprofiel van het bedrijventerrein, zoals beschreven in ons RMP.		neen	neen	neen
19	B-04		Pagina 27: Het valt op dat De Lijn opvallend veel gebruik maakt van gelede (harmonica) bussen, dit in tegenstelling van bv. Nederland. Met uitzondering van de schooltijden rijden deze bussen met weinig tot zeer weinig passagiers hun routes. Vanuit milieu- en efficiency overwegingen kan men zich afvragen of kortere bussen geen betere oplossing zijn. Kortere bussen zijn wendbaarder en daardoor veiliger, mindere milieuvervuilend en bedrijfs economischer. Op momenten van grote vraag zouden extra bussen kunnen worden ingezet.			Onze vloot zetten we zo efficiënt mogelijk in. Waar de capaciteit het verantwoord of waar dit nodig is zetten we gelede bussen. Deze gelede bussen zijn inderdaad hoofdzakelijk nodig in de spits. Op rustigere momenten zijn deze voertuigen inderdaad te groot. Bedrijfseconomisch blijft het echter interessant om ook op rustige momenten met deze bussen te blijven rijden. Om volgende redenen: 1) Anders zouden we een dubbele vloot moeten aanhouden. Als we de gelede bussen moeten inruilen voor standaardbussen in de dal hebben we twee keer zoveel bussen nodig. Een bus om in de spits te rijden en een bus om in de dal. 2) Indien we deze uitwisseling moeten doen dan genereren we extra lege kilometers. Dit enkel om van bus te wisselen. Bovendien zouden we dan geen aanbod kunnen bieden vlak voor en na de spitsmomenten 3) Indien we helemaal geen gelede voertuigen zouden gebruiken verdubbelt onze vloot om dezelfde capaciteit aan te bieden. Daarnaast hebben we dan ook het dubbel aantal chauffeurs nodig. Aangezien we onze middelen optimaal willen inzetten (zowel materieel als financieel) blijven we dus ook op rustige momenten rond rijden met gelede bussen	neen	neen	neen
20	B-04		Pagina 28: In het document wordt nauwelijkjs of niet aandacht besteed aan een andere grote weggebruiker namelijk de landbouwsector. Het gehele jaar door zijn onze landbouwers onderweg naar hun landerijen, leveranciers, afnemers, en hun bedrijven op hun tractoren. Daarnaast gebruiken zij, en de loonbedrijven, steeds geavanceerdere machines en deze machines lijken ook steeds breder te worden waardoor ze vaak niet meer op één weghelft passen. Binnen het Mobiliteitsplan zou er wat indringender gekeken moeten worden naar deze weggebruiker en hoe we daar ook verbeteringen kunnen bewerkstelligen.		Eerst en vooral is een doordacht locatiebeleid bij industrie en landbouw belangrijk. Bij definiëren van de kamers hanteren we vervolgens definities van functietoekenningsplannen van de VLM in het bepalen van ontsluiting van zwaar landbouwverkeer. We voegen een korte alinea toe aan het RMP over de functietoekenningsplannen van de VLM. Voorbeelden van Reusel kunnen als inspiratie worden meegenomen.		ja	neen	neen
21	B-04		Pagina 66: Terecht spreekt het document over het gemakkelijk bereiken van overstap-/opstappunten. Echter, de wetgever belemmert de aanleg van oversteekplaatsen (zebra's). Een oversteekplaats kan alleen aangelegd worden als het tussen twee voetpaden komt te liggen. Kan de vervoersregio de wetgever verzoeken hier eens naar te kijken en in het belang van de veiligheid van voetgangers de wet aan te passen?		Dit dient ook te worden afgestemd met de gewenste categorisering en inrichtingsprincipes per type weg.		neen	neen	neen
22	B-04		Pagina 67: Het lijkt me nogal optimistisch om aan te nemen dat fietsen een minimale snelheid kunnen/moeten halen van 25 km/u. U gaat er dus vanuit dat iedereen een elektrische fiets of Pedelec heeft en dat standaard fietsen en e-bikes ook deze snelheden halen en over langere afstanden weten vast te houden.		Voor de doorgaande routes wordt inderdaad uitgegaan van een hogere fietssnelheid. Het bezit van elektrische fietsen is vrij hoog in de Kempen. De algemene trend laat ook zien dat het gebruik van de elektrische fiets in het woon-werkverkeer toeneemt.		neen	neen	neen
23	B-04		Pagina 78:		nvt		neen	neen	neen
24	B-04		Het lijkt me ook van groot belang dat de verschillende vervoersmaatschappijen ook de dienstregelingen optimaal proberen af te stemmen zodat overstappen van bv. bus op trein haalbaar is.		Volledig akkoord. Bij de opmaak van het nieuwe busnetwerk werd hiermee al rekening gehouden. Naast afstemmen van de dienstregeling dient de aandacht ook te gaan naar een vlotte overstap. Het verbeteren van de toegankelijkheid van de stations is een belangrijk actiepunt.	Bij het overstappen dienen we altijd keuzes te maken. Met elke verbidingen mikken we op een specifieke trein of knoop. Hierdoor kan het zijn dat een overstap niet altijd uitkomt	neen	neen	neen
25	B-04		De vervoersmaatschappijen zouden ook uitgedaagd mogen worden om simpelere betaalsystemen in te voeren. In sommige landen is betaling met de bankkaart al ingevoerd of wordt getest.		Ticketintegratie vormt een actiepunt van het RMP		neen	neen	neen

	B	F	G	H	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**input van**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP**	**verwerking in actieplan**	**verwerking in plan-MER**
26	B-04		Pagina 80: Naast rekening houden met bakfietsen in deeltijd zou misschien ook gekeken moeten worden naar het ruimtebeslag van deze nieuwe vorm van fietsvervoer. De wendbaarheid en de breedte van een bakfiets zullen invloed hebben op onder andere stallingen, fietspaden en inrichting van fietsstoplichten.		Terechte opmerking. We verwijzen naar het fietsvademecum in het mobiliteitsplan. Hierin staan alle regels genoteerd i.v.m. inrichting etc. die gehanteerd worden in de praktijk.		ja	neen	neen
27	B-04		Pagina 99:		nvt		neen	neen	neen
28	B-04		Doorstroom stoplichten zullen zeker de reistijden van bussen (en trams) verbeteren. In grote steden, Göteborg in Zweden is daar een heel goed voorbeeld van, werken doorstroom stoplichten zeer goed.		Dit klopt. We nemen er akte van.	klopt	neen	neen	neen
29	B-04		Vrije busbanen zijn een goede manier om de bus zonder teveel vertraging te laten rijden. Echter, bussluizen zijn een moeilijk of niet te nemen hindernis voor de hulpdiensten. Kunnen bussluizen zo worden ingericht dat minimaal brandweervoertuigen toch gebruik kunnen maken van deze sluizen? Wetende dat een enkele vrachtwagen misbruik zou kunnen maken van de bussluis.		Bussluizen kunnen ook met ANPR camera's worden geregeld.	klopt	neen	neen	neen
30	B-04		Pagina 100:		nvt		neen	neen	neen
31	B-04		Bij andere randvoorwaarden zou ik willen toevoegen het regelmatige onderhoud en dus ook schoonhouden van de halteplaatsen.		akkoord. Kan als maatregel worden toegevoegd bij flankerende maatregelen.		ja	neen	neen
32	B-04		De vervoersmaatschappijen zullen moeten zorgen voor kwalitatief hoogwaardig vervoer met o.a. aandacht voor visueel comfort. Het spreekt voor zich dat bus, tram en trein schoon moeten zijn anders zal de consument snel terugvallen op de auto.			Nemen we mee bij het ontwerp van HOV.	neen	neen	neen
33	B-04		Zoals al opgemerkt (pag. 27), gelede (harmonica) bussen zijn niet altijd efficient en een capaciteit van 100 personen klinkt nogal groot. Kunnen verhoging van frequentie in spitsuren en iets lagere frequentie in daluren uitkomst bieden?			Onze vloot zetten we zo efficiënt mogelijk in. Waar de capaciteit het verantwoord of waar dit nodig is zetten we gelede bussen. Deze gelede bussen zijn inderdaad hoofdzakelijk nodig in de spits. Op rustigere momenten zijn deze voertuigen inderdaad te groot. Bedrijfseconomisch blijft het echter interessant om ook op rustige momenten met deze bussen te blijven rijden. Om volgende redenen: 1) Anders zouden we een dubbele vloot moeten aanhouden. Als we de gelede bussen moeten inruilen voor standaardbussen in de dal hebben we twee keer zoveel bussen nodig. Een bus om in de spits te rijden en een bus om in de dal. 2) Indien we deze uitwisseling moeten doen dan genereren we extra lege kilometers. Dit enkel om van bus te wisselen. Bovendien zouden we dan geen aanbod kunnen bieden vlak voor en na de spitsmomenten 3) Indien we helemaal geen gelede voertuigen zouden gebruiken verdubbeld onze vloot om dezelfde capaciteit aan te bieden. Daarnaast hebben we dan ook het dubbel aantal chauffeurs nodig. Aangezien we onze middelen optimaal willen inzetten (zowel materieel als financieel) blijven we dus ook op rustige momenten rond rijden met gelede bussen	neen	neen	neen
34	B-04		Moeten subsidies een rol spelen om de reiziger in het OV te krijgen en of te houden? Het prijsmechanisme kan de aantrekkelijkheid van het OV vergroten maar net zo makkelijk verkleinen c.q. tegenwerken.		Dit is geen onderdeel van het regionaal mobiliteitsplan.		neen	neen	neen
35	B-04		Pagina 103: Flexvervoer is een zeer goede manier om kortere afstanden te overbruggen tussen dorpen en gehuchten. Tevens zal dit vervoer mensen met beperkingen vaak beter passen. Echter, het reguliere vervoer (bus, tram, trein) zal ook voor mensen met een beperking net zo toegankelijk moeten zijn als voor mensen zonder beperking. Inclusiviteit zal onderdeel van dit plan moeten zijn.		akkoord. Het uitwerken van toegankelijke haltes vormt een belangrijk actiepunt van dit RMP	Er zijn op Vlaams niveau afspraken gemaakt om haltes toegankelijker te maken. Dit is echter mee een bevoegdheid van de gemeente	neen	neen	neen
36	B-04		Pagina 118: Wordt er in het Mobiliteitsplan voldoende rekening gehouden met de toekomstige technologische ontwikkelingen voor personen-, vrachtwagens en bussen? Autonoom of semi-autonoom rijden wordt onderzocht en zelfs het rijden van bussen of busjes op bepaalde trajecten zonder chauffeur zal in de nabije toekomst 'normaal' zijn.		Op de HOV assen kan in de toekomst worden bekeken of autonome bussen mogelijk zijn. Autonoom autorijden in de dorpskernen en op het lokaal wegennet zal nog niet voor direct zijn.	Dit is niet expliciet opgenomen, maar kan op sommige locaties wel zorgen voor optimalisaties. We zijn hier echter afhankelijk van de ontwikkelingen. Momenteel is de capaciteit van deze voertuigen ook nog te klein voor een reguliere busdienst	neen	neen	neen
37	B-04		Pagina 123:		nvt		neen	neen	neen
38	B-04		Het Belslijntje kruist zowel de N119 als wel de N132. Op het eerste gezicht zullen rotondes daar niet passen en dus niet de oplossing zijn. Een oplossing zou het plaatsen van fietsstoplichten kunnen zijn. Deze zouden alleen moeten functioneren als de doelgroep deze zelf bedient of middels detectie 'aanzet'.	gemeente Turnhout	De veilige oversteek voor fietsers is een terechte bezorgdheid. Bij de uitwerking van de concrete plannen, zal hier een oplossing voor uitgewerkt worden.		neen	neen	neen
39	B-04		Aanpassing van de fietspaden, ook wel 'dodenstrookjes' genoemd, tussen Weelde-Statie en Turnhout en tussen Weelde-Statie en Merksplas zouden prioriteit moeten hebben. Uiteraard geldt voor het fietspad tussen Weelde-Statie en Turnhout dat het Bels Lijntje er al is. Echter, een fietspad aan de N119 is van belang voor de bewoners langs deze weg.		acties op het BFF (Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk) zijn opgenomen in het actieplan.		neen	neen	neen
40	B-04		Pagina 129:		nvt		neen	neen	neen

	B	F	G	H	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**input van**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP**	**verwerking in actieplan**	**verwerking in plan-MER**
41	B-04		Het voorkomen dat P+R parkeerplekken worden gebruikt door automobilisten die geen gebruik maken van het OV zou mogelijk moeten zijn door het koppelen van vervoer- en parkeerbewijzen. Door deze koppeling kan men ook de tarieven sterk verhogen voor automobilisten die wel willen parkeren maar niet gebruikmaken van het OV. Laat een reiziger inchecken voor bus, tram en trein en daardoor bewijst de reiziger dat deze daadwerkelijk reist. Zo niet, dan volgt tariefsverhoging of mogelijk een boete omdat de P+R alleen voor OV klanten toegankelijk is.			Parkeertarieven zijn een gemeentelijke bevoegdheid	neen	neen	neen
42	B-04		Hoe kunnen parkeer- en OV Apps (en ook de eerder genoemde bank- en creditkaarten) ons helpen de gebruikers te ondersteunen in het juiste gebruik van de beschikbare middelen. Deze middelen zouden ook de reiziger het gevoel moeten geven van 'speciaal' te zijn.		technologie en ticketintegratie moeten er voor zorgen dat het allemaal gebruiksvriendelijker wordt. Belangrijkste voorwaarde blijft wel een goed aanbod aan openbaar vervoer.		neen	neen	neen
43	B-04		Pagina 133: De afgelopen maanden en misschien wel jaren wordt er veel geschreven in de pers over het falen van traject controles. Welke stappen worden er door de provincie, de Vlaamse regering en de federale overheid genomen om de doelmatigheid van traject controle naar 100% te tillen? Bij goede wetgeving (zijn er voorbeelden uit Duitsland en Nederland?) is een derde partij overbodig en zelfs mogelijk onwenselijk.		Er zijn goede praktijkvoorbeelden in eigen land. Het lijkt aangewezen om die kennis en ervaring eens bij elkaar te brengen.		neen	neen	neen
44	B-04		Pagina 148: Het stimuleren van thuiswerken (Telewerken) is een goed middel om het verkeersaanbod te helpen beperken. In overleg met vakbonden, werkgeversorganisaties, en de overheden kunnen voorstellen worden uitgewerkt aangaande wetgeving rondom thuiswerk, verzekeringen en fiscale gevolgen van thuiswerk voor werknemer en werkgever.		Akkoord, maar dit overleg moet gebeuren op Vlaams of zelfs federaal niveau.		neen	neen	neen
45	B-04		Moet het document een paragraaf wijden aan stikstof, fijnstof en CO2?		Stikstof, fijnstof en CO2 staan uitgebreid beschreven in het ontwerp strategisch MER (milieu-effectenrapportering).		neen	neen	neen
46	B-04		Het woon- werkverkeer speelt vanzelfsprekend de grootste rol binnen dit Mobiliteitsplan. Echter, de recreant op de fiets (gewone fiets, e-bike, racefiets, mountainbike) is een belangrijke gebruiker van de infrastructuur en als verkeersdeelnemer ook onderdeel van het denken rond verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid speelt zeker een grote rol als wielrenners zich in grote groepen verplaatsen.		Veilige fietsinfrastructuur moet voor iedereen toegankelijk zijn.		neen	neen	neen
47	B-04		Hebben bedrijven eigen vervoersplannen of initiatieven daartoe?		Mobers zijn verplicht bij vergunningsaanvragen , daarin zou meer aandacht mogen zijn voor maatregelen die duurzame verplaatsingen stimuleren. Aparte vervoersplannen zijn zeker zinvol. Vaak zijn de alternatieven voor de auto niet gekend.		neen	neen	neen
48	B-04		Speelt de taxi (personenwagen of 8 persoonsbusje) een rol?		Dat is één van de voorstellen binnen het vervoer op maat, maar wordt momenteel nog bekeken.		neen	neen	neen
49	B-04		Infrastructuur moet gereed zijn alvorens de vervoerregio over kan gaan tot 'strafprikkels' in welke vorm dan ook.		Nemen we akte van.		neen	neen	neen
50	B-04		Zijn op bedrijven- en industrieterreinen voldoende voet- en fietspaden zodat de werknemers veilig kunnen deelnemen aan het verkeer?		Er dient te worden ingezet op veilige infrastructuur voor fietsers en voetgangers binnen de bedrijventerreinen. Een goede veilige aansluiting op de fietssnelwegen en het (boven(lokaal) fietsnetwerk binnen de bedrijvenzones zijn absoluut noodzakelijk om mensen te overtuigen meer de fiets te nemen. In het RMP worden enkele inrichtingsprincipes opgegeven (sluit de achterpoortjes van de bedrijvenzone zodat sluipverkeer wordt vermeden en veilige autoluwe fietsroutes ontstaan, via éénrichtingsstraten kan ruimte worden voorzien voor de aanleg van fiets- voetpaden, organiseer het parkeren op eigen terrein en niet op het openbaar domein.) Investeer op de grote aseen en looplijnen naar bushaltes. Er dient ook ruimte te worden voorzien voor vergroening en waterberging in het straatbeeld.		neen	neen	neen
51	B-04		Zijn er binnen de vervoerregio goede gemeentelijke (provinciale) beleidsplannen met betrekking tot distributiehallen/gebouwen. Deze categorie trekt veel transportverkeer aan en zou dus niet op een dorps industrieterrein gevestigd moeten zijn maar eerder dichtbij een snelweg.		In het RMP wordt aangegeven dat grote logistieke bedrijven best worden voorzien bij wegen van een hoger niveau. Binnen de dorpskernen blijft lokale verwevenheid van activiteiten die weinig vrachtverkeer genereren mogelijk. Belangrijk is dat wordt uitgegaan van een bundeling van activiteiten om diffuse verplaatsi,ngen van verkeer tegen te gaan.		neen	neen	neen
52	B-04		Is er bij de samenstelling van het document gesproken over de medewerker die late dienst heeft of in ploegendienst werkt en dus op afwijkende uren veilig over straat moet kunnen gaan? Moet het Mobiliteitsplan ook aan deze groepen aandacht besteden?		De fiets vormt daarbij een flexibel transportmiddel op voorwaarde dat er ook sociaal veilige fietsroutes zijn.		neen	neen	neen
53	B-05	openbaar vervoer	Je kan nu van Rijkevorsel naar Turnhout, Hoogstraten, Brecht, Beerse, Vosselaar en Antwerpen via de lijnen 431, 432 en 600. Maar een heel belangrijke verbinding mis ik nu enorm. Is er de mogelijkheid om een buslijn bij te maken die Rijkevorsel passeert richting Oostmalle. Zo kan ik toch van daaruit dan naar andere bereikbaar plaatsen gaan zoals Vlimmeren, Oostmalle en Westmalle; plaatsen waar ik nu niet geraak met het openbaar vervoer.			De verbinding naar Oostmalle is voorzien in 2025. Hier kan overgestapt worden naar Vlimmeren en Westmalle	neen	neen	neen

	B	F	G	H	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**input van**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP**	**verwerking in actieplan**	**verwerking in plan-MER**
54	B-06	leefbaarheid/vrachtrou	Ik lees veel over ontlasten van regionale kernen naar zwaar vrachtverkeer toe. Dat is uiteraard lovenswaardig. Ik lees weinig concrete acties naar bepaalde straten toe die vergeven zijn onder het sluipverkeer, maar misschien is dat ook wel de bedoeling en volgt dat in een later stadium (of lees ik er over). In dat kader stip ik graag de situatie aan te Tielen, zodat dit zeker niet vergeten wordt in de uiteindelijke plannen. De Kerkstraat te Tielen is reeds jaren een sluipweg voor zwaar vrachtverkeer richting de industrie te Turnhout. Ik bedoel meer specifiek de industrie die zich rond Steenweg te Tielen bevindt. Vele vrachtwagens die zich een weg banen naar de E313 gebruiken deze weg als sluipweg. De situatie wordt jaar na jaar erger. Deze vrachtwagens nemen vervolgens allemaal de weg naar Lichtaart. 2 van de drie dorpskernen van Kasterlee hebben hier dus serieus onder te lijden. De weg wordt verder gezet via de ring van Herentals tot aan de oprit van E313. Er zijn niet overal aparte fietspaden, waardoor al dit verkeer (fietsers – auto's – vrachtwagens - …) samenkomt. In Lichtaart en Tielen werden wel suggestiestroken voor fietsers op de rijbaan geschilderd, maar dat lost het probleem niet op. Er is sprake van een lichte verhoging van verkeersveiligheid, maar verkeersveilig kan je dit nog steeds niet noemen. Soms is de situatie ook niet logisch (volgens mijn bescheiden mening). Het laatste deel van de Kerkstraat bijvoorbeeld is 70 km/h. Er is hier een fietspad dat in beide richtingen gebruikt wordt (maar niet breed genoeg is en zich in slechte staat bevindt – er gebeurden al fietsongelukken). Verder is dit een klinkerbaan (in slechte staat) en zijn er geen parkeerplaatsen (wat ook al ongevallen heeft veroorzaakt) en bevindt de lokale jeugdbeweging zich op dit stuk. Een uitbreiding naar 50 km/h lijkt me hier logisch, niet? Wanneer we Lichtaart binnenrijden (kaarsrechte vernieuwde baan – parkeerplaatsen aan beide kanten – fietspad aan beide zijden in beide richtingen) via Tielensteenweg is de snelheid daar buiten de bebouwde kom WEL verlaagd naar 50 km/h….?		In het RMP worden principes om het sluipverkeer te weren beschreven. De lokale uitwerking dient op gemeentelijk niveau te gebeuren.		neen	neen	neen
55	B-06	vervolg	Vrachtwagens moeten eerder geloodst worden over de ring van Turnhout en Geel, waar ze op hun plaats zitten. Het spreekt voor zich dat de leefbaarheid van de dorpskernen van Tielen en Lichtaart hier serieus onder lijden. Ik zou het een enorm gemiste kans vinden mocht dit niet mee bekeken worden in het volledige plan.		Doorgaand vrachtverkeer dient te worden geweerd in de dorpskernen van Tielen en Lichtaart. Enkel lokaal bestemmingsverkeer is toegelaten.		neen	neen	neen
56	B-07	zwaar verkeer door woonkernen	Vrachtwagen in woonsteden/dorpen vermijden Dat grote vrachtwagens 10 à 30 ton een probleem vormen in een woonkern is een feit. Vaststellingen Gevaar voor opstoppend verkeer, fietsers, kinderen,… Moeilijke bewegingsmogelijkheid en parkeermogelijkheid voor de vrachtwagens zelf en veel, heel veel tijdverlies! Vaak verkeersboetes omdat ze moeten leveren op plaatsen waar ze niet mogen komen. Deze boetes moeten ze dan administratief weerleggen door hun noodzaak te bewijzen. Dit is een enorm gedoe dat kan vermeden worden. Voorstel/idee Vrachtwagens kunnen uit de wooncentra en winkelstraten. Hoe hun goederen dan ter plekke komen? Werken met een opslag en overslag aan de rand van de stad of woonkern. In functie van de grote van de stad zouden meerdere opslag- en overslaglocaties kunnen worden opgericht. (bestaande overslagplaatsen kunnen hier trouwens voor in aanmerking komen) Vrachtwagens leveren daar de paletgoederen af en komen niet meer in de woonkern of stadscentrum. Met kleinere (elektrische vrachtwagens) (max 3 à 4 ton) worden dan goederen in de woonkern of naar winkelcentra gebracht. Dit kan dan gebeuren door de levering van enkele paletten in dezelfde straat , want de winkels liggen meestal in eenzelfde straat. De meerkost voor deze overslag wordt ruimschoots terugverdient door de tijdswinst voor het zwaar transport en de vermeden boetes. Ook zal de woonkern milieuvriendelijker worden, is er minder gevaar voor fietsers en voetgangers (veiliger dus) en zijn er geen opstoppingen meer in het doorgaand verkeer in de wooncentra. Op speciale laad en los-toelating (herkenbare sticker of kleur wagen) zouden deze kleine vrachtwagens dan met elektrische transpaletten hun goederen ter plaatsen kunnen brengen.		slimme stadsdistributie dient zeker verder te worden bekeken. Op niveau van de landelijke kernen is dit wellicht niet haalbaar.		neen	neen	neen

	B	F	G	H	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**input van**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP**	**verwerking in actieplan**	**verwerking in plan-MER**
57	B-07	vervolg	Nu stopt er een 10-tonner aan een horecazaak/winkel voor de aflevering van 1 paletje goederen! Dit wordt dusdanig vermeden en economischer verantwoord. Een ander voordeel is dat de overslagdepots eigen chauffeurs hebben die op termijn de woonkern kennen en weten hoe ze veilig en snel door de stad of woonkern zich kunnen bewegen met een kleine vrachtwagen. Een chauffeur die de stad of woonkern niet kent, is vaak de oorzaak van willekeurig parkeren, verkeersvertraging en verkeershinder, meer gevaar voor voetgangers en fietsers en veel tijdverlies. Deze nadelen kunnen dus allemaal vermeden worden. Bouwmaterialen zijn hier de uitzondering maar zijn ook maar tijdelijke en geen regulier vrachtverkeer Een doorvoer van bouwmaterialen is echter niet mogelijk via woonkernen en om dit te controleren moet de aannemer die leveringen wil doen voor een werf een aanvraag indienen met het aantal vrachten en de periode hieromtrent. Dit hoeft maar eenmalig te gebeuren zodat de tijdelijkheid ook duidelijk is en er rekening kan gehouden worden met de hinder die het met zich meebrengt. Het is dan ook beter mogelijk eventuele omleidingen in te bouwen voor de duur van de werken. Ik meen dat dit na een diepgaandere studie zeker een meerwaarde kan zijn in de hele mobiliteit in de woonkernen en stadcentra.		zie antwoord bezwaar 56		neen	neen	neen
58	B-08		Het voorliggende voorlopig Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan (ORM) huldigt duurzame principes. De wenselijke toestand die erin wordt geschetst, is ook voor de Brugpartij het nastreven waard. Op een lager, praktisch gericht niveau, lijdt het document evenwel aan een klassiek euvel: de eigen principes worden rigoureus ondergraven, het ORM schiet zichzelf in de voet. Daardoor verliest het alle geloofwaardigheid. Hoe het komt dat er acties, volkomen in tegenstrijd met de globale visie, in het plan geïncorporeerd worden en zelfs als bevorderlijk voor de duurzame doelstellingen worden gepropageerd, is moeilijk aanwijsbaar. De verklaring van die contradictie is evenwel minder belangrijk en geenszins de bedoeling van dit bezwaar. In deze nota wijzen we enkel op een dergelijk probleem dat zich met het voorliggend ORM in Geel voordoet. We gaan ook in op de argumentering die Team Vervoerregio Kempen ons ter zake bezorgde, nadat we onze opmerkingen in de chat bij de infosessie hadden gegeven.		Nemen we akte van.		neen	neen	neen
59	B-08		• Een van de duurzame principes in het ORM is dat “slecht gelegen bedrijventerreinen zullen worden herbestemd, afgebouwd of verplaatst”. De reden is evident: door hun slechte ligging verwekken ze mobiliteitsstromen die niet langer wenselijk worden geacht. Er is geen ruimtelijke planner in dit land die de inplanting van de Stenehei (Dessel) niet als een schoolvoorbeeld van een ‘slecht gelegen’ bedrijventerrein aanziet. Het ligt tussen Retie en Geel naast de N118, en hoewel bekend is dat de verkeersimpact op het centrum van Geel (Sint-Dimpna) beperkt is, wordt de belevering ervan nog altijd gebruikt om zwaar verkeer door het centrum van Geel te gedogen. Een consequente toepassing van de principes van het ORM zou voor de Stenehei dus een herbestemming, afbouw of verplaatsing betekenen. Voor het Team Vervoerregio Kempen is dat evenwel geen optie. Het vindt de Stenehei “een meer perifeer gelegen bedrijventerrein, wat niet automatisch betekent dat het slecht gelegen is”. Het team wijst bovendien op “een hoge waarde voor lokale tewerkstelling”. Van het team krijgt Stenehei nog een andere kwalificatie. Het bedrijventerrein wordt gewoon “moeilijk bereikbaar” genoemd. Met andere woorden: niet de slechte ligging, maar de slechte bereikbaarheid van de Stenehei wordt door het Team Vervoerregio Kempen als een probleem aanzien. Daar wil men met dit ORM een oplossing voor bieden door in te zetten op het PRUP Regionale Ontsluiting: een grootschalig infrastructuurproject waarbij de Ring rond Geel wordt doorgetrokken tot aan de N118.	AWV/provincie	zie bezwaar 66		neen	neen	neen

	B	F	G	H	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**input van**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP**	**verwerking in actieplan**	**verwerking in plan-MER**
60	B-08		• Het aanleggen van nieuwe wegen is een actie die het ORM nadrukkelijk (en terecht) beweert te willen vermijden. In het ontwerp-MER lezen we dat men gaat voor een “betrouwbaar wegennet zonder sluipverkeer”. Dat wil men doen door het bestaande hoofdwegennet beter te benutten. “Dit hoeft zich niet te vertalen in nieuwe wegen, maar eerder (in) het optimaliseren van de bestaande infrastructuur, het streven naar het beperken van sluipwegen in de regio, het beter benutten van de bezetting van de auto en het stimuleren van autodelen.” (MER, p. 15/314). Het zwaar vervoer dat op de as Gasthuisstraat – Sint-Dimpnaplein – Logen (N118) in Geel als een acuut probleem wordt ervaren, gebruikt de N118 als sluipweg. Voor AWV is dit namelijk niet de aangewezen route tussen de E313 en de E34. Om het verkeer op deze sluiproute te beperken, hoeft er helemaal geen nieuw weg aangelegd te worden. Dat kan perfect met andere maatregelen op bestaande wegen én een tonnenmaatbeperking, zoals die op dit moment al bijna een jaar in voege is, wegens de werken op de N118. Toch wil het ORM het PRUP mordicus gerealiseerd zien. In het antwoord van het team vernemen we de argumenten: -Het PRUP zou niet alleen verlichting brengen op Sint-Dimpna, maar ook op de Katersberg. -Uit mobiliteitsonderzoek blijkt volgens het team duidelijk dat een infrastructuuroplossing het meest gewenst is. Louter werken met flankerende maatregelen zou onvoldoende slagkracht hebben en betekent enkel een verplaatsing van “de gestelde leefbaarheidsproblematiek”. In het PRUP dat op 22 juni jl. door de provincieraad werd goedgekeurd, is van de Katersberg geen sprake. De scope van het dossier beperkt zich louter tot de wijk Sint-Dimpna, hoewel met het ‘Regionale Ontsluiting’ blijft noemen. Ook de bereikbaarheid van de Stenehei komt niet in de doelstellingen voor. Het ORM-team verantwoordt zijn keuze voor dit nieuwe infrastructuurproject dus met argumenten die er niets mee te maken hebben.	AWV/provincie	zie bezwaar 66		neen	neen	neen
61	B-08		• Het is algemeen bekend dat een onlosmakelijk effect van elke nieuwe weg erin bestaat dat die ook extra verkeer aantrekt. Dat was ca. 12 jaar geleden het geval met de N19g, het zal ook het geval zijn met het in het PRUP beoogde nieuwe segment van de R14. Dit is precies wat het ORM met zijn doelstellingen probeert te vermijden. Toch beantwoordt het team deze opmerking als volgt: “De regionale ontsluiting betekent een verplaatsing van verkeersstromen, eerder dan een toename ervan.” De door het PRUP beoogde nieuwe weg wordt, als we het team mogen geloven, de uitzondering op een fenomeen dat elke verkeersdeskundige als een wetmatigheid aanziet. De onderbouwing van deze prognose is vaag: “Uit de analyse van gevoerd mobiliteitsonderzoek kan worden afgeleid dat de nieuwe wegconnectie geen of slechts een zeer beperkt aandeel verkeer zal aantrekken dat de verbinding maakt tussen de E313 en E34,” lezen we. Om welk onderzoek het precies gaat en wat men bedoelt met “kan worden afgeleid”, is niet duidelijk. Het aanzuig- en vermenigvuldigingseffect van het nieuwe stuk R14 wordt op geen enkele sluitende manier tegengesproken. Het tegendraads effect van dit project op de doelstellingen van het ORM is duidelijk, maar wordt even duidelijk door het ORM-team ontkend.	Gemeente Geel & provincie	Alle infrastructuur werd mee doorgerekend door het verkeersmodel. Er is aangetoond dat er geen aanzuigeffect is op streekniveau. De wegen doen waartoe ze bedoeld zijn: het lokale verkeer ontlasten en op die manier de verkeersleefbaarheid van de kern verhogen. Zie ook het MER-gedeelte.		neen	neen	neen
62	B-08		• Het is opvallend hoe voetstoots het ORM-team een achterhaald Kempisch mobiliteitsdogma aanneemt. De noodzaak aan het doortrekken van de R14 – hoe tegenstrijdig met het wezen van het bredere mobiliteitsplan ook - wordt als een vanzelfsprekendheid in het ORM overgenomen. “Uit mobiliteitsonderzoek blijkt duidelijk dat een infrastructuuroplossing het meest gewenst is, louter werken met flankerende maatregelen zou onvoldoende slagkracht hebben en betekent enkel een verplaatsing van de gestelde leefbaarheidsproblematiek”, antwoordt het ORM-team op onze twijfels.	Gemeente Geel & provincie	De haalbaarheidsstudies zijn nog steeds actueel, en hebben als doel om verkeer uit het centrum te halen. Uiteraard is het belangrijk dat de gemeenten bijkomende maatregelen nemen om dat verkeer uit het centrum te weren.		neen	neen	neen

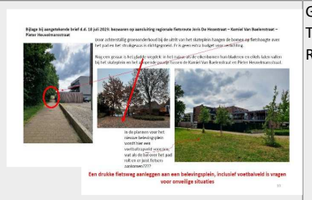
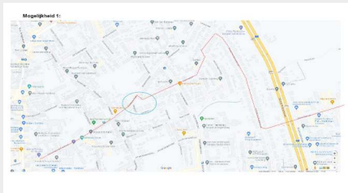
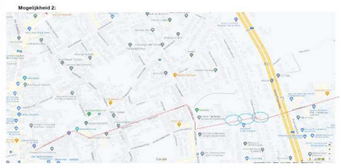
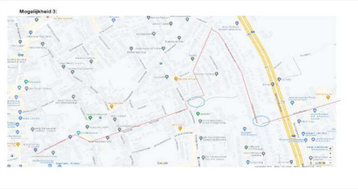
	B	F	G	H	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**input van**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP**	**verwerking in actieplan**	**verwerking in plan-MER**
63	B-08		. wij komen niet te weten naar welk mobiliteitsonderzoek hier wordt verwezen, laat staan hoe duidelijk daaruit de wenselijkheid van een nieuwe weg blijkt. Verwijst men hier naar de mobiliteitsstudie die ca. 2010 werd gevoerd om (in 2012) een eerste, later door de Raad van State vernietigde versie van het PRUP te kunnen verantwoorden, en die louter vanuit dat oogpunt werd opgemaakt? -Er is ons geen enkele studie die 'flankerende maatregelen' (zoals een tonnenmaatbeperking op de N118, een heraanleg van de E34-oprit in Zevendonk, het verbeteren van de doorstroming op de N19 (Antwerpseweg) en de R14 deskundig heeft bekeken en op een ernstige manier heeft afgewogen als alternatief voor het PRUP. -De vandaag al bijna een jaar in voege zijnde tonnenmaatbeperking is het beste bewijs voor de stelling dat het probleem op Sint-Dimpna ook zonder PRUP kan worden opgelost. Er is geen sprake van dat het probleem zich naar andere dorpskernen heeft verschoven en de Stenehei wordt nog altijd beleverd. De door het team aangehaalde "gestelde leefbaarheidsproblematiek" is het voorbije jaar helemaal niet verschoven. Het wekt verbazing dat een team, dat zich zo duidelijk achter duurzame mobiliteitsoplossingen schaart, deze realiteit zo nadrukkelijk negeert en zelfs niet op het idee komt zijn pleidooi voor het PRUP afhankelijk te stellen van een analyse en/of een evaluatie van de huidige toestand op Sint-Dimpna.	Gemeente Geel	Zie de doorrekening van het Vlaams Verkeerscentrum uit 2021-2022.		neen	neen	neen
64	B-08		De wetenschappelijke onderbouwing van het PRUP-dogma waarop het ORM zich volgens het team baseert, bestaat niet. In het beste geval (de studie uit 2010) werd ze tendentieus opgesteld en is ze inmiddels ruimschoots achterhaald. Van aanwijzingen dat het hier wel degelijk om een dogma en niet om een duurzame oplossing gaat, wordt schouderophalend weggekeken.		Nemen we akte van.		neen	neen	neen
65	B-08		• Voor de realisatie van een regionale ontsluiting rond Geel wordt door het team ook verwezen naar het PRUP Kievermont (ze is een voorwaarde tot de ontwikkeling van de 'zone voor stedelijke ontwikkeling') en het PRUP Stenehei fase II (ontwikkeling van een 'zone voor gemengd lokaal en regionaal bedrijventerrein'). "Zoals gezegd ontstaat op Kievermont ook de mogelijkheid voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De link met de stad zal hier zeker belangrijk zijn, maar de aanwezigheid van de regionale ontsluiting zal ook hiervoor cruciaal zijn", aldus het team in zijn antwoord. N.a.v. de aankoop van het vroegere militair domein Kievermont bleek op de gemeenteraad van Geel zopas nog dat het PRUP Kievermont volstrekt achterhaald is, inclusief de daarin opgenomen bestemmingen. Er was 16 ha bedrijvenzone voorzien voor de herlokalisatie van zonevreemde KMO's, maar de behoefte daaraan is totaal verdampt. Een volgende denkpiste was de inrichting van een recyclagepark, maar dat plan werd door de Raad van State verworpen. Idee nummer drie was de nieuwbouw van het stedelijk magazijn, maar ook dat bleek na die beslissing van de RvS erg moeilijk. Bovendien zijn er ver gevorderde plannen om samen met de gemeente Meerhout een nieuwbouw-magazijn te zetten op een locatie die -uiteraard- veel dichter bij Meerhout zal liggen. Kortom, noch voor een KMO-invulling, noch voor enige stedelijke ontwikkeling zijn er momenteel plannen of perspectieven op Kievermont. Dat men het 20ste eeuwse en tot op de draad versleten PRUP-Kievermont toch warm houdt, heeft louter met het PRUP Regionale Ontsluiting te maken en niets met de actuele of toekomstig in te schatten behoeften inzake ruimtelijke planning. Verwijzen naar het PRUP Kievermont als argument om de R14 door te trekken, is zonder voorwerp en heeft elke relevantie verloren.		Het is zo dat het verkeerd is om te stellen dat het PRUP Kievermont een argument is om de R14 door te trekken. Wat wel zo is, is dat het PRUP Kievermont en het PRUP Stenehei fase II gerealiseerd kunnen worden na realisatie van de regionale ontsluiting. Dat is gewoon een feit, los van enig gewenst beleid. De regionale ontsluiting is in eerste instantie genoodzaakt om de kern van Geel te ontlasten van doorgaand gemotoriseerd (vracht)verkeer. Dat is dé probleemstelling, en daarop proberen we met het PRUP Regionale ontsluiting Geel bis een oplossing voor te voorzien. Achterliggend speelt ook regionale schaal. De regionale ontsluiting is een schakel in het oplossen van de regionale mobiliteitsproblematiek van doorgaand vrachtverkeer in de omliggende dorpskernen (Geel, Mol, Retie en Dessel) dat een herkomst en bestemming heeft in dit gebied. Twee andere puzzelstukken hierin zijn het voorzien van een ringweg in Retie en het connecteren van de N18 met de N118.		neen	neen	neen

	B	F	G	H	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**input van**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP**	**verwerking in actieplan**	**verwerking in plan-MER**
66	B-08		Conclusie: Op basis van deze vaststellingen kan de Brugpartij in het voorliggend Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan geen goed en geloofwaardig mobiliteitsplan voor onze vervoerregio zien. Dat het ORM het PRUP Regionale Ontwikkeling als een vanzelfsprekende 'must' aanziet én propageert, staat haaks op de algemene, duurzame doelstellingen van dit plan. De Brugpartij ziet in dat infrastructuurproject geenszins een positieve bijdrage aan een duurzame mobiliteit in onze regio. Het ORM zoals het nu voorligt is een gemiste kans voor een duurzame mobiliteitstoekomst in het Geelse. We vragen het team dan ook met deze bemerkingen rekening te houden en het plan in die zin aan te passen.	Gemeente Geel	Het klopt dat in het PRUP de focus ligt op het verkeersleefbaar maken van de kern van Geel. Waarom? Omdat voor een RUP een basis moet gevonden worden in een ruimtelijk structuurplan. In het RSPA (Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen) staat dat omleidingswegen kunnen worden gepland als de verkeersleefbaarheid van een kern onder druk staat. Hier ligt dus onze rechtsbasis voor het opmaken van het PRUP. Vandaar dat onze focus daar dus ook op ligt. Dit neemt niet weg dat het PRUP ook voor andere voordelen kan zorgen, bv. ontlasten van Katersberg, verbeteren van ontsluiting Stenehei, … Een Regionaal Mobiliteitsplan kan wensuitspraken doen over ruimtelijk beleid, om de uitgeschreven mobiliteitsvisie te ondersteunen, maar dat is in een RM steeds van ondergeschikte orde. Ruimtelijk beleid dient immers uitgeschreven te worden in de daartoe voorziene beleidsdocumenten, zoals ruimtelijke beleidsplannen, ruimtelijke uitvoeringsplannen, … Er is niets mis met de uitspraak "slecht gelegen bedrijventerreinen zullen worden herbestemd, afgebouwd of verplaatst", maar daarmee staat of valt het RM natuurlijk niet. Het uitgangspunt is waardevol en kan een aanzet zijn voor de partners binnen het thema ruimtelijke planning om dit verder uit te werken en in de praktijk toe te passen. Het is niet op dit moment 1-op-1 te stellen dat Stenehei 'slecht gelegen' is, zoals bedoeld in het RM. Op vlak van mobiliteit is het juist om te stellen dat de regionale ontsluiting Geel kan bijdragen tot een verbeterde ontsluiting van het industrieterrein Stenehei. Ten overvloede, Stenehei ligt op een oost-west-as geclusterd met een heleboel andere industriële activiteiten. Denk aan Niras, Belgoprocess, SCK, Vito, Sibelco, nzm Grit, industrie Donk, industrie Goormansdijk, Maes beton, … In een ruimere blik op de regio wordt deze bedrijvigheid geclusterd ontsloten (eventueel via een nieuw aan te liggen wegverbinding N18-N118) en kan de regionale ontsluiting in Geel hiervoor een belangrijke toekomstige rol vervullen. De connectie tussen de E313 met de E34 blijft de Kempische Noord-Zuid N19g. De N118 blijft haar rol ter interne ontsluiting van de Oosterkempen behouden. De regionale ontsluiting is een schakel in dit netwerk zodat de kern van Geel gevrijwaard kan worden van doorgaand (vracht)verkeer.		neen	neen	neen
67	B-09		opmerkingen op het mobiliteitsplan van de stad Hoogstraten - zo ook meegedeeld aan betrokkene.		nvt		neen	neen	neen
68	B-10	ontsluiting OV	Met verbazing stel ik vast dat in het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan, nog steeds weinig gevolg is gegeven aan de opmerkingen die vanuit de verschillende sociale economiebedrijven en belangorganisaties uit de regio zijn gemaakt. Zoals voldoende geargumenteerd, heeft iedereen in de inclusieve samenleving die we nastreven het recht om deel te nemen aan het arbeidsproces. Maatwerkbedrijven spelen hierin een belangrijke rol en stellen in Vlaanderen zo goed als 25.000 mensen te werk. Een goede bereikbaarheid met alle vervoersmodi is hierbij cruciaal, in het bijzonder voor deze doelgroep die vaak over weinig of geen mobiliteits-alternatieven beschikt. Spijtig genoeg (?) is voor velen onder hen de bereikbaakbaarheid van de plaats van tewerkstelling met het openbaar vervoer (en dus de bus) cruciaal: het betekent 'mogen werken' of 'niet kunnen werken'; het betekent 'zelf een inkomen verwerven' of 'moeten blijven leven van een uitkering'… Het plan houdt hier ons inziens weinig rekening mee en schuift de verantwoordelijkheid zonder omzien door naar de werkgevers en -nemers. We verwijzen naar pagina 15 van het 'Voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan Versie 2' met betrekking tot de Vlaamse Mobiliteitsvisie. Hierin staat vermeld dat "… Het uitgangspunt is dat scholen, ziekenhuizen, bedrijfsterreinen, sportcentra, cultuurcentra en winkelcentra vlot bereikbaar zijn voor iedereen. …". We durven te vragen en sterk aan te bevelen hieraan expliciet de 'gegarandeerde bereikbaarheid' van 'sociale economiebedrijven' toe te voegen ten aanzien van hun 'werknemers die zich in een kwetsbare situatie bevinden'.		Dit hoort niet thuis in RMP.	Dit is een beleidsbeslissing die op een hoger niveau dient genomen te worden. Eventueel gecombineerd met het leerlingenvervoer.	neen	neen	neen

	B	F	G	H	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**input van**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP**	**verwerking in actieplan**	**verwerking in plan-MER**
69	B-10		Meer specifiek is voor de hoogdringende uitbreiding van Kaliber de optie van een herlokalisatie naar een industriezone in de nabijheid van onze huidige vestiging vanuit het standpunt van ruimtelijke ordening een opportuniteit die door de invulling van dit ontwerp-mobiliteitsplan onmogelijk wordt maakt. Ik citeer letterlijk uit het (onbegrijpelijke) antwoord van jullie adviseurs/begeleiders in hun schrijven van 30 augustus 2022, dat vaak in tegenspraak is met het voorliggende ontwerpplan: "… Bereikbaarheid maatwerkbedrijven Verder geven we graag nog extra toelichting omtrent jouw bezorgdheid van de bereikbaarheid van de maatwerkbedrijven. Basisbereikbaarheid en goede ruimtelijke ordening In de eerste plaats is het belangrijk nog eens te benadrukken dat de evolutie van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid ook een goede ruimtelijke ordening inhoudt. Dat betekent dat openbaar vervoer en ruimte nog sterker op elkaar worden afgestemd. Om de beperkte open ruimte te beschermen, vrijwaren en versterken wordt het wonen, werken, ontspannen… op slecht gelegen locaties dus niet ondersteund. Vervoerregio en stakeholders De vervoerregio omhelst een groot gebied. We proberen te luisteren naar de wensen en noden van alle betrokkenen om een zo goed mogelijk antwoord te bieden. Het is echter niet mogelijk om met alle organisaties rond de tafel te zitten en voor iedere partij een plan op maat op te stellen. Binnen de vervoerregio kan dan ook geen oplossing van deur-tot-deur worden voorzien.		zie reactie bezwaar nr 71		neen	neen	neen
70	B-10	vervolg	Locatie van maatwerkbedrijven De leden van de vervoerregioraad hielden, elk binnen hun beslissingsbevoegdheid, bij de opmaak van het plan wel expliciet rekening met de (huidige) locatie van de maatwerkbedrijven en de inschatting van de haalbaarheid van de alternatieven. Deze vallen veelal allen binnen de invloedssfeer van de verschillende haltes. Hoe het transport van de halte tot het bedrijf zelf wordt georganiseerd, is een vraagstuk waarop vanuit de vervoerregio geen antwoord kan geboden worden. Hetzelfde geldt voor de verplaatsing van de woning tot de opstaphalte. Deze vraagstukken zullen dus door jouw bedrijf zelf moeten worden opgenomen. We verwijzen hiervoor graag naar het overleg dat er al is geweest tussen de stad, Team MOW en Kaliber na een uitgebreid onderzoek over de mogelijkheden voor bediening van een nieuwe locatie. Agenderen van problematieken De vervoerregioraad bestaat uit de gemeentes en vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid. Binnen dit systeem zet Vlaanderen de grote lijnen uit en maakt De Lijn voorstellen op. Daarna(ast) moeten vooral de gemeentes zelf aan de slag met het uitwerken. Vanuit Vlaanderen hebben we als taak het afstemmen en zoeken naar consensus met alle gemeentes binnen een regio. De concrete vraagstukken moeten dan ook met de gemeentes zelf worden besproken. Op deze manier kunnen ze verder worden geagendeerd en opgenomen in de vervoerregioraad. Specifiek voor jullie bedrijf hebben we begrepen dat het gaat om herlokalisatie van jullie bedrijf naar een site die niet voldoet aan de principes van goede ruimtelijke ordening (Nota van kaliber: beschouwt de vervoerregio een herlokalisatie van een bedrijf naar een industriezone als 'slecht gelegen locatie' en 'slechte ruimtelijke ordening' ?) waarin nabijheid en kernversterking centrale elementen zijn. Samen met jullie en de stad Herentals werd al uitgebreid bekeken of er andere mogelijkheden zijn binnen het kader		zie reactie bezwaar nr 71	Industrieterreinen zijn doorgaans per openbaar vervoer moeilijk te bedienen locaties (qua potentieel). Specifieke verbindingen voor maatwerkbedrijven zijn duur. Deze verplaatsingen moeten immers met een functionele lijn gebeuren. De middelen om extra functionele lijnen te voorzien ontbreken momenteel. Binnen de vervoerregio is dan ook afgesproken om dit soort verbindingen te laten afhangen van het VOM. De uitspraak van een ongunstige ligging moet hier vooral gekaderd worden binnen de doelgroep. Een kwetsbare groep mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer verder plaatsen van de aanwezige OV-verbindingen getuigt niet van een goede locatiekeuze.	neen	neen	neen
71	B-10	vervolg	van het OV-plan, waarvan de budgetten al vastlagen, maar helaas bleek dit niet mogelijk. …" Op basis van dit antwoord en de voormelde ontwerpnota, werken we momenteel noodgedwongen aan de voorbereiding van een uitbreiding op de huidige site. Hierdoor zullen we meer dan ooit tevoren, mensen uit de ruime regio Herentals die zich in een kwetsbare situatie bevinden, kansen op duurzame, inclusieve tewerkstelling en een écht inkomen kunnen geven. We zouden het op prijs stellen en het als bijzonder fijn ervaren hiervoor ook in de toekomst op de actieve medewerking en steun van de vervoerregio Kempen en de lokale overheid te mogen rekenen.		Uit analyse blijkt dat de meeste maatwerkbedrijven op een goed ontsloten plaats gevestigd is. Bij uitbreidingen en nieuwe maatwerkbedrijven vragen we – net als bij bedrijven om zich op goed ontsloten locatie te vestigen. We voegen 'in het bijzonder maatwerkbedrijven' toe aan de uitleg waar we aan bedrijven vragen zich op goede mobiliteitsknooppunten te vestigen		ja	neen	neen

	B	F	G	H	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**input van**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP**	**verwerking in actieplan**	**verwerking in plan-MER**
72	B-11		De Steenweg op Oosthoven in Oud-Turnhout is een drukke straat met veel verkeerdeelnemers. Een gevaarlijk punt op die weg is bij de afslag naar De Hoogt (zie onderstaande kaart, het geel omcirkelde punt). De Hoogt is een verzamelplaats voor veel kinderen en jongeren voor sport en recreatie maar natuurlijk ook voor ouderen. Hier zijn fietsers, voetgangers (bushalte De Lijn is nabij de gele cirkel op de kaart) en auto's die oftewel afslaan naar de Hoogt oftewel rechtdoor rijden. Automobilisten die rechtdoor gaan rijden met regelmaat (veel) harder dan 50 km/uur. Om de veiligheid op dit punt te verhogen, is mijn verzoek om hier een 30 km/uur zone in te stellen ter verbetering van de veiligheid voor kinderen en voor alle andere verkeerdeelnemers.	RIT	Het is een terechte opmerking dat de oversteek op de Steenweg op Oosthoven aan de Hoogt een gevaarlijk punt is. Zowel vanuit de attractiepool van de sport- en recreatiecluster als vanuit de regionale fietsroute, willen we deze oversteek beveiligen.		neen	neen	neen
73	B-11	(Afbeelding)		RIT	Van Arendonk via Oud-Turnhout en van Ravels via Oosthoven werken we aan een fietsverbinding naar Turnhout, los van de drukke gewestweg. Deze fietsverbinding willen we verbeteren door ze veiliger te maken en aangenamer te maken om op te fietsen. De regionale fietsroutes vanuit Oosthoven/Ravels en Oud-Turnhout/Arendonk komen samen aan het bedrijventerrein van Bentel. De R13 is daar vandaag onmogelijk te kruisen als voetganger of fietser. De enige alternatieven zijn de onveilige kruispunten met de N12 en de N18. We willen ter hoogte van Bentel een nieuwe tunnel onder de ring leggen zodat fietsers en voetgangers er veilig de ring kunnen oversteken. Natuurlijk moet je deze tunnel ook veilig kunnen bereiken vanuit Oud-Turnhout. De oversteek op de Steenweg op Oosthoven aan De Hoogt willen we daarom ook extra beveiligen. Hoe we dit juist gaan doen, moet nog verder onderzocht worden. We nemen uw suggestie om er zone 30 in te voeren, mee in het onderzoek. Voor meer info over de fietsverbinding, zie www.gewoongaan.be		neen	neen	neen
74	B-11		Tijdens mijn zoekwerk kom ik tot de onderstaande informatie die ook van toepassing is op het gevaarlijke punt bij de afslag naar De Hoogt. Bron: Wikipedia. Er bestaan geen standaardvoorschriften voor het inrichten van een 30km/h-zone. Er zijn echter wel bepaalde maatregelen en richtlijnen: •Snelheidsremmende maatregelen zoals drempels, obstakels, asverspringingen en wegversmallingen. Het wegbeeld moet zodanig zijn ingericht dat weg en omgeving niet uitnodigen tot hogere snelheden. Lange rechte stukken zonder obstakels moeten dus worden voorkomen. Op dit moment is de Steenweg op Oosthoven een zeer lange rechte weg en dat moet worden voorkomen om de veiligheid te verhogen. Bron Wikipedia: Naast een verbeterde verkeersveiligheid heeft het aanbrengen van 30km/h-zones ook op het gebied van leefbaarheid een aantal voordelen: •Sluiproutes door woonwijken worden onaantrekkelijker door verkeersremmende maatregelen. De belevingswaarde (kwaliteit) van de omgeving verbetert. Dit komt door onder andere minder geluidsoverlast door auto's. •Een 30km/h-zone heeft ook effect op de keuze van het vervoermiddel. Fietsen wordt bijvoorbeeld aantrekkelijker. •Een 30km/h-zone is milieuvriendelijker doordat auto's er dankzij hun lagere snelheid minder fijnstof uitstoten. •Hoe hoger de snelheid van een voertuig, hoe meer lawaai het produceert met zijn motor, door de rijwind en door het contactgeluid van de banden op het wegdek. Een lagere snelheid gaat logischerwijs gepaard met minder geluidsoverlast Onderstaand een foto van de situatie op de Steenweg op Oosthoven ter hoogte van de afslag naar De Hoogt in Oud-Turnhout.	RIT	zie antwoord bezwaar 73		neen	neen	neen
75	B-11	(Afbeelding)		RIT	zie antwoord bezwaar 73		neen	neen	neen

	B	F	G	H	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**input van**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP**	**verwerking in actieplan**	**verwerking in plan-MER**
76	B-12		Hierbij wensen we officieel bezwaar te maken tegen het plan om van het voetpad tussen Pieter Heuvelmansstraat 30 en Kamiel Van Baelenstraat 22 een fietsweg te maken zoals dat nu voorzien is in het mobiliteitsplan. We ondervinden nu al geluidshinder en het is een gevaarlijk pad voor zowel voetgangers als fietsers, o.a. door het hoogteverschil tussen beide doodlopende straten. In bijlagen vindt u: •Een overzicht van al onze bezwaren •Een overzicht van 5 alternatieve routes	Gemeente Turnhout en RIT	Nemen we akte van.		neen	neen	neen
77	B-12	(Afbeelding)	 *Per E-mail en aangetekende post met ontvangstbevestiging:* Vervoerregio Kempen / VAC Antwerpen T.a.v. Dhr. M. Pareyn, Dhr. F. Leys Lange Kievitstraat 111-113 2018 Antwerpen Turnhout, 18 juli 2023 **Betreft: Officieel bezwaarschrift tegen het mobiliteitsplan om van het voetpad een fietsweg te maken tussen K. Van Baelenstraat en Pieter Heuvelmansstraat te Turnhout** Geachte voorzitters, In vervolg op het voorgestelde mobiliteitsplan, wensen we hierbij bezwaar te maken plan tegen het plan om van het voetpad tussen Pieter Heuvelmansstraat 30 en Kamiel Van Baelenstraat 22 een fietsweg te maken. In het mobiliteitsplan staat: - Het STOP-principe: eerst en vooral STOP tegen de auto. **Stappen krijgt de voorkeur**, daarna Trappen (fietsen), vervolgens het Openbaar vervoer en tot slot pas Privévervoer (auto). Echter, door een nog drukkere fietsweg te maken van het huidige als voetpad aangelegde pad wordt het nog minder aantrekkelijk om in onze wijk te wandelen, het wordt zelfs nog gevaarlijker. De Pieter Heuvelmansstraat heeft maar aan 1 kant een voetpad en in de Kamiel Van Baelenstraat is het voetpad aan 1 van de 2 kanten door onkruid overwoekerd en derhalve moeilijk toegankelijk. Aan het einde van de straat bij het doodlopende stuk waar er wordt gedraaid, zijn er geen voetpaden. - Groen & inclusief: De Kempen is een gezonde groene regio voor iedereen. Zowel fysiek als mentaal is het de ideale regio om te wonen, te werken en te leven. Uit de acht principes van basisbereikbaarheid o *04. De verkeersveiligheid verhogen:* als de fietsweg er komt, is dit zeker niet het geval voor voetgangers als dit pad een fietsweg wordt o *06. Innovatie inzetten + 08. Zorgen voor een vlotte doorstroming:* er zijn alternatieven waar bijvoorbeeld d.m.v. een stoplicht te plaatsen aan de ring er gebruik gemaakt kan worden van veilige, reeds bestaande infrastructuur (zie alternatieven in bijlage). Mogen we u erop wijzen dat: - uw plannen voor de fietsweg dwars door het nieuw aan te leggen vele malen grotere belevingsplein/hondenlosloop/voetbalveld aan de Tijl en Nelestraat komt. - de plannen om het huidige als voetpad aangelegde pad te gaan gebruiken als fietsweg niet KUNNEN voldoen aan bovenstaande punten uit uw mobiliteitsplan. - Het Sint Pieterinstituut hun leerlingen moet instrueren de veilige route via de Varenstraat te nemen i.p.v. het pad. We zullen onze bezwaren ook sturen naar de heer Marc Boogers en Sara Geukens van Mobiliteit Turnhout en College van Burgemeester en Schepenen Stad Turnhout. In bijlag vindt u: - Bijlage I: onze bezwaren tegen de aanleg van de fietsweg langs onze huizen - Bijlage II: de door ons aangevoerde en besproken alternatieven We vertrouwen erop u op passende wijze geïnformeerd te hebben en kijken met belangstelling uit naar uw reactie.	Gemeente Turnhout en RIT	De nieuwe Vlaamse mobiliteitsvisie geeft aan waar we naartoe willen met onze mobiliteit in Vlaanderen. Om deze visie te realiseren kiest de vervoerregio onder andere voor de aanleg van bovenlokale fietsverbindingen. Het is immers essentieel om, naast een netwerk voor gemotoriseerd verkeer, ook een kwaliteitsvol en veilig fietsroutenetwerk te hebben in de Kempen. De vervoerregio wil dat fietsers een logische, rechtstreekse route hebben, die los ligt van routes met gemotoriseerd verkeer. Zo moet er ook een bovenlokale fietsroute zijn van Turnhout richting Bentel, Oud-Turnhout en Ravels. De grootste barrière is de kruising van de Ring, wat opgelost zal worden met een tunnel. De andere delen van deze fietsverbinding krijgen een gepaste inrichting zodat ze veilig en comfortabel is, maar ook een goede ruimtelijke inpassing heeft. Jullie beschrijven dat het fiets-voetpad in jullie buurt momenteel niet overal voldoende kwaliteit heeft. Hier zal dus, net zoals op andere delen van de fietsroutes, een geschikte inrichting voorzien worden. Van zodra de inrichting van deze fietsroutes vorm krijgt, zullen telkens de betrokken buurten hierover tijdig geïnformeerd worden.		neen	neen	neen
78	B-12	(Afbeelding)	 	Gemeente Turnhout en RIT	Nemen we akte van en zie antwoord bezwaar 77.		neen	neen	neen
79	B-12	(Afbeelding)		Gemeente Turnhout en RIT	Nemen we akte van en zie antwoord bezwaar 77.		neen	neen	neen
80	B-12	(Afbeelding)		Gemeente Turnhout en RIT	Nemen we akte van en zie antwoord bezwaar 77.		neen	neen	neen

	B	F	G	H	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**input van**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP**	**verwerking in actieplan**	**verwerking in plan-MER**
81	B-12	(Afbeelding)		Gemeente Turnhout en RIT	Nemen we akte van en zie antwoord bezwaar 77.		neen	neen	neen
82	B-12	(Afbeelding)		Gemeente Turnhout en RIT	Nemen we akte van en zie antwoord bezwaar 77.		neen	neen	neen
83	B-12	(Afbeelding)		Gemeente Turnhout en RIT	Nemen we akte van en zie antwoord bezwaar 77.		neen	neen	neen
84	B-12	(Afbeelding)		Gemeente Turnhout en RIT	Nemen we akte van en zie antwoord bezwaar 77.		neen	neen	neen
85	B-12	(Afbeelding)		Gemeente Turnhout en RIT	Nemen we akte van en zie antwoord bezwaar 77.		neen	neen	neen
86	B-12	(Afbeelding)		Gemeente Turnhout en RIT	Nemen we akte van en zie antwoord bezwaar 77.		neen	neen	neen

	B	F	G	H	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**input van**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP**	**verwerking in actieplan**	**verwerking in plan-MER**
87	B-12	(Afbeelding)		Gemeente Turnhout en RIT	Nemen we akte van en zie antwoord bezwaar 77.		neen	neen	neen
88	B-13	prioriteiten fietsnetwe	Met het oog op indienen van suggesties, aanmerkingen,… voor vervoerregio Kempen volgende aanmerking voor Kasterlee: -Er is een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) voorzien vanuit Lille/Poederlee naar het station van Tielen (zie website provincie Antwerpen). Deze BFF is al vele jaren voorzien, maar tot nu toe blijft de situatie wat hij is: een weg zonder afgescheiden fietspad waar op bepaalde segmenten 70 km/u mag gereden worden. Het is een drukke weg met veel gemengd verkeer (waarvan zeer veel fietsers). Voor gemotoriseerd verkeer is het een sluipweg tussen Lille/Poederlee naar Gierle, Tielen, Turnhout. Fietsers lopen hier gevaar. -Er zijn plannen om die BFF te integreren in een provinciaal project “autoluwe landschapskamer”. Er beweegt zo goed als niets (buiten enkele aankondigingen) in dit dossier. Er is een duidelijke link met het hoppinpunt station Tielen. Beleefd verzoek om dit dossier (het belang van veilig fietsen naar het station van Tielen) mee in aanmerking te nemen in het kader van opmerkingen voor de vervoerregio Kempen.	Gemeente Kasterlee Provincie Antwerpen?	In afwachting van de studie in samenwerking met provincie Antwerpen en gemeente Lille, bekijken Lille en Kasterlee de mogelijkheid voor uitbreiding van de zone 50 op (een deel van) het traject. Het college van Kasterlee heeft alvast de uitbreiding van zone 50 in Loozijde en Walravens (tot aan Wespedongen) goedgekeurd.		neen	neen	neen
89	B-14		Niettegenstaande er al veel in het ontwerp werd opgenomen moet er nog één uitermate belangrijke factor voor de Kempen worden toegevoegd m.n. “Landbouwverkeer”. De Kempen is (luchtfoto maakt dit duidelijk) een VMM-regio (Varkens, Mest, Maïs) en heeft alzo met de bijhorende Agro-industrie een grote invloed op de mobiliteit in onze omgeving en dorpscentra. Denk hierbij niet alleen aan de tractors maar ook aan de bijhorende mestkar, hooi- en maisaanhangwagen, sproeiinstallatie, waterslangen…. Tot “Gezondheid”, welke u omschrijft als wij citeren; geluid, lucht, verkeersveiligheid, fysisch, sociaal en mentaal welzijn ” dragen deze landbouwtractoren dus zeker niet bij. Integendeel ze staan haaks op deze doelstelling. M.n.: -Door hun bandenprofiel en motor donderen en bulderen zij door onze dorpskernen. -Omdat tractors geen passieve bescherming bieden aan fietsers/voetgangers (vrachtwagens hebben dit wel !) vormen zij bij hun doortocht door onze dorpskernen een waar gevaar voor de zwakke weggebruikers. Laat staan de angst (fysisch) die je als zwakke weggebruiker ervaart wanneer zulk een mastodonttraktor voorbij komt. -Ook de leefbaarheid in onze dorpskernen komt dit zeker niet ten goede. Denk dan maar aan een aangenaam ?? caféterras met al dat bonvermeld tractorverkeer. Dus aan het voorliggend regionaal mobiliteitsplan moet toegevoegd worden: Het doorgaand tractorverkeer wordt uit de dorpskernen geweerd. Het tractorverkeer verplaatst zich rond deze dorpskernen. Als actieplan wordt toegevoegd: De wegcode wordt aangepast met een “verbodsbord voor Landbouwvoertuigen”. Een praktisch voorbeeld vindt u in onze aangrenzende Nederlandse gemeente Reusel. Een dorp eveneens gekenmerkt door veel landbouw maar alwaar in de dorpskern geen landbouwvoertuigen worden toegelaten. Zie onderstaande url . Het betreffende verkeersbord (verboden voor landbouwvoertuigen) staat in de Wilhelminastraat.		Eerst en vooral is een doordacht locatiebeleid bij industrie en landbouw belangrijk. Bij definiëren van de kamers hanteren we vervolgens definities van functietoekenningsplannen van de VLM in het bepalen van ontsluiting van zwaar landbouwverkeer. We voegen een korte alinea toe aan het RMP over de functietoekenningsplannen van de VLM. Voorbeelden van Reusel kunnen als inspiratie worden meegenomen.		ja	neen	neen

	B	F	G	H	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**input van**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP**	**verwerking in actieplan**	**verwerking in plan-MER**
90	B-14	(Afbeelding)			Nemen we akte van.		neen	neen	neen
91	B-14		Doelstelling Mobiliteitsplan “Bereikbaarheid en slim” “De gemiddelde snelheid van het openbaar vervoer stijgt tot 50km/u in het buitengebied”. Aangezien tractors momenteel naast de dorpskernen veel gebruik maken van de verbindende assen i.p.v. de lokale landbouwwegen moeten zij als traag voertuig en waar mogelijk, terug naar onze lokale landbouwwegen geleid worden zodat de bussen (0V) deze doelstelling kunnen halen. Hiervoor kan als actieplan de invoering van enkelrichting in sommige landbouwgebieden aangewezen zijn.		Zie concept mobiliteitskamers. Het invoeren van enkelrichting in sommige landbouwgebieden past in dit concept.		neen	neen	neen
92	B-14		Tot slot: Tip actieplan: Theatervoorstellingen (bijvb. Warande) en evenementen krijgen alleen subsidies/toelating wanneer zij hun aanvangsuren en stopzetting altijd eerst afstemmen op het bestaande OV. Pas daarna kan in een bijkomende OV-aanbod worden voorzien.		Goede tip, maar dit is te bekijken op Vlaams niveau.		neen	neen	neen
93	B-15		Turnhoutsebaan (tss Motel Cleo en Markt) Sinds de werken aan de Noord Zuidlaan in Juni 2023 is verkeer dat de Turnhoutsebaan gebruikt i.p.v de Noord- Zuidlaan enorm toegenomen. De Turnhoutsebaan kent 90% woonfunctie met veel jonge gezinnen en kleine kinderen. Komt daar nog eens bij dat veel verkeer zich ook niet aan de snelheid houdt en er ook meer en meer zwaar verkeer de Turnhoutsebaan gebruikt. Ook waren wij als bewoners zeer verbaasd dat de gehele dorpskern en een aantal straten buiten de Marktkern zone 30 worden, terwijl wij in een woongebied dezelfde snelheidsbeperking hebben als N19 Turnhoutsebaan wat een 4 baanvak is. Daar is omwille van een betreurenswaardig ongeval met fietsers van zone 90 naar 70 gegaan. Wij willen op de Turnhoutsebaan niet afwachten tot er een zwaar ongeval gebeurt om deze snelheid aan te passen van 70 naar 50; er wordt nog verwezen naar een site: https://www.kasterlee.be/nieuwsdetail/3331/uitbreiding-zone-30-kasterlee	Gemeente Kasterlee en AWV	Te bekijken binnen de opmaak van het streefbeeld voor de N19. Doorgaand noord-zuid verkeer zonder bestemming in Kasterlee dient gebruik te maken van de N19g. Voor de N19 (deel gewestweg) loopt momenteel een streefbeeldstudie, waarbij ook rekenign wordt gehouden met de circulatie van het vrachtverkeer vanuit Biezenveld richting Geel. In de huidige situatie dient dit vrachtverkeer te ontsluiten via de Turnhoutsebaan en Markt, maar wenst Kasterlee om dit vrachtverkeer vanuit Biezenveld richting Geel op termijn - na herinrichting van de N19 (gewestweg) - verplicht te laten ontsluiten naar de N19(g) en niet langer naar de Markt. Met de huidige infrastructuur is dit echter nog niet mogelijk. Op termijn zal de Turnhoutsebaan - net zoals de Geelsebaan - verder gedowngraded worden. Dit gaat gepaard met een herinrichting met aangepaste snelheidsregimes. Een verlaging van de snelheid van 70 km/u naar 50 km/u in de Turnhoutsebaan is momenteel niet opgenomen in het gemeentelijk mobiliteitsplan. Er is een dossier lopende om accentverlichting te plaatsen aan de tweede fietsoversteek waarvan sprake in de Turnhoutsebaan.		neen	neen	neen
94	B-15		Het zwaar verkeer dat geen verblijfsverkeer is willen we weg uit dit woongebied. Biezenveld bereiken kan via Noord-Zuidverbinding en voorbij Biezenveld willen wij als bewoners geen zwaar vrachtverkeer meer tolereren. In vele dorpen en steden doet men er alles aan om het zware vrachtverkeer weg te houden van woongebied en de zwakke weggebruiker. Retie, Geel, Oud-Turnhout zijn een aantal van de voorbeelden, waar studies hebben uitgewezen dat het niet wenselijk is om dit zwaar vrachtverkeer te mengen met een woonkern. In Kasterlee is er de Noord- Zuid verbinding om een deel van dat vrachtverkeer uit de dorpskern weg te houden, maar dat wordt niet gecontroleerd en niet bestraft. Gevolg; er wordt zeer veel gebruik gemaakt van de Turnhoutsebaan en men rijdt er zelfs boven de nu toegelaten 70 km/u. Voor Turnhoutsebaan kan men volledig de Noord-Zuidverbinding benutten en zo het vrachtverkeer uit dat stuk woongebied mijden. Oorspronkelijk was de omvorming van het rondpunt naar de Noord-Zuidlaan en dan de zijstraat naar woonkern Turnhoutsebaan een” uitzonderlijk plaatselijk verkeer zone”. Daar is nu weinig van te merken, maar de woonzone wordt intenser benut, het aantal fietsers en voetgangers neemt toe in deze zone. Dat maakt dat we voor onze kinderen een veilige straat willen. er wordt nog verwezen naar een site: https://wegenenverkeer.be/werken/vernieuwde-ring-rond-retie-voor-betere-doorstroming	Gemeente Kasterlee en AWV	zie antwoord bezwaar 93		neen	neen	neen

	B	F	G	H	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**input van**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP**	**verwerking in actieplan**	**verwerking in plan-MER**
95	B-15		Evenzeer blijven we het punt aan de fietstunnel naar Turnhout zeer gevaarlijk vinden met de oprit van de parking van de toren aan het begin van onze straat. Daar is het negatief advies van wegen en verkeer nooit ter harte genomen en blijft nu het probleem dat een grote poster vooral de fietsers aangemaand om snelheid te matigen voor het werfverkeer. Wat met het dagdagelijkse gebruik van deze tunnel en de parking van dat 9 verdiepen tellend gebouw? Tot hiertoe is duidelijk dat er niet alleen personeel, maar ook cliënteel verwacht wordt in die toren. De fietsers hebben daar op het fietspad voorrang en zij komen uit een bocht het fietspad vd Turnhoutsebaan op. Wat is het voorstel van de gemeente om daar een veilige situatie te creëren. Wij als bewoners, zien het voorlopig niet. Een punt dat moest zorgen voor extra veiligheid wordt nu zelf gemeden door het gevaarlijke werfverkeer van het voorbije jaar. Dat kan toch niet de bedoeling zijn van een fietstunnel?	Gemeente Kasterlee en AWV	De in-en uitrit werd meer naar het zuiden verlegd. Er wordt door de projectontwikkelaar bij het uitrijden op het terrein de nodige signalisatie geplaatst die waarschuwt voor aankomende fietsers.		neen	neen	neen
96	B-15		Verder voor de fietsers op de Turnhoutsebaan; Er zijn uiteindelijk 2 oversteekplaatsen voor fietsers. De eerste vanuit het dorp gezien met een versmalling, daar remmen auto's af en wordt er een zeker hoffelijkheid getoond. De tweede is een gevaarlijk en slecht zichtbaar punt. Daar willen we als bewoners graag extra verlichting zien en het duidelijk signaal dat en met de zwakke weggebruiker rekening gehouden moet worden.	Gemeente Kasterlee en AWV	zie antwoord bezwaar 93 en 95		neen	neen	neen
97	B-15	(Afbeelding)		Gemeente Kasterlee en AWV	Nemen we akte van		neen	neen	neen
98	B-15		Graag ook meetinstrumenten om deze snelheid te monitoren. Ook voor het vrachtverkeer passen andere dorpen een boetesysteem toe voor het zwaar vrachtverkeer; ook hier kan een systeem zijn dat het vrachtverkeer afremt.	Gemeente Kasterlee en AWV	zie antwoord bezwaar 93 en 95		neen	neen	neen
99	B-15		Concreet voorstel Turnhoutsebaan: Zone 50 op de gehele Turnhoutsebaan waar nu zone 70 is Snelheidscamera's Geen zwaar verkeer meer door de Turnhoutsebaan; ook hier monitoring met camera's Verlicht fietsoversteekplaats Op 9/9 hebben we een buurtfeest waarop verder handtekeningen verzameld worden en de bewoners verder hun steun kunnen uiten voor deze veilige verkeerssituatie. Indien er geen gevolg gegeven wordt aan onze vragen zullen we dat via de gemeenteraad zo extra kracht bij zetten.	Gemeente Kasterlee en AWV	zie antwoord bezwaar 93 en 95		neen	neen	neen

	B	F	G	H	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**input van**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP**	**verwerking in actieplan**	**verwerking in plan-MER**
100	B-15		Ons tweede punt van bezorgdheid is de Markt in Kasterlee; De snelheidsbeperking in het centrum naar 30 is een goede keuze, maar er moet dringend iets gebeuren aan de kennisgeving rond die zone 30. Een hoffelijkheidscampagne is broodnodig. Als er geen extra hulp staat om de fietsen of kinderen over te laten steken, dan wordt er eenvoudigweg NIET gestopt door de auto's. Ook wordt de snelheid van 30 km/U door weinig voertuigen gevolgd. Er staan palen om die snelheid te meten, maar zelfs die palen hebben niet het gewenste resultaat. Wij vrezen dat er weinig nodig is om ons dorp op de kaart te krijgen van verkeerslachtoffers in een zone 30. Dat komt deels doordat weinig verkeer echt weet wat die zone 30 betekent. Begin van het nieuwe schooljaar is misschien een goede moment om die regels nog eens extra in de verf te zetten en zeker voor het doorgaand verkeer dat niet altijd dezelfde liefde en zorg koestert voor de Markt, zoals de bewoners dat wel doen. Binnen de zone 30 gelden dezelfde verkeersregels als erbuiten, alleen is de toegelaten snelheid beperkt. Door deze te verlagen naar 30 km/u krijg je als weggebruiker meer tijd om oogcontact te maken en tot wederzijds respect te komen. In principe komen er geen zebrapaden binnen een zone 30, omdat binnen een zone 30 de voetganger op een veilige manier overal mag oversteken. Veel mensen denken dat een voetganger voorrang op wagens heeft in een zone 30, maar dit klopt niet: ook in een zone 30 moet de voetganger voorrang geven aan een auto. Heeft een zwakke weggebruiker altijd voorrang? Bestuurders mogen zwakke weggebruikers niet in gevaar brengen en moeten hun in de meeste gevallen voorrang verlenen. De verwarring zit hem in dat rood gemarkeerde stuk. Niemand lijkt te weten wat hoort in deze zone, maar de regels zelf zijn ook zeer verwarrend! Sommige mensen rijden op een drukke maandagochtend liever hard door dan een fietser of voetganger te laten oversteken. De drukte op de markt geeft de zwakke weggebruiker ook niet veel opties.	Gemeente Kasterlee	Vanuit Kasterlee is er al op verschillende momenten en via verschillende kanalen gecommuniceerd en gesensibiliseerd over de regels in een zone 30 met gemengd verkeer, onder meer uitgebreid in de infomagazines van januari 2022 en januari 2023, De Kempenaer en sociale media. Ook in de toekomst zal de gemeente blijven inzetten op sensibilisering op allerhande manieren. Bijkomend worden ook in andere gemeenten meer en meer zones 30 met gemengd verkeer ingevoerd, waardoor de kennis hierrond zal verbeteren.		neen	neen	neen
101	B-15	(vervolg)	Als er geen auto stopt, dan geraak je overdag bijna niet overgestoken op de Markt in Kasterlee. Het zou mooi zijn Kasterlee op de kaart te zetten als dorp dat zeer duidelijk vraagt wat er mag verwacht worden van de zwakke weggebruiker én het gemotoriseerd verkeer in een zone 30. Niemand van ons zit te wachten op een situatie in Turnhout. Een druk punt dat door buurtbewoners en door de fietsersbond al vaak in de kijker kwam als gevaarlijk is nu opnieuw een dodelijk punt voor een jong slachtoffer. Plots is de politiek aan het werk, maar dit dodelijk ongeluk had niet mogen gebeuren. Als de buurtbewoners zelfs al vragen hebben over de veiligheid, mag er dan aub eens naar geluisterd worden VOORDAT er zware ongelukken gebeuren. er werd nog een verwijzing naar een site toegevoegd: Uit https://www.politie.be/5388/sites/5388/files/attachments/Zone%2030_0.pdf en https://magazine.vab.be/op-weg/mobiliteit/de-belangrijkste-verkeersregels-in-een-schoolomgeving en ook nog: Uit https://www.politie.be/5388/sites/5388/files/attachments/Zone%2030_0.pdf en https://magazine.vab.be/op-weg/mobiliteit/de-belangrijkste-verkeersregels-in-een-schoolomgeving	Gemeente Kasterlee	zie antwoord bezwaar 100		neen	neen	neen
102	B-16	Openbaar vervoer	Antwerpen Wanneer wij naar Antwerpen willen met de bus van De Lijn is het triest gesteld. Het traject van De Lijn 600 van Rijkevorsel naar Antwerpen is veel te lang en niet comfortabel en de bussen rijden niet frequent genoeg. (Probeer maar eens een keer uit, neem de bus in Rijkevorsel naar Antwerpen en terug, empirisch onderzoek). We missen een sneldienst die ons op een comfortabele en efficiënte wijze kan vervoeren. Destijds is gedacht dat de inwoners van Rijkevorsel wel de trein zouden nemen, van de Noorderkempen naar Antwerpen, dit is fout ingeschat. De trein van Antwerpen naar de Noorderkempen is veel te duur. Om op een duurzame wijze in Antwerpen te komen en weer terug thuis te komen is voor inwoners van Rijkevorsel een efficiënte busverbinding van groot belang.			De verbinding vanuit Rijkevorsel naar Antwerpen is inderdaad geen sneldienst. Deze verbinding dient volgens de principes van basisbereikbaarheid te gebeuren met een overstap in het station Noorderkempen	neen	neen	neen
103	B-16	Openbaar vervoer	Oostmalle De busverbinding van Rijkevorsel naar Oostmalle is enkel tijdens schooldagen: s'morgens 1 bus en s'avonds 1 bus. Ja, Oostmalle valt in een andere regio als Rijkevorsel, zou dat de reden zijn dat er zo goed als geen busverbinding is van Rijkevorsel naar Oostmalle?			Vanaf 2025 voorzien we een bus per uur.	neen	neen	neen
104	B-16	Openbaar vervoer	Turnhout De busverbinding naar Turnhout is redelijk, maar in de avonduren terug naar Rijkevorsel is niet mogelijk. Dus je komt s'avonds niet meer met de bus terug thuis.			Er zijn normaal bussen voorzien met vertrek in Turnhout tot 22u30	neen	neen	neen
105	B-16		**Mijn vraag is:**		nvt		neen	neen	neen

	B	F	G	H	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**input van**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP**	**verwerking in actieplan**	**verwerking in plan-MER**
106	B-16	Openbaar vervoer	- om vanuit Rijkevorsel frequent sneldiensten in te zetten naar Antwerpen en terug.			De verbinding vanuit Rijkevorsel naar Antwerpen is inderdaad geen sneldienst. Deze verbinding dient volgens de principes van basisbereikbaarheid te gebeuren met een overstap in het station Noorderkempen	neen	neen	neen
107	B-16	Openbaar vervoer	- om vanuit Rijkevorsel de bus verbinding met Turnhout en terug,uit te breiden in de avonduren.			Er zijn normaal bussen voorzien met vertrek in Turnhout tot 22u30	neen	neen	neen
108	B-16	Openbaar vervoer	- om vanuit Rijkevorsel bussen in te zetten naar Oostmalle en terug.			Vanaf 2025 voorzien we een bus per uur.	neen	neen	neen
109	B-17		1.In heel het document lijkt de fiets de voornaamste bekommernis te zijn. Het woord voetganger komt slechts 27 keer voor, tegenover 410 (!) keer het woord fiets of een samenstelling met dat woord. Nochtans vind ik het, zowel voor wie naar bestemmingen (winkels, bakkerij, dokter …) als recreatief wandelt, belangrijk om dat op een veilige wijze te kunnen doen. Te dikwijls ontbreekt het voor veilige en bij voorkeur gescheiden voetpaden. Fietsers gedragen zich meer dan eens onwellevend tegenover voetgangers (en ander verkeer) en regelmatig maak ik als wandelaar mee dat andere weggebruikers risicogedrag vertonen dat de voetganger in gevaar brengt. Kerkwegeltjes voorbehouden voor voetverkeer (en stootkarren) door aanbrengen van een bord C11 zal de veiligheid verhogen.	Gemeente RIjkevorsel	Dit is te bekijken op lokaal niveau waar dit haalbaar en nodig is.		neen	neen	neen
110	B-17		2.Op bladzijde 26 wordt de ambitie om de snelheid (verder) te verlagen besproken. Het is onomstotelijk bewijsbaar dat snelheid een belangrijke factor is bij ongevallen, naast het niet tijdig remmen. Wie in Wallonië rijdt, mag op de meeste wegen buiten bebouwde kom 90 km/u rijden. Al snel komt men erachter dat ook die snelheid voor een deel van de weggebruikers nog niet genoeg is. Het verbaast niemand dat er in het zuidelijke landsdeel meer ongevallen gebeuren en meer doden en zwaargewonden vallen. Daarom moeten de objectieven zo gekozen worden, dat ze voor de regio Kempen hanteerbaar zijn en geen onrealistische doelen nastreven. Nul verkeersdoden is immers een utopie. Daarom moet gekeken worden om waar het mogelijk en zinvol is, de plaatselijke situatie in ogenschouw genomen, een zone 30 te installeren. Het is onzinnig om op een doorgangsweg zone 30 op te leggen. Dit moet voorbehouden worden voor dorpskernen (bijvoorbeeld Westerlo, waar dat haalbaar en zinvol is, of nog in Vorst, waar de Smissestraat de doorgangsweg moet zijn en Martk/Houthoek zin lenen tot zone 30). Een nulresultaat doden ligt alleen binnen handbereik als àlle weggebruikers – ook fietsers – zich aan de voorgeschreven regels houden, tenzij we ons weer met paard en kar verplaatsen. Verder dient onderzocht hoe het zit met CO-uitstoot in zone 30. Personenwagens rijden meestal in 3e versnelling tegen hoger toerental terwijl 50 km/u in 4e versnelling met lager toerental kan. De uitstoot in zone 30 zou dus wel eens hoger kunnen zijn.		De snelheidsbeperkingen worden o.a. bepaald door de wegencategorisering. Daarbij is het instellen van een zone 30 bevoegdheid van de gemeente. De CO2-uitstoot wordt uitvoerig besproken in het ontwerp strategisch MER.		neen	neen	neen
111	B-17		3. Op bladzijde 28 is het woord klimaatneutraal de rode draad. Iedereen met gezond verstand weet dat verplaatsen nooit klimaatneutraal kan zijn, ook niet per fiets, ook niet te voet. Alle bewegingen – kinetische energie zo u wil – hebben een zekere impact op de omgeving. Een gezonde woon- en werkomgeving, daar kan niemand tegen zijn, maar mag niet de basis vormen om ten eerste in te breken op het zelfbeschikkingsrecht, ook inzake verplaatsingen, ten tweede om eender welke doelstelling op te leggen. Een goed voorbeeld is de regio rond Florenville. Daar treft men de zuiverste lucht van het ganse land aan. Er is echter geen industrie, weinig gestructureerd openbaar vervoer, zeker als de spoorlijnen buiten beschouwing blijven, en voor een brood moet men kilometers rijden. Is dat het doel? Het goede komt met het kwade. Waar men op een eenvoudige en betrekkelijk goedkope manier een verbetering tegen hitte en koude kan bekomen, is het ontharden van het openbaar en privaat domein. Door aanplant van hagen (op te letten aan kruispunten!) en aanleggen van kleine, weinig verkeersintensieve wegen (bijvoorbeeld in Olen, Spoorwegstraat) als rijstroken, zal zowel hitte als koude door de vegetatie getemperd worden. Deze materie behoort evenwel niet tot de bevoegdheid van de vervoerregio. In diezelfde zin is het nuttig om de paardenbedrijven sterk in te perken wegens soortenverarming en oppervlaktebeslag.		Klopt, maar dit hoort niet thuis in het RMP.		neen	neen	neen
112	B-17		4. Duurzame verplaatsingen worden op bladzijde 39 gekaderd. Wat duurzaam is, moet de lezer maar zelf invullen. De facto komt het erop neer dat het de gebruiker geld moet kosten. De kilometerheffing wordt weer opgevoerd. Niet het bezit, maar het gebruik moet geld kosten. Deze houding is bijzonder nefast, immers, alweer wordt de kost bij de actieve bevolking gelegd. Meer bijzonder zijn de jongeren (20-35) benadeeld. Na heel wat verplichtingen is het bijna onhaalbaar om een eigen nieuwbouwwoning te zetten, renovatie is door de renovatieverplichting evenmin goedkoop of in veel gevallen onhaalbaar binnen de gestelde objectieven. De pensioenen dalen terwijl de leeftijd opgetrokken werd, tenminste, met termijnen die de huidige generatie zestigers vrijwaarde. De jongeren opzadelen met het leeuwendeel van de kosten voor verplaatsingen is alles behalve sociaal. De jeugd zou de prijs moeten betalen voor wat hun ouders en grootouders hebben gedaan. Het zou niet minder dan de zoveelste diefstal van gepensioneerden tegenover jonge mensen zijn.		Dit hoort niet thuis in het RMP.		neen	neen	neen

	B	F	G	H	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**input van**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP**	**verwerking in actieplan**	**verwerking in plan-MER**
113	B-17		5. Het vertragen van het verkeer, zoals eerder al aan bod kwam, heeft zin voor wijken. Dat komt op bladzijde 39 weer maar hangt in die mate samen met ruimtelijke ordening dat het moeilijk is om daar in voorliggend plan veel zinvolle zaken mee te doen. Kwalitatieve verdichting is slechts mogelijk in zoverre elke woongelegenheid een zekere tuinzone ter beschikking heeft. Immers, het ontbreken van een tuinzone mag niet afgewenteld worden op de lokale overheid om speeltuinen met bijhorende optuiging aan te leggen.		Klopt, er wordt rekening gehouden met de lokale ruimtelijke ordening.		neen	neen	neen
114	B-17		6. Op bladzijde 40 gaat het om investeren in de fiets en versterken van openbaar vervoer. Voor mijn woon-werkverplaatsingen kon ik enkele jaren gebruik maken van de combinatie fiets-trein en bus-trein. De voorgestelde fietsroute (Tongerlo-Herentals) leidde langs het Albertkanaal. Deze weg heb ik slechts één dag genomen. Ik ruilde deze route in voor een fietstocht langs de N152 tot Olen, om zo langs lokale wegen naar huis te fietsen. Een reden die me doet afwijken is het onaangename kanaalpad, zeker als er tegenwind is. De belangrijkste reden is de verkeersveiligheid: de speedpedelecs en elektrische fietsen komen tegen een onaanvaardbare snelheid voorbij, waarbij even bellen eerder uitzondering dan regel is. Een ongeval is zo gebeurd, en het aantal fietsongevallen is in stijgende lijn. Het zou me niet verbazen dat (onaangepaste) snelheid de hoofdoorzaak is. Op de aangepaste route kon ik op aangename wijze van en naar het station rijden, zelfs als er in de spits meer autoverkeer is. Die leken wél voldoende rekening te houden met de fietsers, ondanks de niet altijd even brede wegen.		In de 'beleidsvisie functioneel en recreatief medegebruik van de jaagpaden in Vlaanderen' van DVW zijn speedpedelecs toegelaten, indien ze zich houden aan de maximumnelheid van 30 km/h. Op gevaarlijke punten wordt een beperking van 15 km/u voorgesteld. DVW is zich dus bewust van deze gevaren en zal de komende periode verder inzetten op communicatie en sensibilisering omternt de maximum snelheid, en werk maken van het aanpassen van de bebording aan de beleidsvisie.		neen	neen	neen
115	B-17		7. Op bladzijde 63 komen enkele grafische elementen aan bod alsook een krantenkop. Deze krantenkop is zonder verdere duiding. In feite wil men doen geloven dat de fietser het slachtoffer is. Ik lees niets over wie door de rechtbank als schuldige aangewezen werd. Dat is een belangrijk element. Door de toename van elektrische fietsen en zeker de speedpedelecs neemt het risico op ongevallen immers toe: hogere snelheid, meer ongevallen en meer impact. Zwakke weggebruiker is een onzinnig begrip, immers, het gaat erom dat deze weggebruikers geen kooi om zich hebben (maar eventueel wel een voertuig met elektrische motor besturen). Mijn ervaringen gedurende tien jaar als autobusbestuurder zijn dat het dikwijls geen zwakke maar wel moedwillige weggebruikers zijn, terwijl een beetje rekening houden met elkaar (of eenvoudig de wet naleven) het veel gemakkelijker zou maken. Het gsm-gebruik op de fiets is in deze zorgwekkend.		Deze krantenkop is ter duiding dat zwakke weggebruikers minder plaats krijgen in het verkeer dan automobilisten. Door onder andere zone 30-gebieden in te lassen, wordt de verkeersruimte terug een ruimte voor elke weggebruiker. Als u graag het hele artikel leest, kan dat via deze link https://www.demorgen.be/snelnieuws/elke-twee-dagen-sterft-er-een-kwetsbare-weggebruiker-in-het-verkeer-nooit-eerder-zo-veel-fietsdoden-als-in-2022~bb7d9c36/		neen	neen	neen
116	B-17		8.Op bladzijde 69 wordt de fiets als alternatief voor de wagen besproken. De argumenten zijn goed en duidelijk, maar niet volledig. Welke zin heeft het om de fiets alle kansen te geven ten nadele van de andere weggebruikers? De zones die nu als fietsstraat aangelegd worden lijken vooral om de gsm-ende fietser ongestoord z'n ding te laten doen. Slechts de speedpedelecs en ouderen per fiets lijken zich er niet aan te bezondigen. Controle op gsm-gebruik lijkt voorbehouden voor bestuurders van auto's en vrachtverkeer. Handhaving voor fietsers dringt zich op, zeker bij scholieren. Overigens heb ik als fietser niet graag een auto een hele tijd achter mij; ik ga aan de kant, laat de auto voorbij en fiets weer verder. Het verhoogt het veiligheidsgevoel in geen geval. Het toerental van gemotoriseerd verkeer ligt ook weer hoger als er achter een fiets wordt gereden. De meeste fietsers rijden 14-20 km/u, totaal onaangepaste snelheid voor een auto. Waar vrijliggende fietspaden zijn, ontbreekt meer dan eens een voetpad. Een voorbeeld van een zinvolle fietsstraat zien we in de Oevelsedreef in Tongerlo. Het fiets-en wandelpad is nu voor voetgangers (al ontbreekt een C11) terwijl de fietsers naar de fietsstraat op de rijbaan verwezen worden. Door de eerder korte afstand en relatief beperkt verkeer, is het gebruik van de openbare weg goed geregeld. Dit is alles behalve zinvol aan de overkant van Geneinde (baan Tongerlo-Voortkapel), waar er meer verkeer is en auto's achter fietsers moeten blijven.		Dialoog en handhaving zijn inderdaad belangrijk, en is een gemeenteljike bevoegdheid		neen	neen	neen
117	B-17		9.Autoluwe stationsomgevingen komen op bladzijde 78 ter sprake. Het concept is een beetje vijgen na Pasen, immers, de NMBS heeft heel wat parkings (opnieuw) aangelegd en baat ze momenteel commercieel uit. De ontsluiting van de stations per auto is onvermijdelijk, zeker in de Zuiderkempen (Herentals en Geel). De buslijnen rijden immers niet vroeg genoeg om aan te sluiten op de eerste trein (die meer dan behoorlijk bezet is) naar Antwerpen. Het is misschien niet zinvol om de bussen zo vroeg uit te laten rijden omdat de reiziger op dat uur mogelijk liever wat later vertrekt. Het oppikken en afzetten van treinreizigers lijkt me evenmin iets dat men wil weren uit de stationsomgeving. De parkeertarieven in combinatie met een autoluwe stationsomgeving zou er wel eens tot kunnen leiden dat de treinreiziger het voor bekeken houdt en zich per auto naar de bestemming begeeft. Voor het element kilometerheffing verwijs ik naar het punt 4 hierboven.			We trachten maximaal aan te sluiten op treinen. De eerste trein hebben we nu inderdaad niet altijd mee. Bij een evaluatie kunnen we bekijken wat hier nog mogelijk is.	neen	neen	neen
118	B-17		10. Hier en daar komt het concept 15-minutenstad naar voor. Dit is een strikt theoretisch concept dat binnen onze ruimtelijke ordening onhaalbaar is. Niettemin: hoe zorgen we voor de bevoorrading, als vrachtverkeer bemoeilijkt zal worden door andere maatregelen? Ik heb geen enkel concreet uitgewerkt project gezien. Theorie is gemakkelijk, de uitwerking ervan misschien niet realistisch.		Het concept van de 15-minutenstad heeft tot doel om gemotoriseerde verplaatsingen te minderen. Dit concept zal inderdaad eerder van toepassing zijn op stadskernen.		neen	neen	neen

	B	F	G	H	I	J	K	L	M
1	**CODE**	**onderwerp / trefwoord**	**inhoud (letterlijke passage)**	**input van**	**antwoord / motivatie**	**reactie De Lijn en AWV**	**verwerking in RMP**	**verwerking in actieplan**	**verwerking in plan-MER**
119	B-17		11.Onder het hoofdstuk veilig vrachtverkeer wordt op bladzijde 133 een indeling gemaakt van het vrachtverkeer. Het is veelzeggend dat meer dan de helft van de pagina aan handhaving van vrachtverkeer wordt gewijd. Net niet de helft gaat over het gebruik van ANPR als handhavingsinstrument. Deze techniek is absoluut onaanvaardbaar. Toen de ANPR-camera's werden voorgesteld, werd verzekerd dat ze alleen dienden om zware criminaliteit tegen te gaan. Vanaf volgend jaar dienen ze onder andere ook om wanbetalers van alimentatiegeld op te sporen, terwijl er ondertussen ook al andere zaken mee gebeuren. Dit is het beste voorbeeld van het hellend vlak: we hoeven echt geen extra controle. Deze controle is hét middel voor een overheid die mensen wil controleren in doen en laten. Het argument dat wie niets verkeerd doet, niet bang hoeft te zijn gaat niet op. We zagen al een paar jaar geleden dat we ons bijvoorbeeld niet meer voor 5:00 de baan op mochten begeven, tenzij om te werken. Tijdelijke maatregel, die gemakkelijk tot bestendige maatregel kan verworden. Het is beangstigend wat er met de huidige camera's al mis kan gaan, en dan hoeven we niet eens over een dictator maar wel over een autoritair regime te spreken; dat regime zou er bijvoorbeeld in 2024 al kunnen zijn.		ANPR camera's zijn een mogelijkheid om de doorstroom van verkeer te controleren, in functie van verkeersveiligheid. Grenzen aan gebruik van deze beelden conform de privacywetgeving zijn essentieel.		neen	neen	neen