	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
1	Code	nv	RMP	MER	Onderwerp / trefwoord	Bundelen	Inhoud (letterlijke passage)	Antwoord / motivatie	Input nodig van	Verwerking in RMP nodig?	Verwerking in plan-MER nodig?	Kolom1
2	B1	Burger 1	x		informatieve vraag		In het document Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan (maart 2023) zie ik enkel de even bladzijden…	Dit werd geduid per mail op 30/5/2023: het is een verkeerde lezing van lay-out	nvt	neen	neen	
3	B2	Burger 2			fusie		Het eerste wat mij opviel is dat **Boortmeerbeek** tot de vervoersregio Mechelen zou behoren, alsof die vervloekte fusie toch zou doorgaan ...	Het regionale mobiliteitsplan spreekt zich niet uit over gemeentefusies, noch is de vervoerregio bevoegd.	nvt	neen	neen	
4	B2	Burger 2			verplichtend		Voor de rest **alleen maar negativiteit**. We moeten al inleveren op gebied van energie, milieu, economie ... en nu wordt mobiliteit eraan toegevoegd. Onder dwang leven zoals onze voorouders in de 19de eeuw!	In het regionale mobiliteitplan is geen sprake van dwang, enkel naar mogelijkheden om aan de gestelde doelen tegemoet te komen, Voor die mogelijkheden zoeken we draagvlak.	nvt	neen	neen	
5	B2	Burger 2			onwelkom in Mechelen		Als ik **Mechelen** lees, dan zie ik een stad die ik na 50 jaar ontvluchtte, en waar ik mij de jongste jaren op alle vlakken onwelkom voel. - TE VERMIJDEN - Kortom, ik ben 74 en hoop niet te lang meer te moeten leven, en jullie "nieuwe wereld" niet te moeten ondergaan. Mijn genoegdoening komt volgend jaar in het stemhokje !	/	nvt	neen	neen	
6	A1	Infrabel	x		afschaffen overwegen		In de nota wordt gevraagd dat bij het sluiten van een overweg steeds een fietstunnel 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.	We verduidelijken actie F3-2. Het kan niet altijd nodig zijn, maar de vervoerregio vraagt om bij het afschaffen van overwegen rekening te houden met het fietsnetwerk en waardige alternatieven voor de zachte weggebruikers te voorzien.	nvt	neen	neen	
7	A1	Infrabel	x		timing overwegen		Tabel F3 van de eindnota: Het programma vervangen van overwegen is een programma dat ook (en vooral) op lange termijn uitgerold gaat worden	We passen F3-2 termijn aan naar "continu".	nvt	ja, actie F3-2 van MLT continu zetten	neen	
8	A2	provincie Vlaams-Brabant - dienst ruimtelijke planning	x	x	gunstig		Uw dossier geeft geen aanleiding tot specifieke opmerkingen en wordt gunstig geadviseerd.	/	nvt	neen	neen	
9	A3	gemeente Bornem	x	x	gunstig		Het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Mechelen en ontwerp plan-MER worden positief geadviseerd.	/	nvt	neen	neen	
10	A4	gemeente Sint-Katelijne-Waver	x	x	gunstig		De gemeenteraad keurt het ontwerp regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Mechelen en ontwerp plan-MER goed, maar benadrukt dat het lokale gemeentelijke beleid richtinggevend zal zijn.	Dit klopt voor lokale bevoegdheden. Het regionaal mobiliteitsplan staat wel hiërarchisch boven het lokale plan - dat zich bij mogelijke tegenstrijdigheden moet aanpassen aan het regionaal plan.	nvt	neen	neen	
11	A4	gemeente Sint-Katelijne-Waver			regelgeving		De gemeente vraagt aandacht voor de verfijning en verdere uitwerking van het decreet basisbereikbaarheid, voor het deel van de gemeentelijke, lokale mobiliteitsplannen en het subsidiemechanisme.	Deze opmerkingen behandelen Vlaamse decreten en beleidskaders. Wij kunnen hier als vervoerregio enkel akte van nemen.	nvt	neen	neen	
12	B3	Burger 3			informatie		1. Telling van het verkeer in onze straat op 25 mei tussen 17 en 18 uur: - Aantal wandelaars of joggers: geen enkele; niemand heeft zin om te wandelen tussen hels motorlawaai en uitlaatgassen. Aantal fietsers: 31. Aantal vrachtwagens: 175. Aantal personenwages: 1025	/	nvt	neen	neen	
13	B3	Burger 3			doorgaand verkeer en meer groen		2. Leefbaarheidsbevraging: Het verkeer op de Molenheidebaan nam de laatste jaren opnieuw sterk toe, omdat op alle wegen in de nabije gemeenten het doorgaand verkeers verboden of bemoeilijkt hebben . De regels van de ruimtelijke ordening worden niet toegepast. De authentieke eigendomsakten in de wijk Bosbeek grenzend aan het recreatiedomein van Hofstade, verwijzen naar de verkavelingsvoorwaarden (goedgekeurd door de gemeente Hever-Schiplaken op 3/10/1957).waarin uitdrukkelijk bepaald wordt dat : ": elke vorm van lawaai is verboden","(artikel 1 alinia 2). Die verkavelingsvoorwaarden zijn blijvend verbonden aan de percelen, zodat ze onder geen enkel voorwendsel gewijzigd of ingetrokken mogen worden. Dit alles belette niet dat de Molenheidebaan nadien omgedoopt werd van gemeenteweg naar gewestweg en vervolgens heraangelegd werd zonder verkeersvertagende voorzieningen. Het is is evident dat doorstroming van druk industrieel verkeer onverenigbaar is met recreatie en stilte. Indien de verkeersintensiteit door de omstandigheden niet meer verminderd kan worden, dienen tenminste de gevolgen hiervan gemilderd te worden zelfs wanneer dit de snelheidsduivels niet bevalt. De overheid is immers verplicht haar eigen (verkavelings)voorschriften na te leven, zoniet belanden we in een toestand van politieke willekeur, waarin alle rechtsregels naar goeddunken mogen geschonden worden. Het hels lawaai vanaf 5 uur s'morgens, de veiligheid bij het moeten oversteken van de straat voor voetgangers en fietsers, mensen met een kinderwagen of rolstoel is zo gevaarlijk en als niemand halt houdt tijdens de spitsuren kan men langdurig staan bedelen om de baan te kunnen oversteken. Door het niet respecteren van de snelheidsbeperking is het voor iedereen in onze straat niet meer leefbaar en zeer gevaarlijk geworden. Vermits het motorlawaai, het rolgeluid en het gevaar toenemen met de snelheid, verlangen wij dat de overheid, conform de verkavelingsverplichtingen, strenge voorwaarden oplegt aan het verkeer. In de huidige situatie kan het geluidsniveau nog enkel gemilderd worden door minder snelheid: 50 km/uur met trajectcontrole, zoals dit het geval is in naburige gewestwegen; desnoods met rekening rijden voor vrachtwagens; om de financiering van de trajectcontrole ruimschoots te financieren. Meer groen: de hagen staan momenteel minstens 1,50 m van de kant van de weg. Er is dus nog plaats om de haag te verbreden in de richting van de weg. Immers, in het "bomenplan van de gemeente" van minister Somers worden de gemeenten sterk aangespoord om meer groen	De Molenheidsebaan is geselecteerd als regionale weg in het regionale mobiliteitsplan - en maakt deel uit van het dragende netwerk, en kan bij capaciteitsproblemen van het hoofdwegennet ingeschakeld worden om het hoofdwegennet te ondersteunen, waarbij de lokale wegen vrij van doorgaand verkeer blijven. De regionale wegen vormen verbindingen tussen gemeenten onderling en het hoofdwegennet enerzijds en tussen het hoofdwegennet en de regionale logistieke knopen anderzijds. Het regionaal plan is onvoldoende gedetailleerd om uitspraken te doen over snelheidszones, dat dient te gebeuren in de verdere uitwerking. Op deze gewestweg kan AWV, op eigen initiatief of op vraag van betrokken lokale besturen, beoordelen of een uitzondering op het standaard snelheidsregime wenselijk is voor een bepaald wegvak. We raden aan om deze vraag rond het snelheidsregime te richten aan AWV en gemeente Boortmeerbeek. Het bomenplan behoort niet tot de scope van het voorliggende regionale mobiliteitsplan. We verwijzen tot slot naar het omgevingsrecht, waarbij verkavelingensvoorschriften ouder dan 15 jaar - VCRO artikel 4.3.1,§1 en artikel 4.4.1, §2 geen weigeringsgrond vormen of dwingend karakter genieten. Dit ook vanuit de praktijk wanneer oude verkavelingsvoorschriften nieuwe beleidsvisies over de ruimtelijke ordening en mobiliteit kunnen belemmeren.	nvt	neen	neen	
14	A5	Vervoerregio Kempen	x		netwerken		Qua **openbaar vervoer** lijken er geen verschillen te zijn.	/	nvt	neen	neen	
15	A5	Vervoerregio Kempen	x		netwerken		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. Voor deze nog te onderzoeken verbinding(en) met Geel/Herentals (tracé, haalbaarheid, niveau) hopen wij te kunnen rekenen op uw medewerking rekenen wanneer de studie(s) opgestart wordt. Indien duidelijk wordt middels deze studie welk tracé gevolgd wordt en niveau, kan dit in uw plan nog altijd geïntegreerd worden.	We nemen akte van deze twee wenslijnen voor het BFF en werken graag mee aan het tracé- en haalbaarheidsonderzoek van deze fietsverbindingen. Van het moment dat deze formele status genieten, zullen we de nieuwe BFF verbindingen opnemen.	nvt	neen	neen	
16	A5	Vervoerregio Kempen	x		netwerken		De **categorisering van het wegennet** is perfect afgestemd op elkaar.	/	nvt	neen	neen	
17	A5	Vervoerregio Kempen	x		netwerken		Het **Vrachtroutenetwerk** sluit volledig op elkaar aan. U heeft gezien dat rond de ontsluiting van het bedrijventerrein Heultje-Hulshout – in het bijzonder een bijkomende noordelijke ontsluiting – er geen consensus is gevonden in onze regio. Indien dit dossier terug ter tafel komt en oplossingen worden gezocht op uw grondgebied, zullen wij u uiteraard bij betrekken.	/	nvt	neen	neen	
18	B4	Burger 4			informatievraag		"Het grootste aantal auto-verplaatsingen in de ochtendspits is te zien tussen de steden Mechelen en Antwerpen (en vice versa). Daarnaast zijn er grote stromen zichtbaar tussen Mechelen en Sint-Katelijne-Waver, tussen Mechelen en Willebroek, tussen Bornem en Willebroek en tussen Mechelen en Bonheiden en Boortmeerbeek. Alle kernen zijn in meer of mindere mate gericht op de stad Mechelen. De andere kernen zijn ook duidelijk gericht op Antwerpen en in veel mindere mate op Brussel." Waarop baseert u zich om te stellen dat het grootste aantal auto-verplaatsingen zich situeren tussen Mechelen en Boortmeerbeek ? Hebt u hiertoe gebruik gemaakt van tellingen ter hoogte van het kruispunt N26 en N267 (Den Tip) ? Maw waar situeert zich de grootste verkeersdruk komende van Kampenhout-sas op de N26 richting Mechelen of richting E19 ? Zie hiervoor de MER studie van de Provincie Vlaams-brabant : https://dsi.omgeving.vlaanderen.be/api/fiches/stukken/79f085d8-24f1-4443-bc1a-faa89c058b3c	We stellen niet dat het grootste aantal auto-verplaatsingen zich situeert tussen Boortmeerbeek en Mechelen, maar dat er een significant herkomst-bestemmingspatroon is tussen Boortmeerbeek en Mechelen. We verwijzen naar de oriëntatienota en bijlage 1 van het regionale mobiliteitsplan, waar veel meer detail te vinden is. Specifiek is de kaart 3-3 relevant in de oriëntatienota. Deze geeft weer bestemmingspatronen met de auto, van en naar gemeenten in de vervoerregio Mechelen. De gehanteerde methode om deze kaarten op te stellen is de MOVE meter, een gestuurde internetapplicatie. De data die is ingelezen in de MOVE Meter is afkomstig vanuit het provinciaal verkeersmodel Antwerpen versie 3.7.1. De berekeningswijze is gelijkaardig aan die van het verkeersmodel. Maar doordat zones in verder weg gelegen gebieden worden geaggregeerd, kan er sneller gerekend worden.	nvt	neen	neen	
19	B4	Burger 4	x		ontbreekt?		Opmerkelijk hierbij is dat er in het mobiliteitsplan regio Mechelen nergens melding wordt gemaakt over: Oververzadiging N26/N267, Oververzadiging kruispunt Den Tip, Sluipverkeer door Schiplaken	De oriëntatienota geeft op Figuur 3-8 de uitwijkroutes in vervoerregio Mechelen weer in de ochtendspits. Zichtbaar in groen is het extra sluipverkeer dat door de drukte op andere wegen wordt weggedrukt, onder meer in Schiplaken. Dit zien we met name op veel lokale wegen. Op veel N-wegen zien we een overbelasting in de spits (aangegeven in rood), inclusief N26/N267 en kruispunt Den Tip.	nvt	neen	neen	
20	B4	Burger 4	x		ontbreekt?		Opmerkelijk is dat het mobiliteitsplan regio Mechelen geen melding maakt van volgende plannen: Her aanleg fietsoversteek plaatsen N26, Her aanleg Kruispunt N26:N267 genaamd Den Tip, Zone 30 die zal ingesteld worden op de Trianonlaan (N267) ten behoeve van de F8 en alzo de druk op zowel de N26 als de N267 zal opvoeren	Dit zijn specifieke lokale ingrepen die geen significante regionale effecten kennen, waardoor ze ook niet opgenomen zijn in het regionale mobiliteitsplan.	nvt	neen	neen	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
21	B4	Burger 4	x		ontbreekt?		De plannen met betrekking tot de uitbreidingen in het Bloso-domein te Hofsade , zijnde een olympisch bad , een golfsurfbad en een kabelski baan die allen samen een extra bezoekersaantal zullen genereren van zo'n 300.000 bezoekers per jaar	Domein Hofstade behoort net niet tot vervoerregio Mechelen, en ligt op grondgebied vervoerregio Vlaamse Rand. Het heeft weliswaar een belangrijke aantrekkingskracht. Met verdere uitbreiding (vanuit de verwijzing naar de haalbaarheidsstudie) is nog geen rekening gehouden in de regionale mobiliteitsplanning van de Vervoerregio Vlaamse Rand en Mechelen. Belangrijk om te melden dat de regionale mobiliteitsplannen geen ruimtelijk beleidsplannen zijn. De vervoerregio's Mechelen en Vlaamse rand sporen de bevoegde overheden wel aan om de ruimtelijke ontwikkeling beter af te stemmen op het mobiliteitssysteem. De mobiliteitseffecten van deze mogelijke uitbreiding zullen wel verder onderzocht worden in de geijkte procedures en de relevante overheden (bv. via een MOBER).	nvt	neen	neen	
22	B4	Burger 4			ontbreekt?		Mogelijke afschaffing van de buslijn openbaar vervoer door schiplaken	Deze opmerking behandelt het korte termijn OV-plan. Dit valt buiten de scope van het openbaar onderzoek van het voorliggende regionale mobiliteitsplan.	nvt	neen	neen	
23	B4	Burger 4			ontbreekt?		Opmerkelijk is dat het mobiliteitsplan regio Mechelen geen rekening houdt met de toenemende druk op de N26 naar aanleiding van de suggesties die ze zelf doet, uitbreiden van de overslag spoorwegstation in Muizen, suggestie voor een ROC aan Kampenhout-sas	De ambitie van multimodale logistieke knooppunten uit te bouwen is om het 1) aandeel vrachtverkeer via spoor en binnenvaart te stimuleren ten opzichte van minder vrachtverkeer via vrachtwagens over de weg 2) Bundeling van goederenstromen in logistieke knooppunten waardoor ook minder "lege" kilometers moeten worden gereden. Bij een uitbouw zal rekening gehouden worden met de specifieke omgevingseffecten en verder onderzoek is daartoe nodig. Dit is ook benoemd in de actietabel voor de spoorterminal in Muizen bij actie L1-2.	nvt	neen	neen	
24	B4	Burger 4			ontbreekt?		De impact van alle bovenstaande opmerkingen komen te weinig aan bod .Stad Mechelen met zijn deelgemeenten worden echter uitvoerig onder de loep genomen . Dit laat me besluiten dat het mobiliteitsplan regio Mechelen de regio Boortmeerbeek duidelijk onderkent .	zie hoger	nvt	neen	neen	
25	B4	Burger 4			regiovorming	regiovorming	In het kader van de Regiovorming en onderkenning van Boortmeerbeek in deze vraag ik me dan ook af of Boortmeerbeek wel thuis hoort in de Vervoersregio Mechelen ?	Deze opmerkingen behandelt Vlaamse decreten en beleidskaders, specifiek rond de referentieregio's. Wij kunnen hier als vervoerregio enkel akte van nemen.	nvt	neen	neen	
26	B4	Burger 4	x		uitvoering		Indien dit plan aanleiding zal zijn om de prioriteiten van bv Wegen en Verkeer te sturen heb ik zo mijn bedenkingen .	We nemen akte van deze bedenkingen, het voorliggende plan zal sturend zijn voor onder meer AWV, via bv. opmaak van het GIP.	nvt	neen	neen	
27	A6	College Heist-op-den-Berg	x	x			kennisname	/	nvt	neen	neen	
28	A7	Gemeente Kapelle-op-den-Bos	x	x	gunstig		het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Mechelen en ontwerp plan-MER worden goedgekeurd	/	nvt	neen	neen	
29	A8	VOKA	x				Voka – KVK Mechelen-Kempen ondersteunt de doelstelling van de vervoerregio om samen met de 12 gemeenten van de vervoerregio Mechelen de problemen en uitdagingen van vandaag en morgen op het vlak van mobiliteit aan te pakken. Het plan is ambitieus, maar haalbaar.	/	nvt	neen	neen	
30	A8	VOKA	x		doelstellingen		Een ongevallenvrij verkeerssysteem, het doorbreken van de autoafhankelijkheid en het verhogen van de verkeersleefbaarheid in de kernen zijn een voor een doelen die moeten worden nagestreefd.	/	nvt	neen	neen	
31	A8	VOKA	x		wegencategorisering, vrachtnetwerk en modal shift		Wat de modal shift betreft, wordt als doel gesteld om tegen 2030 het totale volume goederen dat vanuit en naar de vervoerregio Mechelen via spoor en binnenvaart wordt vervoerd, met respectievelijk 60% en 32% te laten toenemen ten opzichte van 2015. Toch zullen verplaatsingen met vrachtwagens onontbeerlijk blijven. In die optiek is het dan ook lovenswaardig dat er gewerkt zal worden aan een optimalisatie van het hoofd-, regionaal en interlokaal wegennet die de ruggengraat moet vormen voor het vrachtroutenetwerk. Die ruggengraat moet evenwel goed doordacht zijn. Voka – KVK Mechelen-Kempen is dan ook erg verbaasd te moeten vaststellen dat de vervoerregio voorstelt om de N16 tussen Willebroek en Mechelen in te zetten voor regionale verplaatsingen (auto, fiets en openbaar vervoer), in plaats van voor bovenregionaal verkeer. Het bovenregionaal vrachtverkeer zou dan voortaan gebruik moeten maken van de Antwerpse Ring en de Kennedytunnel. Er wordt van uitgegaan dat door de aanleg van de Oosterweelverbinding de capaciteit van het hoofdwegennet gevoelig zal worden uitgebreid. Op die zogenaamde capaciteitsuitbreiding mag de vervoerregio zich echter niet blindstaren. De Oosterweelverbinding moet een oplossing bieden voor de huidige Antwerpse fileproblematiek, die steeds acuter wordt. In 2010 stonden dagelijks alle voertuigen in Antwerpen samen 10.840 uren in de file. In 2019 steeg dat al tot meer dan 20.000 uren, blijkt uit cijfers van het Vlaams Verkeerscentrum. Het doel van de Oosterweelverbinding is die files weg te werken, niet om extra verkeer aan te zuigen. Nog eens dagelijks 1.000 tot 2.500 bijkomende vrachtwagens de Antwerpse Ring opduwen is onverantwoord. Dat zijn immers de aantallen die volgens het in opdracht van departement MOW uitgevoerde rapport "Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen" van Onderzoeksgroep voor Stadsontwikkeling van de Universiteit Antwerpen, in samenwerking met MINT en Patrick Maes, elk etmaal gebruik maken van de N16 tussen Willebroek en Mechelen. Diezelfde studie adviseert bovendien om een weg met meer dan 1.000 vrachtwagens op etmaalbasis te selecteren als een Vlaamse hoofdweg. Het rapport is daar op pagina 76 heel duidelijk over: "De A12 wordt geselecteerd als VHW, alsook de N16 die Sint-Niklaas met Mechelen verbindt." Voka – KVK Mechelen-Kempen vraagt dan ook met klem aan de vervoerregio Mechelen om rekening te houden met dit rapport en de N16 tussen Mechelen en Willebroek niet te degraderen tot een regionale weg voor enkel verplaatsingen met auto, fiets en openbaar vervoer. Ook het vrachtverkeer moet van deze weg gebruik kunnen blijven maken. De bereikbaarheid via de N16 moet verzekerd blijven, zowel voor het personeel als voor de logistieke stromen. Als de N16 over dit traject toch een regionale weg wordt waarop geen bovenlokaal vrachtverkeer mogelijk is, dan zal dit leiden tot onnodig omrijgedrag, extra kosten voor de ondernemers omwille van meer kilometers, meer brandstofverbruik, meer personeelskosten en extra druk op de rij- en rusttijden, waardoor meer trucks zullen worden ingezet en er dus een negatieve impact op het milieu is. Voka – KVK Mechelen-Kempen stelt daarom voor om de passage "(auto, fiets en openbaar vervoer)" te schrappen in de zin "Het is dan ook meer aangewezen om de beperkte omgevingscapaciteit van de N16 tussen Willebroek en Mechelen in te zetten voor regionale verplaatsingen (auto, fiets en openbaar vervoer) dan voor bovenregionaal verkeer."	De vervoerregio Mechelen adviseert de Vlaamse regering om dit wegvak N16 (Mechelen-Willebroek) als regionale weg te selecteren. De Vlaamse regering beslist uiteindelijk. Uit de voorstudie waar naar verwezen wordt, blijkt 1) dat het wegverkeer tussen Willebroek en Mechelen in tegenstelling tot het wegvak tussen Willebroek en Sint-Niklaas vooral een regionaal karakter kent (> 60% van het verkeer > 20 km), en 2) de voorstudie selecteert <u>voorwaardelijk</u> dit wegvak als Vlaamse hoofdweg mits <u>aangepaste inrichting.</u> Dit specifieke wegvak tussen Mechelen en Willebroek is niet ingericht als Vlaamse hoofdweg, herbergt een belangrijke fietsverbinding binnen het BFF en dient als as van het openbaar vervoer. Een selectie als Vlaamse hoofdweg impliceert dat volgens de netwerkfunctie en hierarchie, er geen ruimte voorzien wordt voor fiets en OV-verbindingen of dat deze modi ten minste ondergeschikt zijn aan doorstroming van gemotoriseerd wegverkeer. De beleidsambitie van vervoerregio Mechelen is om de beperkte omgevingscapaciteit van de N16 tussen Willebroek en Mechelen eerder in te zetten voor regionale verplaatsingen (auto, fiets en openbaar vervoer), dan voor bovenregionaal verkeer. We blijven bij het standpunt dat optimalisatie van het hoofdwegennet elders een beter antwoord is. Voor de verbinding tussen Mechelen en Sint-Niklaas een valabel, even snel alternatief is via het hoofdwegennet. In de praktijk is op deze route momenteel vooral de Scheldekruising op de R1 (Kennedytunnel) een belangrijke bottleneck die voor structurele filevorming zorgt. Door de aanleg van de Oosterweelverbinding en de Tweede Tijsmanstunnel wordt de Scheldekruisende capaciteit van het hoofdwegennet in Antwerpen gevoelig uitgebreid en wordt de robuustheid van het wegennet vergroot.	nvt	neen	neen	
32	A9	gemeente Duffel	x		toegankelijk ov		De gemeente Duffel staat 100% achter de strategische ingreep 'Uitbouwen ruggengraat gelaagde openbaar vervoersnetwerk: uitbouw toegankelijheid haltes en zal hier volledige medewerking verlenen,	/	nvt	neen	neen	
33	A9	gemeente Duffel	x		uitvoering		Optimalisatie van de verknoping N108-R16 in Lier werd omwille van budgetaire redenen achteruit gezet. Deze ingreep werd verplaatst naar de vervoerregio Antwerpen.	AWV heeft dit project verschoven naar latere datum, de onteigeningen die eraan vooraf moeten gaan staan nog niet op een formeel programma,	nvt	Actie W3-2 op MLT ze	neen	
34	A9	gemeente Duffel	x	x	gunstig		het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Mechelen en ontwerp plan-MER worden gunstig geadviseerd,	/	nvt	neen	neen	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
35	A10	NMBS gebouwen	x		algemeen		Indien NMBS trekker/initiatiefnemer is van een actie, zal NMBS haar rol opnemen als trekker volgens haar eigen strategieën, visies en planning. Het actieplan kan in geen geval een timing opleggen aan NMBS. Stations en stationsomgevingen: • NMBS hanteert haar eigen strategieën, visie en timing wat betreft de vernieuwing van stations en stationsomgevingen (autonome toegankelijkheid, onthaal reizigers, fietsenstallingen, autoparkings, …), maar streeft wel naar synergie om ook de uitdagingen op vlak van mobiliteit binnen het kader van de RMP's mogelijk te maken. • Wanneer er acties (bv. 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. Contract van Openbare Dienst en vervoersplan • Sinds 01/01/2023 geldt het nieuwe Contract van Openbare Dienst tussen NMBS en de federale overheid. Dit contract loopt tot 2032. NMBS wijst erop dat de acties opgenomen in het mobiliteitsplan niet in tegenstelling mogen zijn met de voorwaarden en richtlijnen die in het contract van Openbare Dienst zijn opgenomen. • In het contract van Openbare Dienst wordt onder andere de procedure omschreven voor de aanpassing van het treinaanbod en de opening of sluiting van stations. NMBS moet elke 3 jaar een nieuw vervoersplan opstellen en laten goedkeuren door de regering. Het vervoersplan 12/2023-2026 werd inmiddels goedgekeurd op de Raad van Bestuur van maart 2023. Bijkomende aanpassingen van het aanbod kunnen dus pas bestudeerd worden in het kader van het vervoersplan 12/2026-2029. Ook de eventuele sluiting of opening van stations kan in het kader van het volgende vervoersplan onderzocht worden. NMBS kan geen standpunt innemen over het treinaanbod na afloop van het contract van Openbare Dienst (na 2032). • 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.	De NMBS heeft haar eigen strategieën, visies en timing die leidend zijn bij de acties die de NMBS initieert. De NMBS zal toegevoegd worden als partner bij acties die in en/of nabij stationsomgevingen zijn gepland, of op grond van NMBS. We zijn voorstander om nauw samen te werken met alle relevante belanghebbenden om onze gezamenlijke mobiliteitsdoelen te bereiken. De NMBS zal betrokken worden bij de besproken acties. We erkennen ook dat de acties die in het regionaal mobiliteitsplan worden voorgesteld in overeenstemming moeten zijn met de voorwaarden en richtlijnen die in het contract van Openbare Dienst zijn opgenomen. De opmerkingen over de timing van het vervoersplan en de mogelijkheden voor wijzigingen in het aanbod zijn ook genoteerd. We blijven werken aan een goede samenwerking met de NMBS om een efficiënt, duurzaam en inclusief vervoerssysteem in vervoerregio Mechelen te bevorderen.	nvt	neen	neen	
36	A10	NMBS gebouwen	x		opmerkingen acties		Specifieke opmerkingen bij de actietabel: • OV1.1: Versterken spoorcorridors • Uitbreiding frequentie en bediening: de mogelijkheden zijn beperkt door de capaciteit (Infrabel) • "Onderzoek naar" toevoegen. Elk eventueel onderzoek moet rekening houden met het Contract van Openbare Dienst, zoals hoger vermeld. • NMBS en Infrabel staan zowel als trekker en als partner vermeld. Wellicht heeft dit te maken met de bijkomende elementen die vermeld worden? Best definiëren als afzonderlijke acties.	Actie OV1-1 kent als fase "verkenning" en we nemen akte van opmerking dat elk onderzoek rekening houdt met het Contract van Openbare Dienst. NMBS en Infrabel staan ook als partner vermeld voor de bijkomende elementen (bv. fietsverbindingen). We verduidelijken dit in de actietabel	nvt	Ja actie OV1.1 (NMBS en Infrabel als partner voor bijkomende elementen verduidelijken)	neen	
37	A10	NMBS gebouwen	x		opmerkingen acties	Toegankelijkheid stations en haltes	• OV1.2: 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.	We nemen akte van deze opmerking, en benadrukken het belang van integrale toegankelijkheid van de stations in vervoerregio Mechelen.	nvt	Voetnoot - bij formulering in het regionaal mobiliteitsplan dat NMBS/Infrabel eigen planprocessen/budgettering heeft waar vervoerregio geen invloed op heeft.	neen	
38	A10	NMBS gebouwen	x		opmerkingen acties		OV2.1: Haalbaarheidsstudie uitbouw spoorcorridor Sint-Niklaas Mechelen en spoorbocht 52/2 tussen Boom en Willebroek • Haalbaarheidsstudie Sint-Niklaas – Mechelen en spoorbocht 52/2: dit gaat in de eerste plaats om infrastructuuraanpassingen en NMBS is dus geen trekker maar partner (cfr Haalbaarheidsstudies Vlaamse spoorprioriteiten). • Spoorbocht 52/2 zou dienen om Boom – Willebroek te rijden. Dit zou betekenen dat Boom – Puurs (en Ruisbroek-Sauvegarde) minder frequent bediend kan worden bij gelijkblijvende spoorcapaciteit. Puurs is momenteel een multimodale knoop. Er bestaat ook en studie i.v.m. het traject Puurs – Dendermonde binnen de Vlaamse spoorprioriteiten waarin eigenlijk aangenomen wordt dat Puurs de spoorknoop zou blijven binnen deze regio. Verdere afstemming zal hier dus nodig zijn.	We passen actie OV2.1 aan met NMBS als partner. We nemen akte van deze opmerkingen, en gaan ervan uit dat de haalbaarheidsstudie ook ingrepen onderzoekt die de spoorcapaciteit uitbreidt. We zullen verder afstemmen om verband te leggen met het traject Puurs-Dendermonde.	nvt	Ja (OV2.1) NMBS als partner ipv trekker	neen	
39	A10	NMBS gebouwen	x		opmerkingen acties		• OV3.1 Voorstudie aanleg sneltram A12 tot Willebroek station: NMBS op te nemen als partner.	NMBS wordt opgenomen als partner bij actie 0V3.1	nvt	Ja (OV3.1) NMBS opnemen als partner	neen	
40	A10	NMBS gebouwen	x		opmerkingen acties		• OV7.11 Haalbaarheidsstudie Puurs – Dendermonde: deze studie is momenteel lopende binnen het kader van de Vlaamse spoorprioriteiten. De formulering van deze actie wordt best aangepast aan deze realiteit. Infrabel trekt deze studies, NMBS is partner.	De fase van studie - reflecteert het lopende studiewerk. NMBS zal worden aangepast als "partner" ipv trekker.	nvt	Ja (OV7-11) NMBS opnemen als partner ipv trekker	neen	
41	A10	NMBS gebouwen	x		opmerkingen acties		• F1.1: NMBS op te nemen als partner.	NMBS wordt opgenomen als partner bij deze actie	nvt	Ja, F.1.1 NMBS opnemen als partner	neen	
42	A10	NMBS gebouwen	x		opmerkingen acties		• F1.2: NMBS op te nemen als partner.	NMBS wordt opgenomen als partner bij deze actie	nvt	Ja, F.1.2 NMBS opnemen als partner	neen	
43	A10	NMBS gebouwen	x		opmerkingen acties		• F1.3: NMBS op te nemen als partner.	NMBS wordt opgenomen als partner bij deze actie	nvt	Ja, F.1.3 NMBS opnemen als partner	neen	
44	A10	NMBS gebouwen	x		opmerkingen acties		• F1.4: NMBS op te nemen als partner.	NMBS wordt opgenomen als partner bij deze actie	nvt	Ja, F.1.4 NMBS opnemen als partner	neen	
45	A10	NMBS gebouwen	x		opmerkingen acties		• F1.5: NMBS op te nemen als partner.	NMBS wordt opgenomen als partner bij deze actie	nvt	Ja, F.1.5 NMBS opnemen als partner	neen	
46	A10	NMBS gebouwen	x		opmerkingen acties		• F1.6: NMBS op te nemen als partner.	NMBS wordt opgenomen als partner bij deze actie	nvt	Ja, F.1.6 NMBS opnemen als partner	neen	
47	B5	Burger 5	x		acties		De ontwerpen bevatten goede perspectieven maar dienen aangevuld te worden en verder concreet gemaakt.	De actietabel is een aanzet en wordt verder geconcretiseerd in projecten, die ook steeds een eigen traject/planproces zullen lopen.	nvt	neen	neen	
48	B5	Burger 5	x		uitgangspunt		Eerste belangrijke opmerking; onze aanvullingen en voorstellen worden vanuit het STOP principe aangereikt. Hiermee bedoelen we dat we in de toekomst verwachten dat ook de gemeenten/vervoersregio het mobiliteitsvraagstuk aanpakt vanuit dit principe.	Dit wordt meegenomen in de procedures,	nvt	neen	neen	
49	B5	Burger 5	x		stappers		Voetpaden breed genoeg maken en berijdbaar maken voor rolwagens en kinderwagens. Bij oversteken zachte helling maken.	Waardevolle suggestie, maar het regionale mobiliteitsplan is geen uitvoeringsplan. Deze detailgraad is niet relevant.	nvt	neen	neen	
50	B5	Burger 5	x		stappers		Verwijderen van alle obstakels. Palen, elektriciteitskasten… horen niet thuis op het voetpad maar er naast.	Waardevolle suggestie, maar het regionale mobiliteitsplan is geen uitvoeringsplan. Deze detailgraad is niet relevant.	nvt	neen	neen	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
51	B5	Burger 5	x		stappers		Handhaving op verbod van parkeren op voetpaden.	Waardevolle suggestie, maar het regionale mobiliteitsplan is geen uitvoeringsplan. Deze detailgraad is niet relevant.	nvt	neen	neen	
52	B5	Burger 5	x		stappers		Bij werken verplicht veilige doorgang voorzien voor voetgangers. (niet enkel een bord : voetgangers oversteken!)	Waardevolle suggestie, maar het regionale mobiliteitsplan is geen uitvoeringsplan. Deze detailgraad is niet relevant.	nvt	neen	neen	
53	B5	Burger 5	x		trappers		Plaats voor de fietser: golvend patroon vanwege uitritten ed wegnemen op de fietspaden. Fietspaden vlak leggen dus.	Waardevolle suggestie, maar het regionale mobiliteitsplan is geen uitvoeringsplan. Deze detailgraad is niet relevant. We verwijzen ook naar het fietsvademecum dat toegepast moet worden.	nvt	neen	neen	
54	B5	Burger 5	x		trappers		Ook het aanleggen van één fietspad met verschillende bestrating dient te verdwijnen - één soort bestrating - zodat duidelijk is waar de fietser veilig rijdt en niet elke 5 meter van bestrating wisselen vanwege uitritten ed.. veiligheid van de fietser voorop.	Waardevolle suggestie, maar het regionale mobiliteitsplan is geen uitvoeringsplan. Deze detailgraad is niet relevant. We verwijzen ook naar het fietsvademecum dat toegepast moet worden.	nvt	neen	neen	
55	B5	Burger 5	x		trappers		Een fietspad (niet voor autoverkeer toegankelijk) tussen alle dorpskernen - bewegwijzerd en verhard en met nachtverlichting. Bereikbaarheid gemeentediensten, cc, dokters, tandartsen, winkels, banken... en station. Hetzelfde voor industriezones.	Waardevolle suggestie, maar het regionale mobiliteitsplan is geen uitvoeringsplan. Deze detailgraad is niet relevant. We verwijzen ook naar het fietsvademecum dat toegepast moet worden.	nvt	neen	neen	
56	B5	Burger 5	x		trappers		Te smalle fietspaden verbreden (bvb in Puurs: Kalfort en Ruisbroek langs de spoorweg)	Waardevolle suggestie, maar het regionale mobiliteitsplan is geen uitvoeringsplan. Deze detailgraad is niet relevant. We verwijzen ook naar het fietsvademecum dat toegepast moet worden.	nvt	neen	neen	
57	B5	Burger 5	x		trappers		Handhaving van verbod op parkeren op en ongeoorloofd afsluiten van fietspaden bij werken. Veilige doorgang verzekeren bij geoorloofd afsluiten. (is dus niet een bord waarop staat : fietsers afstappen!)	Waardevolle suggestie, maar het regionale mobiliteitsplan is geen uitvoeringsplan. Deze detailgraad is niet relevant.	nvt	neen	neen	
58	B5	Burger 5	x		trappers		Veilige, beveiligde en voldoende grote overdekte fietsparkings voorzien aan stations, culturele centra, sportaccommodatie, winkelcentra, feestzalen of gemeenschapshuizen, toeristische trekpleisters,...	Waardevolle suggestie, maar het regionale mobiliteitsplan is geen uitvoeringsplan. Deze detailgraad is niet relevant.	nvt	neen	neen	
59	B5	Burger 5	x		trappers		A12 : 3 Fietsbruggen realiseren : Ruisbroek Sint-Katharinastraat - Willebroek / Rijweg - Halte (parking) BrabantTram / Duvel Moortgat - Willebroek.	We verwijzen naar de strategische fiche F3 rond het opheffen van belangrijke fietsbarrières. Dit is inclusief de A12 (actie F3.3). De exacte locaties van fietsbruggen liggen nog niet vast. Dit wordt gekoppeld aan de omvorming van de A12 tot Vlaamse hoofdweg (actie W1.2)	nvt	neen	neen	
60	B5	Burger 5			trappers		Invoeren van fietsstraten in zone 30 (alle dorpskernen). Deze fietsstraten laten doorlopen tot waar er aansluiting is met een fietspad.	Dit is een lokale bevoegdheid van de gemeenten. We verwijzen naar de werking van interlokale mazen (strategische fiche W3). De vervoerregio spoort de gemeenten aan om een gebiedsgerichte programmawerking op te zetten, doorvertaald in lokale mobiliteitsplanning, om verkeersluwe en fietsvriendelijke mazen te realiseren. Een herkenbaar netwerk van fietstraten binnen een interlokale maas kan één van de maatregelen zijn.	nvt	neen	neen	
61	B5	Burger 5	x		trappers		Handhaving van het juiste gebruik van de fietspaden. Probleem is dat veel fietsers het eenrichtingsfietspad ook in de tegenrichting gebruiken.	Waardevolle suggestie, maar het regionale mobiliteitsplan is geen uitvoeringsplan. Deze detailgraad is niet relevant en hoort bij handhaving door de politiezones.	nvt	neen	neen	
62	B5	Burger 5	x		trappers		Overgangen van fietspaden over straten op gelijk niveau leggen. Betongoten of trottoirranden wegwerken en een vlak veilig fietsoppervlak creëren.	Waardevolle suggestie, maar het regionale mobiliteitsplan is geen uitvoeringsplan. Deze detailgraad is niet relevant. We verwijzen ook naar het fietsvademecum dat toegepast moet worden.	nvt	neen	neen	
63	B5	Burger 5	x		trappers		Voorrang op kruispunten voor fietsers op fietssnelwegen.	Waardevolle suggestie, maar het regionale mobiliteitsplan is geen uitvoeringsplan. Deze detailgraad is niet relevant. We verwijzen ook naar het fietsvademecum dat toegepast moet worden.	nvt	neen	neen	
64	B5	Burger 5	x		trappers		N16 : realisatie van vrije fietsdoorsteek (ondergronds) Kleine-Amer en Eikevlietbaan In Puurs	Dit is voorzien (ongelijkvloers) binnen de omvorming van de N16 (Klein-Brabant) tot Vlaamse hoofdweg. Eén van de projectdoelstellingen is het verminderen van barrièrewerking van de N16 is voor zowel actieve weggebruikers als fauna. De project-MER is in opmaak.	nvt	neen	neen	
65	B5	Burger 5	x		uitbreiding openbaar vervoer	Waterbus doortrekken	Waterbus: Sint-Amands - Antwerpen (o.m. zeer interessant voor eendagsuitstap van (internationale) toeristen vanuit Antwerpen voor een bezoek aan het museum Emile Verhaeren en het pittoreske Sint-Amands) En uiteraard zeer goed voor het woon- werkverkeer.	Uitbreiding van waterbusdienstverlening is duur - de extra capaciteit of doortrekking bovenop bestaande dienstverlening betekent verdubbeling van de kosten in boten en personeel. Vervoer over het water is traag en kent inderdaad kansen voor recreatief verkeer, maar niet voor functionele verplaatsingen vanuit vervoerregio Mechelen. Om klokvaste verbindingen te garanderen betekent dit varen tegen de getijden op, hoe verder van Antwerpen, hoe moeilijker het wordt om het tijdsschema te behouden. De relatief kleine baten van recreatieve verplaatsingen van de weg halen wegen niet op tegen de hoge kosten. In de huidige werking zijn er ook milieubezorgdheden door schade aan de oevers van de snelheid van de waterbus, dit wordt erger bij het vernauwen van rivieren richting vervoerregio Mechelen vanuit Antwerpen. Om deze redenen werd deze maatregel niet weerhouden.	nvt	neen	neen	
66	B5	Burger 5	x		uitbreiding openbaar vervoer		Realisatie van aantakking van Brabanttram met station van Willebroek.	Dit is voorzien. We verwijzen naar strategische fiche OV3 - Aanleg sneltram A12 tot Willebroekstation en aansluiting op Brabantnet	nvt	neen	neen	
67	B5	Burger 5	x		uitbreiding openbaar vervoer	Brabantnet Puurs-Bornem	Brabanttram doortrekken naar Boom en Puurs- Bornem. Studies wijzen uit dat dit rendabel is.	De MKBA (2013) van de sneltramlijn Boom-Brussel & Bornem - Brussel via de A12 resulteerde in een positieve maatschappelijke kosten-balans, ook voor de variant met een doortrekking naar Puurs-Bornem. Omwille van de bijzonder hoge technische complexiteit en investeringskosten (trambedding, seinbeveiliging, beveiliging kruisingen, haltes, onteigeningen, kunstwerken) werd gekozen om in eerste instantie in te zetten op aantakken van Brabantnet op Willebroek station (strategische ingreep OV3), waardoor daar de verbinding met het treinnet richting Sint-Niklaas en Mechelen kan gemaakt worden. Gekoppeld is het versterken van die treincorridor in functie van een halfuurfrequentie (door al dan niet gedeeltelijke ontdubbeling van lijn 54, Actie OV2.1). Met andere woorden, het versterken van de bestaande infrastructuur en netwerken. De haalbaarheidsstudie zal moeten uitwijzen hoe spoorlijn 54 verder uitgebouwd kan worden. Alternatieven voor een (al dan niet gedeeltelijke) ontdubbeling zoals bv. lightrailverbinding zijn niet uitgesloten.	nvt	neen	neen	
68	B5	Burger 5	x		uitbreiding openbaar vervoer		Realiseren van halfuurregeling op spoorlijn 54 Mechelen- Sint-Niklaas	Dit is opgenomen. We verwijzen naar actie 0V2.1. uitbouw van de spoorcorridor Mechelen-Sint-Niklaas en spoorbocht tussen Willebroek en Boom.	nvt	neen	neen	
69	B5	Burger 5	x		uitbreiding openbaar vervoer		Realiseren van zeer late trein op vrijdag (weekendtrein) op spoorlijn 54 vanuit Mechelen.	Dit is niet expliciet voorzien in het regionale mobiliteitsplan. We verwijzen naar de vervoersplannen van de NMBS, die inzetten op verbeterde amplitude en frequentie in het weekend voor recreatieve verplaatsingen, bv. latere vrijdagavondtreinen op het S-net richting Antwerpen.	nvt	neen	neen	
70	B5	Burger 5	x		uitbreiding openbaar vervoer		Realiseren van een traject van Puurs naar Dendermonde op de spoorlijn 52. Stopplaats in Sint-Amands.	Een haalbaarheidsstudie is opgestart voor het heractiveren spoorlijn Puurs - Dendermonde (strategische fiche OV7)	nvt	neen	neen	
71	B5	Burger 5	x		uitbreiding openbaar vervoer		Busverbinding tussen het Waasland en en Klein-Brabant realiseren	Deze opmerking behandelt het reeds goedgekeurde korte termijn OV-plan. Dit valt buiten de scope van het openbaar onderzoek van het voorliggende regionale mobiliteitsplan. We verwijzen naar het OV-plan en de doorrekeningen die daar gebeurd zijn.	nvt	neen	neen	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
72	B5	Burger 5	x		openbaar vervoer		Pendelbusjes inleggen vanuit de dorpen naar de hoofd hoppinpunten. (Puurs/ Bornem/ Willebroek)	Deze opmerking behandelt het reeds goedgekeurde korte termijn OV-plan. Dit valt buiten de scope van het openbaar onderzoek van het voorliggende regionale mobiliteitsplan. We verwijzen naar het OV-plan en de doorrekeningen die daar gebeurd zijn.	nvt	neen	neen	
73	B5	Burger 5	x		openbaar vervoer		Busverbindingen organiseren tussen de (deel)gemeenten en afstemmen op woon-werkverkeer.	Deze opmerking behandelt het reeds goedgekeurde korte termijn OV-plan. Dit valt buiten de scope van het openbaar onderzoek van het voorliggende regionale mobiliteitsplan. We verwijzen naar het OV-plan en de doorrekeningen die daar gebeurd zijn.	nvt	neen	neen	
74	B5	Burger 5	x		openbaar vervoer		Openbaar vervoer verbeteren en de dorpskernen via openbaar vervoer verbinden met grotere openbaar vervoers-assen en industriezones.	Deze opmerking behandelt het reeds goedgekeurde korte termijn OV-plan. Dit valt buiten de scope van het openbaar onderzoek van het voorliggende regionale mobiliteitsplan. We verwijzen naar het OV-plan en de doorrekeningen die daar gebeurd zijn.	nvt	neen	neen	
75	B5	Burger 5	x		deelsystemen		De dorpskernen voorzien van **toegankelijke duurzame** deelsystemen (auto en fiets). Deze moeten aansluiten op openbaar vervoer. Een goed openbaar vervoer zet mensen aan om deelsystemen te gebruiken. Deelsystemen zijn geen vervanging van openbaar vervoer en zeker niet voor woon-werk verkeer! Voor andere verplaatsingen van minder lange tijdsduur (dokterbezoek, vrije tijd, winkelen…) is er dan de deelwagen.	Deelmobiliteit is een essentieel element van onze duurzaamheidsstrategie. Hoewel dit onderwerp misschien niet uitgebreid in het huidige plan is behandeld, kunt u ervan verzekerd zijn dat we er aandacht aan besteden. We verwijzen ook naar het OV-plan waarin ingezet wordt op deelfietsen, aanvullend op én onderdeel van het openbaar vervoer.	nvt	neen	neen	
76	B5	Burger 5	x		deelsystemen		Bedrijven blijven aanzetten tot gebruik van (eigen) deelfietsen voor woon-werkverkeer.	Dit is opgenomen. We verwijzen naar actie G1.6 en het opzetten van een mobiliteitscoördinatiecentrum voor vervoerregio Mechelen, dat onder meer bedrijven stimuleert tot fiets, openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit.	nvt	neen	neen	
77	B5	Burger 5	x		wegen		Invoeren van zone 30 voor alle dorpen; enkel 50 km toelaten indien er veilige en afgescheiden fietspaden zijn.	Dit is een lokale bevoegdheid van de gemeenten. We verwijzen naar de werking van interlokale mazen (strategische ingreep W3). De vervoerregio spoort de gemeenten aan om een gebiedsgerichte programmawerking op te zetten, doorvertaald in lokale mobiliteitsplanning, om verkeersluwe en fietsvriendelijke mazen te realiseren. Een lager snelheidsregime in woonkernen kan hier onderdeel van uitmaken.	nvt	neen	neen	
78	B5	Burger 5	x		sluipvrkeer		Maatregelen nemen om sluipverkeer tegen te gaan	Dit is opgenomen en is een lokale bevoegdheid van de gemeenten. We verwijzen naar de werking van interlokale mazen (strategische ingreep W3). De vervoerregio spoort de gemeenten aan om een gebiedsgerichte programmawerking op te zetten, doorvertaald in lokale mobiliteitsplanning, om verkeersluwe en fietsvriendelijke mazen te realiseren.	nvt	neen	neen	
79	B5	Burger 5	x		infrastructuur		N16 en A12 conflictvrij maken. Kruispunten afsluiten.	Dit wordt reeds onderzocht, we verwijzen naar de lopende projecten rond omvorming van de N16 en A12 (zie strategische fiche W1 - optimalisatie hoofdwegennet)	nvt	neen	neen	
80	B5	Burger 5	x		infrastructuur		N16 : vrije verkeersader. Kruispunten vrij maken en dus afsluiten. O.m. Kleine-Amer, Eikevlietbaan in Puurs afsluiten	Dit wordt reeds onderzocht, we verwijzen naar de lopende projecten rond omvorming van de N16 en A12 (zie strategische fiche W1 - optimalisatie hoofdwegennet)	nvt	neen	neen	
81	B5	Burger 5	x		infrastructuur		N16 : ovondes realiseren om de verkeersstroom vrij naar de N16 te leiden. Ter hoogte van Kleine-Amer in Puurs en BMW-site in Bornem	Dit wordt reeds onderzocht, we verwijzen naar de lopende projecten rond omvorming van de N16 en A12 (zie strategische fiche W1 - optimalisatie hoofdwegennet)	nvt	neen	neen	
82	B5	Burger 5	x		infrastructuur		A12 : realisatie van een integraal knooppunt met N16 en N17	Dit wordt reeds onderzocht, we verwijzen naar de lopende projecten rond omvorming van de N16 en A12 (zie strategische fiche W1 - optimalisatie hoofdwegennet)	nvt	neen	neen	
83	B5	Burger 5	x		infrastructuur		A12 : vrije verkeersader. Kruispunt aan Duvel Moortgat – Willebroek afsluiten.	Dit wordt reeds onderzocht, we verwijzen naar de lopende projecten rond omvorming van de N16 en A12 (zie strategische fiche W1 - optimalisatie hoofdwegennet)	nvt	neen	neen	
84	A11	gemeente Puurs-Sint-Amands	x	x	gunstig		Het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Mechelen en ontwerp plan-MER worden positief geadviseerd.	/	nvt	neen	neen	
85	A11	gemeente Puurs-Sint-Amands	x		informatie		De gemeente vraagt aandacht voor volgende punten: actiepunt OV2 (uitbouw spoorcorridor Mechelen-Sint-Niklaas) en OV7 (heractivering spoorlijn Puurs-Dendermonde) en concrete acties uitwerken bij W3 (sluipverkeer) en W2 (snelheidsregimes).	We nemen akte van deze aandachtspunten.	nvt	neen	neen	
86	A12	FBAA	x		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. Inhoudelijk stellen wij vast dat het privaat collectief vervoer veel te beperkt aan bod komt. De omslag naar duurzame mobiliteit en de doelstellingen die hieraan gekoppeld worden, zijn zonder meer positief te noemen. Er wordt echter vaak vertrokken van een ideaalbeeld, waarbij het nog maar de vraag is in welke mate de acties naar de realiteit zullen omgezet worden. De budgetneutraliteit inzake basisbereikbaarheid speelt het plan immers parten. Maar bovenal is de aandacht voor het privaat collectief personenvervoer te beperkt. Duurzame mobiliteit en collectief vervoer zijn meer dan enkel het openbaar vervoer en de fiets. Het vervoer dat door onze private autobus- en autocarbedrijven wordt aangeboden, kan een belangrijke rol spelen n de verduurzaming van het woon-werkverkeer en het recreatief vervoer. Dit komt in het plan nauwelijks aan bod. 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. 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.	Uw feedback is zeer waardevol en helpt om een vollediger beeld te krijgen van de verschillende invalshoeken. 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 vervoerregiodagen/avonden werden verstuurd en waarbij ook diverse oproepen werden gelanceerd. Dit intensief traject heeft een mooi resultaat opgeleverd. Wel gaan we de komende jaren verder werken om het plan performanter te maken. De vervoerregio ondersteunt zeker het privaat collectief vervoer, maar hier primeert ook de marktwerking. Hierdoor ligt de verantwoordelijkheid bij de initiatiefnemers. Vanuit de vervoerregio trachten we door middel van verscheidene acties zoals het voorzien van auto-ontradende infrastructuur, Hoppinpunten op bedrijventerreinen en evenementslocaties, een gelijk speelveld te scheppen voor de private sector. De globale regelgeving van het privaat collectief vervoer blijft de	nvt	neen	neen	
87	B6	TTB	x		Algemeen		Het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Mechelen 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 regionale mobiliteitsplan uit gegaan 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 federale partners, zoals de NMBS en Infrabel.	nvt	neen	neen	
88	B6	TTB	x		Fiscale instrumenten hogere overheden		Zowel op federaal als Vlaams niveau wordt beleid gevoerd dat contraproductief is voor het streven naar een modal shift van auto- en wegverkeer naar duurzame en efficiëntere vervoerswijzen. Op federaal niveau geldt dat in het bijzonder voor de fiscaliteit en het nog steeds toenemende aantal salariswagens, die elke prikkel om andere keuzes te maken wegnemen. In Vlaanderen en Brussel blijft het ook wachten op de invoering van rekeningrijden als alternatief voor de forfaitaire verkeersbelasting en de huidige accijnzen op fossiele brandstoffen.	Er wordt akte genomen van de opmerkingen mbt de federale en Vlaamse bevoegdheden, zoals o.a. de salariswagens en rekeningrijden. De vervoerregio kan hier enkel optreden in adviserende rol. Binnen de regionale mobiliteitsplannen werd er overkoepeld wel een doorrekening gemaakt over het gebiedsdekkend invoeren van rekeningrijden. Gezien de bevoegdheidsverdeling werd hier in de regionale mobilititeitsplannen geen gevolgen aan gekoppeld.	nvt	neen	neen	
89	B6	TTB	x		Grensoverschrijdende samenwerking		In de regio Mechelen gebeuren veel interne verplaatsingen, maar is er tegelijk sprake van grote stromen van en naar naburige regio's en van doorgaande stromen tussen bijvoorbeeld Antwerpen en Brussel. Samenwerking met de naburige regio's Antwerpen, Kempen, Leuven, Vlaamse Rand, Dender en Waasland is dan ook noodzakelijk om ongewenste coördinatieproblemen en effecten te vermijden. In het plan wordt niet vermeld of en in welke mate er met naburige regio's en gemeenten overleg is gepleegd.	Tijdens de maandelijkse vergaderingen van het 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.	nvt	neen	neen	
90	B6	TTB	x		Ruimtelijke ordening		Het ruimtelijke ordeningsbeleid moet erop gericht zijn de autoafhankelijkheid te doorbreken, de multimodale knooppunten te versterken en de schaarse open ruimte te vrijwaren.	Het toekomstig ruimtelijk beleid werd als belangrijke bouwsteen opgenomen. Maar het regionaal mobiliteitsplan is geen ruimtelijk beleidsplan, de opmaak van de beleidsplannen ruimte is een bevoegdheid die toegewezen werd aan de provincies. Bij de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan werd dan ook met hen intensief overleg gepleegd.	nvt	neen	neen	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
91	B6	TTB	x		Kwaliteit OV		Het beleidsscenario moet de lat hoog genoeg leggen om onze klimaat- en milieudoelstellingen te halen en het marktaandeel van de auto te reduceren tot maximum 50 %. Daarbij mag niet alleen worden gefocust op woon-werk- en woon-schoolverkeer, maar moeten ook andere verplaatsingen (boodschappen, sociale contacten, recreatie en cultuur…) worden meegenomen. Die vervoersstromen vullen elkaar immers aan in tijd en ruimte, waardoor een sterk OV-net niet alleen in de spits een belangrijke rol kan spelen.	We onderschrijven deze opmerking. We verwijzen naar de kwaliteitseisen die gepaard gaan met de voorziene schaalsprong en sterke ruggengraat van het openbaar vervoerssysteem (spoor en HOV). Hierin zit vervat: een uitgebreide amplitude (5u-24u) en halfuurlijkse frequentie ook in dalperiodes.	nvt	neen	neen	
92	B6	TTB	x		Kwaliteit OV		De toename van het telewerk na de coronapandemie biedt in deze een kans om de pieken af te vlakken en met het openbaar vervoer in te spelen op een diverser doelpubliek dan de scholier/student en pendelaar. Vanuit kwalitatief oogpunt moeten we ernaar streven meer keuzereizigers aan te trekken. Dat kan enerzijds door een beleid dat autogebruik niet langer stimuleert (rekeningrijden, uitfaseren van de salariswagens), maar moet in de eerste plaats gebeuren door sterk in te zetten op kwaliteit, betrouwbaarheid en flexibiliteit (doorstroming, frequentie en amplitude).	We onderschrijven deze opmerking. We verwijzen naar de kwaliteitseisen die gepaard gaan met de voorziene schaalsprong en sterke ruggengraat van het openbaar vervoerssysteem (spoor en HOV). Hierin zit ook vervat betrouwbaarheid, uitstraling en concurrentiepositie ten opzichte van de wagen.	nvt	neen	neen	
93	B6	TTB	x		Kwaliteit OV		Hoewel de Vlaamse Regering in haar regeerakkoord 2019-2024 alleen voor de regio's Antwerpen, Vlaamse Rand en Gent een aandeel van minstens 50 % duurzame verplaatsingsmodi beoogde, is het positief dat de regio Mechelen ook dat ambitieniveau hanteert. Tegen 2030 moet het aantal autokilometers met 15 % dalen ten opzichte van 2015. Hoewel de fiets terrein wint, zal dat voor het openbaar vervoer een enorme inhaaloperatie vergen.	We onderschrijven deze opmerking. Het regionale mobiliteitsplan is opgesteld in de veronderstelling dat er meer investeringen zullen vloeien naar openbaar vervoer.	nvt	neen	neen	
94	B6	TTB	x		Maatregelen hogere overheden		De investeringen en plannen voor het openbaar vervoer zijn op korte termijn niet toereikend om die doelstelling te halen en zonder een aantal andere maatregelen op federaal of Vlaamse niveau zal het ook niet lukken. We denken dan aan het invoeren van tariefintegratie, de invoering van een kilometerheffing, afbouwen salariswagens, ambitieuze bouwshift. Ook de investeringen in de spoorinfrastructuur en het treinaanbod heeft de regio niet zelf in handen.	Vervoerregio Mechelen heeft ambitieuze targets geformuleerd in functie van een sterke kwetsbaarheid voor sluipverkeer en een dichtslibbend onderliggend wegennetwerk. Daarom adviseert bijvoorbeeld de vervoerregio Mechelen Vlaanderen om een slimme kilometerheffing in te voeren en onder meer in de volgende bestuursperiodes voldoende budget te voorzien.	nvt	neen	neen	
95	B6	TTB	x		Snelheid acties		In het actieplan blijkt dat de meerderheid van de acties nog verder studie vergen, waardoor de vraag kan worden gesteld hoeveel er tegen 2030 – binnen amper zeven jaar – echt kan worden gerealiseerd. Dat talrijke acties slechts als "verkennend" zijn aangemerkt en zelfs niet als studie, is weinig geruststellend. Als de vervoerregio echt een modal shift wil, moet op korte termijn worden gestart met voorbereidingen om die acties zo snel mogelijk in concrete plannen en budgetten te vertalen.	We onderschrijven deze opmerking. De strategische visie geeft het toekomstbeeld voor 2040/2050 en brengt de strategische ingrepen in beeld die nodig zijn om het 'gat' waar we nu staan en dit toekomstbeeld te dichten. In het actieplan focussen we op acties die nu al moeten genomen worden om de bal aan het rollen te krijgen.	nvt	neen	neen	
96	B6	TTB	x		Budgetten OV en fiets		In het plan is ook sprake van een horizon 2040 en een doorkijk tot 2050. Dat is realistischer, maar mag niet tot gevolg hebben dat belangrijke maatregelen op de lange baan worden geschoven. Voorts valt te vrezen dat de beschikbare budgetten erg beperkt zijn door de middelen die op Vlaamse niveau naar grote projecten als de Oosterweelverbinding of de aanpassing van de R0 gaan. Zonder een budgettaire shift naar het openbaar vervoer komt er geen modal shift. De studie die op dit moment loopt voor het project "de ontknoping van Mechelen" – een project dat nu reeds op 300 miljoen euro wordt geraamd – is in de eerste plaats gericht op het autoverkeer. Dat budget zien we liever naar fiets- en OV-projecten gaan.	Het regionaal mobiliteitsplan dient als basis voor het geïntegreerd investeringsprogramma en de nodige werkingsbudgetten voor het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en de interne en externe agentschappen, die zullen moeten worden voorzien om de acties en maatregelen uit te kunnen rollen	nvt	neen	neen	
97	B6	TTB	x		Doorstroming OV		Voor de doorstroming van de bus zijn de grootste prioriteiten de corridors Mechelen – Heist en Mechelen – Willebroek. Alleen voor die eerste lijken sommige maatregelen op korte termijn (0-3 jaar) gepland. In beide gevallen moet zo snel mogelijk een gedetailleerde visie worden ontwikkeld van het gewenste aanbod (frequentie, commerciële snelheid aansluitingen, comfort, capaciteit en toegankelijkheid) om vervolgens tot uitvoering over te gaan.	Tracéstudies voor beide HOV corridors staan gepland op korte termijn die in eerste instantie kijken naar nodige infrastructuur en doorstromingsmaatregelen om de corridor op HOV-kwaliteit te krijgen.	nvt	neen	neen	
98	B6	TTB	x		Prioriteiten spoor		Om het spoor- en light-railaanbod te kunnen verbeteren, moet worden geïnvesteerd in extra capaciteit, robuustheid en toegankelijkheid. Daarbij zien we de volgende prioriteiten: aanleg van een ongelijkvloerse vertakking ten noorden van Mechelen ("wisselcomplex Otterbeek"); aanleg van een ongelijkvloerse vertakking ten zuiden van Mechelen ("vertakking Abeelstraat"); aanleg van een verbindingsspoor tussen lijn 25N en lijn 25 ter hoogte van de Woluwelaan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, ten einde de doortocht van de treinen in Brussel vlotter te maken; nieuwe stopplaats Blaasveld; heropening van de spoorboog Boom – Willebroek; verhoging van de robuustheid van lijn 54 Mechelen – Sint-Niklaas (inrijsnelheid van de stations, betrouwbaarheid van de kanaalbruggen); verhoging van de perrons tot een standaardhoogte van 76 cm (o.a. in Muizen, Boortmeerbeek, Puurs, Londerzeel, Lier); verbetering van de overstapcapaciteit in Lier (hoge perrons, bredere onderdoorgang); verlenging van de Brabanttram van het geplande eindpunt Breendonk Fort naar het multimodale knooppunt Willebroek Station; heropening van de spoorlijn Puurs – Sint-Amands – Dendermonde.	Dit zijn waardevolle suggesties en ze sporen grotendeels gelijk met de voorziene acties in de strategische fiches rond OV (aantakken Brabantnet Willebroek station, heractiveren spoorlijn Puurs-Dendermonde, heractiveren spoorbocht Boom-Willebroek, robuustheid spoorlijn 54).	nvt	neen	neen	
99	B6	TTB			KT OV-plan		Het openbaarvervoernet dat in het RMP wordt voorgesteld, bouwt grotendeels voort op het openbaarvervoerplan 2021 dat is opgesteld in het kader van de basisbereikbaarheid. Dat is om diverse redenen problematisch:	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan.	nvt	neen	neen	
100	B6	TTB			KT OV-plan		• De OV-plannen 2021 moesten op vraag van de vorige minister van mobiliteit in zeer korte termijn worden opgesteld en zijn in de meeste regio's zonder de minste participatie van (potentiële) reizigers tot stand gekomen. Voor zover er al participatiemomenten waren, verliepen die door de coronacrisis grotendeels online, een format dat te weinig ruimte bood voor een debat ten gronde. Derhalve kunnen die OV-plannen 2021 niet zonder meer als solide basis worden beschouwd om voor de verdere ontwikkeling van het net op voort te bouwen.	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan.	nvt	neen	neen	
101	B6	TTB			KT OV-plan		• De OV-plannen 2021 moesten budgetneutraal zijn ten opzichte van de budgetten die De Lijn nu in een bepaalde regio besteedt. Aangezien De Lijn sinds 2010 in besparingsmodus werkt, laat dat per definitie weinig ruimte voor nieuwe initiatieven, tenzij door elders binnen de regio in het aanbod te snoeien. Zonder een sterke verbetering van het aanbod blijft de beoogde modal shift dode letter.	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan. In de lange termijnsvisie van het OV-luik in het regionaal mobiliteitsplan werd er geen rekening gehouden met de budgetneutraliteit.	nvt	neen	neen	
102	B6	TTB			KT OV-plan		• 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. Uit bere-keningen die TreinTramBus in 2019 maakte van de budgetten per inwoner blijkt dat de regio Mechelen per inwoner over veel minder middelen beschikt dan de naburige regio's Antwerpen, Leuven of Vlaamse Rand.	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan.	nvt	neen	neen	
103	B6	TTB			KT OV-plan		• 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.	In het kader van het korte termijn OV-plan werd een evaluatiemethodiek opgenomen. Naast de dagdagelijke evaluatie wordt er ook op gezette tijdstippen een grondige evaluatie voorzien. De concrete methodiek (tijdsstip, partners, …) wordt nog verder uitgewerkt.	nvt	neen	neen	
104	B6	TTB			KT OV-plan		• De werkwijze met 15 regionale vervoersplannen creëert vervoerseilanden met aanbodverschillen en extra grenzen in het netwerk, die zeker niet altijd reële vervoersgrenzen zijn. Het kernnet is weliswaar op Vlaams niveau door De Lijn uitgestippeld, de zeggenschap over en budgetten voor een bepaalde lijn zijn altijd aan één bepaalde regio toegewezen. Voor openbaarvervoergebruikers die naar een andere vervoerregio reizen ontstaan hierdoor nieuwe belemmeringen die helemaal niet bestaan voor wie de auto neemt.	Om harde inhoudelijke grenzen tussen de verschillende vervoerregio's te vermijden is er voortdurend overleg tussen de ambtelijke voorzitters en de vervoerregiomanagers van De Lijn.	nvt	neen	neen	
105	B6	TTB			KT OV-plan		De gesloten enveloppe is duidelijk voelbaar: elke verbetering wordt elders gecompenseerd door een lijn te schrappen: de snellere verbinding tussen Heist-o/d-Berg en Mechelen via de N15 betekent een afbouw van het aanbod door de kernen van Beerzel en OLV-Waver; het stadsnet Mechelen wordt nog verder uitgekleed om enkele regionale verbeteringen in te voeren.	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan. In de lange termijnsvisie van het OV-luik in het regionaal mobiliteitsplan werd er geen rekening gehouden met de budgetneutraliteit.	nvt	neen	neen	
106	B6	TTB			Ongelijke middelen		De verschillende budgetten per regio vertalen zich ook in het beperkte ambitieniveau van het aanbod. Tussen Mechelen en Heist zou bijvoorbeeld een snelbus moeten kunnen worden ingelegd als aanvulling op de bestaande lijnen, niet ten koste van. In het algemeen lijken de verbeteringen niet echt op te wegen tegen de verschraling van het aanbod op andere plaatsen; vooral de wijkbediening in het noorden van Mechelen en de omgeving van het Vrijbroekpark gaat sterk achteruit.	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan. In de lange termijnsvisie van het OV-luik in het regionaal mobiliteitsplan werd er geen rekening gehouden met de budgetneutraliteit.	nvt	neen	neen	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
107	B6	TTB			Kwaliteit OV		In het eindrapport staan alleen indicatieve minimum aanbodsnormen op het gebied van amplitude en frequentie voor het spoor en de voorgestelde HOV-lijnen. Voor die laatste voorziet men op weekdagen frequenties van 4 bussen/uur tijdens de daluren en 6 bussen/uur tijdens de spitsuren. Belangrijker is echter dat voor de huidige KN- en AN-lijnen geen normen worden vermeld. In het OV-plan staan wel normen en die zijn veel minder ambitieus. Mechelen heeft geen kernnet A-lijnen, wel kernnet B-, kernnet C- en AN-lijnen. Met een dergelijk aanbod zal je slechts weinigen overtuigen om niet meer voor de auto te kiezen.	Verwijzen naar ODC - Peter bekijkt dit nog.	Peter Hofman (MOW)	neen	neen	
108	B6	TTB			KT OV-plan		Ten bate van een sterke bundeling op rechtlijnige en frequente assen, zoals Mechelen – Heist-o/d-Berg of Mechelen – Willebroek – Boom worden een aantal uitwaaierende lijnen en varianten opgeofferd om de hoofdas te versterken. Dat verhoogt enerzijds de leesbaarheid van het aanbod, maar zorgt er tevens voor dat de loop- of fietsafstand naar de halte voor een deel van de reizigers toeneemt. Een aantal historische dorpskernen worden hierdoor slechter bediend dan de lintbebouwing langs de steenwegen. Dat is bijvoorbeeld het geval voor Rijmenam, Beerzel, Onze-Lieve-Vrouw-Waver en Heindonk.	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan. In de lange termijnsvisie van het OV-luik in het regionaal mobiliteitsplan werd er geen rekening gehouden met de budgetneutraliteit.	nvt	neen	neen	
109	B6	TTB			KT OV-plan		Het AZ Imelda wordt opvallend zwakker bediend dan het AZ St.-Maarten. Vooral vanuit de richting Putte-Heist ontbreekt een goede verbinding.	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan. In de lange termijnsvisie van het OV-luik in het regionaal mobiliteitsplan werd er geen rekening gehouden met de budgetneutraliteit.	nvt	neen	neen	
110	B6	TTB			KT OV-plan		Tussen de versterkte assen ontstaan er, met name ten oosten van Mechelen, vervoerswoestijnen. Die moeten worden weggewerkt met Vervoer op Maat, maar daar heeft de regio nauwelijks budget voor. Actie 2 "Advies naar duidelijkheid rond invulling en budgettering Vervoer op Maat" (blz. 102) biedt geen enkele garanties dat deze witte vlekken ook daadwerkelijk worden ingevuld. Dat sommige reguliere buslijnen op korte termijn verdwijnen, lijkt helaas wel een zekerheid.	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan. In de lange termijnsvisie van het OV-luik in het regionaal mobiliteitsplan werd er geen rekening gehouden met de budgetneutraliteit.	nvt	neen	neen	
111	B6	TTB			KT OV-plan		De regiogrenzen leiden tot een aantal tochtgaten tussen de vervoerregio's. Tussen Londerzeel en Puurs valt het aanbod buiten de spits bijvoorbeeld volledig weg. Tussen Puurs en Dendermonde, een voormalige spoorlijn waarvan de heropening enkele jaren geleden werd voorgesteld, wordt de rechtstreekse buslijn vervangen door een buslijn Puurs – Sint-Amands en een aansluitende lijn Sint-Amands – Dendermonde. In de Vlaamse Rand wordt dan weer een nieuwe tangentiële verbinding Tervuren – Perk – Hofstade voorgesteld, met eindpunt bij het domein van Hofstade, op minder dan 5 km van het IC-knooppunt Mechelen. Zo ontstaan grenzen, maar geen netwerk.	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan. In de lange termijnsvisie van het OV-luik in het regionaal mobiliteitsplan werd er geen rekening gehouden met de budgetneutraliteit.	nvt	neen	neen	
112	B6	TTB			KT OV-plan		De grenzen tussen de vervoersregio's worden op budgettair vlak vrij tastbaar: Mechelen wordt extra getroffen door de opheffing van lijnen in de Vlaamse Rand (681, 682, 683 en 686), een afbouw die slechts in zeer beperkte mate gecompenseerd wordt (280 om de 30' i.p.v. 60'). Tegelijk staan die grenzen synergiën in de weg, bijvoorbeeld voor de bediening van Mechelen-Zuid door lijn 282 van de VVR Vlaamse Rand, waardoor een afzonderlijke stadslijn nodig blijft. Ook het netwerk in de driehoek Lier – Sint-Katelijne-Waver – Heist-o/d-Berg zou er zonder vervoerregiogrens rond Lier wellicht anders hebben uitgezien.	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan. In de lange termijnsvisie van het OV-luik in het regionaal mobiliteitsplan werd er geen rekening gehouden met de budgetneutraliteit.	nvt	neen	neen	
113	B6	TTB	x		OV 2030 (spoor)		De lijn Mechelen – Lier komt in het plan van de vervoerregio Mechelen nauwelijks aan bod. Onterecht, want voor de verbinding van Mechelen naar Lier, en dus als alternatief voor de verzadigde N14, kan deze spoorlijn een belangrijk alternatief vormen. We dringen er dan ook op aan bij de NMBS, Infrabel en de federale overheid te blijven ijveren voor de volgende verbeteringen van het spooraanbod: 30'-frequentie Mechelen-Puurs-Sint-Niklaas, als alternatief voor de overbelaste N16; 30'-frequentie Mechelen-Lier; 30'-frequentie Mechelen-Brussels Airport in de ochtendspits, d.w.z vanaf 05.00 uur; opwaarderen IC-verbinding Leuven – Mechelen - Dendermonde – Gent als alternatief voor de overbelaste Brusselse Noord-Zuidverbinding; rechtstreekse voorstadstreinen Antwerpen – Boom – Willebroek – Mechelen; weekendbediening Turnhout – Lier – Mechelen. Voor Klein-Brabant kan de netwerkstructuur er dan als volgt uitzien:-	We nemen akte van deze aanbevelingen en verwijzen naar actie OV1.1 Versterken (hogere frequentie en bediening) spoorcorridors	nvt	neen	neen	
114	B6	TTB	x		OV 2030 (kernnet en aanvullend net)		OV-as Mechelen – Putte – Heist-o/d-Berg - Geel/Herentals: De as Mechelen – Putte – Heist-o/d-Berg - Geel/Herentals is een zware as die tussen Mechelen (88 000 inwoners) en Heist-o/d-Berg (44 000 inwoners) ook het ontbreken van een spoorverbinding moet opvangen. Het voorstel om het traject te strekken en volledig via de N15 te rijden, biedt potentiële voordelen voor reizigers over langere afstanden maar laat wel de dorpskernen van Beerzel en vooral Onze-Lieve-Vrouw-Waver links liggen. Die voordelen wegen alleen op tegen de grotere loopafstanden voor een aantal bestaande reizigers als de bestaande route ook daadwerkelijk sneller én betrouwbaarder is. Zonder ingrijpende doorstromingsmaatregelen op de N15 is dat zeker in de spits niet het geval. Uit de evaluatie van De Lijn van 2015 bleek bovendien dat Beerzel Kerk en Onze-Lieve-Vrouw-Waver Kerk tot de drukkere haltes op dit traject behoren. Ook de halvering van de frequentie (naar een uurdienst) tussen Mechelen en Onze-Lieve-Vrouw-Waver in het voorstel van de vervoerregioraad is een grote stap achteruit. In de praktijk is er op deze as zowel behoefte aan een hoogwaardige, vlotte en frequente sneldienst die de missing link in het spoornet wegwerkt als aan een traditionele streekbus die de huidige haltes en dorpskernen bedient.	In de lange termijnsvisie van het OV-luik in het regionaal mobiliteitsplan geldt het uitgangspunt van bijkomende investeringen. De beoogde HOV-buslijn Mechelen-Putte-Heist-op-den-Berg impliceert niet een keuze tegen toekomstige uitbreidingen van feederlijnen die huidige haltes en dorpskernen zoals Beerzel Kerk en Onze-Lieve-Vrouw-Waver bedienen. Bij een werkende HOV-as dient ook het onderliggende feedernetwerk herbestudeerd te worden. We verwijzen naar de vraaggestuurde werkwijze die het Vlaams decreet basisbereikbaarheid ons voorschrijft. Uiteraard is het de bedoeling om de vinger aan de pols te houden, en evalueren we de vervoersvraag periodiek. Stel dat er aldus een toenemende vervoersvraag is, dan zullen er vanzelfsprekend ook meer oplossingen zich aanbieden.	nvt	neen	neen	
115	B6	TTB	x		OV 2030 (kernnet en aanvullend net)		De as Mechelen – Keerbergen – Aarschot is terecht als kernnetlijn geselecteerd en ook de trajectkeuze lijkt in dit geval verdedigbaar. De geplande opwaardering van het traject Tremelo – Aarschot tot een uurdienst is een belangrijke verbetering. Een aandachtspunt is evenwel de bediening van het centrum van Rijmenam, waar de inwoners de loop- of fietsafstand tot de bushaltes fors zien toenemen. Voorts stellen we voor te bekijken of de bussen die in Keerbergen eindigen niet kunnen worden verlengd tot het station Haacht, zodat logische overstapmogelijkheden ontstaan vanuit Leuven richting Rijmenam en Bonheiden.	In de lange termijnsvisie van het OV-luik in het regionaal mobiliteitsplan is het uitgangspunt bijkomende investeringen in openbaar vervoer. In vervoerregio Vlaamse Rand is HOV voorzien naar Haacht. Bij een werkende HOV-as dient ook het onderliggende feedernetwerk herbekeken te worden.	nvt	neen	neen	
116	B6	TTB	x		OV 2030 (kernnet en aanvullend net)		OV-as Mechelen – Willebroek – Boom De as Mechelen – Willebroek – Boom en met name de bundeling tot één corridor via de N16 in plaats van één rit/uur via de N16, aangevuld met een omslachtige en slechts matig gebruikte variante via Heindonk, is een logische keuze, mits voor de inwoners van Heindonk een volwaardig alternatief met VoM wordt geboden. Als de light-railverbinding Brussel-Londerzeel-Willebroek verlengd wordt tot het station van Willebroek kan deze lijn daar naadloos op aansluiten. Indien men zou vasthouden aan het eindpunt Breendonk Fort moet dit knooppunt worden opgenomen in de busroute tussen Willebroek en Boom.	We onderschrijven het belang van Brabantnet door te trekken naar station Willebroek (strategische fiche OV3) en VoM oplossingen.	nvt	neen	neen	
117	B6	TTB	x		OV 2030 (kernnet en aanvullend net)		OV-as Brussel – Londerzeel – Willebroek – Boom De bussen op de as Brussel – Londerzeel – Willebroek – Boom worden binnen een aantal jaren vervangen door een sneltram Brussel – Londerzeel – Fort van Breendonk. Mits voor een goede verknoping wordt gezorgd met zowel het spoor als het aanvullend net zal deze lijn voor de regio een grote meerwaarde betekenen. Indien ook de spoorboog Willebroek-Boom en de spoorlijn Puurs-Dendermonde op termijn worden heropend, krijgt het gebied ten westen van Mechelen een zeer aantrekkelijk hiërarchisch OV-net met een sterke basisstructuur met spoor- en lightrailvervoer, die bovendien optimaal afgestemd is op de vervoersvraag vanuit de regio naar de verschillende richtingen: Waasland (spoorlijn 54), Antwerpen en Rupelstreek (spoorlijn 52), Mechelen/Leuven/Brussels Airport (spoorlijn 54), Brussel (Brabanttram), Dendermonde (spoorlijn 52).	We onderschrijven het belang van deze analyse - en verwijzen naar de verschillende acties die hier rond zijn opgenomen in de strategische fiches OV1 tem 3 en OV6.	nvt	neen	neen	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
118	B6	TTB	x		OV 2030 (kernnet en aanvullend net)		OV-as Puurs – Sint-Amands De lijn Puurs – Sint-Amands wordt een volwaardige basislijn in plaats van functionele splitslijn. Aangezien de vervoersvraag vanuit Klein-Brabant ook deels naar Dendermonde is gericht, is het wenselijk te bekijken of deze lijn kan worden doorgetrokken tot Dendermonde. De voormalige lijn 252, met een reistijd van 50' tot meer dan een uur tussen Puurs en Dendermonde, was onvoldoende aantrekkelijk voor regionale verplaatsingen maar het blijft een raadsel waarom men van de buslijnen Puurs – Oppuurs – Sint-Amands en Sint-Amands – Dendermonde geen doorgaande lijn Puurs – Sint-Amands – Dendermonde heeft gemaakt. Het is zeker niet wenselijk in Sint-Amands een nieuwe vervoersgrens te creëren. Door de verplichte overstap kan deze lijn haar rol als volwaardig alternatief voor de auto op de drukke N17 niet vervullen. Zullen de bussen in de praktijk op elkaar wachten? In Sint-Amands zouden de bussen vanuit drie richtingen op elkaar kunnen aansluiten, maar bijvoorbeeld de overstap van Mariekerke (lijn 25) naar Puurs (lijn 26) wordt op een haar na gemist, waardoor reizigers die vanuit Mariekerke naar Puurs willen in de praktijk de hele omweg via Bornem en Hingene zullen moeten maken en bijna 20' langer onderweg zijn dan nodig. In de omgekeerde richting is het probleem identiek. Zo kan de bus qua reistijd natuurlijk nooit concurreren met de auto. Ook de overstaptijden vanuit Dendermonde richting Bornem (meer dan 40' wachten) zijn ontmoedigend lang.	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan. Bij ons plan basisbereikbaarheid, was het doel net om door deze lijn te splitsen, de betrouwbaarheid van het halen van een overstap aan Puurs station te verhogen. Theoretisch kan het voorgestelde - maar moet geëvalueerd worden ifv bv. overstappen tussen deze twee lijnen. We nemen dit mee in de evaluatie van ons net basisbereikbaarheid.	nvt	neen	neen	
119	B6	TTB	x		OV 2030 (kernnet en aanvullend net)		OV-as Londerzeel station – Sint-Jozef – Puurs Hoewel het potentieel wellicht even groot of zelfs groter is dan tussen Puurs en Sint-Amands, wordt deze as het slachtoffer van de nieuwe regiogrenzen. Op weekdagen komen er in de spits slechts een tiental ritten/richting, in het weekend zelfs helemaal niets.	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan. We nemen dit mee in de evaluatie van ons net basisbereikbaarheid. Probleem is echter mogelijks dat dit bijkomend budget zal vragen.	nvt	neen	neen	
120	B6	TTB	x		OV 2030 (kernnet en aanvullend net)		De corridor Mechelen – Boortmeerbeek – Haacht – Leuven loopt weliswaar deels parallel met het spoor, maar hij vervult ook diverse lokale functies. De plannen van de VVR Mechelen en Leuven spreken elkaar tegen wat deze verbinding betreft. Volgens de VVR Mechelen worden de bussen via Hever dorp en Boortmeerbeek centrum geleid om daarna via de N26 verder te rijden naar Kampenhout. Een aantal haltes tussen Hever Tip en Boortmeerbeek Pontstraat, die niet meteen op loopafstand van de stations liggen, verliezen elke bediening. In de VVR Leuven is het wegvallen van de overstapmogelijkheid bij het station Herent een spijtige zaak, waardoor bijvoorbeeld overstappen vanuit Wespelaar naar Diegem of Kortenberg in de praktijk niet lukken en telkens een omweg via Leuven vergen.	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan. We nemen dit mee in de evaluatie van ons net basisbereikbaarheid. Probleem is echter mogelijks dat dit bijkomend budget zal vragen.	nvt	neen	neen	
121	B6	TTB	x		Stadsnet Mechelen		Stadsnet Mechelen Na de drastische besparingen in 2012 is de tevredenheid over het busaanbod in Mechelen gekelderd. De tevredenheidsscore daalde van 80,1 % in 2011 tot 64,0 % in 2014. Mechelen haalde hiermee de zwakste score van de 13 Vlaamse centrumsteden. Naast de daling van de frequentie door de besparingen en de invoering van extra overstappen, liggen ook ernstige kwaliteitsproblemen bij de exploitatie, het gebrekkige haltecomfort en de aanhoudende omleidingen en communicatieproblemen aan de basis van deze slechte score. Aangezien de autodruk op de regio Mechelen blijft toenemen, is een degelijk alternatief echter belangrijker dan ooit. De belangrijkste problemen zijn: verplichte overstappen, ook voor relatief korte verplaatsingen tussen de rand en de binnenstad. Tot 2012 beschikten bijna alle deelgemeenten 7/7 over rechtstreekse busverbindingen van en naar de binnenstad; voortdurende omleidingen en trajectwijzigingen ondergraven de geloofwaardigheid en voorspelbaarheid van de citypendel. Terwijl de parkeergarages in de binnenstad bij veruit de meeste evenementen bereikbaar blijven, wordt de centrumpendel doorgaans omgeleid via de Zandpoortvest en de Veemarkt, plaatsen die ook met andere buslijnen bereikbaar zijn. De Korenmarkt en Schoenmarkt worden dan niet bediend. Ook tijdens de zaterdagmarkt – het moment van de week waarop de bus vroeger zowat de hoogste bezetting haalde – rijdt de citypendel niet zijn normale route; problemen met rituitval; regelmatig ontvangt TreinTramBus klachten over niet gereden ritten, soms gedurende meerder uren na elkaar. Bij lijnen die slechts om het half uur rijden, is dit nefast; gebrekkig haltecomfort en totaal ontoereikende toegankelijkheid Bij de meeste haltes in de binnenstad. Bijvoorbeeld aan de Schoenmarkt (Grote Markt) ontbreekt een perron om ervoor te zorgen dat een lagevloerbus ook echt toegankelijk is. De voorstellen van de vervoerregio bieden op bepaalde punten een antwoord op de bovenstaande problemen: de Nekker, Kazerne Dossin en shoppingcenter Malinas worden tegenwoordig permanent door de bus bediend. Voor de Nekker ging die bediening wel ten koste van de frequentie in de dichtbevolkte wijk Nekkerspoel; Muizen, Battel en Leest krijgen opnieuw een rechtstreekse busverbinding naar de binnenstad (via de Veemarkt). Maar andere knelpunten blijven: de frequenties (om de 30') op een aantal stadslijnen zijn veel te laag om keuzereizigers aan te trekken. Sommige lijnen reden tot 2012 om de 10'; door de aanslepende kwaliteitsproblemen (rituitval, sterk verouderde en slecht onderhouden voertuigen, netheidsproblemen, zeer gebrekkige communicatie over storingen of omleidingen) kampt De Lijn in de regio Mechelen met een groot geloofwaardigheidsprobleem. Zonder ernstige	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan. We nemen dit mee in de evaluatie van ons net basisbereikbaarheid. Probleem is echter mogelijks dat dit bijkomend budget zal vragen.	nvt	neen	neen	
122	B6	TTB	x		Ruimte		Vlaanderen heeft nog steeds niet de moed om voor een sturend ruimtelijk beleid te kiezen. De beoogde bouwshift tegen 2040 komt veel te laat en de ruime compensaties die de Vlaamse Regering wil voorzien om ongunstig gelegen percelen niet te bebouwen, zorgen ervoor dat de lintbebouwing, die nefast is voor de modal shift en de verkeersveiligheid, zal blijven voortwoekeren. Dat beleid maakt het ook moeilijk om gevaarlijke steenwegen als de N10 Lier – Aarschot of N26 Mechelen – Leuven structureel aan te pakken.	Het toekomstig ruimtelijk beleid werd als belangrijke bouwsteen in het regionaal mobiliteitsplan opgenomen, maar het is geen ruimtelijk beleidsplan. De opmaak van de beleidsplannen Ruimte is een bevoegdheid die toegewezen werd aan de provincies. Bij de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan werd dan ook met hen intensief overleg gepleegd.	nvt	neen	neen	
123	B6	TTB	x		Governance	Regiovorming	De vervoerregio Mechelen wijkt af van de door de Vlaamse Regering op 19 maart 2023 goedgekeurde indeling in referentieregio's. Concreet behoren de gemeenten Boortmeerbeek en Kapelle-o/d-Bos in die nieuwe indeling respectievelijk tot de regio's Vlaamse Rand en Leuven, terwijl de gemeenten Lier en Nijlen bij de regio Mechelen werden ingedeeld. Zij werden tot dusver nog niet bij de opmaak van dit plan betrokken en dat zal in de nabije toekomst dus wel moeten gebeuren. De afstemming tussen de vervoerregio's en referenties moet dringend worden uitgeklaard, ook vanwege de budgettaire implicaties op de exploitatiemiddelen voor het openbaar vervoer.	Deze opmerking behandelt Vlaamse decreten en beleidskaders, specifiek rond de referentieregio's. Wij kunnen hier als vervoerregio op dit moment enkel akte van nemen.	nvt	neen	neen	
124	B6	TTB	x		Ruimte		Met de basisbereikbaarheid verwerven de steden en gemeenten een zeer verregaande inspraak in de organisatie van het openbaar vervoer, met name van het aanvullend net en het vervoer op maat. Hopelijk leiden die nieuwe verantwoordelijkheid en medezeggenschap tot een duurzamer beleid op het gebied van ruimtelijke ordening. De historische verrommeling en verlinting waar een groot deel van de regio mee kampt, valt helaas niet terug te draaien en maakt een efficiënte bediening met openbaar vervoer zeer moeilijk. Overal wonen mensen, maar op weinig plaatsen zijn er dat genoeg om een hoge busfrequentie te rechtvaardigen. Het feit dat zowat alle wegen bebouwd zijn, betekent ook dat zowat overal de snelheid moet worden beperkt.	We nemen akte van deze opmerking	nvt	neen	neen	
125	B6	TTB	x		Ruimte		Bij de inplanting van het nieuwe ziekenhuis te Mechelen-Noord of de ontwikkeling van de winkelzone Malinas moest het openbaar vervoer telkens achter de feiten aanhollen. Dat dreigt opnieuw het geval te zijn als Plopsaqua wordt gebouwd bij Technopolis, perfect bereikbaar met de auto, slechts moeilijk ontsluitbaar met alternatieven. Ook een aantal bedrijvenzones rond de N16 (Klein-Brabant), N10 (Heist-o/d-Berg) of N26 (Boortmeerbeek) zijn zeer autogericht ingeplant.	De vervoerregio zet actief in op Transit Oriented Development (TOD). Daarbij is een zorgvuldig locatiebeleid, vooral voor (boven)regionale functies en voorzieningen, essentieel. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen concentreren zich in de directe omgeving van multimodale mobiliteitsknopen of omgekeerd worden nieuwe mobiliteitsknopen gerealiseerd op plekken waar al veel bestemmingen zijn geconcentreerd.	nvt	neen	neen	
126	B6	TTB	x		Ruimte		De bedrijvenzones Mechelen-Noord en Mechelen-Zuid zijn beter ontsloten met openbaar vervoer, al is de route in een aantal gevallen ook vrij omslachtig omdat reizigers die geen rechtstreekse bus hebben bijna altijd via het station moeten reizen, wat een grote omweg is voor wie bv. van Duffel naar Mechelen-Noord reist met openbaar vervoer.	We verwijzen naar strategische fiche OV5 - voor Mechelen-Noord en Zuid om zo vanuit de stedelijke centra van Mechelen en Berchem een directe verbinding naar deze bedrijventerreinen en directe connectie met het tramnetwerk in de zuidrand van Antwerpen te voorzien.	nvt	neen	neen	
127	B6	TTB	x		Flankerend beleid		Het hoofdstuk maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement is goed gestoffeerd. Daar is in de regio Mechelen zeker nog veel winst te halen en vaak vergt dat niet eens zoveel middelen.	/	nvt	neen	neen	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
128	B6	TTB	x		Tariefintegratie		TreinTramBus pleit reeds jaren voor een sterke integratie tussen trein en bus. Die moet wel gepaard gaan met geintegreerde tarieven zodat de reiziger niet financieel bestraft wordt omdat hij voortaan naar de trein wordt doorverwezen en er tegelijk voor te zorgen dat de reizigers automatisch naar het snelste vervoermiddel worden geleid. Het bestaande geldigheidsgebied van de Key Card rond Mechelen kan daarbij als uitgangspunt worden gebruikt om met de NMBS afspraken te maken over geintegreerde tickets en abonnementen voor de regio (Boortmeerbeek, Buda, Buggenhout, Duffel, Eppegem, Hambos, Haacht, Hever, Hofstade, Hove, Kapelle-o/d-Bos, Kontich-Lint, Lier, Londerzeel, Malderen, Mortsel (alle stopplaatsen), Muizen, Sint-Katelijne-Waver, Vilvoorde, Weerde, Wespelaar-Tildonk, Willebroek).	We onderschrijven het pleidooi van een vergevorderde tariefintegratie, zie ook de formulering rond een laagdrempelig aanbod in het regionaal mobiliteitsplan. Tariefintegratie zorgt namelijk voor een win-win voor alle huidige en toekomstige OV-gebruikers. Een sterke tariefintegratie waarbij de reizigers maar één ticketje of één abonement moeten kopen voor hun ketenverplaatsingen verhoogt immers het gebruiksgemak exponentieel. De reiziger ligt niet wakker welke partijen er nu met de bus of de trein rijden, wel van het comfort en gebruiksgemak. Voorlopig is dit nog niet mogelijk.	nvt	neen	neen	
129	B6	TTB	x		Communicatie en informatie		Tot slot moet ook de communicatie over het openbaar vervoer veel beter. Bij evenementen zou systematisch moeten worden vermeld met welke lijnen deze bereikkaar zijn en bij wegenwerken moet ook worden vermeld welke de gevolgen zijn voor het openbaar vervoer. Aan de belangrijkste haltes en knooppunten moet informatie in real-time beschikbaar zijn. In de regio is dat vandaag nagenoeg nergens het geval. Gerichte en voldoende concrete reclame voor nieuwe verbindingen is belangrijk. We denken daarbij aan folders met een helder overzicht van de route en dienstregeling en een probeerpas om nieuwe reizigers over de streep te trekken. Niettemin moet andermaal worden benadrukt dat eerste de ernstige kwaliteitsproblemen bij De Lijn moeten worden aangepakt. Zo niet, dreigen nieuwe klanten al snel ontgoocheld af te haken.	Het voorliggende regionaal mobiliteitsplan is van strategisch niveau, items zoals communicatie en reizigersinformatie zijn acties die hieruit voortvloeien. De betrokken partners zoals o.a. De Lijn zijn hiervoor verantwoordelijk.	nvt	neen	neen	
130	B6	TTB	x		Parkeren		Het parkeerbeleid ligt nog grotendeels open, maar het opstellen van een leidraad met gebiedsgerichte aanpak parkeer- en mobiliteitsnormen is zeker zinvol. Ook de parkeernorm voor nieuwbouw wordt daarbij best herbekeken. Een sturend parkeerbeleid is immers een van de krachtigste hefbomen om een sturend mobiliteitsbeleid te voeren. Op een aantal plaatsen moet het straatparkeren bovendien worden herbekeken om voldoende ruimte te maken voor een veilig en vlot fiets- en busverkeer of andere maatschappelijke functies. De herinrichting van de Mechelse Vesten bieden daartoe alvast een uitgelezen kans.	We onderschrijven deze opmerking. We verwijzen naar acties G3-2, R1-1, R2-1 voor sturender parkeerbeleid.	nvt	neen	neen	
131	B6	TTB	x		Stappers		De voetganger komt in het RMP nauwelijks aan bod. De schaalgrootte van het gebied maakt het wellicht moeilijk om een gedetailleerd voetwegennetwerk uit te tekenen, maar een veilige en aangename looproute naar OV-haltes en -knooppunten is niettemin belangrijk om het gebruik aan te moedigen. Vooral in en rond bedrijvenzones zijn de voetgangersvoorzieningen vaak ondermaats.	Het komt sterk aan bod in strategische ingreep R1, kernversterking op maat van fietsers en stappers, maar de uitwerking hiervan in de vermelde detailgraad is voor lokale mobiliteitsplanning. We benoemen expliciet de hefbomen van lokaal mobiliteitsbeleid om verblijfskwaliteit in kernen en comfort van voetgangers te verhogen: Sturend parkeerbeleid (G3, p.24; R2, p. 43), (her)inrichting lokaal wegennet (W3, p. 47) en aanleg van Hoppinpunten (H2, p. 40) om kwaliteit van openbare ruimte te verhogen en de vervoerregio zal daar de gemeenten ook in ondersteunen. Voetgangersvoorzieningen in bedrijvenzones van en naar Hoppinpunten/OV haltes zijn inderdaad een belangrijk aandachtspunt. We nemen dit mee.	nvt	neen	neen	
132	B6	TTB	x		Toegankelijkheid	Toegankelijkheid stations en haltes	Op het gebied van toegankelijkheid kampt de regio met een grote achterstand, zowel voor stations als bushaltes. De vernieuwing van het station van Mechelen zal pas na 2030 helemaal afgerond zijn. De vervoerregio Mechelen telt geen enkel ander station dat integraal toegankelijk is (hoge perrons, liften en/of hellingen en toegankelijk gebouw). De regionale spoorwegknooppunten Heist-o/d-Berg, Puurs en Lier verdienen op dat vlak prioriteit. Voor de bus zijn ook de haltes in de Mechelse binnenstad, bij de ziekenhuizen, woonzorgcentra en in de centra cruciaal.	We onderschrijven en benadrukken het belang van integrale toegankelijkheid van de stations en haltes in vervoerregio Mechelen. Om stations voor alle reizigersgroepen goed bereikbaar te maken dienen alle stations toegankelijk te zijn. Het gaat hierbij niet enkel om de toegankelijkheid van de perrons (2030) maar ook de toegankelijkheid van de treinen vanaf het perron door middel van een gelijkvloerse instap (2040). NMBS/Infrabel volgen hier hun eingen plan en budgetprocesses, als vervoerregio kunnen we enkel adviseren. Voor de haltes, verwijzen we naar het masterplan toegankelijkheid van de Vlaamse regering, dat de uitbouw van 100% toegangelijke haltes aan Hoppinpunten tegen 2030 (knooppunten die overeenkomen met deze opmerking) voorschrijft. We nemen dit ook op als kernindicatoren om op te volgen (p. 60).	nvt	neen	neen	
133	B7	Burger 6	x		wegencategorisering	Mechelsesteenweg (inter)lokale weg?	De wegcategorisering is de basis van het regionaal en bij uitbreiding het lokaal mobiliteitsplan. Een juiste indeling is cruciaal om tot een werkend geheel te komen. De inrichtingsprincipes zijn leidend en de keuze van de wegcategorisering is dan ook belangrijk om deze inrichtingsprincipes perfect toe te passen en de veiligheid te garanderen voor alle weggebruikers in functie van de huidige en toekomstige invulling van de vervoersstromen. Op dit ogenblik heeft vervoerregio Mechelen de Verkeersas Mechelsesteenweg-Dorp-Rijmenamseweg ingetekend als een lokale ontsluitingsweg. Als we de definities van een ONTSLUITINGSWEG lezen: *Ontsluiten en connecteren enkel kernen en wijken die gelegen zijn binnen een interlokale maas. Deze maas wordt gevormd door interlokale en regionale wegen en door Vlaamse en Europese hoofdwegen. Ontsluitingswegen maken geen verbinding tussen twee wegen die de omringende maas afbakenen zodat de maas niet verkleind zou worden. Het verzamelen en verdelen van het verkeer is het belangrijkst en op de kruispunten wisselt het verkeer uit. Ontsluitingswegen zorgen voor de ontsluiting van de aantakkende erftoegangswegen. Om de erftoegangswegen te ontzien van mogelijk sluipverkeer is op de ontsluitingswegen binnen de maas een functionele doorstroming (rekening houdend met het STOP-principe) van toepassing. Dit gebeurt in functie van de lokale verplaatsing.* Kunnen we enkel vaststellen dat de huidige verkeersfunctie en de toekomstige verkeersfunctie van de as Mechelsesteenweg - Dorp - Rijmenamseweg (verbinding Stad Mechelen met Keerbergen) niet kan beantwoorden aan deze definitie en dus **verkeerdelijk in de categorisering lokale ontsluitingsweg wordt geplaatst.** Rekening houdend dat een verkeerde inschaling gevolgen heeft voor de inrichting van de weg, de oversteekbaarheid, de veiligheid van de verkeersas zelf en de omringende erftoegangswegen is de **aanpassing van categorisering van de verkeersas Mechelsesteenweg -Dorp- Rijmenamseweg naar een Interlokale weg logisch en absoluut nodig**. Wij verwijzen ook graag naar de opmerkingen van de aangrenzende Vervoerregio Leuven die een zelfde opmerking reeds maakte in het verleden.	Op sommige wegsegmenten in de regio is een strikte toepassing van definities en inrichtingsprincipes moeilijk. Dit geldt voor wegsegmenten met zowel een sterke verkeersfunctie, als een verblijfsfunctie en beperkte ruimte. Dit met name wanneer een verbindingsweg een doortocht maakt door een kern zoals Bonheiden. Er zijn argumenten om deze weg op te nemen als interlokaal, gezien de verbindende functie tussen (meerdere) gemeenten én ontsluiting van het ziekenhuis AZ Imelda. Maar de kern van Bonheiden is op dit moment sterk verkeerskundig ingericht hetgeen ten koste gaat van het verblijfskarakter dat de kern zou kunnen hebben en dus ook andere beleidsdoelstellingen van het regionale mobiliteitsplan rond kernen op maat van fietsers en voetgangers. Voetgangers en fietsers hebben in de kern van Bonheiden slechts beperkte ruimte langs de steenweg en moeten telkens hun beurt afwachten om te mogen oversteken. Het lokale mobiliteitsplan van Bonheiden stelt daarom een gesegmenteerde doortocht voorop van de Mechelsesteenweg. Dit verdeelt de kern van Bonheiden in verschillende zones waar telkens een andere inrichting wordt verwacht die naar het centrum toe steeds meer nadruk legt op de voetgangers en de fietsers en een lagere snelheidsregime dan de inrichtingsprincipes van een interlokale weg binnen de bebouwde kom. Het voorstel bouwt verder op inzichten uit het vorige mobiliteitsplan, het Beeldkwaliteitsplan, het Masterplan voor de kern en de onderzoeken die werden uitgevoerd in het kader van het lokale mobiliteitsplan. Dit impliceert voor gemeente Bonheiden een selectie als lokale weg. Binnen consensus van de vervoerregioraad werd deze weg uiteindelijk geselecteerd als lokale weg. De uiteindelijke coördinatie met vervoerregio Leuven en (beslissing) wordt opgenomen door de Vlaamse regering. De wegenselectie tot lokale wegen is immers een bevoegdheid van de Vlaamse Regering,	nvt	neen	neen	
134	B8		x		bijkomende infrastructuur	Rondweg Berlaar-Heikant	In de Mobiliteitsstudie Zuiderkempen werd er op vraag van onze gemeente een rondweg rond Berlaar-Heikant opgenomen. Berlaar-Heikant is een gehucht waar op dit moment de N10 doorloopt. Aangezien deze weg recht door de dorpskern van Berlaar-Heikant loopt, werd er gevraagd op te bekijken om een rondweg te realiseren. Hieronder vinden jullie een fragment uit de synthesenota. We hadden bovenstaande ook graag opgenomen gezien in de eindnota van de vervoerregio.	We nemen deze ingreep niet expliciet op want 1) niet ten gronde besproken in proces van samenstellen beleidsscenario 2) niet opgenomen in sMER, dus niet onderzocht op (verwachte) milieueffecten. We voegen een algemene actie toe "aanpak doortocht en aandacht leefbaarheid op interlokale en regionale wegen" om die problematiek in Heikant, maar ook Putte etc te erkennen. Dit in de actietabel onder fiche W2.	nvt	Ja (W2)	neen	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
135	B9	Burger 7	x		identieke opmerking B7	Mechelsesteenweg (inter)okale weg?	De wegcategorisering is de basis van het regionaal en bij uitbreiding het lokaal mobiliteitsplan. Een juiste indeling is cruciaal om tot een werkend geheel te komen. De inrichtingsprincipes zijn leidend en de keuze van de wegcategorisering is dan ook belangrijk om deze inrichtingsprincipes perfect toe te passen en de veiligheid te garanderen voor alle weggebruikers in functie van de huidige en toekomstige invulling van de vervoersstromen. Op dit ogenblik heeft vervoerregio Mechelen de Verkeersas Mechelsesteenweg-Dorp-Rijmenamseweg ingetekend als een lokale ontsluitingsweg. Als we de definities van een ONTSLUITINGSWEG lezen: *Ontsluiten en connecteren enkel kernen en wijken die gelegen zijn binnen een interlokale maas. Deze maas wordt gevormd door interlokale en regionale wegen en door Vlaamse en Europese hoofdwegen. Ontsluitingswegen maken geen verbinding tussen twee wegen die de omringende maas afbakenen zodat de maas niet verkleind zou worden. Het verzamelen en verdelen van het verkeer is het belangrijkst en op de kruispunten wisselt het verkeer uit. Ontsluitingswegen zorgen voor de ontsluiting van de aantakkende erftoegangswegen. Om de erftoegangswegen te ontzien van mogelijk sluipverkeer is op de ontsluitingswegen binnen de maas een functionele doorstroming (rekening houdend met het STOP-principe) van toepassing. Dit gebeurt in functie van de lokale verplaatsing.* Kunnen we enkel vaststellen dat de huidige verkeersfunctie en de toekomstige verkeersfunctie van de as Mechelsesteenweg - Dorp - Rijmenamseweg (verbinding Stad Mechelen met Keerbergen) niet kan beantwoorden aan deze definitie en dus **verkeerdelijk in de categorisering lokale ontsluitingsweg wordt geplaatst.** Rekening houdend dat een verkeerde inschaling gevolgen heeft voor de inrichting van de weg, de oversteekbaarheid, de veiligheid van de verkeersas zelf en de omringende erftoegangswegen is **de aanpassing van categorisering van de verkeersas Mechelsesteenweg -Dorp- Rijmenamseweg naar een Interlokale weg logisch en absoluut nodig**. Wij verwijzen ook graag naar de opmerkingen van de aangrenzende Vervoerregio Leuven die een zelfde opmerking reeds maakte in het verleden.	Op sommige wegsegmenten in de regio is een strikte toepassing van definities en inrichtingsprincipes moeilijk. Dit geldt voor wegsegmenten met zowel een sterke verkeersfunctie, als een verblijfsfunctie en beperkte ruimte. Dit met name wanneer een verbindingsweg een doortocht maakt door een kern zoals Bonheiden. Er zijn argumenten om deze weg op te nemen als interlokaal, gezien de verbindende functie tussen (meerdere) gemeenten én ontsluiting van het ziekenhuis AZ Imelda. Maar de kern van Bonheiden is op dit moment sterk verkeerskundig ingericht hetgeen ten koste gaat van het verblijfskarakter dat de kern zou kunnen hebben en dus ook andere beleidsdoelstellingen van het regionale mobiliteitsplan rond kernen op maat van fietsers en voetgangers. Voetgangers en fietsers hebben in de kern van Bonheiden slechts beperkte ruimte langs de steenweg en moeten telkens hun beurt afwachten om te mogen oversteken. Het lokale mobiliteitsplan van Bonheiden stelt daarom een gesegmenteerde doortocht voorop van de Mechelsesteenweg. Dit verdeelt de kern van Bonheiden in verschillende zones waar telkens een andere inrichting wordt verwacht die naar het centrum toe steeds meer nadruk legt op de voetgangers en de fietsers en een lagere snelheidsregime dan de inrichtingsprincipes van een interlokale weg binnen de bebouwde kom. Het voorstel bouwt verder op inzichten uit het vorige mobiliteitsplan, het Beeldkwaliteitsplan, het Masterplan voor de kern en de onderzoeken die werden uitgevoerd in het kader van het lokale mobiliteitsplan. Dit impliceert voor gemeente Bonheiden een selectie als lokale weg. Binnen consensus van de vervoerregioraad werd deze weg uiteindelijk geselecteerd als lokale weg. De uiteindelijke coördinatie met vervoerregio Leuven en (beslissing) wordt opgenomen door de Vlaamse regering.	nvt	neen	neen	
136	B10	Burger 8	x		acties		De ontwerpen bevatten goede perspectieven maar dienen aangevuld te worden en verder concreet gemaakt. Wij willen ons graag vooral focussen op een betere mobiliteit met het Openbaar Vervoer, de modal shift en dus ook het milieueffect dat men in positieve zin wil nastreven.	De actietabel is een aanzet en wordt verder geconcretiseerd in projecten, die ook steeds een eigen traject/planproces zullen lopen.	nvt	neen	neen	
137	B10	Burger 8	x				De regio Klein-Brabant / Vaarland en aanpalende Waasland liggen pal in de Vlaamse Ruit en dat vraagt noodgedwongen om een optimale mobiliteit. De mobiliteit volgt echter sinds de laatste jaren niet meer de economische, ecologische en maatschappelijke evolutie in de regio. Er is dus nood aan bijsturing.	/	nvt	neen	neen	
138	B10	Burger 8	x		openbaar vervoer		De voorgestelde ontwerp-vervoerplannen van Vervoerregio Mechelen zouden wenselijk nog een stuk meer uitgediept worden en extra rekening houden met: • Ingesloten door belangrijke waterlopen (Schelde, Rupel, kanaal Willebroek-Brussel), wat mogelijkheden kan bieden (over het water), maar ook veel beperkingen heeft. • Onvolmaakte spoorassen (die de drager zouden moeten zijn van het ganse OV): o Spoorlijn 54 Sint-Niklaas – Mechelen: beperkte spoorinfrastructuur (één spoor) met minimum dienstverlening. Voldoet niet aan de huidige normen (1 trein / uur). Er dient ook rekening gehouden te worden met te beperkte passages over de spoorbrug in Willebroek (conflict met de scheepvaart) o Spoorlijn 52 Puurs – Antwerpen: spoorlijn is gevoelig voor herhaalde defecten aan de spoorbrug in Boom en ligt soms in het water bij hoge waterstand op de Rupel. o Heropening Spoorlijn 52 Puurs – Sint Amands – Dendermonde is nog steeds 'in studie'; dit hypothekeert enorm de mobiliteit op de N17 & N16 Dendermonde -Mechelen. • De overvolle verkeersaders N16, N17 en A12, die nog steeds in densiteit toenemen en een enorme impact hebben op de leefbaarheid en het milieu in de brede regio. Dit als gevolg van een onvolmaakt en te weinig frequent Openbaar Vervoer in de regio als waardig alternatief. • Sluipwegen met gevaarlijke verkeerssituaties in de spits langs landelijke wegen in Klein-Brabant / Vaartland als gevolg van bovenstaande elementen.	Dit is opgenomen en wordt uitgediept in eigen trajecten/planprocessen. We verwijzen naar strategische ingrepen OV1, OV2, OV7 rond uitbouwen ruggengraat openbaar vervoersnetwerk, inclusief uitbouw spoorcorridor Mechelen-Sint-Niklaas, heractiveren spoorbocht Boom-Willebroek, haalbaarheidsstudie heropening spoorlijn Puurs-Dendermonde. We verwijzen ook naar de strategische ingrepen, W1, W2, W3 rond het wegennet, inclusief omvorming N16, en gebiedsgerichte aanpak lokaal wegennet om doorgaand verkeer te ontmoedigen.	nvt	neen	neen	
139	B10	Burger 8	x		openbaar vervoer		Realiseren van halfuurregeling op spoorlijn 54 Mechelen- Sint-Niklaas. Deelsystemen verliezen een deel van hun waarde aan het Hoppinpunt 'Puurs Station' als er slechts één trein per uur rijdt op de as Sint-Niklaas – Mechelen (bereikbaarheid bedrijven).	Dit is opgenomen in strategische ingreep OV2 - uitbouw spoorcorridor Sint-Niklaas Mechelen	nvt	neen	neen	
140	B10	Burger 8	x		openbaar vervoer		Optie: onderzoek voor een tussentijdse trein per uur: Sint-Niklaas – Puurs – Antwerpen (hierbij is er geen moeizame bijkomende passage op de spoorbrug Willebroek en is er een halfuur-verbinding tussen Waasland, Bornem en Puurs)	Dit kan mee bekeken worden in het haalbaarheidsonderzoek bij de uitbouw spoorcorridor Sint-Niklaas Mechelen	nvt	neen	neen	
141	B10	Burger 8	x		openbaar vervoer		Spoorlijn 54 heeft nood aan een latere treinverbinding vanuit Sint-Niklaas naar Mechelen in de week rond 22.42u (nu is laatste trein reeds om 21.42u) specifiek voor ploegenarbeiders of pendelaars vanuit regio Gent of de Kust.	Dit kan mee bekeken worden in het haalbaarheidsonderzoek bij de uitbouw spoorcorridor Sint-Niklaas Mechelen	nvt	neen	neen	
142	B10	Burger 8	x		openbaar vervoer		Spoorlijn 54 heeft ook nood aan een EXTRA P-trein rond 18.10u vanuit Sint-Niklaas naar Mechelen; er zijn dan nog heel wat pendelaars die uit de regio Gent komen die hun aansluiting om 17.42u frequent missen en dan bijna een uur dienen te wachten op een overstap naar Mechelen / Klein-Brabant-Vaartland.	Dit kan mee bekeken worden in het haalbaarheidsonderzoek bij de uitbouw spoorcorridor Sint-Niklaas Mechelen	nvt	neen	neen	
143	B10	Burger 8	x				Realiseren van zeer late trein op vrijdag (weekendtrein) op spoorlijn 54 vanuit Mechelen.	Dit kan mee bekeken worden in het haalbaarheidsonderzoek bij de uitbouw spoorcorridor Sint-Niklaas Mechelen	nvt	neen	neen	
144	B10	Burger 8	x		openbaar vervoer		Spoorlijn 54: extra halte voorzien in Blaasveld wegens hoog potentieel reizigers (extra bewoning tijdens laatste jaren) + pendelaars dienen nu met de nodige moeilijkheden de brug in Willebroek te passeren om het station daar te bereiken.	Haalbaarheid station Blaasveld wordt meegenomen in het haalbaarheidsonderzoek bij de uitbouw spoorcorridor Sint-Niklaas Mechelen	nvt	neen	neen	
145	B10	Burger 8	x		openbaar vervoer		Realiseren van een traject van Puurs naar Dendermonde op de spoorlijn 52.	DIt wordt onderzocht. We verwijzen naar strategische ingreep 0V7 heractiveren spoorlijn Dendermonde - Puurs	nvt	neen	neen	
146	B10	Burger 8	x		openbaar vervoer		Busverbinding tussen het Waasland en en Klein-Brabant realiseren, wegens onvoldoende capaciteit op spoorverbinding (spoorlijn 54).	In eerste instantie zetten we in op het versterken van de treincorridor Mechelen-Sint-Niklaas in functie van een halfuurfrequentie (door al dan niet gedeeltelijke ontdubbeling van lijn 54, Actie OV2.1). De haalbaarheidsstudie zal moeten uitwijzen hoe spoorlijn 54 verder uitgebouwd kan worden. Alternatieven voor een (al dan niet gedeeltelijke) ontdubbeling zoals bv. lightrailverbinding zijn niet uitgesloten.	nvt	neen	neen	
147	B10	Burger 8	x		openbaar vervoer		NOODZAKELIJK: Naburige Regionaal Hoppinpunt 'Temse Station' uitbouwen tot een vlotte draaischijf voor de rechtstreekse overstap van pendelaars uit Klein-Brabant / Vaartland, van treinlijn 54 in Temse naar KERNNET Temse – Kruibeke – Antwerpen LO (tramnet). Huidige naburige bushalte te ver van station met hellend parcours onderweg en dus nauwelijks bereikbaar voor personen met beperkte mobiliteit. Veel autotrafiek vanuit bv. Bornem naar Antwerpen LO (tramnet).	Hoppinpunt Temse/Locatie van bushalte Temse is onderdeel van het KT OV-plan vervoerregio Waasland en behoort niet tot de scope van het openbaar onderzoek van het voorliggende regionale mobiliteitsplan. We raden aan om uw opmerkingen te richten aan vervoerregio Waasland.	nvt	neen	neen	
148	B10	Burger 8	x		openbaar vervoer		realisatie van aantakking van Brabanttram uit Brussel met station van Willebroek.	Dit is opgenomen in strategische ingreep OV3 - aantakking Brabantnet station Willebroek	nvt	neen	neen	
149	B10	Burger 8	x		openbaar vervoer	Brabantnet Puurs-Bornem	Brabanttram uit Brussel doortrekken naar Boom en Puurs- Bornem. Studies wijzen uit dat dit rendabel is.	De MKBA (2013) van de sneltramlijn Boom-Brussel & Bornem - Brussel via de A12 resulteerde in een positieve maatschappelijke kosten-balans, ook voor de variant met een doortrekking naar Puurs-Bornem. Omwille van de bijzonder hoge technische complexiteit en investeringskosten (trambedding, seinbeveiliging, beveiliging kruisingen, haltes, onteigeningen, kunstwerken) werd gekozen om in eerste instantie in te zetten op aantakken van Brabantnet op Willebroek station (strategische ingreep OV3), waardoor daar de verbinding met het treinnet richting Sint-Niklaas en Mechelen kan gemaakt worden. Gekoppeld is het versterken van die treincorridor in functie van een halfuurfrequentie (door al dan niet gedeeltelijke ontdubbeling van lijn 54, Actie OV2.1). Met andere woorden, het versterken van de bestaande infrastructuur en netwerken. De haalbaarheidsstudie zal moeten uitwijzen hoe spoorlijn 54	nvt	neen	neen	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
150	B10	Burger 8	x		openbaar vervoer		Vlotte buslijn of vlotte aansluitende verbindingen met de klinieken van Reet, Bornem en Willebroek realiseren vanuit en binnen Klein-Brabant / Vaartland / Waasland. De verbinding met kliniek Willebroek blijkt in het nieuwe vervoersplan moeilijker bereikbaar.	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan.	nvt	neen	neen	
151	B10	Burger 8	x		openbaar vervoer		De zgn. Hospitaaltaxi (of Scheldetaxi) als een vaste FLEX inkleuren (minstens 1x/uur) om de Schelde tussen Temse en Bornem te overschrijden, waardoor verbindingen tussen busnetten van Klein-Brabant en Waasland gegarandeerd zijn en de kliniek Bornem tegelijk optimaal bereikbaar is. 'Op vraag' blijkt een te hoge drempel in dit geval voor diverse groepen pendelaars.	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan.	nvt	neen	neen	
152	B10	Burger 8	x		openbaar vervoer		Bereikbaarheid Hoppinpunt 'BOOM MARKT' vanuit Klein-Brabant met buslijn behouden; voor een vlotte overstap pendelaars op de buslijnen naar Reet en regio Antwerpen (vangt op die manier ook de watergebonden- en technische problemen op bij spoorlijn 52 (Puurs – Antwerpen – Roosendaal). Tariefintegratie bus / trein voor de korte afstand is ook nog geen feit en is voor veel pendelaars een (budgettair) obstakel.	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan.	nvt	neen	neen	
153	B10	Burger 8	x		openbaar vervoer		Flexbus start te laat en eindigt te vroeg op zondag; een concreet voorbeeld: wekelijkse pendelaars naar de kust vanuit Wintam geraken daar nauwelijks als zij pas om 11.00u een trein kunnen nemen en reeds om 16u in Oostende dienen te vertrekken.	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan.	nvt	neen	neen	
154	B10	Burger 8	x		openbaar vervoer		Men geraakt de Hoppincentrale telefonisch moeilijk binnen.	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan.	nvt	neen	neen	
155	B10	Burger 8	x		openbaar vervoer		De Flexbus komt soms niet opdagen, dit blijkt te frequent te gebeuren.	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan.	nvt	neen	neen	
156	B10	Burger 8	x		openbaar vervoer		Getuigenis gebruiker dhr. Jan De Rijck: Citaat: "Bij het proberen maken van een telefonische boeking, blijk ik volgens het Hoppincenter veel te ver af te wonen van een Flexbushalte. Nochtans heb ik een halte op 350 meter van mijn deur. Als ik het via de app het doe, krijg ik een halte toegewezen op 700 meter van mijn deur. Wat ik persoonlijk voor een persoon met een beperking niet haalbaar vind, plus dat ik op die halte in weer en wind moet staan wachten tot mijn bus komt opdagen."	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan.	nvt	neen	neen	
157	B10	Burger 8	x		mobiliteitsmanagement		De vraag is om bedrijven op een vlotte manier bereikbaar te maken met alternatieve vervoerswijzen t.o.v. het autoverkeer; vooral in samenspraak met de bedrijven zelf.	Dit is opgenomen. We verwijzen naar actie G1.6 en het opzetten van een mobiliteitscoördinatiecentrum voor vervoerregio Mechelen, dat onder meer bedrijven stimuleert tot fiets, openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit.	nvt	neen	neen	
158	B10	Burger 8	x		mobiliteitsmanagement		Toeristische evenementen in de regio dienen eveneens vlot toegankelijk te zijn met diverse vervoerssystemen.	Dit is opgenomen we verwijzen naar acties G1.11 en G1.12 specifiek rond evenementen.	nvt	neen	neen	
159	B10	Burger 8	x		ruimte en openbaar vervoer		Deelgemeenten hebben hun basisvoorzieningen zien verdwijnen (zoals kruidenier, banken, enz.); zij zijn meestal daarvoor aangewezen op de centrumgemeente of een stad. Reguliere OV-verbindingen zijn daarom cruciaal om deze (meestal oudere) mensen niet in een isolement te laten belanden. Vlotte bereikbaarheid ziekenhuizen en zorginstellingen met het OV.	De vervoerregio stelt zichzelf een aantal targets wat betreft leefkwaliteit. Het stimuleren van nabijheid speelt daarop in. Een doordacht ruimtelijk beleid zorgt ervoor dat de groei wordt opgevangen op plekken waar de nabijheid van functies en voorzieningen groot is. Zie strategische ingreep R1.	nvt	neen	neen	
160	B10	Burger 8	x		deelmobiliteit		Brede uitrol voorzien van toegankelijke duurzame deelsystemen (auto en fiets). Deze moeten aansluiten op openbaar vervoer. Een goed openbaar vervoer zet mensen aan om deelsystemen te gebruiken. Deelsystemen zijn geen vervanging van openbaar vervoer en zeker niet voor woon-werk verkeer! Voor andere verplaatsingen van minder lange tijdsduur (doktersbezoek, vrije tijd, winkelen…) is er dan mogelijk de deelwagen.	Opmerkingen mbt het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek. Deelmobiliteit is een essentieel element van onze duurzaamheidsstrategie. Hoewel dit onderwerp misschien niet uitgebreid in het huidige plan is behandeld, kunt u ervan verzekerd zijn dat we er aandacht aan besteden. We verwijzen ook naar het OV-plan waarin ingezet wordt op deelfietsen, aanvullend op én onderdeel van het openbaar vervoer.	nvt	neen	neen	
161	B10	Burger 8	x		deelmobiliteit		Deelsystemen zijn vooral niet altijd geschikt voor oudere gebruikers of mensen met beperkingen; voor hen dient er altijd een degelijk en gebruiksvriendelijk alternatief te bestaan.	Opmerkingen mbt het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek. We verwijzen naar andere oplossingen op maat voor bepaalde doelgroepen binnen VoM en OV-planning.	nvt	neen	neen	
162	A13	gemeente Boormeerbeek	x	x			Kennis te nemen van het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Mechelen en ontwerp plan-MER waarbij volgende opmerkingen worden geformuleerd:	/	nvt	neen	neen	
163	A13	gemeente Boormeerbeek	x	x			● de algemene principes worden onderschreven	/	nvt	neen	neen	
164	A13	gemeente Boormeerbeek	x		openbaar vervoer		● de bezorgdheid rond de openbare dienstverlening door De Lijn blijft bestaan: hoe kan men verklaren een nabijheidsbeleid voor het openbaar vervoer te willen verzekeren terwijl de gebruikers naar de gevaarlijkste verkeerszones voor op- en afstappen worden verwezen? De directe lijn met Leuven is duidelijk bij de trein te situeren en dus zou De Lijn net de aanvulling en aansluiting moeten verzorgen.	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan. In de lange termijnsvisie van het OV-luik in het regionaal mobiliteitsplan werd er geen rekening gehouden met de budgetneutraliteit.	nvt	neen	neen	
165	A13	gemeente Boormeerbeek			regiovorming	regiovorming	● de situatie van Boortmeerbeek door het Regiodecreet kan op termijn zorgen voor een herziening van de huidige visie.	Deze opmerking behandelt Vlaamse decreten en beleidskaders, specifiek rond de referentieregio's. Wij kunnen hier als vervoerregio enkel akte van nemen.	nvt	neen	neen	
166	A13	gemeente Boormeerbeek	x		governance		● Boortmeerbeek voelt zich stiefmoederlijk behandeld door haar perifere ligging in de VVR.	We vinden het spijtig om dit aanvoelen te vernemen. Boortmeerbeek is volwaardig lid van de vervoerregio, incl. huishoudelijk reglement dat consensus vooropstelt van alle leden.	nvt	neen	neen	
167	A13	gemeente Boormeerbeek	x		logistiek		● Het ontbreekt aan visie op de relatie tot het functioneren van Kampenhout-sas als verkeersknooppunt met uitgebreide industriële en commerciële activiteiten.	We hebben Kampenhout-Sas uiteindelijk niet opgenomen op kaart als een interessante locatie voor een regionaal overslagcentrum, gezien dit ook niet grondgebied vervoerregio Mechelen betreft. In de tekst is wel verwezen naar actie rond verder overleg met met buurregio's Vlaamse Rand, en Leuven rond mogelijke ontwikkeling van een regionaal overslagcentrum aan Kampenhout-Sas langs het kanaal Leuven-Dijle (Actie L3-4)	nvt	neen	neen	
168	A13	gemeente Boormeerbeek	x		governance		● Wensdenken overheerst realistisch denken	Kritiek dat het plan gebaseerd is op "wensdenken" is enigszins te begrijpen vooral omdat het plan ambitieuze doelen stelt voor een toekomst die ver weg lijkt. Echter, enkele punten om deze kritiek te pareren: De regionale mobiliteitsplannen zijn per definitie visionaire documenten. Ze zijn bedoeld om een stip aan de horizon te zetten en ons te leiden naar een gewenste toekomst. Zonder een ambitieuze visie zouden we vastzitten in het huidig denkpatronen zonder een duidelijke richting voor verbetering. Terwijl de horizon van het plan op 2040, met doorkijk naar 2050, is het de bedoeling dat het plan regelmatig herzien en aangepast wordt. Dit maakt het mogelijk om het realisme en de haalbaarheid voortdurend te toetsen en waar nodig bij te stellen. Het plan kijkt niet alleen naar één vorm van vervoer, maar naar het gehele mobiliteitssysteem, inclusief gedragsverandering en ruimtelijke planning. Dit maakt het plan robuuster en meer in lijn met de complexe realiteit. Het is belangrijk op te merken dat het regionaal mobiliteitsplan gebaseerd is op uitgebreide studies, data-analyses en modellering. Het regionaal mobiliteitsplan werd ontwikkeld in samenspraak met diverse stakeholders. Dit helpt om verschillende perspectieven en realiteiten te integreren, wat het realisme van het plan ten goede komt. Gezien de snel veranderende technologische ontwikkelingen en toenemend bewustzijn over klimaatverandering, is het niet onrealistisch om te plannen voor significante veranderingen in mobiliteitsgedrag in de komende decennia. Gezien de groeiende problemen rondom verkeerscongestie, luchtkwaliteit, en klimaatverandering, is	nvt	neen	neen	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
169	A13	gemeente Boormeerbeek	x		wegencategorisering		● De classificatie van de N26 op grondgebied Mechelen met een nationaal georiënteerde toeristische attractie Planckendael wentelt onterecht de verkeersstromen en overlast over naar N26 en N267 op Boortmeerbeek.	De wegencategorisering is gebaseerd op de voorstudie en uitgebreide bespreking in de ambtelijke werkgroepen. Uiteindelijk is dit beslist in consensus van de vervoerregioraad. Het reflecteert de huidige situatie en verwachte functie van de N26. We nuanceren de vrees voor verkeersoverlast, de inrichting zal ook steeds maatwerk vergen waar uiteraard sterke aandacht is naar verkeersleefbaarheid.	nvt	neen	neen	
170	B11		x		wegencategorisering	Mechelsesteenweg (inter)lokale weg?	Bij deze wens ik een opmerking/bezwaar in te dienen met betrekking tot de huidige voorgestelde wegcategorisering in de gemeente Bonheiden. Op dit ogenblik heeft vervoerregio Mechelen de Verkeersas Mechelsesteenweg-Dorp-Rijmenamseweg ingetekend als een lokale ontsluitingsweg. Door de aard en het volume verkeer dat door het dorp rijdt, lijkt het me juister om dit in te tekenen als een interlokale weg. Er rijdt immers zeer veel verkeer, vooral doorgaand verkeer van Keerbergen (en tot Leuven) naar Mechelen.	Op sommige wegsegmenten in de regio is een strikte toepassing van definities en inrichtingsprincipes moeilijk. Dit geldt voor wegsegmenten met zowel een sterke verkeersfunctie, als een verblijfsfunctie en beperkte ruimte. Dit met name wanneer een verbindingsweg een doortocht maakt door een kern zoals Bonheiden. Er zijn argumenten om deze weg op te nemen als interlokaal, gezien de verbindende functie tussen (meerdere) gemeenten én ontsluiting van het ziekenhuis AZ Imelda. Maar de kern van Bonheiden is op dit moment sterk verkeerskundig ingericht hetgeen ten koste gaat van het verblijfskarakter dat de kern zou kunnen hebben en dus ook andere beleidsdoelstellingen van het regionale mobiliteitsplan rond kernen op maat van fietsers en voetgangers. Voetgangers en fietsers hebben in de kern van Bonheiden slechts beperkte ruimte langs de steenweg en moeten telkens hun beurt afwachten om te mogen oversteken. Het lokale mobiliteitsplan van Bonheiden stelt daarom een gesegmenteerde doortocht voorop van de Mechelsesteenweg. Dit verdeelt de kern van Bonheiden in verschillende zones waar telkens een andere inrichting wordt verwacht die naar het centrum toe steeds meer nadruk legt op de voetgangers en de fietsers en een lagere snelheidsregime dan de inrichtingsprincipes van een interlokale weg binnen de bebouwde kom. Het voorstel bouwt verder op inzichten uit het vorige mobiliteitsplan, het Beeldkwaliteitsplan, het Masterplan voor de kern en de onderzoeken die werden uitgevoerd in het kader van het lokale mobiliteitsplan. Dit impliceert voor gemeente Bonheiden een selectie als lokale weg. Binnen consensus van de vervoerregioraad werd deze weg uiteindelijk geselecteerd als lokale weg. De uiteindelijke coördinatie met vervoerregio Leuven en (beslissing) wordt opgenomen door de Vlaamse regering. De wegenselectie tot lokale wegen is immers een bevoegdheid van de Vlaamse Regering,	nvt	neen	neen	
171	B12	UNIZO	x		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. Met dit bezwaar willen we bovendien duidelijk maken dat we een betere aanpak van onze mobiliteit verwachten op verschillende niveaus, van lokaal tot Vlaams en zelfs federaal en Europees. We vragen dat er vanuit de vervoerregio(raad) en het departement MOW op een goede manier wordt omgesprongen met deze bemerkingen en we zo het vervolgtraject op een positieve manier kunnen laten verlopen. Zo kunnen we samen werk maken van een betere mobiliteit voor álle betrokkenen, van voetgangers tot transportbedrijven, van fietsers tot autocars.	Wij erkennen de noodzaak van intensieve samenwerking met alle betrokken sectoren om een volledig en effectief mobiliteitsplan te ontwikkelen. Het proces voor het opstellen van dit plan omvatte diverse overlegmomenten met verschillende stakeholders. Deze overleggen werden structureel en collectief georganiseerd onder andere in thematische werkgroepen, via vervoerregiodagen/avonden 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 vervoerregiodagen/avonden werd tevens uitgebreid publiek gecommuniceerd o.a. via de kanalen van de vervoerregio, de lokale besturen en via sociale media.	nvt	neen	neen	
172	B12	UNIZO	x		doorwerking		We constateren dat er gedurende het verloop van het proces van opmaak onvoldoende concrete betrokkenheid was van belanghebbenden en stakeholders. Hoewel er stakeholdersessies werden georganiseerd, was er een duidelijk gebrek aan diepgaand overleg. Het bij aanvang grote aantal deelnemers - met uiteenlopende belangen en achtergronden - betekende een beperking van de mogelijkheid om de discussie ten gronde te voeren. Dit is onmogelijk in een traject met een beperkt aantal sessies en een onderwerp dat zo breed en impactvol is als mobiliteit. Op basis van de beperkte terugkoppeling vanuit de studiebureaus was het dan weer niet duidelijk op welke manier werd omgesprongen met de inbreng die gegeven werd in voorgaande stakeholdermomenten. Opmerkingen als “we nemen het mee” geven daarbij weinig vertrouwen richting de persoon of organisatie die de opmerking gaf en vaak vrije tijd opgeeft om vrijwillig mee na te denken over de mobiliteit van morgen. 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.	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	nvt	neen	neen	
173	B12	UNIZO	x		logistiek		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.	nvt	neen	neen	
174	B12	UNIZO	x		autocars		Ook voor autocars zijn afspraken, routes en oplossingen nodig die werkbaar zijn en afgestemd zijn tussen steden, zodat ook deze stromen op een realistische manier kunnen worden gestuurd en gestroomlijnd.	Privaat collectief vervoer ondersteunen we, maar de marktwerking primeert hierin. De globale regelgeving over het privaat collectief vervoer is de bevoegdheid van de hogere overheden. We schetsen in het regionale mobiliteitsplan ruime kaders zoals de wegencategorisering en de logistiek kaart, die handvaten bieden voor de toekomst. De uitwerkingsmodaliteiten en vertaling en toepassing voor de individuele ondernemers zijn hier geen onderdeel van. Een deel van de verantwoordelijkheid voor het oplossen van de uitdagingen van deze sector ligt eveneens bij de initiatiefnemers.	nvt	neen	neen	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
175	B12	UNIZO	x		logistiek		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… We zien heel wat intenties om onze mobiliteit te hervormen. Zo is er de focus op een modal shift voor zowel het personenvervoer als het goederenvervoer. Op vlak van personenvervoer kunnen we inderdaad nog betrekkelijk eenvoudig heel wat winsten boeken, onder meer door ingrepen op lokaal en regionaal niveau. Het uitbouwen van Hoppinpunten, uitrollen van deelwagens en -fietsen, betere afstemming van het openbaar vervoer… dragen hier allemaal toe bij. Ook de verbindingen die gelegd worden met tewerkstellingspolen, of het nu voor het openbaar vervoer of de fiets is, moeten verder geoptimaliseerd worden om meer mensen voor de duurzame oplossing te laten kiezen. Het is daarom noodzakelijk om onder meer de conflictpunten op fietssnelwegen en het BFF zoveel mogelijk weg te werken, om zo met vlotte verbindingen de mensen te kunnen verleiden om de fiets te nemen. Op vlak van goederenvervoer ligt dit echter anders. De opgenomen intenties op dit vlak vallen vaak terug op maatregelen die de voorbije decennia al op tafel lagen, maar in de praktijk niet tot een modal shift hebben geleid. Op papier klinken die voorstellen mooi en logisch, zeker voor leken, maar uit heel wat proefprojecten is vaak gebleken dat ze praktisch of economisch niet haalbaar zijn. De realiteit is dat goederenvervoer over de weg niet zo inefficiënt is als wordt aangenomen. Leveringen in stadscentra worden zodanig gepland dat de vracht- en bestelwagens zo optimaal mogelijk worden gevuld en ingezet. Een extra overslag, bijvoorbeeld aan de stadsrand, betekent niet zonder meer een efficiëntiewinst, laat staan dat het minder verkeer zou veroorzaken of per definitie een verbetering is voor de veiligheid. Het zet integendeel extra druk op de prijs, de efficiëntie van het proces en het aantal voertuigen in een kern. Willen we leveringen in de kernen gaan vergroenen, dan moeten we hiervoor kijken naar het Vlaamse niveau. Via stimulerende maatregelen moet gestreefd worden naar een groener voertuigenpark. Een Vlaams kader kan de toegang tot steden regelen, maar eenzijdige maatregelen per vervoerregio of gemeente zullen een negatief effect hebben op de economie in de kern.	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.	nvt	neen	neen	
176	B12	UNIZO	x		logistiek		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.	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.	nvt	neen	neen	
177	B12	UNIZO	x		logistiek		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.	Betrokkenheid van hogere overheden: 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.	nvt	neen	neen	
178	B12	UNIZO	x		logistiek		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.	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.	nvt	neen	neen	
179	B12	UNIZO	x		logistiek		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.	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	nvt	neen	neen	
180	B13	Burger 9	x		openbaar vervoer		1. Ik lees op blz. 20 van het plan " door de aanvulling van het kernnet met het aanvullend net en vervoer op maat, wordt een aanbod uitgerold dat moet beantwoorden aan ieders behoefte." Maar ik vind in de documenten van de vervoerregio Mechelen buiten deelmobiliteit geen concrete info over het vervoer op maat voor de streek van Heist-op-den-Berg. Voor heel wat senioren is de fiets, of de wagen of gebruik van deelmobiliteit geen oplossing voor de last mile. Ik vind bv. nergens dat de flexbus of flextaxi als vervanging van de belbus zullen ingezet worden voor het vervoer op maat in onze streek, ook niet in de verslagen van de vervoerregioraad. Hierdoor dreigt de vervoersarmoede en de vereenzaming bij senioren en andere minder mobiele mensen toe te nemen.	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan. In de lange termijnsvisie van het OV-luik in het regionaal mobiliteitsplan werd er geen rekening gehouden met de budgetneutraliteit.	nvt	neen	neen	nog aan te
181	B13	Burger 9	x		openbaar vervoer		2. Door de invoering van een nieuwe lijn in het aanvullend net tussen Tremelo en Heist-op-den-Berg en door trajectwijziging van lijn 511, krijgen de dorspkernen van Grootlo, Schriek, Heist-Goor en Wiekevorst een reguliere verbinding met het centrum van de gemeente en het station. Maar de dorpskernen van Booischot, Pijpelheide en Zonderschot blijven nog altijd verstoken van een reguliere verbinding. Mensen, die niet meer fietsen of met de wagen rijden, moeten in deze kernen beroep kunnen doen op het vervoer op maat, waarover momenteel nog weinig geweten is. Ook afgelegen woonwijken, zoals de Rashoevewijk ten zuiden van N10, waar vele senioren wonen, heeft toch minstens recht op een VoM-halte. Een vraag hiervoor van de gemeente op de advies van de seniorenraad, werd afgewezen door de vervoerregioraad. Ook de bediening van de woonzorgcentra Ten Kerselaere, H-Familie en van de assistentiewoningen Heiste Berg is onzeker, zolang niets geweten is over de definitieve organisatie van het vervoer op maat.	De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan. In de lange termijnsvisie van het OV-luik in het regionaal mobiliteitsplan werd er geen rekening gehouden met de budgetneutraliteit.	nvt	neen	neen	nog aan te
182	B13	Burger 9	x		hoppinpunten		3. Volgens het plan zijn regionale Hoppinpunten belangrijk in het systeem van basisbereikbaarheid. Ze moeten een goede toegankelijkheid verzekeren voor alle modi en alle types van reizigers. Het plan pleit voor ruimtelijke ontwikkelingen en verdichting in de omgeving van deze mobipunten. Deze regionale Hoppinpunten moeten volgens het plan zeker gerealiseerd worden voor 2030. Ik mis dan ook een belangrijk punt in de acties m.b.t. Hoppinpunten, nl. studie voor reservatie van de noodzakelijke ruimte en inrichting van de regionale Hoppinpunten. In de stationsomgeving van Heist-op-den-Berg is een regionaal Hoppinpunt voorzien. Enkele bedrijven hebben deze omgeving al verlaten; in de nabije toekomst zal hier nog het bedrijf Horta het stationsplein verlaten. Dit gebied vlakbij het station leent zich tot nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Dit plein heeft nog altijd de dimensies, die het had bij overdracht van het beheer van het plein door de maatschappij Nord Belge aan het gemeentebestuur op het einde van de 19e eeuw. De enige verkeersmodi waren toen koetsen, karren, kruiwagens en voetgangers, zoals uit oude prentkaarten blijkt. De publieke ruimte van dit plein en bijhorend Hoppinpunt moeten geschikt gemaakt worden om te fungeren als multimodaal knooppunt van de 21e eeuw. Alvorens privé-ontwikkelingen in deze omgeving goed te keuren, is het belangrijk dat de lokale overheid weet wat de noodzakelijke publieke ruimte is in deze omgeving, o.a. om het station vlot en veilig toegankelijk te houden voor alle verkeersmodi en het stationsplein voldoende ruim om al zijn functies als mobipunt in de toekomst te verzekeren. Vorig jaar nog werd door het gemeentebestuur een omgevingsvergunning verleend voor een complex met kantoren en woningen op de verbindingsweg tussen N 15 en stationsplein, met een hoger ruimtelijk rendement dan toegelaten door het bestaande BPA. Hierbij werd echter geen rekening gehouden met in de toekomst noodzakelijke verbetering van de toegangsweg. Deze is nu eigenlijk al te smal voor een vlot en veilig verkeer van alle verkeersmodi. Zonder reservatie van de nodige publieke ruimte in de stationsomgeving, zullen ruimtelijke ontwikkelingen, die hun verantwoording vinden in de nabijheid van het station en de bushaltes, op termijn het behoorlijk functioneren van dit mobipunt verhinderen.	Dit operationeel aandachtspunt nemen we mee in verdere uitwerking van het regionale mobiliteitsplan. Mbt uw bezorgdheden over specifiek het station van Heist-op-den-Berg raden we aan om over te maken aan het lokaal bestuur, dit valt buiten de scope van het strategische regionale mobiliteitsplan dat voorligt in openbaar onderzoek.	nvt	neen	neen	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
183	B13	Burger 9	x		wegencategorisering	N15 (inter)lokale weg?	4. Tot mijn verwondering komt de N15 ten oosten van de N10 niet meer voor op de plannen, zelfs niet als interlokale weg. Hij wordt hier ook niet meer weerhouden als aanrijroute in het vrachtnetwerk Er wordt wel een nieuwe interlokale weg en aanrijroute voorgesteld , die de Heistse industriezone en de N10 verbindt met de E313. De N15 voldoet echter ten oosten van de N10 nog altijd minstens aan de definities van een interlokale weg. Als men op dit schema voortbouwt dreigt de verkeersdruk in onze gemeente veel te sterk te komen op de Lostraat tussen N10 en N15 in Heist-op-den-Berg, die een dichte lintbebouwing kent. In functie van de bestemming lijkt de spreiding van het verkeer over N15 en de nieuwe interlokale weg gewenst. De N15 heeft ten oosten van N10 op het grondgebied van Heist-op-den-Berg een inrichting, die enig verkeer verdraagt. Een verlaging van de toegelaten snelheid op het deel van de Lostraat tussen N10 en Langveldstraat tot 50km/uur is zeker nodig als dit een interlokale weg en aanrijroute wordt, omdat voetgangers en fietsers nu al niet gemakkelijk en veilig kunnen oversteken op dit deel. Daarenboven is voor de realisatie van de nieuwe interlokale weg een bijzonder inspanning van Infrabel vereist. Met de huidige plannen, die voorliggen voor vervanging van de spooroverweg 37 in de Lostraat en de voorwaarden, die Infrabel hiervoor stelt, is dit niet realiseerbaar. Deze spooroverbrugging is enkel verantwoord, mits een aantal voorwaarden vervuld zijn: realisatie van een fietstunnel ter hoogte van de af te schaffen overweg 37 voor het intens fietsverkeer, verkeersveilige aansluitingen van spooroverbrugging met de Lostraat, waarmee veiligheid van fietsverkeer op Lostraat verzekerd is, maar ook veiligheid van alle invoegend en dwarsend verkeer uit de nabijgelegen zijstraten verkeer, zowel fietsers als wagens. Ook moet een vlotte en veilige aansluiting van vrachtverkeer van en naar de industriezone verzekerd zijn, wat in de bekende voorstellen van Infrabel, allesbehalve het geval is. Infrabel koppelt de aanleg van deze spooroverbrugging aan de afsluiting zonder alternatief van spooroverweg nr.38 in de Peremansheidestraat, waardoor de dorpsgemeenschap van Zonderschot in twee gesplitst wordt. Een korte en veilige verbinding tussen de twee kernen van Zonderschot over een voldoende brede weg met dubbelrichtingsfietspad wordt hierdoor onmogelijk. Dit zal op zijn beurt aanleiding geven tot toename van autoverkeer op smalle landelijke lokale wegen, zonder fietspad. Dergelijke oplossingen zullen aanleiding geven tot nieuwe barrières, eilandvorming en toenemende verkeersonveiligheid in de gemeente, en dit op lokale wegen, maar ook in de Lostraat, voorzien als interlokale weg. Categorisering van wegen en plannen van Infrabel voor afschaffing van overwegen moeten niet alleen rekening houden met de noden van het vrachtvervoer over de weg en van het spoorverkeer of maar ook met het lokaal verkeer en met de bestaande maatschappelijke context. Het plan doet wel de verdienstelijke poging om te stellen dat bij elke door Infrabel voorgestelde overwegafschaffing er een volwaardig alternatief moet zijn voor de fietsers. Het gaat echter teveel uit van de veronderstelling dat dergelijke afschaffingen in elke situatie noodzakelijk zijn. Plaatselijke verkeersdeelnemers, zowel fietsers als automobilisten, willen op een lokale weg gerust wat langer wachten voor een gesloten overweg, als de treinintensiteit toeneemt. Bij afschaffing van de overweg Peremansheidestraat, die degelijk beveiligd is met slagbomen (zelfs aan de twee zijden voor het dubbelrichtingsfietspad) en signalisatie, zal de verkeersonveiligheid op een aantal smalle landelijke wegen in de omgeving toenemen en de sociologische samenhang in de dorpsgemeenschap van Zonderschot negatief beïnvloed worden. Afschaffing van deze degelijk beveiligde overweg op een lokale weg binnen één dorp wordt schijnbaar alleen ingegeven door	Op sommige wegsegmenten in de regio is een strikte toepassing van definities en inrichtingsprincipes moeilijk. Dit geldt voor wegsegmenten met zowel een sterke verkeersfunctie, een verblijfsfunctie en beperkte ruimte. Dit met name wanneer een verbindingsweg zoals de N15 een doortocht maakt door een kern zoals Booischot. Er zijn inderdaad argumenten om deze weg op te nemen als interlokaal, gezien de verbindende functie tussen (meerdere) gemeenten. Maar de kern van Booischot op dit moment sterk verkeerskundig ingericht hetgeen ten koste gaat van het verblijfskarakter dat de kern zou kunnen hebben en dus ook andere beleidsdoelstellingen van het regionale mobiliteitsplan rond kernen op maat van fietsers en voetgangers. Dit heeft geleid tot de lokale selectie binnen consensus van de vervoerregioraad Mechelen. Ook vervoerregio Kempen heeft de N15 aangeduid als lokaal wegennet. Rond de spooroverwegen, verwijzen we naar studie Zuiderkempen, waarbij ongelijkvloerse kruisingen voorliggen op de Lostraat en Mechelbaan (alle verkeer), dit correspondeert ook met de belangrijkste fietsassen uit het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF) die Zonderschot verbinden met andere kernen. Een knip op de Peremansheidestraat ligt inderdaad voor. We raden aan om uw bezorgheden hieromtrent lokaal door te geven ifv lokale mobiliteitsplanning en de studie Zuiderkempen. Dit uitvoeringsniveau valt buiten de scope van het regionale mobiliteitsplan.	nvt	neen	neen	
184	B13	Burger 9	x		openbaar vervoer	Trein Lier - HODB	5. Het plan voorziet een HOV-busverbinding tussen Heist-op-den-Berg en Mechelen, waarbij in de toekomst afzonderlijke busbanen en verkeerslichtenbegeleiding gepland worden. Voor afzonderlijke busbanen zijn er echter een aantal knelpunten, die een volwaardige HOV-busverbinding op dit tracé bemoeilijken, o.a. de doortochten van Putte en Peulis, de aansluiting van de N15 op de R6, maar ook de beschikbare ruimte op het tracé op het grondgebied van Heist-op-den-Berg. Alle quick wins op het traject Mechelen-Heist-op-den-Berg, zoals verkeerslichtenbeïnvloeding, herinrichting van bepaalde kruispunten zijn meegenomen. Maar ik vraag mij af of de realisatie van afzonderlijke busbanen wel ooit realiseerbaar is. Het verwondert mij dan ook dat in de acties naast het onderzoek van het heractiveren van de spoorverbinding Puurs-Dendermonde er ook geen onderzoek voorgesteld wordt naar de verbetering van de verbinding per spoor tussen Heist-op-den-Berven Mechelen. Er kan een directe treinverbinding gerealiseerd worden tussen Heist-op-den-Berg en Mechelen over Lier via de spoorlijn 13 die de spoorlijnen 16 en 25 verbindt. Ik pleit dan ook om het onderzoek voor een beter gebruik van bestaande spoorinfrastructuur op te nemen in de acties, als en mogelijk alternatief voor de HOV-busverbinding. Misschien kan zo tegelijkertijd een betere verbinding met het station van SKW tot stand komen. Want verschillende studenten uit de Heistse regio studeren aan de Thomas- Morehogeschool in SKW. Met dergelijke verbinding kan men via overstap in Lier ook een bijkomende treinverbinding naar Antwerpen realiseren. Door een beter gebruik van de bestaande spoorinfrastructuur kan men bijkomend ruimtebeslag vermijden. Dit onderzoek zou ook in het plan-MER moeten gebeuren. Hierbij mag men zich niet laten afschepen door uitspraken van Infrabel over de overbelasting van lijn 16, zoals uit één van de verslagen van de vervoerregio blijkt. Dit moet objectief door een neutrale deskundige onderzocht worden.	We verwijzen naar actie R5-1 die de ruimtelijke uitdagingen op de N15 erkent en we bevestigen dat dit een erg belangrijke randvoorwaarde is voor potentieel succes van een HOV lijn. Een alternatief via spoor is onderzocht geweest door onafhankelijke experts. De bezorgdheden zijn dat kwaliteit (frequentie, comfort etc) en beoogde schaalsprong van hoogwaardig openbaar vervoer moeilijker te bieden zijn met een treinverbinding via Lier. Met de recente komst van de rechtstreekse IC-trein Antwerpen – Hasselt (via Lier – Heist-op-den-Berg - …) is de laatste restcapaciteit op lijn 16 (Lier-Aarschot) ook opgebruikt. Lier is een bottleneck in het spoornet en bovendien moet vervolgens de enkelsporige lijn 13 (tussen Lier en Duffel) genomen worden om via lijn 25/27 in Mechelen te geraken. Ook op lijn 13 is er weinig tot geen restcapaciteit (hier rijdt oa de rechtstreekse trein Turnhout – Brussel). Los van een verbeterde treinverbinding, is er een sterke potentie voor een HOV-as tussen Mechelen en Heist-op-den-Berg die ook de kern van Putte bedient.	MOW + ambtelijke werkgroep	neen	neen	
185	B13	Burger 9	x		coördinatie		6. Sommige onderdelen van dit plan zijn nog onduidelijk en onzeker, omdat ze afhangen van beslissingen in andere plannen, zoals de mobiliteitsstudie Zuiderkempen en de regionale vervoerplannen en mobiliteitsplannen van aangrenzende vervoerregio's o.a. Kempen en Leuven. Dat gaat o.a. over het vervoer op maat in onze streek, dat deels afhankelijk is van regelingen in VVR Kempen, die nog niet bekend zijn. Het niet categoriseren van de N15 ten oosten van de N10 wordt mogelijk ook beïnvloed door beslissingen van VVR Kempen, hoewel het voor onze gemeente belangrijk is dat de N 15 ten oosten van de N10 minstens als interlokale weg geklasseerd wordt. Momenteel loopt ook nog altijd de mobiliteitsstudie Zuiderkempen waarbij de provincie en de verschillende gemeentebesturen voor het gebied tussen E313 en E314 een bovenlokale mobiliteitsvisie trachten uit te werken. Ik verneem dat de verschillende gemeentebesturen nog niet op dezelfde golflengte zitten, o.a. over een voldoende spreiding van het vrachtverkeer van en naar de industriezones over verschillende wegen, die hiervoor geschikt zijn. Zolang deze studie niet afgerond is, kan m.i. ook het mobiliteitsplan voor VVR Mechelen niet definitief afgerond worden. Hierdoor zou men de gemeente Heist-op-den-Berg en een deel van de inwoners benadelen, omdat een definitieve goedkeuring van dit mobiliteitsplan als een impliciete goedkeuring kan beschouwd worden van vrachtroutes in de Zuiderkempen, die het vrachtvervoer onvoldoende spreiden. De invoering van de nieuwe buslijn Tremelo-Heist blijkt volgens verslagen en documenten van de vervoerregioraad ook nog te moeten wachten op de invoering van een nieuwe lijn 530 door VVR Leuven.	Het regionale mobiliteitsplan reflecteert een intensief overlegproces tussen verschillende stakeholders. Het is normaal dat sommige zaken nog verder afgestemd moeten worden, onder meer met buurregio's om regionale vrachtroutenetwerken coördineren. Dit is een continue proces, dat periodiek geëvalueerd en bijgestuurd zal worden. Dit is geenszins een impliciete goedkeuring van zaken die nog verder geconcretiseerd en uitgewerkt moeten worden, zo is expliciet vermeld dat tussen N10 en E313 een regionale vrachtverbinding om tot een robuuster systeem en meer gelijkmatige spreiding van vracht te komen ontbreekt en waar de selectie dient afgestemd te worden met vervoerregio Kempen. Het advies van vervoerregio Kempen stelt ook dat consensus ontbrak en dat dit verder dient afgestemd te worden.	nvt	neen	neen	
186	B13	Burger 9	x		betrokkenheid + participatie		7. Bij de verschillende acties worden adviesinstanties vermeld , o.a. OKRA. Het is belangrijk dat de VVR voor sommige acties, zoals het vervoer op maat, inrichting van Hoppinpunten ruim advies vraagt: aan gebruikers van het openbaar vervoer in de ruime zin, maar ook aan bepaalde doelgroepen, bv. seniorenraden van de verschillende gemeenten, armoedeverenigingen van de regio, de eerstelijnszone,…Mogelijk is de participatie bij opmaak van vervoerregioplan en mobiliteitsplan omwille van corona te beperkt geweest. Bij de uitwerking van de concrete actieplannen kan en moet dat beter.	Deze opmerking heeft betrekking op concrete uitvoering, we erkennen de mogelijke verbetering in participatie (o.m. door COVID).	nvt	neen	neen	
187	B14	Burger 10	x		is letterlijke combinatie van B5 en B10	is letterlijke combinatie van B5 en B10	/	Zie antwoorden B5 en B10	nvt	neen	neen	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
188	B15	Burger 11	x		wegencategorisering	Mechelsesteenweg (inter)lokale weg?	Met deze dien ik een bezwaar in over de voorgestelde wegcategorisering van het wegennet in de gemeente Bonheiden. De huidige categorisering van de verkeersas Mechelsesteenweg-Dorp-Rijmenamseweg als lokale ontsluitingsweg komt niet overeen met de definitie van een ontsluitingsweg. Het kan best aangepast worden naar een interlokale weg (verbinding Mechelen - Keerbergen), aangezien dit gevolgen heeft voor de wegindeling, de veiligheid en de omliggende wegen, waaronder het Kerkplein waar ik woonachtig ben. Gelijkaardige opmerkingen werden ook reeds geformuleerd door de aangrenzende vervoerregio Leuven. Alvast bedankt om rekening te houden met dit bezwaar en de eventuele aanpassing van de wegcategorisering.	Op sommige wegsegmenten in de regio is een strikte toepassing van definities en inrichtingsprincipes moeilijk. Dit geldt voor wegsegmenten met zowel een sterke verkeersfunctie, als een verblijfsfunctie en beperkte ruimte. Dit met name wanneer een verbindingsweg een doortocht maakt door een kern zoals Bonheiden. Er zijn argumenten om deze weg op te nemen als interlokaal, gezien de verbindende functie tussen (meerdere) gemeenten én ontsluiting van het ziekenhuis AZ Imelda. Maar de kern van Bonheiden is op dit moment sterk verkeerskundig ingericht hetgeen ten koste gaat van het verblijfskarakter dat de kern zou kunnen hebben en dus ook andere beleidsdoelstellingen van het regionale mobiliteitsplan rond kernen op maat van fietsers en voetgangers. Voetgangers en fietsers hebben in de kern van Bonheiden slechts beperkte ruimte langs de steenweg en moeten telkens hun beurt afwachten om te mogen oversteken. Het lokale mobiliteitsplan van Bonheiden stelt daarom een gesegmenteerde doortocht voorop van de Mechelsesteenweg. Dit verdeelt de kern van Bonheiden in verschillende zones waar telkens een andere inrichting wordt verwacht die naar het centrum toe steeds meer nadruk legt op de voetgangers en de fietsers en een lagere snelheidsregime dan de inrichtingsprincipes van een interlokale weg binnen de bebouwde kom. Het voorstel bouwt verder op inzichten uit het vorige mobiliteitsplan, het Beeldkwaliteitsplan, het Masterplan voor de kern en de onderzoeken die werden uitgevoerd in het kader van het lokale mobiliteitsplan. Dit impliceert voor gemeente Bonheiden een selectie als lokale weg. Binnen consensus van de vervoerregioraad werd deze weg uiteindelijk geselecteerd als lokale weg. De uiteindelijke coördinatie met vervoerregio Leuven en (beslissing) wordt opgenomen door de Vlaamse regering. De wegenselectie tot lokale wegen is immers een bevoegdheid van de Vlaamse Regering,	nvt	neen	neen	
189	B16	TLV	x		logistiek		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”.	Er wordt akte genomen van deze opmerking. In het regionale mobiliteitsplan zijn de strategische ingrepen L1 tem L5 specifiek op logistiek gericht.	nvt	neen	neen	
190	B16	TLV		x	logistiek		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.	De stimulering van het gebruik van het vrachtroutenetwerk wordt in het verkeersmodel gesimuleerd door weerstanden in te bouwen op het onderliggend wegennet (vnl. op doortochten door woonkernen). In de sMER werden de daaruit voortvloeiende wijzigingen voertuigkilometers op het hoofd-, resp. onderliggend wegennet berekend, en op basis daarvan ook de te verwachten wijziging in CO_2-uitstoot. Uit de doorrekening van de maatregelen van het beleidsscenario van het regionaal mobiliteitsplan in het verkeersmodel blijkt dat met het meest ambitieuze pakket aan maatregelen het totaal aantal door vrachtwagens afgelegde voertuigkilometers daalt met 18.000 km (i.e. – 2,3%) t.o.v. het referentiescenario in 2030. Die daling in voertuigkilometers resulteert in slechts een beperkte afname van de CO_2-uitstoot van het vrachtvervoer op de weg in 2030: Bij het beleidsscenario bedraagt de CO_2-uitstoot toe te schrijven aan vrachtverkeer slechts 14 ton CO_2 minder dan de uitstoot van het referentiescenario in 2030. Het is duidelijk dat alleen infrastructuurmaatregelen niet volstaan. Om de uitstoot drastischer te doen afnemen, is het doorvoeren van diverse aanvullende maatregelen op het vlak van gedragsverandering, parkeerbeleid, fiscaliteit, … essentieel.	Koen (MERCo)	neen	neen	
191	B16	TLV	x		logistiek		De politieke wens om het goederenvervoer meer via het spoor en via de binnenvaart te laten verlopen, is in grote mate gebaseerd op de wens om de uitstoot van deze vervoersmodi te verkiezen boven de uitstoot komende uit vrachtwagens. Het is onjuist om deze assumptie naar de toekomst onverkort vast te houden. Nu al verloopt meer dan 90% van het goederenvervoer over de weg in België met vrachtwagens die beantwoorden aan de strengste euro 6 norm inzake uitstoot. In de komende jaren zal het goederenvervoer over de weg in zeer sterke mate decarboniseren. Dankzij een gerichte bedrijfspolitiek op sectorniveau van permanente vlootvernieuwing op relatief korte termijn, zal het goederenvervoer over de weg veel snellere stappen vooruitzetten dan eender welke andere vervoersmodi van goederen. Twee andere motieven om de modal shift te bepleiten, zijn de verkeersveiligheid en de files. Nochtans blijkt uit jarenlange tellingen dat niet het vrachtverkeer, maar wel het personenverkeer de belangrijkste component is van de dagelijkse files. Dit mocht ook duidelijk blijken tijdens de covidcrisis. Toen was er maandenlang van congestie geen sprake, terwijl het goederenvervoer over de weg zo goed als normaal verliep. Inzake verkeersveiligheid scoort de vrachtwagen per kilometer daarnaast overduidelijk veel beter dan de personenwagen. Dit goed rapport heeft ongetwijfeld te maken met het feit dat vrachtwagenchauffeurs een permanente bijscholing volgen en als professionals nog beter hun best doen om veilig te rijden.	De modal shift naar spoor en binnenvaart heeft niet enkel als bedoeling om emissies te verminderen, maar beoogt ook een efficënter ruimtegebruik en een verbetering van de verkeersveiligheid op de weg en leefbaarheid naast de weg.	nvt	neen	neen	
192	B16	TLV	x		logistiek		TLV heeft vragen bij een op regionaal niveau geconsolideerde vrachtwagenparking waarvan sprake op pagina 51. We verwijzen hiermee specifiek naar de talrijke vrachtwagenchauffeurs die, over de hele vervoersregio verspreid, hun woning hebben. Op vandaag wordt de vrachtwagen bij gebrek aan alternatief zeer vaak In de buurt van die woning geparkeerd. Alhoewel dit in de meeste gevallen gebeurt binnen een compleet correct juridisch kader en zonder hinder voor omwonenden, begrijpt TLV dat het de bedoeling is van de vervoersregio om dit fenomeen aan te pakken via een gecentraliseerde vrachtwagen parking. We wijzen er op dat de afstand van de woning van de chauffeur tot de geparkeerde vrachtwagen hierdoor soms zeer groot zal worden, en dat het bereiken van de vrachtwagen met het openbaar vervoer voor de chauffeur vaak helemaal geen optie is. Vrachtwagenritten beginnen typisch morgens heel vroeg, nog voor dat openbaar vervoer is opgestart. In veel gevallen beschikt de chauffeur niet over een alternatief om zich naar de vrachtwagen te begeven. Ook de reistijd van de ene kant van de vervoersregio naar een eventueel centraal gelegen parkeerterrein voor vrachtwagens zal aanzienlijk zijn gezien de relatief grote afstand. Deze aspecten hypothekeren fundamenteel het succes van een gecentraliseerde vrachtwagen parking voor lokale chauffeurs.	Een gecentraliseerde regionale vrachtwagenparking is niet het uitgangspunt, noch is het zo beschreven in de tekst. De ambitie is om deze meerledige problematiek gecoördineerd aan te pakken op een gedifferentieerde manier.	nvt	neen	neen	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
193	B16	TLV	x		logistiek		TLV heeft ook heel veel vragen bij de mogelijke gevolgen van de invoering van een vrachtroutenetwerk zoals voorzien op pagina 51. TLV vreest dat een vrachtroute netwerk helaas ook impliceert dat bepaalde wegen niet meer voor vrachtwagens toegankelijk zouden worden. Dan hebben we het over het weren van het doorgaand vrachtverkeer in de dorpskernen. TLV is ook vragende partij om het verkeer op lange afstand zoveel als mogelijk via de hoofdwegen te laten verlopen. Eender welke maatregel moet evenwel gebaseerd zijn op de vaststelling van doorgaand verkeer dat de bestemming niet heeft op lokaal niveau. Voor een verplaatsing die de duidelijke kortste weg is van A naar B is het door de historische ruimtelijke ordening in combinatie met het wegennet vaak niet anders mogelijk dan hiervoor dwars door C te rijden. Indien de doortocht van C wordt vermeden door het aanleggen van een andere hoofdweg er vlak langs, dan juicht TLV dit toe. Indien er evenwel een omweg wordt aangegeven, dan speelt naast de belangrijke evolutie van de verkeersveiligheid binnen C, ook het aspect van de impact van deze maatregel voor het goederenvervoer over de weg. TLV verwijst naar de impact op het niveau van klimaat, milieu en de economische welvarendheid van de regio. Daarnaast zijn er uiteraard ook de ongewenste aspecten van directe economische impact voor de transport onderneming, de invloed op rij- en rusttijden en het mogelijke risico op het inzetten van meerdere voertuigen in plaats van één vrachtwagen. Al deze gevolgen moeten grondig tegen elkaar afgewogen worden. Slechts op basis van deze analyse kan een weloverwogen maatregel beslist worden.	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Het is van belang om hierbij een balans te vinden tussen het verminderen van de negatieve impact op lokale gemeenschappen en het waarborgen van de efficiëntie van goederenvervoer.	nvt	neen	neen	
194	B16	TLV		x	logistiek		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 goederenvervoersmarkt eerder regel geworden dat een vrachtwagen deelladingen heeft. Op die manier ontstaat een regionale rit, waarbij binnen de vervoersregio misschien wel vijf of meer losplaatsen en evenveel laadplaatsen zullen moeten aangedaan worden. In bepaalde gevallen zal de stop net buiten de vervoersregio gelegen zijn. Wie de logica van de aanrijroutes oplegt (zoals gesuggereerd op het kaartje van pagina's 52 en 53), houdt geen rekening met deze realiteit, en stuurt de vrachtwagen telkens weer naar het hoofdwegennet. Hierdoor ontstaan zeer belangrijk omwegen op deze dagelijkse route. De impact van een dergelijke invoering van het vrachtroutenetwerk is evenwel niet berekend. Ook in het ontwerp planMER is het bij het subhoofdstuk klimaat tevergeefs zoeken naar een concrete afweging. TLV concludeert dat de extra omwegen niet op hun klimaateffect zijn bestudeerd.	De kaart betreft de aanrijroutes vanuit het hogere wegennet naar de regionale bedrijventerreinen in de regio en vice versa voor het verkeer op interregionaal en hoger niveau. Dit betekent niet dat een vrachtwagen tussen twee dicht bij elkaar gelegen bedrijven(terreinen) geen gebruik mag maken van het onderliggend wegennet. Op het regionaal wegennet blijft vrachtverkeer mogelijk, maar interregionaal vrachtverkeer hoort thuis op het hoofdwegennet. Het afdwingen van het vrachtroutenetwerk (b.v. via trajectcontrole) zit an sich niet vervat in het verkeersmodel, maar op heel wat lokale wegen (vooral doortochten door kernen) zijn in het model weerstanden ingebouwd die het vrachtverkeer verbieden of ontraden. In die zin werd de (beperkte) omrijfactor voor bepaalde vrachtverkeersstromen wel degelijk verrekend in het sMER en dit ondanks het feit dat de vrachtmatrix in het model niet gewijzigd wordt. Uit het MER blijkt dat dit netto resulteert in een (weliswaar beperkte) reductie in de broeikasgasemissies die aan vrachtverkeer zijn toe te schrijven. Het MER maakt hierbij gebruik van de beschikbare gegevens van het verkeersmodel (voertuigkilometers). Eventuele beperkingen van het verkeersmodel vertalen zich uiteraard door in de emissieberekeningen.	Koen (MERCo)	neen	neen	
195	B16	TLV	x		logistiek		Ook de invoering van een eventueel gedifferentieerde tolheffing afhankelijk van de weg waarop een vrachtwagen rijdt, is volgens TLV niet dienstig en zal niet tot effect hebben dat men bepaalde wegen vermijdt. Niet de tolheffing maar de arbeidskost weegt het meest door bij goederenvervoer over de weg, waardoor men steevast kiest voor de vlotste en dus snelste route tussen twee laad- of losplaatsen.	Hoewel arbeidskosten een belangrijke factor zijn, kan gedifferentieerde tolheffing een extra stimulans bieden voor vrachtwagens om hoofdroutes te gebruiken. Dit zou echter wel deel uit moeten maken van een breder pakket aan maatregelen om effectief te zijn.	nvt	neen	neen	
196	B16	TLV	x				TLV stelt overigens vast dat er bij het actieplan voor goederenvervoer (zie pagina 60) nog geen enkele vorm van data beschikbaar is. 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.	De kwantitatieve gegevens waarmee in het MER en regionaal mobiliteitsplan wordt rekening gehouden is de output van het verkeersmodel.	nvt	neen	neen	
197	B17	Burger 12			is letterlijke combinatie van B5 en B10	is letterlijke combinatie van B5 en B10	/	Zie antwoorden B5 en B10	nvt	neen	neen	
198	B18	Burger 13	x		suggestie OV		Bediening Mechelen-Nekkerspoel als volwaardig voostadsstation + stoptreinrelatie Mechelen-Lier Het station van Mechelen-Nekkerspoel is voorzien als regionaal hoppinpunt. Met de huidige treindienstregeling eindigen de voorstadstreinen uit de oostrand van Brussel (lijn 26) en de stoptreinrelatie uit Gent / Dendermonde in het hoofdstation van Mechelen. Logisch zou zijn dat deze treinrelaties ook het voorstadstation Mechelen-Nekkerspoel bedienen. De stoptrein uit Gent wordt bijvoorbeeld na aankomst in Mechelen geparkeerd op een zijspoor tussen de stations van Mechelen en Mechelen-Nekkerspoel. Als er één of twee uitwijksporen gecreëerd worden tussen de stations Mechelen-Nekkerspoel en Sint-Katelijne-Waver, kunnen deze treinen daar eindigen en het station Mechelen-Nekkerspoel bedienen. Andere mogelijkheid is om één van deze treinen door te rijden als stoptrein	Dit is een waardevolle suggestie, we zullen die verder mee nemen in uitwerking van acties binnen het regionale mobiliteitsplan, specifiek in overleg met NMBS en Infrabel.	nvt	neen	neen	
199	B18	Burger 13	x		openbaar vervoer	Alternatief voor Brabantnet	Alternatief voor A12-tram + ontlasting station Mechelen Om het westelijk gedeelte van de vervoersregio (Klein-Brabant / Willebroek) beter richting Brussel te ontsluiten, kan in plaatse van een tramverbinding langsheen de A12 ook een nieuwe spoorverbinding aangelegd worden tussen lijn 53 in Hombeek en lijn 25N op de middenberm van de E19. Zie aanduiding in het blauw op onderstaand kaartje. Door de verbinding met lijn 25N kan er een snelle verbinding gemaakt worden van lijn 54 (en lijn 53) met Brussel en/of de luchthaven. Gezien er momenteel een grote verkeersvraag is tussen Lokeren en de oostrand van Brussel via de vervoersregio Mechelen, kan met deze ontsluiting een snelle verbinding gerealiseerd worden van lijn 54 naar de oostrand van Brussel (stations Zaventem, Machelen). Voor de realisatie van deze verbinding is slechts een investering nodig van 485km nieuwe spoorlijn + aansluitingen op lijn 53 en lijn 25N. Deze lijn is veel korter en bijgevolg goedkoper dan de tramlijn langsheen de A12 van Willebroek tot Brussel. Ook zal de reistijd van ongeveer 25 minuten van station Willebroek tot station Brussel-Noord beduidend lager liggen dan via de tram langsheen de A12. Nadeel is wel dat Londerzeel en de noordrand van Brussel niet bedienden worden vanuit Willebroek. Als alternatief kan in plaats van aan te sluiten op lijn 25N ook aangesloten worden via lijn 27B op lijn 25/27 naar Vilvoorde en Brussel, zie groene aanduiding op bovenstaand kaartje. Positief hierbij is dan de bediening van Vilvoorde, waar kan overgestapt worden op de trambus voor verplaatsingen naar de luchthaven en oost- en noordrand van Brussel. Het nieuwe station in Hombeek kan ingericht worden als knooppuntstation waar een vlotte overstap kan georganiseerd worden met treinen uit en in de richting van Gent, Sint-Niklaas, Boom, Mechelen-Leuven en de luchthaven of Vilvoorde. Om de nieuwe verbinding optimaal te benutten zou er ook kunnen geopteerd worden om een bijkomende verbindingsbocht tussen de nieuwe lijn op de middenberm van de E19 en L27B richting Leuven/Muizen, aan te leggen. Deze is in het oranje aangeduid op bovenstaand kaartje. Hierdoor kan het station van Mechelen ontlast worden van het grootste deel van het (internationale) goederenverkeer dat er passeert. L53 die doorheen het station van Mechelen loopt, maakt namelijk deel uit van de goederenspoorcorridors 'Rijn-Alpen' en 'Noordzee-Oostzee'. Dit betreft de belangrijke goederentrafiek van Zeebrugge en Gent richting Zuid- en Oost-Europa en omgekeerd. Het weren van goederenverkeer creëert capaciteit in het station van Mechelen en maakt een vlottere afhandeling van het treinverkeer mogelijk. Door de toename van het aantal reizigers- en goederentreinen in de toekomst zal het station van Mechelen immers een bottleneck zijn. Het nieuwe station zal in totaal wel 12 sporen hebben, maar men moet ermee rekening houden dat de lijnen 53, 54 en 27 enkel aangesloten zijn met de sporen 1 tot en met 6. Dit zijn alle treinen uit de richting van Gent, Sint-Niklaas, Leuven en de voorstadstreinen uit de richting Antwerpen en Brussel. Het goederenverkeer situeert zich op lijn 53 en lijn 27 en wordt bijgevolg ook via de sporen 1 tot en met 6 afgehandeld. Door de creatie van deze verbindingsbocht wordt er tussen Hombeek en Hever, beide gesitueerd langsheen lijn 53, een goederenbypass rond Mechelen gecreëerd. Om op de volledige lijn 54 een halfuursfrequentie aan te bieden is er een (gedeeltelijke) ontdubbeling van het spoor nodig tussen Sint-Niklaas en	Dit zijn waardevolle suggesties die we zullen openmen met de NMBS en Infrabel. Het gaat over behoorlijke investeringen. Onderzoek zal nodig zijn om kansrijke suggesties te selecteren, die hoedanook pas op een lange termijn ingevoerd kunnen worden.	nvt	neen	neen	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
200	B18	Burger 13	x		openbaar vervoer		**Sneltram A12 (OV3)** De rittijd met de tram tussen Willebroek en Brussel-Noord zou maar liefst 40 minuten bedragen. Met de trein is het vandaag op bepaalde tijdstippen al mogelijk om met een overstap te Mechelen op 35 minuten van het station in Willebroek tot aan Brussel-Noord te geraken. Ondanks de tram via een veel korter traject loopt, zal de reistijd toch langer zijn. De maximale snelheid van de sneltram is niet direct terug te vinden, maar het lijkt gezien de reistijd van 40 minuten en rekening houdend met een stop in een aantal tussenhaltes rond 70 km/h te liggen. Voor het gedeelte in nieuwe bedding langsheen de A12 moet de tram toch veel sneller kunnen rijden? Wetende dat men met een personenwagen op de naastliggende A12 aan 120 km/h mag rijden, zal men niet veel mensen kunnen verleiden om gebruik te maken van de trage sneltram. Gezien de tram ook vlak naast de A12 ligt, is een directe vergelijking mogelijk en zal men toch voor de wagen blijven opteren. Indien om veiligheidsredenen de snelheid van een tram beperkt is, dient men te onderzoeken of het niet meer de moeite loont om een spoortracé voor een lighttrain aan te leggen waarvan de snelheid minimaal 120 km/h zou bedragen, waardoor de reistijd een pak lager kan. In Brussel dient men te bekijken of er aanpassingen nodig zijn om een lighttrain op de tramsporen te laten rijden. Technisch is dit alleszins mogelijk, voorbeelden van treinen die in de stad op tramsporen rijden zijn te vinden in onder andere Zwickau (Duitsland) en Lausanne (Zwitserland). Het is onbegrijpelijk dat er geen halte voorzien wordt in Breendonk, een dorp dat vlak naast het traject ligt. Men stelt dat er een goede verbinding naar de halte in Willebroek aangelegd wordt. De afstand bedraagt echter 2km en is ook nog tegen de richting in. Ten opzichte van een halte ter hoogte van Breendonk zelf, bedraagt het tijdverlies hierdoor voor een inwoner van Breendonk 10 à 15 minuten. Mede door de geringe snelheid van de tram zal men de inwoners van Breendonk niet kunnen verleiden om de tram te nemen. De eindhalte van het tramstation in Willebroek is aan het knooppunt A12/N16 voorzien, het is positief dat onderzocht wordt om de tramlijn door te trekken tot aan het station van Willebroek. Een andere oplossing die beter kadert in een mogelijke verdere doortrekking richting Boom en Bornem is de creatie van de tramhalte ter hoogte van de kruising van de A12 met lijn 54. Op deze locatie is het ook mogelijk om een parking te bouwen om mensen te laten overstappen van de wagen op de tram. Op lijn 54 zou dan een bijkomende halte gebouwd kunnen worden om vlot over te stappen van trein op tram.	Het concreet uitvoeringstraject van dit planproces ligt bij De Werkvennootschap - we raden aan uw suggesties over te maken aan hen in de specifieke planprocessen voor Brabantnet. We nemen akte van deze opmerking en verduidelijken de actie OV3-2 om ontsluitende verbinding te realiseren tussen Breendonk Dorp en Tram (nabij Fort) om ook de bewoners van Breendonk goed aan te laten sluiten op de sneltram. We onderzoeken daarbij de beste mogelijkheid. We nemen akte van uw suggestie van een tramhalte ter hoogte van de kruising A12 met lijn 54.	nvt	neen	neen	
201	B18	Burger 13	x		openbaar vervoer		**Heractiveren spoorlijn Puurs-Dendermonde (OV7)** Men dient de vervoersvraag voor een heropening van lijn 52 tussen Puurs en Dendermonde niet enkel lokaal te bekijken, maar over de vervoersregio heen. Dendermonde is slecht ontsloten via het wegennet. Men dient ook de vervoervraag tussen bijvoorbeeld Dendermonde en Antwerpen te bekijken of tussen de regio Klein-Brabant en Aalst. Indien er een treinverbinding van Dendermonde via Puurs naar Antwerpen zou komen, is het belangrijk dat deze trein vanaf Boom niet alle stations tot Antwerpen bedient om de snelheid te verhogen. De voorstadstreinen Antwerpen-Boom zouden dan verder kunnen rijden naar Willebroek en Mechelen. Om de infrastructuurkost te reduceren kan er voorgesteld worden om de lijn te exploiteren met batterijtreinen, dan hoeft er geen of slechts gedeeltelijk bovenleiding voorzien te worden. Lijn 52 sluit op lijn 53 aan in Dendermonde. Op deze locatie zal Infrabel 2 uitwijksporen voor lange goederentreinen aanleggen. Men dient er over te waken dat deze uitwijksporen een eventuele herindienstname van lijn 52 niet hypothekeren. Volgens het schema terug te vinden op https://infrabel.be/nl/dendermonde-lebbeke-aanpassing-spoorlijn zou lijn 52 aansluiten op één van de twee uitwijksporen. Bij een heractivatie van lijn 52 is het totaal niet logisch dat deze over een uitwijkspoor loopt. Er kan immers geen goederentrein aan de kant gezet worden wanneer er een trein naar of van lijn 52 rijdt.	We nemen akte van deze suggesties - en zullen dit doorgeven binnen de lopende haalbaarheidsstudie.	nvt	neen	neen	
202	B18	Burger 13	x		Trappers		**F18 Mechelen – Sint-Niklaas** Het voorgestelde tracé van de fietssnelweg Mechelen – Sint-Niklaas volgt tussen Willebroek en Mechelen volgt de spoorlijn via Blaasveld, Heike en Hombeek. Het is veel interessanter om vanaf Blaasveld een direct traject via Heffen naar Mechelen te volgen. Dit kan tussen Blaasveld en Heffen grotendeels via bestaande buurtwegen die dan in optimale omstandigheden (gedeeltelijk) verhard dienen te worden. Bestaande verharde wegen kunnen omgevormd worden tot fietsstraat. Vanaf Heffen tot Mechelen dient het bestaande fietspad langs de N16 opgewaardeerd te worden tot een hoogwaardige fietsverbinding. Het tracé is voorgesteld op onderstaand kaartje en vertrekt in de dreef in de Kasteelstraat te Blaasveld en gaat verder via Schotelveldstraat (eventueel alternatief via Kleine Heide en Beukenhofstraat). Vervolgens gaat het verder via Heffenveldweg en Kerkweg naar Heffen. In Heffen dient bekeken te worden of er een nieuwe brug over de Zenne nodig is of de bestaande van de N16 kan aangepast worden. Vervolgens via N16 tot Battel waar dan via het kanaal of de Dijle naar het station van Mechelen kan gegaan worden. Voordelen van dit traject: · Korter dan via spoorlijn 54 en 53; · Woonkern Heffen krijgt hoogwaardige fietsverbinding naar Mechelen; · Industrieterrein Mechelen Noord en ziekenhuis Sint-Maarten ligt dichter bij dit traject.	Het regionaal mobiliteitsplan doet uitspraken op strategisch niveau rond hoogwaardige fietsverbindingen, bv. tussen Heist-op-den-Berg en Mechelen. Het regionaal mobiliteitsplan biedt ook een kader waarin lopende fietsnelwegprojecten kunnen worden ondergebracht om zo de vastgelegde doelstellingen en ambities te bereiken. Het regionaal mobiliteitsplan bepaalt géén concrete tracés en daar is ook een disclaimer toe opgesteld bij de netwerkkaarten. Concrete voorstellen tot wijzigingen in statuut of tracés van fietssnelwegen of BFF dienen de geëigende procedure te volgen. De suggestie zal meegenomen worden bij de tracéstudie,	nvt	neen	neen	
203	B18	Burger 13	x		Trappers		**F28 Boom - Brussel** Het voorgestelde traject komende van Brussel loopt langsheen de A12, ter hoogte van de kruising met spoorlijn 54 maakt het tracé een lange omweg via het station van Willebroek om de sporen te kruisen. Daarna loopt het verder via het levensgevaarlijke fietspad van de Hoeikensstraat. In deze straat ligt er een dubbelrichtingsfietspad aan de westzijde van de straat. Om dienst te doen als dubbele richting is het fietspad te smal ook zijn er zeer veel inritten van bedrijven waardoor er veel zwaar verkeer het fietspad kruist. Regelmatig gebeuren er ook ongevallen met zwakke weggebruikers, waaronder dodelijke. Het is absoluut niet wenselijk om de fietssnelweg doorheen deze straat te sturen. Als variant kan men beter het tunneltje van de Kreweg onder A12 nemen en vervolgens het reeds bestaande betonpad volgen langsheen lijn 52/2 tot Ooievaarsnest. Ten noorden van Ooievaarsnest is het mogelijk om naast de bedding van lijn 52/2 nog een fietspad aan te leggen. Aan de waterbekkens van de Birre- en Appeldonkbeek, kan er aangesloten worden op (deels) bestaande wegenis tot aan de Gansbroekstraat waar ook fietssnelweg F19 passeert. Dit is veel aangenamer en veiliger dan het voorgestelde tracé. Op onderstaand kaartje is in het blauw het huidig voorgestelde tracé van fietssnelweg F28 aangeduid, in het paars fietssnelweg F19 en in het oranje de hierboven beschreven variant voor F28**.**	Het regionaal mobiliteitsplan doet uitspraken op strategisch niveau rond hoogwaardige fietsverbindingen, bv. tussen Heist-op-den-Berg en Mechelen. Het regionaal mobiliteitsplan biedt ook een kader waarin lopende fietsnelwegprojecten kunnen worden ondergebracht om zo de vastgelegde doelstellingen en ambities te bereiken. Het regionaal mobiliteitsplan bepaalt géén concrete tracés en daar is ook een disclaimer toe opgesteld bij de netwerkkaarten. Concrete voorstellen tot wijzigingen in statuut of tracés van fietssnelwegen of BFF dienen de geëigende procedure te volgen. De suggestie zal meegenomen worden bij de tracéstudie,	nvt	neen	neen	
204	B18	Burger 13	x		Locatiebeleid		Men dient bindende voorwaarden op te leggen aan bedrijven die zich vestigen op bedrijventerreinen gelegen langs waterwegen of spoorlijnen om voor hun transport daar verplicht gebruik van te maken. Bijvoorbeeld in Ruisbroek (Puurs-Sint-Amands) zijn er de laatste jaren veel nieuwe bedrijventerreinen ontstaan langsheen een spoorlijn. In de ruimtelijke uitvoeringsplannen wordt telkens gewezen op de ideale ligging aan een spoorlijn en de logistieke opportuniteiten dat dit geeft. In praktijk maakt geen enkel bedrijf op deze nieuwe bedrijventerreinen gebruik van het spoor. Het grote probleem is dat wanneer er toch bedrijven zouden komen die een spooraansluiting wensen dit niet meer kan omdat de hiervoor in aanmerking komend gelegen percelen al ingenomen zijn. Weldra zal ook het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan Ooievaarsnest in uitvoering gaan, dit is gelegen langsheen lijn 52/2. Ook hier zijn er geen bindende voorwaarden opgenomen om verplicht gebruik te maken van het spoor. De ontsluiting van de bedrijven zal enkel via de weg gebeuren. Hierdoor zullen er weer geschikte percelen verdwijnen die duurzaam ontsloten kunnen worden. Indien men de modal shift effectief wil verwezenlijken, zal men bindende maatregelen moeten opleggen aan bedrijven.	We erkennen en onderschrijven deze uitdaging. We verwijzen naar strategische ingreep R4 rond clusteren van logistieke functies en bedrijvigheid, en een sterker locatiebeleid is noodzakelijk. We wijzen erop dat de lokale besturen bevoegd zijn voor bv. uitgiftebeleid, maar willen hier als vervoerregio ook op inzetten en hen ondersteunen.	nvt	neen	neen	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
205	B18	Burger 13	x		Relevantie logistiek		Men dient ook de vraag te stellen of de logistieke knooppunten nog uitgebreid dienen te worden. In de regio Willebroek-Puurs zijn zeer veel logistieke bedrijventerreinen ontwikkeld en er worden er nog ingericht. Het geeft geen meerwaarde voor de regio om bijvoorbeeld een containerterminal te opereren voor overslag van binnenvaart naar wegverkeer waarbij men bestemmingen bereikt tot ver buiten de vervoerregio. Lokaal is de vraag naar logistieke oplossingen al lang vervuld en geven deze ontwikkelingen alleen maar overlast. Waar er vroeger aangename trage verbindingen waren tussen verschillende dorpen worden deze nu afgesneden door gigantische bedrijventerreinen. De hoofdwegen raken verzadigd door de enorme hoeveelheid aan licht en zwaar vrachtverkeer, hieruit volgt dat het lokale wegennet heel wat sluipverkeer te verwerken heeft. De logistieke bedrijven genereren ook nog geluids- en lichtoverlast.	We onderschrijven de kwetsbaarheden, maar nuanceren dat de logistieke sector ook tewerkstelling betekent. E-commerce groeit ook waardoor meer distributie en opslagcentra nodig zijn. De vraag naar economisch vastgoed is ook groter dan het aanbod en zijn werkelijk goed onstloten trimodale, bimodale locaties bijzonder schaars in Vlaanderen. De modal shift ambities van logistiek verkeer van de Vlaamse regering zijn tot slot bijzonder ambitieus. We ondersteunen die doelstellingen van hogere overheden als vervoerregio Mechelen.	nvt	neen	neen	
206	B18	Burger 13	x		Verknoping N16-A12		Momenteel loopt in de (avond-)spits het verkeer steevast vast op de N16 aan het knooppunt met de A12. Om de files weg te werken zijn er ingrijpende aanpassingswerken nodig aan het knooppunt met de N16, N17 en A12. Het is belangrijk dat deze aanpassingswerken gebeuren alvorens de N16 tussen Willebroek en Sint-Niklaas verder om te vormen naar een volwaardige hoofdweg. Als men een vlotte verbinding creëert tussen knooppunten zonder deze eerst aan te passen, zal er nog meer verkeer vastlopen ter hoogte van deze knooppunten. Hierdoor zal het lokaal omliggende wegennet verder overbelast worden met sluipverkeer. Bij een aanpassing van het knooppunt van N16, N17 en A12 dient men ook rekening te houden met de ontwikkeling van de A12-tram met eventuele verlengingen naar Bornem en Boom. Tevens is het ook belangrijk om de geluidsoverlast, voornamelijk veroorzaakt door het vrachtwagenverkeer, terug te dringen door de A12 verdiept aan te leggen zoals men dit in Londerzeel plant te doen. De huidige brug over spoorlijn 54 kan dan ineens vervangen worden door een tunnel onder de spoorlijn. Dit maakt het in de toekomst ook eenvoudiger om de tram te verlengen richting Bornem en Boom. Ook kan er dan van de Rijweg richting het nieuwe tramstation in Willebrok een fietsbrug op maaiveldniveau aangelegd worden, zonder hinderlijke hellingen.	We nemen akte van deze suggesties voor onder meer volgtijdigheid. Er worden momenteel wel plannen gemaakt voor de optimalisatie van de knoop A12xN16xN17XN189 en aanpassingen van de A12 tussen Willebroek Noord en Zuid. We geven de suggestie mee, maar komt mogelijk te laat in dat planproces.	nvt	neen	neen	
207	B18	Burger 13					Gezien de ingrepen op lange termijn zijn gepland, dient men op korte termijn dringend maatregelen nemen om het sluipverkeer tegen te gaan. Het voorstel om een slimme kilometerheffing in te voeren zal er ook pas op lange termijn komen. Hier volgt een beschrijving van de huidige situatie ter hoogte van het dichtslibbende knooppunt N16/A12. Verschillende straten in Ruisbroek, met in het bijzonder Pullaarsteenweg, Arthur Borgijsstraat, Eikerlandstraat, Olmstraat, Ooievaarsnest hebben te lijden onder een gigantische toevloed aan sluipverkeer dat het knooppunt tracht te omzeilen. Het betreft woon-werkverkeer, maar ook veel lichte vracht vanuit het nabijgelegen bedrijventerrein. Er zijn dringend maatregelen nodig op korte termijn. Het vele verkeer zorgt niet enkel voor gevaarlijke situatie in woonstraten zonder fietsvoorzieningen, maar zorgt ook voor geluidsoverlast en vervuiling. Mogelijke voorstellen zijn invoeren van een zone 30, inrichten van een fietsstraat, invoeren eenrichtingsverkeer (eventueel tussen bepaalde uren) of bepaalde straten knippen zodat er geen gemotoriseerd doorgaand verkeer mogelijk is. Bovenstaand voorbeeld zal ongetwijfeld ook van toepassing zijn op verschillende andere locaties.	Dit is een lokale bevoegdheid van de gemeenten. We verwijzen naar de werking van interlokale mazen (strategische fiche W3) die op korte termijn opgestart wordt. De vervoerregio spoort de gemeenten aan om een gebiedsgerichte programmawerking op te zetten, doorvertaald in lokale mobiliteitsplanning, om verkeersluwe en fietsvriendelijke mazen te realiseren. Een herkenbaar netwerk van fietstraten binnen een interlokale maas, remmende maatregelen, verkeersfilters, ed kunnen maatregelen zijn.	nvt	neen	neen	
208	B19	Burger 14	x		wegencategorisering	Mechelsesteenweg (inter)lokale weg?	De wegcategorisering is de basis van het regionaal en bij uitbreiding het lokaal mobiliteitsplan. Een juiste indeling is cruciaal om tot een werkend geheel te komen. De inrichtingsprincipes zijn leidend en de keuze van de wegcategorisering is dan ook belangrijk om deze inrichtingsprincipes perfect toe te passen en de veiligheid te garanderen voor alle weggebruikers in functie van de huidige en toekomstige invulling van de vervoersstromen. Op dit ogenblik heeft vervoerregio Mechelen de Verkeersas Mechelsesteenweg-Dorp-Rijmenamseweg ingetekend als een lokale ontsluitingsweg. Als we de definities van een ONTSLUITINGSWEG lezen: *Ontsluiten en connecteren enkel kernen en wijken die gelegen zijn binnen een interlokale maas. Deze maas wordt gevormd door interlokale en regionale wegen en door Vlaamse en Europese hoofdwegen. Ontsluitingswegen maken geen verbinding tussen twee wegen die de omringende maas afbakenen zodat de maas niet verkleind zou worden. Het verzamelen en verdelen van het verkeer is het belangrijkst en op de kruispunten wisselt het verkeer uit. Ontsluitingswegen zorgen voor de ontsluiting van de aantakkende erftoegangswegen. Om de erftoegangswegen te ontzien van mogelijk sluipverkeer is op de ontsluitingswegen binnen de maas een functionele doorstroming (rekening houdend met het STOP-principe) van toepassing. Dit gebeurt in functie van de lokale verplaatsing.* Kunnen we enkel vaststellen dat de huidige verkeersfunctie en de toekomstige verkeersfunctie van de as Mechelsesteenweg - Dorp - Rijmenamseweg (verbinding Stad Mechelen met Keerbergen) niet kan beantwoorden aan deze definitie en dus **verkeerdelijk in de categorisering lokale ontsluitingsweg wordt geplaatst.** Rekening houdend dat een verkeerde inschaling gevolgen heeft voor de inrichting van de weg, de oversteekbaarheid, de veiligheid van de verkeersas zelf en de omringende erftoegangswegen is de **aanpassing van categorisering van de verkeersas Mechelsesteenweg -Dorp- Rijmenamseweg naar een Interlokale weg logisch en absoluut nodig**. Wij verwijzen ook graag naar de opmerkingen van de aangrenzende Vervoerregio Leuven die een zelfde opmerking reeds maakte in het verleden.	Op sommige wegsegmenten in de regio is een strikte toepassing van definities en inrichtingsprincipes moeilijk. Dit geldt voor wegsegmenten met zowel een sterke verkeersfunctie, als een verblijfsfunctie en beperkte ruimte. Dit met name wanneer een verbindingsweg een doortocht maakt door een kern zoals Bonheiden. Er zijn argumenten om deze weg op te nemen als interlokaal, gezien de verbindende functie tussen (meerdere) gemeenten én ontsluiting van het regionale ziekenhuis AZ Imelda. Maar de kern van Bonheiden is op dit moment sterk verkeerskundig ingericht hetgeen ten koste gaat van het verblijfskarakter dat de kern zou kunnen hebben en dus ook andere beleidsdoelstellingen van het regionale mobiliteitsplan rond kernen op maat van fietsers en voetgangers. Voetgangers en fietsers hebben in de kern van Bonheiden slechts beperkte ruimte langs de steenweg en moeten telkens hun beurt afwachten om te mogen oversteken. Het lokale mobiliteitsplan van Bonheiden stelt daarom een gesegmenteerde doortocht voorop van de Mechelsesteenweg. Dit verdeelt de kern van Bonheiden in verschillende zones waar telkens een andere inrichting wordt verwacht die naar het centrum toe steeds meer nadruk legt op de voetgangers en de fietsers en een lagere snelheidsregime dan de inrichtingsprincipes van een interlokale weg binnen de bebouwde kom. Het voorstel bouwt verder op inzichten uit het vorige mobiliteitsplan, het Beeldkwaliteitsplan, het Masterplan voor de kern en de onderzoeken die werden uitgevoerd in het kader van het lokale mobiliteitsplan. Dit impliceert voor gemeente Bonheiden een selectie als lokale weg. Binnen consensus van de vervoerregioraad werd deze weg uiteindelijk geselecteerd als lokale weg. De uiteindelijke coördinatie met vervoerregio Leuven en (beslissing) wordt opgenomen door de Vlaamse regering. De wegenselectie tot lokale wegen is immers een bevoegdheid van de Vlaamse Regering,	nvt	neen	neen	
209	A14	gemeente Keerbergen	x		participatie		Er werd een afbakening gedaan van de participatieladder met het definiëren van de verschillende deelnemersgroepen (kernspelers, stakeholders). Het is niet duidelijk tot welke groep de aangrenzende gemeenten in een andere vervoerregio behoren. Er wordt weinig tot geen betrokkenheid gevraagd van deze aangrenzende gemeenten. De grenzen die zouden doorbroken moeten worden, blijven gehandhaafd waardoor tal van projecten zoals uitwerken fietsnetwerk als feeders voor fietssnelwegen, stoppen aan de gemeente- en provinciegrenzen.	In de beginfase van vervoerregio Mechelen werden naburige gemeenten consequent uitgenodigd op vervoerregioraden. Bij gebrek aan interesse en deelname doorheen het proces, werden deze uitnodigingen ook niet meer standaard uitgestuurd. Indien gemeente Keerbergen zich aanmeld als geïnteresseerd, kan dit opnieuw opgenomen worden.. Naburige gemeenten werden wel consequent uitgenodigd voor alle participatiemomenten van de vervoerregio doorheen het proeces. (vervoerregioavonden en dagen). Periodiek was er ook overleg tussen vervoerregio's waarin grensoverschijdende aspecten regelmatig werden besproken. We onderschrijven het punt dat vervoerregiogrenzen niet in de weg mogen staan van logisch uitgebouwde netwerken.	MOW	neen	neen	
210	A14	gemeente Keerbergen	x		openbaar vervoer		Het netwerk van openbaar vervoer werd summier uitgewerkt. De VVR Mechelen zet in op HOV, wat tot het kernnet behoort. In het ontwerpplan is geen vermelding van aanpassingen aan het aanvullend net.	We verwijzen naar het kortermijns OV plan voor detail rond het kernnet, aanvullend net, functioneel net en vervoer op maat. Dit is opgemaakt in context van budgetneutraliteit. Het regionaal mobiliteitsplan zet het langetermijns OV plan uit in de filosofie van netwerksamenhang en een geïntegreerd, hiërarchisch OV-netwerk opgebouwd op basis een sterke ruggengraat van het openbaar vervoerssysteem (spoor en HOV). In de lange termijnsvisie van het OV-luik in het regionaal mobiliteitsplan werd er geen rekening gehouden met de budgetneutraliteit en gaan we er van uit dat toekomstige OV-plannen ook bv. het aanvullend net en vervoer op maat versterken. DIt is nog niet nader bepaald.	nvt	neen	neen	
211	A14	gemeente Keerbergen	x		openbaar vervoer		Op de kaart 'wensnetwerk hoppinpunten' (p 38-39) wordt een OV-verbinding gemaakt vanuit Putte centrum naar Keerbergen. In het ontwerpplan is geen verduidelijking terug te vinden over deze verbinding. Noch is duidelijk in de legende op de kaart of dit ook een goedgekeurde OV-verbinding betreft. Keerbergen wenst dan ook meer informatie te verkrijgen over deze verbinding.	Op kaart staat het goedgekeurde kortetermijns OV-plan in onderlaag met aanvullend en functioneel net. De verbinding Putte - Keerbergen is de functionele lijn FN Lijn 534 Heist – Putte – Keerbergen scholen	nvt	neen	neen	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
212	A14	gemeente Keerbergen	x		ontbreekt ?		Bij de actiefiches ontbreken de bijlagen zoals de lijsten met hoppinpunten, de aangeduide straten voor VRN-(niet) parkeren, lijst met trage wegen die opgewaardeerd worden, … Het is dan ook als gemeente met gedeelde wegenis met gemeenten in de VVR Mechelen onduidelijk welke impact dit op onze gemeentewegen zal hebben.	Het overzicht van Hoppinpunten is op kaart te vinden. De overige zaken zijn van een detailgraad die van toepassing is op lokale mobiliteitsplannen en ook niet onderdeel maken van het regionaal mobiliteitsplan, zelfs tussen gemeenten in de vervoerregio. We onderschrijven de noodzaak tot meer coördinatie en verwijzen naar de werking interlokale mazen (W3) waar gedeelde wegenis met verschillende naburige gemeenten besproken kan worden binnen een interlokale maas.	nvt	neen	neen	
213	A14	gemeente Keerbergen	x		acties		o actie G1-3: de VVR Mechelen voorziet in een bewustwordingscampagne voor het kiezen van een school in de nabijheid van de woning. Binnen de campagne dient er rekening gehouden te worden met het digitaal aanmeldingssysteem voor secundaire scholen, de opdeling in scholengroepen alsook de nabijheid van goede scholen over de gemeente- en provinciegrenzen heen.G	We nemen akte van deze bezorgdheid	nvt	neen	neen	
214	A14	gemeente Keerbergen	x		acties		o actie G1-4: een lessenpakket van De Lijn wordt aangeboden aan de secundaire scholen. Is dit een lessenpakket over gedrag op het OV of een communicatie over de aangepaste OV-uren?	In het lespakket wordt rond drie doelstellingen gewerkt: Hoe reizen; Veiligheid en Respect. Rond de aangepaste OV-uren wordt op andere manieren en rechtstreeks met de scholen (attractiepolen) en de	nvt	neen	neen	
215	A14	gemeente Keerbergen	x		acties		o actie G1-5: de spreiding van begin- en einduren ifv OV lijkt ons een moeilijk haalbare kaart voor scholen. Dit vraagt niet alleen afspraken met De Lijn, maar ook met de scholen onderling. Bovendien zit niet elke school in de regio in dezelfde scholengroep of lob. We stellen ons dan ook vragen bij de haalbaarheid van deze actie, temeer omdat de Keerbergse secundaire scholen heel wat leerlingen uit de wijde regio ontvangen. De aanpassing van begin- en einduren ifv het OV zal niet kunnen doorgaan als het aanbod niet grensoverschrijdend wordt bekeken.	We nemen akte van deze bezorgdheid	nvt	neen	neen	
216	A14	gemeente Keerbergen	x		acties		o actie G1-9: wordt er ook een financiële ondersteuning geboden voor de aankoop van een elektrische fiets?	Er wordt geen directe financiële aankoopsteun voorzien - een groepsaankoop behoort wel tot de mogelijkheden.	nvt	neen	neen	
217	A14	gemeente Keerbergen	x		acties		o Actie G1-10: beperkt het probeeraanbod zich louter tot de doelgroep van senioren? Kan dit uitgebreid worden naar bedrijven die nieuwe werknemers willen laten kennismaken met het OV?	Op dit moment hebben we geen specifiek aanbod, zowel niet naar 65+ als naar bedrijven. Wat er wel is, is een voordelig abonnement voor 65+. De probeeracties die momenteel lopen zijn een verhuisactie voor nieuwe inwoners en een probeeractie voor 12 jarigen. Actie in de actietabel moet nog verder uitgewerkt worden.	nvt	neen	neen	
218	A14	gemeente Keerbergen	x		acties		o Actie G1-11: wordt de bereikbaarheid van (grote) evenementen ook voorzien vanuit aangrenzende gemeenten die niet in de VVR Mechelen zetelen?	Voor evenementen met een bovenregionale aantrekking is dit evident.	nvt	neen	neen	
219	A14	gemeente Keerbergen	x		acties		o Actie OV1-5: niet duidelijk over welke aanvoerende buslijnen het gaat. Er wordt niets gedefinieerd van kernnetlijnen of aanvullende lijnen.	We verwijzen naar het kortermijns OV plan voor detail rond het kernnet, aanvullend net, functioneel net en vervoer op maat. Dit is opgemaakt in context van budgetneutraliteit. Het regionaal mobiliteitsplan zet het langetermijns OV plan uit in de filosofie van netwerksamenhang en een geïntegreerd, hiërarchisch OV-netwerk opgebouwd op basis een sterke ruggengraat van het openbaar vervoerssysteem (spoor en HOV). In de lange termijnsvisie van het OV-luik in het regionaal mobiliteitsplan werd er geen rekening gehouden met de budgetneutraliteit en gaan we er van uit dat toekomstige OV-plannen ook bv. het aanvullend net en vervoer op maat versterken. DIt is nog niet nader bepaald.	nvt	neen	neen	
220	A14	gemeente Keerbergen	x		acties		o Actie 0V4-1: Op de N15 wordt ingezet op een HOV-verbinding tussen Putte en HODB. Echter wordt niet gekeken hoe deze HOV-lijn gevoed wordt door de zuidkant van de gemeente Putte, en meer bepaald vanuit Keerbergen. Hoewel Putte en Keerbergen aanpalende gemeenten zijn, is er een harde grens wat betreft OV. Vanuit Putte is Keerbergen enkel met de fiets en de wagen bereikbaar.	Er is de functionele lijn FN Lijn 534 Heist – Putte – Keerbergen scholen. Indien de HOV-as werkend is, zal het onderliggende feedernetwerk ook herbestudeerd worden. In de context van het langetermijns openbaar vervoersplan, gaan we uit van bijkomende investeringen.	nvt	neen	neen	
221	A14	gemeente Keerbergen	x		acties		o Actie F1-2: een tracéstudie voor een hoogwaardige fietsverbinding tussen HODB en Mechelen langs de N15 wordt op korte termijn uitgevoerd. Wordt ook de feederfunctie van het omliggende fietsnetwerk opgenomen in deze tracéstudie?	Het BFF langs N15 wordt mee opgenomen in de tracéstudie.	nvt	neen	neen	
222	A14	gemeente Keerbergen	x		acties		o Actie H2-1: geen lijst beschikbaar over de 24 besliste regionale en lokale Hoppinpunten.	We verwijzen naar de unieke verantwoordingsnota Hoppinpunten - onder het kortertermijns OV plan	nvt	neen	neen	
223	A14	gemeente Keerbergen	x		acties		o Actie H2-3: geen lijst noch verdere informatie beschikbaar over de uitwerking van het deelfietsnetwerk op de 25 Hoppinpunten.	We verwijzen naar de unieke verantwoordingsnota Hoppinpunten - onder het kortertermijns OV plan	nvt	neen	neen	
224	A14	gemeente Keerbergen	x		acties		o Actie H2-7: geen lijst beschikbaar over de lokale en buurt Hoppinpunten.	De kaart van Hoppinpunten in de eindnota geeft een volledig overzicht van alle locaties van Hoppinpunten in vervoerregio Mechelen, inclusief classificatie interregionaal, regionaal, lokaal en buurt in netwerklogica.	nvt	neen	neen	
225	A14	gemeente Keerbergen	x		acties		o Actie R1-1: deze leidraad zou in alle VVR's beschikbaar moeten gesteld worden.	Bij uitwerking van deze actie, wordt deze suggestie meegenomen	nvt	neen	neen	
226	A14	gemeente Keerbergen	x		acties		o Actie R1-2: geen lijst met aangeduide trage wegen beschikbaar.	Trage wegen zijn een uitwerking binnen de lokale mobiliteitsplannen - vervoerregio wilt hier via deze actie wel ondersteuning in bieden.	nvt	neen	neen	
227	A14	gemeente Keerbergen	x		acties		o Actie W1-1: geen lijst met verkeersonveilige punten beschikbaar	DIt wordt dynamisch bijgehouden - https://www.vlaanderen.be/gevaarlijke-punten uit bron letselongevallen Statbel en FOD economie. Aanvullend voor bv. lokale mobiliteitsplanning wordt ook gekeken naar ongevallendata vanuit de politie. https://accidentsflanders.innoconnect.net/	nvt	neen	neen	
228	A14	gemeente Keerbergen	x		acties		o Actie W2-2: geen lijst met verkeersonveilige punten beschikbaar	DIt wordt dynamisch bijgehouden - https://www.vlaanderen.be/gevaarlijke-punten uit bron letselongevallen Statbel en FOD economie. Aanvullend voor bv. lokale mobiliteitsplanning wordt ook gekeken naar ongevallendata vanuit de politie. https://accidentsflanders.innoconnect.net/	nvt	neen	neen	
229	A14	gemeente Keerbergen	x		acties		o Actie W2-4: geen concrete informatie beschikbaar	We verwijzen naar de inrichtingsprincipes van AWV rond interlokale en regionale wegen	nvt	neen	neen	
230	A14	gemeente Keerbergen	x		acties		o Actie W3-1: geen concrete informatie beschikbaar	Deze actie moet verder geconcretiseerd en uitgewerkt worden door de besturen.	nvt	neen	neen	
231	A14	gemeente Keerbergen	x		acties		o Actie W3-3: geen lijst met verkeersonveilige punten beschikbaar	DIt wordt dynamisch bijgehouden - https://www.vlaanderen.be/gevaarlijke-punten uit bron letselongevallen Statbel en FOD economie. Aanvullend voor bv. lokale mobiliteitsplanning wordt ook gekeken naar ongevallendata vanuit de politie. https://accidentsflanders.innoconnect.net/	nvt	neen	neen	
232	A14	gemeente Keerbergen			samenwerking		Algemene opmerking: Vlaanderen werd onderverdeeld in 15 vervoerregio's die elk hun eigen identiteit hebben en willen behouden. Elke vervoerregio bewaakt dan ook de grenzen van de vervoerregio. Voor gemeenten die grenzen aan één of meerdere vervoerregio's worden deze grenzen zeer duidelijk en zijn vaak moeilijk overbrugbaar. Er worden dan ook voorstellen geopperd waarbij gemeenten, die hiervan een impact ondervinden maar niet aan dezelfde vervoerregio deelnemen, niet tot weinig betrokken worden. Voor grensgemeenten met gedeelde straten blijft het een moeilijkere opgave om tot een gedragen samenwerking te komen.	Er bestaat een overlegstructuur (CoVo) tussen de voorzitters van de vervoerregio's die regelmatig vervoerregiogrensoverschijdende aspecten behandelen. De governance zal verder uitgewerkt worden naar operationele uitvoering van de regionale mobiliteitsplannen.	MOW	neen	neen	
233	B20	Burger 15	x		vrijblijvend - budget		Er is geen zekerheid wat betreft de noodzakelijke financiële middelen om het plan te realiseren;	Om de ambities - zoals geformuleerd in dit regionale mobiliteitsplan voor de vervoerregio Mechelen - te realiseren, zal in de volgende bestuursperiodes voldoende budget voorzien moeten worden. Het regionaal mobiliteitsplan dient als input voor het geïntegreerd investeringsprogramma en ook de nodige werkingsbudgetten voor het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en de interne en externe agentschappen zullen moeten worden voorzien om de acties en maatregelen uit te kunnen rollen	MOW	neen	neen	
234	B20	Burger 15	x		vrijblijvend - engagement		Er is geen engagement van de verschillende actoren om de voorgestelde acties effectief uit te voeren; de vervoerregioraad beschikt ook niet over de middelen en de mogelijkheid om de actoren tot actie te dwingen;	De vervoerregio is inderdaad enkel een overlegplatform waarin in consensus beslist wordt. Dat maakt het ook wel sterker.	MOW	neen	neen	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
235	B20	Burger 15	x		vrijblijvend - spoor		Belangrijke acties met betrekking tot het openbaar vervoer vallen buiten de bevoegdheid van de Vlaamse overheid en de vervoerregio, meer bepaald de gewenste en noodzakelijke spoorinvesteringen.	Dit klopt. De doelstellingen voor mobiliteit van Vlaanderen en NMBS zijn niet tegengesteld aan elkaar - we zoeken die punten waar we elkaar kunnen versterken door samenwerking.	MOW	neen	neen	
236	B20	Burger 15	x		openbaar vervoer		Specifiek wat betreft het openbaar vervoer stel ik vast dat er enkel voor het kernnet acties worden voorzien. Het aanvullende net wordt volledig buiten beschouwing gelaten. Ik ben er wel van op de hoogte dat het openbaar vervoerplan reeds is goedgekeurd (en al gedeeltelijk gerealiseerd). Maar doordat er in het mobiliteitsplan niets over het aanvullend net wordt vermeld is de kans groot dat dit cruciale onderdeel zal bestoken blijven van een periodieke evaluatie en bijsturing. Een dergelijk engagement moet minstens in het mobiliteitsplan worden opgenomen.	Het engagement is er, zie actie OV1-5 Het regionaal mobiliteitsplan zet het langetermijns OV plan uit in de filosofie van netwerksamenhang en een geïntegreerd, hiërarchisch OV-netwerk opgebouwd op basis een sterke ruggengraat van het openbaar vervoerssysteem (spoor en HOV). In de lange termijnsvisie van het OV-luik in het regionaal mobiliteitsplan werd er geen rekening gehouden met de budgetneutraliteit en gaan we er van uit dat toekomstige OV-plannen ook bv. het aanvullend net en vervoer op maat versterken	MOW	neen	neen	
237	A15	De Vlaamse Waterweg	x		beleidsvisie jaagpaden		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	Wij nemen akte van deze beleidsvisie	nvt	neen	neen	
238	A15	De Vlaamse Waterweg	x		logistiek		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.	We onderschrijven dit advies en willen dit in praktijk omzetten via strategische ingrepen onder ruimte, we verwelkomen constructieve samenwerking daartoe van DVW.	nvt	neen	neen	
239	A15	De Vlaamse Waterweg	x		logistiek		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.	Wij nemen akte van deze opmerking.	nvt	neen	neen	
240	A15	De Vlaamse Waterweg	x		logistiek		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.	Wij nemen akte van deze opmerking.	nvt	neen	neen	
241	A15	De Vlaamse Waterweg	x				Er werd niet gesproken over 'logistiek' of 'waterwegen' in de inleidende delen. Nochtans wordt er gesproken over een samenhangende koers'. Ook de samenhang tussen logistieke en andere mobiliteitsnetwerken hoort hier volgens ons bij te staan.	We passen dit aan op p.10 van de eindnota om de samenhang tussen logistiek en andere netwerken te reflecteren.	nvt	ja, p10 eindnota	neen	
242	A15	De Vlaamse Waterweg	x		logistiek		Niet enkel clustering, ook bundeling van goederen is belangrijk. Op strategische plekken zal economische ontwikkeling dus prioritair zijn en moet het ook ruimte krijgen. Op pagina 42 lezen we hierover (onder R4 Clusteren van logistieke functies en bedrijvigheid): 'We zorgen ervoor dat op termijn geen enkel bedrijf nog zonevreemd is en logistieke functies en bedrijvigheid geclusterd worden, bij voorkeur op multimodaal ontsloten locaties. Het locatiebeleid helpt goederenstromen te bundelen, waardoor minder leeg gereden wordt en kansen ontstaan voor spoor en binnenvaart. Een 'juiste' locatie van bedrijvigheid houdt de (voor- en na) transporten over de weg kort, wat de overlast voor de omgeving zoveel mogelijk beperkt. Deze strategische ingreep overstijgt de vervoerregio – lokale besturen hebben nood aan tools van hogere overheden om dit op een economisch en sociaal verantwoorde manier waar te maken'. De Vlaamse waterweg ondersteunt dit volledig en is bereid mee te bekijken en onderzoeken waar die 'juiste' locaties zich zouden kunnen bevinden. Wij hebben expertise hierover intern beschikbaar, net zoals voor de juiste locatie(s) om stromen te bundelen.	We onderschrijven dit advies en willen dit in praktijk omzetten via strategische ingrepen onder ruimte, we verwelkomen constructieve samenwerking daartoe van DVW.	nvt	neen	neen	
243	A15	De Vlaamse Waterweg	x		logistiek		Bij de Transitpunten (P43) adviseren we om ook kleinschalige mogelijkheden over water te bekijken binnen de gehele distributieketen.	We zullen dit integreren bij strategische ingreep L3 - uitbouw slimme distributie	nvt	ja, L3-uitbouw slimme distributie	neen	
244	A15	De Vlaamse Waterweg	x		logistiek		Charter werftransport: Kan hier ook iets mee opgenomen worden i.v.m. de vervoerrsmodus in het algemeen en de mogelijkheden voor transport over water specifiek, zodat bij overheidsopdrachten het duurzaam transport kan gestimuleerd worden?	We zullen dit integreren bij G2-1 opstellen werfcharters	nvt	ja, actie G2-1	neen	
245	A15	De Vlaamse Waterweg	x		logistiek		In Puurs ter hoogte van de Nijverheidsstraat, bieden zich inderdaad opportuniteiten. Dit is één van de weinige locaties inlands die in Vlaanderen trimodaal ontsloten kan worden. Ook DVW wil het trimodale karakter van het trimodaal platform Puurs (t.h.v. de Nijverheidstraat) veilig stellen. We wensen er op te wijzen dat hier een beter afstemming tussen ruimte en mobiliteiten de praktijk nodig is en watergebonden mogelijkheden ook in de praktijk moeten worden vrijgehouden. We zien hierbij ook een belangrijk rol voor de vervoerregio.	We onderschrijven dit advies en willen dit in praktijk omzetten via strategische ingrepen onder ruimte, we verwelkomen constructieve samenwerking daartoe van DVW.	nvt	neen	neen	
246	A15	De Vlaamse Waterweg	x		acties		• Actie F3; Fietsbarrière kanaal Leuven-Dijle wegwerken door aanleg nieuwe fietsbrug ifv nieuwe route Boortmeerbeek – Rijmenam. Zoals aangehaald zijn er geen concrete plannen en mogelijkheden binnen DVW om dit op de gewenste middellange termijn (<6 jaar) te kunnen opnemen.	In de actietabel is weergegeven dat er zich nog geen trekker heeft gemeld voor deze actie.	nvt	neen	neen	
247	A15	De Vlaamse Waterweg	x		acties		• Actie L4: Opmaak van een regionaal kader rond laadinfrastructuur voor zero-emissie aandrijving vrachtwagens. Een regionaal plan van de totale laadinfrastructuur voor alle modi is aangewezen. DVW ziet hierbij koppelkansen met walstroominstallaties. DVW is bereid mogelijkheden te bekijken en kennis te delen ihk van dit regionaal kader.	DVW wordt toegevoegd als partner bij actie L4-2	nvt	Ja, De Vlaamse Waterweg toevoegen als partner bij actie L4-2	neen	
248	A16	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit	x		lokaal wegennet		Bij de uitwerking van autoluwe landschapskamers vormt verkeersveiligheid op landelijke wegen en toegankelijkheid voor landbouwvoertuigen een belangrijk aandachtspunt.	Dit is een aandachtspunt binnen strategische ingreep W3 gebiedsgerichte aanpak lokaal wegennet en uitwerking interlokale mazen.	nvt	neen	neen	
249	A16	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit	x		lokaal wegennet		Bij de realisatie van nieuwe wegen is het aangewezen landbouwgebieden minimaal te doorsnijden en maximaal aan elkaar te sluiten.	Wij nemen akte van deze opmerking.	nvt	neen	neen	
250	A16	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit		x	beroepslandbouw		Op P44-45 van de plan-MER wordt de zin "Door de versnippering blijft er minder ruimte over voor de beroepslandbouw. De ruimte blijft wel nog steeds geschikt voor (beroeps)landbouw." Beter als volgt omschreven: "Samen met een grotere verstedelijkingsdruk zal de open ruimte meer versnipperen door privaat gebruik en zo blijft er minder ruimte over voor de beroepslandbouw."	OK, de voorgestelde formulering kunnen we zo overnemen in het document	Koen (MERCo)	neen	Ja, p. 44-45	
251	A16	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit	x		bijkomende infrastructuur	Rondweg Berlaar-Heikant	De provincie Antwerpen stelt vast dat de rondweg in Berlaar-Heikant (N10) niet is opgenomen in het RMP, maar dat hier wel vraag naar is in de Mobiliteitsstudie Zuiderkempen.	We nemen deze ingreep niet expliciet op want 1) niet ten gronde besproken in proces van samenstellen beleidsscenario 2) niet opgenomen in sMER, dus niet onderzocht op (verwachte) milieueffecten. We voegen een algemene actie toe "aanpak doortocht en aandacht leefbaarheid op interlokale en regionale wegen" om die problematiek in Heikant, maar ook Putte etc te erkennen. Dit in de actietabel onder fiche W2.	Team MOW	Ja (W2)	neen	
252	A16	Provincie Antwerpen - Dienst Mobiliteit	x		betrokkenheid		De provincie vraagt 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.	Dit element wordt meegenomen in projectuitvoering	nvt	neen	neen	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
253	A17	Departement Zorg	x				"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. "	/	nvt	neen	neen	
254	A17	Departement Zorg	x	X			"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. "	Met het standaardadvies van Departement Zorg werd rekening gehouden tijdens de brede scope van Mens-Gezondheid en de daaruitvolgende beoordeling. Focus van het MER blijft volgens het richtlijnenboek op gezondheidsbeschermende factoren (fysische en chemische stressoren), maar enkele gezondheidsbevorderende aspecten werden progressief opgenomen in de scope en beoordeling hoewel dit niet volgens het richtlijnensysteem vereist is. Ook in het voorstel naar milderende maatregelen werd rekening gehouden met dit advies.	Koen (MERCo)	neen	neen	
255	A17	Departement Zorg	x	X			"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 pollutenten 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. Om de gezondheidseffecten van een regionaal mobiliteitsplan te beoordelen op strategisch niveau, ligt de focus logischerwijze op 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 regionale mobiliteitsplannen. Met het standaardadvies van Departement Zorg werd rekening gehouden tijdens de brede scope van Mens-Gezondheid en de daaruitvolgende beoordeling. Focus van het MER blijft volgens het richtlijnenboek op gezondheidsbeschermende factoren (fysische en chemische stressoren), maar enkele gezondheidsbevorderende aspecten werden progressief opgenomen in de scope en beoordeling hoewel dit niet volgens het richtlijnensysteem vereist is. Ook in het voorstel naar milderende maatregelen werd rekening gehouden met dit advies. In het MER werd niet enkel lucht, geluid en verkeersleefbaarheid beoordeeld, maar ook het mentale en fysieke welzijn, waarbij heel wat van de genoemde aspecten meespelen.	Koen (MERCo)	neen	neen	
256	A17	Departement Zorg	x	x			"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.	Koen (MERCo)	neen	neen	
257	A17	Departement Zorg	x	x			"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 "	idem	Koen (MERCo)	neen	neen	
258	A17	Departement Zorg	x	x			""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 "	idem	Koen (MERCo)	neen	neen	
259	A17	Departement Zorg	x	x			"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	idem	Koen (MERCo)	neen	neen	
260	A17	Departement Zorg	x	x			"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.	idem	Koen (MERCo)	neen	neen	
261	A17	Departement Zorg	x	x			""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. "	idem	Koen (MERCo)	neen	neen	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
262	A17	Departement Zorg	x	x			"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 "	idem	Koen (MERCo)	neen	neen	
263	A17	Departement Zorg	x	x			"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 regionale mobiliteitsplannen, 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.	Koen (MERCo)	neen	neen	
264	A17	Departement Zorg	x	x			"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". Hitte wordt er gekaderd binnen het ruimere thema 'klimaatweerbaarheid'. Toename van de verharding kan hier een negatieve impact op hebben. Op de schaal van de vervoerregio zal de impact vermoedelijk klein zijn.	Koen (MERCo)	neen	neen	
265	A17	Departement Zorg	x	x				Toepassing van deze groennormen is enkel mogelijk op projectniveau, en is niet relevant voor de effectbeoordeling op strategisch niveau van de regionale mobiliteitsplannen. Het voorzien van bijkomend groen is een ruimtelijk vraagstuk dat geen deel uitmaakt van de regionale mobiliteitsplannen.	Koen (MERCo)	neen	neen	
266	A17	Departement Zorg	x	x			Wat gezondheid betreft stellen we voor dat wordt nagegaan of al deze elementen zijn meegenomen in het voorliggend plan.	Deze aandachtspunten zijn grotendeels opgenomen onder het thema gezondheid in het MER, aangezien we niet enkel lucht, geluid en verkeersleefbaarheid beoordeeld hebben, maar ook het mentale en fysieke welzijn, waarbij heel wat van de genoemde aspecten meespelen. Met het standaardadvies van Departement Zorg werd rekening gehouden tijdens de brede scope van Mens-Gezondheid en de daaruitvolgende beoordeling. Focus van het MER blijft volgens het richtlijnenboek op gezondheidsbeschermende factoren (fysische en chemische stressoren), maar enkele gezondheidsbevorderende aspecten werden progressief opgenomen in de scope en beoordeling hoewel dit niet volgens het richtlijnensysteem vereist is. Ook in het voorstel naar milderende maatregelen werd rekening gehouden met dit advies.	Koen (MERCo)	neen	neen	
267	A18	Gemeente Zemst	x		coordinatie		De neveneffecten van de ontwikkelingen in de Vervoerregio Mechelen mogen niet worden afgewenteld op Zemst. We verwijzen hierbij onder meer naar de toegenomen verkeersdrukte in de Zemstsesteenweg in Zemst na het afsluiten van de Geerdegemstraat in Mechelen. Samenwerking en overleg tussen (vervoerregio) Mechelen en Zemst op het vlak van mobiliteit en verkeer is essentieel.	Projecten in de schoot van het regionale mobiliteitsplan die verder uitgewerkt worden en waar neveneffecten zijn op naburige gemeenten, het spreekt voor zicht dat deze naburige gemeenten zullen worden opgenomen in het planproces.		neen	neen	
268	A18	Gemeente Zemst	x		actie		Bij actie 3 'Optimalisatie F23' onder 'Uitbouw en optimalisatie hoogwaardige regionale fietsverbindingen' ontbreken Grimbergen en Zemst als partner.	Grimbergen en Zemst worden toegevoegd als partners bij actie F1-3	Ja, actie F1-3 (Grimbergen en Zemst toevoegen als partner)	neen	neen	
269	A19	Agentschap Onroerend erfgoed	x		gunstig advies		geen opmerkingen	/	nvt	neen	neen	
270	A20	Gemeente Kampenhout	x		openbaar vervoer		Het college van burgemeester en schepenen keurt het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Mechelen goed en voegt als advies toe de bestaande rechtstreekse verbinding tussen Kampenhout en Mechelen - die in dit plan verdwijnt - te herbekijken en aan te passen zodat de reistijd zo laag mogelijk blijft.	Deze opmerking behandelt het reeds goedgekeurde korte termijn OV-plan. Dit valt buiten de scope van het openbaar onderzoek van het voorliggende regionale mobiliteitsplan. We verwijzen naar het OV-plan en de doorrekeningen die daar gebeurd zijn.	nvt	neen	neen	
271	A20	Gemeente Kampenhout	x		openbaar vervoer		* De Lijn vanaf Kampenhout Sas niet meer naar Mechelen zal rijden via de N26 maar een hele omweg maakt langs kleine wegen en verschillende haltes in Boortmeerbeek; er hierdoor veel tijd verloren gaat, meerdere bushaltes gelegen aan de N26 niet bediend worden; en de reistijd naar Mechelen langer wordt.	Deze opmerking behandelt het reeds goedgekeurde korte termijn OV-plan. Dit valt buiten de scope van het openbaar onderzoek van het voorliggende regionale mobiliteitsplan. We verwijzen naar het OV-plan en de doorrekeningen die daar gebeurd zijn.	nvt	neen	neen	
272	A20	Gemeente Kampenhout	x		openbaar vervoer		* Wanneer een inwoner niet aan Kampenhout Sas overstapt maar tot Haacht Station rijdt om daar een aansluitende trein te nemen, zijn er maar 2 treinen per uur en loopt de wachttijd op en moet er een extra ticket gekocht worden.	Deze opmerking behandelt het reeds goedgekeurde korte termijn OV-plan. Dit valt buiten de scope van het openbaar onderzoek van het voorliggende regionale mobiliteitsplan. We verwijzen naar het OV-plan en de doorrekeningen die daar gebeurd zijn.	nvt	neen	neen	
273	A21	Vervoerregio Aalst	x		trappers		Ook in VVR Aalst is voor het fietsnetwerk het BFF overgenomen incl. fietssnelwegen.	/	nvt	neen	neen	
274	A21	Vervoerregio Aalst	x		trappers		De realisatie van de F44 Gent – Mechelen wordt in VVR Aalst opgedeeld in meerdere deeltrajecten, maar onderschrijft de ambitie uit VVR Mechelen om	/	nvt	neen	neen	
275	A21	Vervoerregio Aalst	x		openbaar vervoer		Voor de interregionale treinverbinding Leuven – Mechelen – Dendermonde - Gent (lijn 53) wordt in VVR Mechelen gevraagd naar een spits 4xU en dal 2xu (p.27 Beleidsplan). In VVR Aalst wordt geijverd voor een minimale 2xU op deze IC-verbinding (actie 3.6, actieplan p.36). Op zich is dit geen discrepantie en behoeft geen verdere aanpassingen.	/	nvt	neen	neen	
276	A21	Vervoerregio Aalst	x		openbaar vervoer		VVR Aalst onderschrijft de wens van een 'nieuwe' OV-verbinding tussen Dendermonde en Puurs. In VVR Aalst is dit echter geformuleerd als **een onderzoek naar HOV**-as Puurs – Dendermonde, voortbouwend op het lopende onderzoek (actie 3.10), **en niet als een 'heractivering van de spoorlijn Puurs-Dendermonde'** (actie OV7). Een heractivering van de spoorlijn is één van de mogelijke uitkomsten van het onderzoek. Suggestie om de meer vrijblijvende formulering uit VVR Aalst over te nemen, die ruimte open laat voor de optimale OV-verbinding (trein, bus, trambus, rails.. etc)	Klopt. DIt zal blijken uit de haalbaarheidsstudie wat de vervoerspotentie is en welk OV-inzet hiervoor nodig is (spoorlijn heractiveren, HOV, buslijn,...). We zullen het RMP niet aanpassen, maar we wachten de resultaten van de haalbaarheidsstudie dan te kijken wat de beste mogelijkheden en vervolgstappen zijn.	Team MOW	neen	neen	
277	A21	Vervoerregio Aalst	x		wegencategorisering		Wegennetwerk: geen discrepanties	/	nvt	neen	neen	
278	A21	Vervoerregio Aalst	x		vrachtroutenetwerk		het netwerkkaartje (p.53) maakt in de legende wel onderscheid naar waterlopen, maar die komen niet of niet goed tot uiting in de kaart zelf: Schelde als logistieke as opgenomen in VVR Aalst op kaart.)	Dit corrigeren we, de export van de kaart is niet juist gelopen, waterwegen worden opgenomen (incl. Schelde)	nvt	Ja, logistieke kaart, laag waterwegen	neen	
279	A21	Vervoerregio Aalst	x		logistiek		In VVR Aalst wordt in actie 7.7 specifiek ingezet op opwaardering spoornetwerk ifv goederenvervoer: Spoorlijn 50/53 Gent-Wetteren-Dendermonde-Mechelen. Vraag naar een dergelijke vermelding in het RMP Mechelen	We nemen dit voorlopig niet op in het regionaal mobiliteitsplan en wensen af te stemmen met Infrabel, NMBS, VR Aalst. Lijn 52 sluit op lijn 53 aan in Dendermonde. Op deze locatie zal Infrabel 2 uitwijksporen voor lange goederentreinen aanleggen. Men dient er over te waken dat deze uitwijksporen een eventuele herindienstname van lijn 52 niet hypothekeren, wat een strategische ingreep is in het regionale mobiliteitsplan vervoerregio Mechelen. Volgens het schema terug te vinden op https://infrabel.be/nl/dendermonde-lebbeke-aanpassing-spoorlijn zou lijn 52 aansluiten op één van de twee uitwijksporen. Bij een heractivatie van lijn 52 is het niet logisch dat deze over een uitwijkspoor	Team MOW, VR Aalst, TUC Rail, NMBS, Infrabel	neen	neen	
280	A22	Bonheiden	x		gunstig advies		gunstig advies	/	nvt	neen	neen	
281	A23	Agentschap Natuur en Bos	x	x	MER		Op vlak van openbaar vervoer, fietsverbindingen, Hoppinpunten, wegennet en logistiek worden een aantal maatregelen voorzien (bv. de aanleg van de sneltram A12 tot Willebroekstation en aansluiting op Brabantnet) om tot wensnetwerken te komen. De hiervoor benodigde projecten worden beschreven maar zijn in de voorliggende strategische MER uiteraard nog onvoldoende concreet uitgewerkt om de op biodiversiteit (bv. inzake ruimtebeslag) te kunnen beoordelen. Indien de acties van het plan een detailleringsgraad hebben die toelaat om na te gaan of er ruimtebeslag mee gepaard gaat, dan moet ook een alternatievenonderzoek gebeuren. De effectbeoordeling dient te gebeuren op niveau van de plan-MER of project-MER.	Klopt, we erkennen dat er sprake kan zijn van impact van specifieke projecten, plannen of programma's die voortvloeien uit het RMP op SBZ of VEN. 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.	Koen (MERCo)	neen	neen	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
282	A23	Agentschap Natuur en Bos	x	x	MER		(discipline biodiversiteit) Het MER verwijst naar de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en vermeldt hieruit volgende ambities voor het jaar 2030: • Realiseren van overige 60% (28.600 ha) groene bestemming waarvan 6.800 ha bosgebied • Realiseren van 4.500 ha extra groene bestemming als alternatief voor aanduiding natuurverwevingsgebieden • Afname met 30% van de oppervlakte ecosystemen waar draagkracht voor vermesting of verzuring wordt overschreden t.o.v. 2005 • Terugdringen hoeveelheid oppervlakte natuur (tot < 61%) waar norm voor vermesting wordt overschreden • Terugdringen hoeveelheid oppervlakte natuur (tot < 46%) waar norm voor verzuring wordt overschreden • Onderling beter verbinden van natuurkernen. Dit kader is onvolledig en negeert hedendaagse ontwikkelingen. Het MER Moet worden aangevuld met een recente beleidsvisies en -keuzes. Tevens dient het MER het volledig juridisch kader te vermelden en onderzoeken.	In het ontwerp-MER werd vertrokken vanuit de beleidsambities geformuleerd in de NIA, dat door Team Omgevingseffecten gunstig werd beoordeeld. Het natuurdecreet en de Europese biodiversiteitsstrategie worden voor discipline biodiversiteit als sturend beschouwd. Bij opmaak van de finale versie van het MER werd een verwijzing toegevoegd naar het Vlaams natuur- en bosbeleid, Pact 2020 en Europese Biodiversiteitsstrategie, en werd vermeld dat er momenteel geen geldend kader is m.b.t. stikstof.	Koen (MERCo)	neen	ja	
283	A23	Agentschap Natuur en Bos	x	x	MER		Voor de discipline biodiversiteit onderzoekt het MER volgende sub-thema's: • Ecotoop- en habitatverlies / -winst / -wijziging • Versnippering en ontsnippering • Licht en geluidshinder tgv weg- en spoorverkeer ter hoogte van waardevolle habitats • Stikstof De aanvrager stelde een eigen beoordelingssystematiek (strategisch MER, §5.7, p. 30) met 4 beoordelingscattegorieën en hun 'distance to target'. Overeenkomstig Het MER-richtlijnenboeken dient echter de categorisering te worden gevolg 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 beoordelingssystematiek werd uniform voor de verschillende disciplines doorgevoerd. Er werd gekozen voor een visuele weergave, om gemakkelijk een overzicht te krijgen van de totaliteit van de beoordeling van het RMP. Deze methode werd reeds voorgesteld in de NIA, die voorgelegd werd voor advies aan de diverse instanties en die, na beperkte aanpassingen, werd goedgekeurd door het Team Omgevingseffecten. De door ons gebruikte methode is daarmee gevalideerd. Deze visuele weergave steunt op de categorisering uit het MER-richtlijnenboek.	Koen (MERCo)	neen	neen	
284	A23	Agentschap Natuur en Bos	x	x	MER		Indien er negatieve effecten zijn dient daarenboven onderzocht te worden of milderende maatregelen vereist zijn en zo ja welke maatregelen genomen kunnen worden, zeker omdat het MER concludeert dat er voor eutrofiëring en verzuring lokaal een betekenisvolle aantasting kan zijn van speciale beschermingszones (MER, p. 132).	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. Bij opmaak van de finale versie van het MER werd de formulering van de voortoets herzien zodat de motivatie niet meer voor verkeerde interpretatie of onzekerheden vatbaar is.	Koen (MERCo)	neen	ja	
285	A23	Agentschap Natuur en Bos	x	x	MER		Het MER stelt dat de stikstofdeposities in 15 van de 18 aanwezige deelgebieden van speciale beschermingszones een daling optreedt. In volgende deelgebieden is er echter een stijging van de depositie (berekeningen zelf zijn niet toegevoegd aan het MER): • 'Schelde- en Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent', deelgebied 57 en deelgebied 19 (BE 2300006-57 en BE2300006-19) • 'Historische fortengordels van Antwerpen als vleermuizenhabitats' (BE2100045-28) Het MER beperkt zich tot het stellen dat er in deze deelgebieden habitats aanwezig zijn die minder gevoelig zijn aan eutrofiëring en verzuring, en dat er daarom moet ingezet moet worden op een duurzame modal shift. De conclusie dat een verdere "modal shift" vereist is zonder dat hieraan concrete acties worden gekoppeld of de impact wordt berekend op de evolutie van de stikstofemissies, volstaat niet. Er moet voor de speciale beschermingszones een concrete ecologische beoordeling gebeuren die moet worden afgetoetst aan de instandhoudingsdoelstellingen van de speciale beschermingszone (inclusief de deelgebieden waar de deposities dalen).	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 Mechelen op SBZ en VEN, en deze is positief. Lokaal kan er wel sprake zijn van een toename van de verkeersemissies, 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. Het heeft geen zin stikstofdispersie- en depositiemodelleringen uit te voeren op basis van de slechts op hoofdlijnen bekende basisgegevens. De rekenresultaten van een dergelijke benadering kunnen enkel leiden tot een schijnnauwkeurigheid, waar niemand mee gebaat is. Bij opmaak van de finale versie van het MER werd wel de formulering van de voortoets herzien zodat de motivatie niet meer voor verkeerde interpretatie of onzekerheden vatbaar is.	Koen (MERCo)	neen	ja	
286	A23	Agentschap Natuur en Bos	x	x	MER		De initiatiefnemer heeft geen passende beoordeling opgemaakt. 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.	zie vorige antwoorden	Koen (MERCo)	neen	neen	
287	A23	Agentschap Natuur en Bos	x	x	MER		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. Hiertoe dient dan ook een passende beoordeling te worden opgemaakt.	zie vorige antwoorden	Koen (MERCo)	neen	neen	
288	A23	Agentschap Natuur en Bos	x	x	MER		Het MER stelt dat de stikstofdeposities zullen dalen in 7 VEN-gebieden. Echter, in het VEN-gebied 'De Samenvloeiing Rupel-Dijle-Nete' (GEN-338) zullen volgens het MER de emissies stijgen. Impliciet lijkt het MER hiermee ook te stellen dat de stikstofdeposities in dit VEN-gebied zullen toenemen, dit wordt echter niet concreet beschreven. Er dient een verscherpte natuurtoets te worden opgemaakt om de impact van het mobiliteitsplan op de gebieden van het VEN te onderzoeken. Het Agentschap voor Natuur en Bos stelt vast dat de vergunningsplichtige activiteit onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kan veroorzaken.	zie vorige antwoorden. We kunnen hier nog aan toevoegen dat het Regionaal Mobiliteitsplan geen 'vergunningsplichtige activiteit' is zoals de inspreker lijkt te suggereren. Hoogstens kan het plan aan de basis liggen van (nader te definiëren) vergunningsplichtige activiteiten. Die activiteiten kunnen dan te gepasten tijde het voorwerp uitmaken van een voortoets en eventueel passende beoordeling. Bij opmaak van de finale versie van het MERwerdde formulering van de voortoets herzien zodat de motivatie niet meer voor verkeerde interpretatie of onzekerheden vatbaar is.	Koen (MERCo)	neen	ja	
289	A23	Agentschap Natuur en Bos	x	x	MER		Conclusie2 (2 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.) Het Agentschap beschikt op basis van voorliggend dossier over onvoldoende informatie zodat een betekenisvolle aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van de speciale beschermingszone en vermijdbare en onherstelbare schade aan de gebieden van het VEN niet met zekerheid kan uitgesloten worden. Gelet op het voorzorgsbeginsel en art. 26bis en 36ter, §4 van het decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 21.10.1997 kan de ontwerptekst niet gunstig geadviseerd worden.	Zie eerdere antwoorden. Dit strategisch MER kan enkel netto een uitspraak doen over de verwachte effecten van het RMP Mechelen over het plangebied, en deze is positief (daling stikstofemissie). Lokaal kan er wel sprake zijn vaneen toename van de verkeersemissies, 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.	Koen (MERCo)	neen	neen	
290	A23	Agentschap Natuur en Bos	x	x	MER		Onderstaande direct werkende normen zijn hierbij van toepassing: 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	/	nvt	neen	neen	
291	A24	Vervoerregio Waasland	x		trappers		Ook in VVR Waasland is voor het fietsnetwerk het BFF overgenomen incl. fietssnelwegen.	/	nvt	neen	neen	
292	A24	Vervoerregio Waasland	x		openbaar vervoer		Ook in VVR Waasland wordt een 30' frequentie geambieerd tussen Mechelen en Sint-Niklaas voor het treinverkeer.	/	nvt	neen	neen	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
293	A24	Vervoerregio Waasland	x		openbaar vervoer	Waterbus	In VVR Waasland (actieplan actie 69) is volgende actie opgenomen, evtl. te linken aan VVR Mechelen : "Opstart van een haalbaarheidsstudie en potentieelonderzoek voor een zuidelijke uitbreiding van DeWaterbus voorbij Hemiksem, onder voorbehoud van de uitkomst van de lopende studie van De Vlaamse Waterweg en het Waterbouwkundig Laboratorium rond het effect van de golfslag veroorzaakt door DeWaterbus op de oevers van de Schelde"	Uitbreiding van waterbusdienstverlening is duur. De extra capaciteit of doortrekking bovenop bestaande dienstverlening betekent een verdubbeling van de kosten in boten en personeel. Vervoer over het water is traag en kent inderdaad kansen voor recreatief verkeer, maar niet voor functionele verplaatsingen vanuit of naar vervoerregio Mechelen. Om klokvaste verbindingen te garanderen betekent dit varen tegen de getijden op, hoe verder van Antwerpen, hoe moeilijker het wordt om het tijdsschema te behouden. De relatief kleine baten van recreatieve verplaatsingen van de weg halen wegen niet op tegen de hoge kosten. In de huidige werking zijn er ook milieubezorgdheden door schade aan de oevers van de snelheid van de waterbus, dit wordt erger bij het vernauwen van de Schelde richting vervoerregio Mechelen vanuit Antwerpen. Om deze redenen werd deze maatregel niet weerhouden voor vervoerregio Mechelen.	nvt	neen	neen	
294	A24	Vervoerregio Waasland	x		openbaar vervoer		Betreffende het VoM Hospitaaltaxi Bornem werd in BVVRR 29/06 beslist deze VoM-bediening te schrappen (a.g.v. budgettaire oefening De Lijn) en de b	/	nvt	neen	neen	
295	A24	Vervoerregio Waasland	x		Hoppinpunten		Op de wenskaarten OV (p.31 Beleidsplan) en Hoppinpunten (p.39 Beleidsplan) kan het regionaal hoppinpunt Temse Station worden aangeduid, zoals oo	Dit zal worden opgenomen op kaart p. 39	nvt	Toevoeging, Hoppinpunt Temse op kaart p. 39	neen	
296	A24	Vervoerregio Waasland	x		Wegencategorisering		Wegencategorisering: geen discrepanties	/	nvt	neen	neen	
297	A24	Vervoerregio Waasland	x		Vrachtroutenetwerk		VRN: In het 'overzicht netwerken Mechelen' worden de N16 als regionale vrachtroute beschreven. In het beleidsplan Mechelen zelf wordt de N16, net zoals in VRN Waasland, als hoofdroute geselecteerd. Wij gaan ervan uit dat het een fout betreft in de overzichtsdocument en dat de N16 als hoofdvrachtroute wordt opgenomen.	De N16 tussen Bornem en Willebroek wordt opgenomen als hoofdvrachtroutenetwerk, de N16 tussen Willebroek en Mechelen als regionale vrachtroute.	nvt	neen	neen	
298	A25	Departement Omgeving		x	schaalniveau - effectbeoordeling		Voorliggend RMP betreft een strategisch plan met een strategische milieueffectbeoordeling. Acties en voorstellen zullen nog steeds op hun haalbaarheid moeten onderzocht worden (incl. vergunbaarheid) en concreet gemaakt worden in relatie tot verschillende (omgevings-)aspecten. Omwille van het strategisch karakter is er voor geopteerd om de effectbeoordeling van het plan (incl. acties) op een abstract niveau te houden en in de eerste plaats kwalitatief te beoordelen. Alternatieven op niveau van acties werden ook niet bekeken. Dit betekent dat verschillende elementen opgenomen in dit plan, nog steeds alle noodzakelijke besluitvormingen moeten doorlopen en een (milieu)afweging noodzakelijk blijft op het gepaste schaalniveau.	De milieubeoordeling gebeurt zoals wettelijk vastgelegd op het niveau van de beslissing, in deze een strategisch plan. Eventueel verdere uitwerkingen, zowel op plan- als projectniveau, zijn eveneens onderworpen aan de wettelijke bepalingen inzake milieubeoordelingen.	nvt	neen	neen	
299	A25	Departement Omgeving	x		actietabel		De actietabel vormt een handig overzicht om van daaruit proactief samenwerkingen te benoemen die een betrokkenheid vragen van verschillende bestuurslagen en impact hebben op uiteenlopende domeinen, zo ook de ruimtelijke ontwikkeling van regio Mechelen en in deze de mogelijke betrokkenheid van het departement Omgeving. o Het dOMG blijft vragende partij om bij de uitrol van het RMP bij de verschillende acties omgevingsvraagstukken te betrekken om te komen tot een meer geïntegreerde benadering. Zeker op locaties waar het dOMG reeds processen heeft lopen (als trekker of in functie van opvolging). Ook 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 geïntegreerde aanpak.	nvt	neen	neen	
300	A25	Departement Omgeving	x		actietabel		o Elke actie heeft in het actieplan een bepaalde prioriteit gekregen. Het is echter niet duidelijk op welke basis deze prioritering is gemaakt en in hoeverre de bijdrage aan de vooropgestelde ambities of Vlaamse beleidsdoelstellingen hierin een rol hebben gespeeld. Nochtans biedt een Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) de mogelijkheid om investeringsmiddelen strategisch te prioriteren. o Het zou interessant zijn om de acties ook gebiedsgericht te clusteren zodat de onderlinge samenhang zichtbaar wordt en er op een geïntegreerde manier, op verschillende schaalniveaus, een gebiedsgerichte prioritering aan gekoppeld kan worden. Zo wordt ook de samenhang met andere acties op terrein, door andere entiteiten (zoals het dOMG), inzichtelijk en kunnen potentiële synergiën beter gedetecteerd worden. Het Decreet Basisbereikbaarheid laat de aanpak om acties te clusteren per "gebiedsdeel" ook expliciet toe	De prioritering van de actietabel is tot stand gekomen na iteratief overleg met de verschillende partners. Daarbij werd rekening gehouden met de acties die reeds op korte termijn in de pijplijn zitten en waar de Vlaamse regering een prioriteit aan geeft. Voor de acties op middellange en lange termijn, werd er gekeken naar de opportuniteiten en de realiseerbaarheid van de projecten binnen het gewenste tijdskader. Op middellange termijn werden voornamelijk uitvoeringsgerichte acties geselecteerd omdat deze geacht werden het meeste potentieel te hebben in oplossingsvermogen naar Vlaamse doelstellingen en doelstellingen van de vervoerregio Mechelen. De indeling tussen middellange en lange termijn kan in de toekomst aangepast worden wanneer bepaalde opportuniteiten zich voordoen of vice versa. Het benodigde studiewerk voor de verschillende acties werd wel op korte termijn voorzien, zodat dit ook kan leiden naar eventuele aanpassingen in timing.	nvt	neen	neen	
301	A25	Departement Omgeving	x		monitoring en evaluatie		o Wij steunen het principe om het actieplan jaarlijks 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 Mechelen.	Dit wordt meegenomen in uitwerking	nvt	neen	neen	
302	A25	Departement Omgeving	x		Doorrekeningen		De eindnota benoemt duidelijk de doelstellingen die worden vooropgesteld, maar de evaluatie ervan komt niet zo duidelijk in de nota aan bod. Het is nochtans belangrijk dat het RMP het feit benadrukt dat we ondanks het voorgestelde beleidsscenario nog ver van de noodzakelijke daling in voertuigkilometers staan en ook de vooropgestelde 50/50 modale verdeling volgens de doorrekeningen met het verkeersmodel niet gehaald worden, dus dat er nog "verdere inspanningen nodig zullen zijn.	Dit is opgenomen onder "ook sturen op ruimte en gedrag" met verwijzing naar de doorrekeningen in het verkeersmodel. Deze informatie is uitgebreider terug te vinden in de synthesenota. De resultaten van het verkeersmodel en verantwoording van het modelinstrumentarium zijn terug te vinden in het Studierapport Doorrekeningen i.h.k.v. regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Mechelen v1.1; 15-03-2022	nvt	neen	neen	
303	A25	Departement Omgeving	x		Flankerend beleid		Het RMP omvat ook een aantal flankerende maatregelen inzake gedrag, parkeerbeleid en fiscaliteit. Dit soort maatregelen zijn meestal zeer doeltreffend en vaak ook kostenefficiënt. Aangezien deze niet meegenomen zijn in de doorrekening van het verkeersmodel (als hogere verplaatsingskost of parkeerkost) is het niet duidelijk welke impact deze kunnen hebben naar de vooropgestelde doelstellingen. We vragen om deze info bijkomend in het RMP toe te voegen, zodat duidelijk wordt welke maatregelen, eventueel op andere beleidsniveaus (lokaal, regionaal, Vlaams), zeker nodig zijn en of er daarnaast nog bijkomende maatregelen noodzakelijk zijn om de vooropgestelde doelstellingen alsnog te halen. Ook de doorrekeningen fase 2 (Vlaanderen-breed) zouden bijkomend insteek kunnen leveren.	De resultaten van de doorrekeningen tonen aan dat het gekozen beleidsscenario niet toereikend is in doelstelling van een reductie van 15% in het totaal aantal voertuigkilometers. Het is duidelijk dat hefbomen die binnen de bevoegdheid van hogere overheden en lokale overheden vallen, een cruciale rol zullen spelen in het behalen van deze doelstellingen. We zetten bv. in op sturend parkeerbeleid als vervoerregio en adviseren Vlaanderen tot invoeren van een slimme kilometerheffing.	nvt	neen	neen	
304	A25	Departement Omgeving	x				Het regionaal mobiliteitsplan neemt een aantal acties op rond vrachtverkeer (logistieke hubs, vrachtroutenetwerk, gecoördineerde visie vrachtwagenparkeren). Zaken waarvan wordt aangenomen dat die tot positieve evoluties inzake modal shift en voertuigkilometers zullen leiden, maar deze aannames zijn niet afgetoetst via het verkeersmodel. Ook het MER geeft over dit aspect een kritische kanttekening en geeft aan dat het beleidsscenario verder zou kunnen gaan en ambitieuzer. Gaat deze aftoetsing later gebeuren op Vlaams niveau? Gelieve dit te verduidelijken.	Vermits er geen acties op specifieke plaatsen zijn vastgelegd, is het niet mogelijk om dit via een verkeersmodel af te toetsen. Uit de jaarlijkse monitoring zal moeten blijken of het aantal vrachtwagens afneemt, enerzijds in zijn totaliteit en anderzijds op wegen waar ze niet gewenst zijn. Ook de vervoerde tonnage per spoor en binnenvaart is een indicatie van een modal shift in het goederenverkeer. Deze cijfers zijn eerder Vlaanderen breed te bekijken.	nvt	neen	neen	
305	A25	Departement Omgeving	x				Het operationele beleid zet sterk in op monitoring en evaluatie van het actieplan. Dat is positief. Er zijn diverse data beschikbaar m.b.t. omgeving en leefomgevingskwaliteit (bv. ruimtebeslag door infrastructuur). Er is verdere afstemming nodig rond indicatoren die dOMG kan aanleveren.	Overkoepelend dient de evaluatiemethodiek uitgewerk tet worden. Hierin zal het tijdspad, de methode en de te betrekken actoren bepaald worden. We verwelkomen betrokkenheid van dOMG.	nvt	neen	neen	
306	A25	Departement Omgeving	x				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 gemaakt wordt, over de vervoerregio's heen. Gelieve bij het finaliseren van het einddocument van het RMP de termen en definities in deze lexicon te hanteren.	Indien dit lexicon beschikbaar is, kan een check gebeuren.	nvt	Lexicon check	neen	
307	A25	Departement Omgeving		x	MER		Ontwerp Plan-MER - We verwijzen graag naar voorgaande input vanuit de VMM en het departement Omgeving, zo ook naar afspraken die tijdens algemene overlegmomenten werden gemaakt. Verslag versie 7/3/2023 alg overleg (MER, MOW, dOMG, VMM) d.d. 9/2/2023 Advies ontwerp-MER i.f.v. Strategisch MER regionaal mobiliteitsplan d.d. 27/03/2023 Advies Nota inhoudsafbakening MER ifv Strategisch MER regionaal mobiliteitsplan d.d. 9/06/2022 Verslag versie 7/7/2022 alg. overleg (MER, MOW, dOMG, VMM) d.d. 22/06/2022 Nota doelstellingen en indicatoren regionale mobiliteitsplannen.	/	Koen (MERCo)	neen	neen	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
308	A25	Departement Omgeving		x	MER		In het MER wordt nog uitgegaan van oude formulering van bepaalde acties. Bvb. Intergemeentelijk overlegplatform ipv interbestuurlijk. Bvb. Actie rond onderzoek knelpuntlocaties geluidshindermitigatie. Dit wordt best aangepast (zowel inhet MER als in de bijlagen bij het MER), aangezien het verwarring kan scheppen.	Bij de aanpassingen in het MER zullen we erop moeten toezien dat er inderdaard de juiste formulering wordt overgenomen zoals aangegeven (ontwerp-MER werd opgemaakt terwijl de juiste formulering/verfijning van acties nog lopende was). **Overigens**: in het MER wordt wel degelijk de term 'interbestuurlijk bovenlokaal overlegplatform' gebruikt. De term 'intergemeentelijk' wordt enkel in de generieke betekenis gebruikt, niet in relatie tot het overlegplatform.	Koen (MERCo)	neen	eventueel	
309	A25	Departement Omgeving		x	MER		Uit het overzicht blijkt dat heel wat aanbevelingen zich situeren op uitvoeringsniveau. Het voorstel om een checklist te ontwikkelen waarbij operationele aanbevelingen uit de MER worden meegenomen in de gehele projectcyclus van activiteiten onder het regionale mobiliteitsplan. Dit is een heel zinvol voorstel, maar het zou goed zijn om deze checklist al bij het RMP te voegen of hierrond een actie te voorzien, zodat dit niet vergeten wordt.	De bijlage F overzicht verwerkte MER aanbevelingen - geeft reeds een duidelijk overzicht van operationele aandachtspunten. Het uitwerken in een checklist is opgenomen als actie onder het actieplan, hoewel het niet de structuur van de strategische fiches volgt.	nvt	neen	neen	
310	A25	Departement Omgeving		x	MER		Volgende zin graag herformuleren/schrappen: "Om een samenhangende ruimtelijke ontwikkeling na te streven wordt een aanzet van ruimtelijk (locatie)beleid uitgewerkt." (zie ook NIA-advies)	p. 8 van finaal document (Ontwerp plan MER Mechelen_fin_v2: voorstel van geherformuleerde zin "Om een samenhangende ruimtelijke ontwikkeling na te streven wordt ingespeeld op een duidelijke relatie tussen het locatiebeleid en het mobiliteitsbeleid aangezien afstemming tussen beide noodzakelijk is. Bilateraal overleg om geïntegreerde keuzes te kunnen voorbereiden/maken is daarom cruciaal." (cf. decreet basisbereikbaarheid + suggestie van tekst uit advies NIA)	Koen (MERCo)	neen	ja, p8	
311	A25	Departement Omgeving		x	MER		Men stelt voor om maximaal te ontwikkelen binnen bestaand ruimtebeslag wat positief is. Indien dit niet mogelijk is moeten er op andere locaties compensatiemaatregelen getroffen worden waarbij er naar een zero ruimte – inname scenario kan gewerkt worden (bv. ontharden, vergroenen, reductie bestaand ruimtebeslag). We geven mee dat de plancompensatieplicht, die opgenomen is in het verzameldecreet (voorlopig vastgesteld door de VR) verschilt van de compensatie in het kader van ruimtebeslag. In het verzameldecreet gaat het enkel over een bestemmingscompensatie (harde bestemming/zachte bestemming) en niet over een compensatie ruimtebeslag. In bepaalde gevallen zal er dus zowel plancompensatie nodig zijn als compensatie in functie van het in balans houden van ruimtebeslag.	bv. vermelding compensatiemaatregelen op p.94 (OV-ruimtebeslag), ook p.170, p.190. Akkoord met herfomulering met vervanging van het woord "compensatiemaatregelen"., Voorstel voor zinsnede: "*Bij inname van extra ruimte voor de realisatie van een bepaalde bijkomende infrastructuur zou er op andere plaatsen een afbouw aan verharding kunnen plaatsvinden met vermindering van het ruimtebeslag (bv. afbouw van weginfrastructuur). Zulke maatregelen in functie van het in evenwicht houden van de ruimtebalans zouden kunnen worden onderschreven in het plan*".	Koen (MERCo)	neen	ja, P94-170-190	
312	A25	Departement Omgeving		x	MER		De term 'sterk bebouwde gebieden' is vervangen in het beoordelingskader voor lucht en geluid, maar vervangen door de term 'woongebieden'. Op welke manier worden woongebieden afgebakend? Het moet duidelijk zijn wat hiermee bedoeld wordt. (zie NIA-advies en laatste afspraken 7/2/2023)	Term "sterk bebouwde gebieden" werd na de NIA inderdaad vervangen door "woongebieden": deze term is relevant bij de interpretatie van de modelmatige doorrrekening van de effecten voor gezondheid (lucht, geluid) - zie ook beoordelingskader p.85. Voorstel om in voetnoot aan te geven wat in dit kader in het model als woongebied is aangeduid (nl. de kernen en de linten). De in het model als woongebieden aangeduide gebieden zijn de "urbane wegsegmenten" (d.i. wegsegmenten die een urbaan karakter hebben en onderdeel uitmaken van een kern - doch verschillend zijn van een woonlint) en de woonlinten - hier niet te verwarren met de term woongebied op een bestemmingsplan.	Koen (MERCo)	neen	ja	
313	A25	Departement Omgeving		x	MER		Door vooral standaardmaatregelen te vernoemen, wordt de indruk gegeven dat elk potentieel probleem kan opgelost worden, maar op plaatsen waar al knelpunten zijn (spoorwegen/wegen), zijn mogelijks al maatregelen genomen (fluisterasfalt, schermen…) of is het niet mogelijk/aangewezen om bepaalde maatregelen (bijkomend) te realiseren. Deze analyse wordt niet gemaakt in het MER, maar deze nuance zou minstens wel mogen toegevoegd worden.	Het spreekt voor zich dat bij voorbereiding en implementatie van een bepaalde maatregel op een bepaalde locatie rekening moet gehouden worden met de lokale omstandigheden, en dat in functie daarvan het nodig kan zijn de maatregel aan te passen of te herbekijken. Vermits de precieze locaties waar de maatregelen zullen geïmplementeerd worden (nog) niet gekend zijn kan dat op dit moment nog niet gebeuren. We zullen dit wel als algemeen aandachtspunt opnemen in het MER.	Koen (MERCo)	neen	Ja	
314	A25	Departement Omgeving		x	MER		Er is geen doorrekening gebeurd met het vrachtmodel, waardoor de doelstellingen inzake voertuigkilometers en modal shift niet volwaardig konden meegenomen worden. En ook bepaalde elementen uit het beoordelingskader niet konden beoordeeld worden. Als dit niet in de modellering per regio wordt opgepikt, wordt dit dan op Vlaams niveau bekeken? (zie ook NIA-advies)	Deze vraag gaat over impactbepaling op niveau van het Vlaams Gewest, en gaat dus de scope van dit MER te boven. Te beantwoorden door MOW.	Koen (MERCo)	neen	neen	
315	A25	Departement Omgeving		x	MER		Dit thema werd niet specifiek bekeken, omdat de expertise en de beslissingsbevoegdheid (bvb. over (voortoets) passende beoordeling) bij andere instanties zit. De algemene opmerkingen gelden uiteraard ook voor dit thema. Belangrijke aandachtspunt is de relatie met stikstof (N-depositie).	Klopt, het 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 de ecotooopverlies, versnippering, licht/geluidshinder en ook stikstof. Met betrekking tot stikstof kan vermeld worden dat er momenteel geen toepasbaar toetsingskader is.	Koen (MERCo)	neen	neen	
316	A26	Vlaamse Milieu Maatschappij		x	MER		Voorliggend RMP betreft een strategisch plan met een strategische milieueffectbeoordeling. Acties en voorstellen zullen nog steeds op hun haalbaarheid moeten onderzocht worden (incl. vergunbaarheid) en concreet gemaakt worden in relatie tot verschillende (omgevings-)aspecten. Omwille van het strategisch karakter is ervoor geopteerd om de effectbeoordeling van het plan (incl. acties) op een abstract niveau te houden en in de eerste plaats kwalitatief te beoordelen. Alternatieven op niveau van acties werden ook niet bekeken. Dit betekent dat verschillende elementen opgenomen in dit plan, nog steeds alle noodzakelijke besluitvormingen moeten doorlopen en een (milieu)afweging noodzakelijk blijft op het gepaste schaalniveau.	De milieubeoordeling gebeurt zoals wettelijk vastgelegd op het niveau van de beslissing, in deze een strategisch plan. Eventueel verdere uitwerkingen, zowel op plan- als projectniveau, zijn eveneens onderworpen aan de wettelijke bepalingen inzake milieubeoordelingen	nvt	neen	neen	
317	A26	Vlaamse Milieu Maatschappij	x		doelstellingen		In het ontwerp regionaal mobiliteitsplan wordt een ambitieuzere modal split 50/50 (aandeel van 50% duurzaam verkeer) voorgesteld in plaats van de voorziene 40/60 voor deze vervoerregio. Ook legt de vervoerregio zich de doelstelling op om het totaal aantal autokilometer dat door alle inwoners van de vervoerregio gereden wordt tegen 2030 te laten dalen met 15% ten opzichte van 2015. Het is positief dat modal shift en voertuigkilometers gelijkwaardige doelstellingen zijn voor de vervoerregio. Het aantal voertuigkilometer bepaalt immers rechtstreeks de milieuimpact, de modal split niet. Het bereiken van een modal shift kan leiden tot, maar geeft niet noodzakelijk een daling van het aantal voertuigkilometer over de weg. Dit hangt immers ook af van de totale vervoersvraag.	/	nvt	neen	neen	
318	A26	Vlaamse Milieu Maatschappij					Uit het ontwerp regionaal mobiliteitsplan blijkt dat een pakket aan aanbodsgerichte maatregelen niet volstaat en dat een sterker sturend maatregelenpakket nodig is waarbij over de grenzen van het mobiliteitsdomein heen wordt gekeken. Dit sterker sturend maatregelenpakket omvat een pakket aan aanbodsgerichte maatregelen, vraagsturende maatregelen, koppeling van ruimtelijke ontwikkeling met aanbodontwikkeling, koppeling met flankerend beleid en mobiliteitsmanagement. In het ontwerp RMP worden ook maatregelen op Vlaams niveau voorgesteld. Het is niet duidelijk welke bijdrage aan de doelstellingen deze maatregelen hebben. Deze info moet nog concreter toegevoegd worden, zodat duidelijk wordt dat verdere actie noodzakelijk is. Hiertoe zouden de doorrekeningen fase 2 (Vlaanderen-breed) insteek kunnen leveren voor bijkomende maatregelen, ook al situeren deze zich op een ander beleidsniveau.	De resultaten van de doorrekeningen tonen aan dat het gekozen beleidsscenario niet toereikend is in doelstelling van een reductie van 15% in het totaal aantal voertuigkilometers. Het is duidelijk dat hefbomen die binnen de bevoegdheid van hogere overheden en lokale overheden vallen, een cruciale rol zullen spelen in het behalen van deze doelstellingen. We zetten bv. in op sturend parkeerbeleid als vervoerregio en adviseren tot invoeren van een slimme kilometerheffing.	nvt	neen	neen	
319	A26	Vlaamse Milieu Maatschappij	x		acties		Toevoegen van VMM als partner bij volgende acties: G3-2 (parkeerbeleid afstemmen op het openbaar domein), R2-1 (opmaak leidraad met gebiedsgerichte aanpak parkeer- en mobiliteitsnormen), W1-2 (omvorming A12 Boom-Brussel) W2-4 (aanpak snelheidsregime en langsparkeren buiten bebouwde kom regionale en interlokale wegen volgens inrichtingsprincipes), S1-4 (slimme kilometerheffing) en S1-6 (scherper en breder Vlaams kader voor slimme distributie)	VMM wordt toegevoegd als partner bij de opgelijste acties.	nvt	Ja, VMM als partner bij G3-2 R2-1 W1-2 W2-4 S1-4 S1-6	neen	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
320	A26	Vlaamse Milieu Maatschappij	x		evaluatie		Wij steunen het principe, vermeld p. 59, om het actieplan jaarlijks te monitoren en waar nodig te actualiseren. We adviseren om hier later ook een planning op te enten en dit met betrokkenen en stakeholders te bespreken. Dit kan helpen om verschillende partijen mee te laten werken aan een meer geïntegreerde ontwikkeling van de vervoerregio Mechelen. Het MER moet nu reeds zoveel mogelijk informatie aanlevering over hoe deze monitoring kan gebeuren.	Dit wordt meegenomen in uitwerking	nvt	neen	neen	
321	A26	Vlaamse Milieu Maatschappij		x	MER		Wat het ontwerp-MER betreft, verwijzen we graag naar voorgaande input vanuit de VMM en het departement Omgeving, zo ook naar afspraken die tijdens algemene overlegmomenten werden gemaakt: • Verslag versie 7/3/2023 alg overleg (MER, MOW, dOMG, VMM) d.d. 9/2/2023 • Advies Nota inhoudsafbakening MER ifv Strategisch MER regionaal mobiliteitsplan (Versie 9/06/2022) • Verslag versie 7/7/2022 alg. overleg (MER, MOW, dOMG, VMM) d.d. 22/06/2022 • Nota doelstellingen en indicatoren regionale mobiliteitsplannen.	/	Koen (MERCo)	neen	ja	
322	A26	Vlaamse Milieu Maatschappij		x	MER		In het ontwerp MER moeten ook de resultaten uit de quick scan opgenomen worden. Het volstaat niet om deze enkel in de NIA op te nemen vermits deze deel uitmaken van de milieubeoordeling.	In de NIA werd een quickscan opgenomen die toeliet de relatieve merites van verscheidene scenario's (in milieutermen) aan het licht te brengen. Deze oefening vormde een onderbouwing voor de opmaak van het beleidsscenario, waarvan de milieueffecten onderzocht worden in het MER. De scenario's kunnen niet beschouwd worden als volwaardige alternatieven voor het regionaal mobiliteitsplan, maar waren verkennende oefeningen om inzicht te krijgen in de effectiviteit en neveneffecten van verschillende (combinaties van) bouwstenen. In die zin maakt de quickscan dan ook geen deel uit van de milieubeoordeling. De milieubeoordeling in het MER is overigens veel grondiger gebeurd dan in de quickscan, dus de quickscan bevat voor wat het beleidsscenario betreft geen informatie die niet ook in het MER is terug te vinden. De geraadpleegde instanties beschikken allemaal over NIA + quickscan, dus deze laatste nog eens toevoegen aan het MER maakt niet dat er meer informatie beschikbaar is, en kan zelfs verwarrend overkomen.	Koen (MERCo)	neen	neen	
323	A26	Vlaamse Milieu Maatschappij		x	MER		Het beleidsscenario werd hoofdzakelijk samengesteld uit bouwstenen van scenario 2b. Een deel van deze bouwstenen is opgenomen in het verkeersmodel. Andere bouwstenen zoals bijvoorbeeld de verdere uitbouw en ontwikkeling van logistieke knooppunten en uitbouw slimme distributie werden niet opgenomen in het verkeersmodel. Het is in het ontwerp-MER nog niet duidelijk hoe deze bouwstenen meegenomen werden in de effectbeoordeling. Dit moet verder verduidelijkt en onderbouwd worden in het MER.	Deze bouwstenen worden wel opgenomen in de overkoepelende (beschrijvende) effectbeoordeling, maar konder logischerwijze niet meegenomen worden in dat deel van de effectbeschrijving dat zich baseert op kwantitatieve gegevens die voortkomen uit het verkeersmodel. Dit werd in het MER reeds geduid.	Koen (MERCo)	neen	neen	
324	A26	Vlaamse Milieu Maatschappij		x	MER		In het ontwerp MER wordt voor een gedetailleerde beschrijving van de targets/doelen en bijhorende (mogelijke) kernindicatoren (KPI's) verwezen naar de ontwerp synthesenota. Deze maakt echter geen deel uit van de documenten waarover momenteel advies gevraagd wordt.	Het gaat hier om de KPI's die eigen zijn aan het regionaal mobiliteitsplan. Ze hebben geen relatie met het MER en de vermelding ervan is gewoon informatief, als onderdeel van de beschrijving van de totstandkoming van het RMP. De gedetailleerde beschrijving is te vinden in de synthesenota, die beschikbaar is. De term 'ontwerp synthesenota' werd in het MER vervangen door 'synthesenota'.	Koen (MERCo)	neen	Ja	
325	A26	Vlaamse Milieu Maatschappij		x	MER		Het is belangrijk dat in het MER de methodologie uit de NIA toegepast wordt en eerder gemaakte afspraken toegepast worden. In de NIA was voorgesteld om voor lucht te beoordelen in woongebieden en street canyons. In het MER worden street canyons niet afzonderlijke beoordeeld. In de bespreking is vaak sprake van (woon)kernen ipv het ruimere begrip 'woongebied'. Aanpassing van het MER is nodig om ook woongebied en street canyons te beoordelen.	Street canyons zijn enerzijds deels mee opgenomen in de berekeningen door aangepaste emissiekentallen voor 'urbane' wegen. Anderzijds werd er in de beoordeling ook rekening gehouden met street canyons door voor 'woonkernen' en 'woonlinten' specifieker te beoordelen. Dit zijn de twee locaties binnen woongebieden waar street canyons het relevantst zijn met ook hun eigen morfologie van street canyons en verschillende relevantie van street canyons. Er wordt dus zelfs gedetailleerder beoordeeld dan voorzien in de NIA. Dit wordt duidelijk verwoord in het MER: *'Voor lucht worden via de emissiekengetallen (per wegtype, voertuigtype en snelheid voor het jaar 2030 a.d.h.v. de emissiekengetallen voorhanden in 2022) de toe- en afnames in emissie per weglengte onderverdeeld in woonkernen, woonlinten en buitengebied ter opdeling in blootstellingsgraden, waarbij woonkernen de hoogste blootstellingsgraad en buitengebieden de minste blootstellingsgraad aan luchtverontreiniging kennen. Door de opdeling naar woonkernen en linten te maken, wordt extra nadruk gelegd op potentiële street canyons die zich kunnen voordoen in deze beide gebieden. Dit wordt niet afzonderlijk beoordeeld, maar zit mee in deze opdeling (kernen, linten) en in de emissiekengetallen die hoger zijn voor stedelijke omgevingen.* '	Koen (MERCo)	neen	neen	
326	A26	Vlaamse Milieu Maatschappij		x	MER		Volgens het MER mogen enkel conclusies omtrent de veranderende routekeuze en modale verschuivingen tussen autoverkeer (personenwagens) uit het model getrokken worden. Daarom wordt in de luchtmodelresultaten enkel het verschil in gemotoriseerde bewegingen relatief ten opzichte van de referentiesituatie beschouwd ten gevolge van routekeuzes en modale verschuivingen (voor personenverkeer). Het is niet duidelijk op welke manier het vrachtverkeer in rekening gebracht werd. Tijdens overlegmomenten was afgesproken om emissies voor lucht te berekenen langs snelwegen, landelijke en stedelijke wegen. Het MER maakt geen gebruik van de door VMM aangeleverde emissiefactoren voor deze wegen, er wordt gebruikt van 1 emissiefactor per modus. Het is niet duidelijk hoe deze emissiefactor bepaald werd en hoe het onderscheid tussen de verschillende types van wegen werd meegenomen. Zowel voor CO2-emissies bij klimaat als NO2-emissies voor lucht moet een berekening gebeuren conform de eerder gemaakte afspraken, zodat vervolgens nagegaan kan worden waar de knelpuntlocaties binnen de vervoerregio zich bevinden. Nadien kunnen hier de nodige milderende maatregelen aan gekoppeld worden.	Incorrect. Er werd gebruik gemaakt van de aangeleverde emissiekentallen voor doorrekeningen **NO_2** gedifferentieerd obv wegtype, voertuigtype en snelheid zoals aangegeven in de methodiek en de effectbespreking. Dit wordt ook duidelijk uitgelegd in het MER. Wijzigingen in vrachtverkeer zitten niet in de modellering vervat gezien dit op Vlaams niveau dient te worden gemodelleerd. Meer info omtrent de mobiliteitsmodelleringen kan bij MINT worden bekomen. Ook voor **CO_2** werd gedifferentieerd op basis van voertuigtype. Voor wegtype werd oorspronkelijk niet gewerkt met het wegtype per wegsegment, maar met de gemiddelde emissiefactor voor de verschillende wegtypes, bij de generieke free flow-snelheden per wegtype. Dit leek ons verantwoord omdat het niet uitmaakt waar de CO_2-emissies vrijkomen en we dus niet op zoek zijn naar 'knelpuntlocaties'. De emissies op basis van de gemiddelde emissiefactor per voertuigtype kunnen o.i. op het strategisch niveau van deze beoordeling, en gegeven de vele onzekerheden die inherent zijn aan de berekeningen met het verkeersmodel, beschouwd worden als voldoende correct om een beeld te geven van de effecten van het beleidscenario op de emissiereducties voor broeikasgassen in vergelijking met het referentiescenario. Aangezien het om een worst-case benadering gaat bestaat er ook geen gevaar dat het effect zou onderschat worden. Niettemin werd beslist, om tegemoet te komen aan de vraag van VMM, om de berekening te herdoen en daarbij rekening te houden met de verschillende emissiefactoren die aan verschillende wegtypes gekoppeld kunnen worden. Er bleek volgens deze berekening 80 ton CO2 bespaard te zijn versus 64 ton CO2 bij de oorspronkelijke berekening, of een relatieve daling tegenover de referentie met 3,7% ipv met 3,0%. Het verschil is dus miniem en het besluit dat het om een zeer beperkte daling gaat blijft gehandhaafd.	Koen (MERCo)	neen	Ja	
327	A26	Vlaamse Milieu Maatschappij		x	MER		Wat flankerende maatregelen betreft wordt op niveau Vlaanderen gekozen voor elektrificatie van de vloot om de vervoeremissies tegen 2040 tot nul te kunnen reduceren. In het regeerakkoord is de doelstelling opgenomen om ten laatste in 2025 de stadskernen emissievrij te bedienen. Ten laatste voor 2035 rijden alle bussen in heel Vlaanderen emissievrij. In dat kader zouden de flankerende maatregelen m.b.t. openbaar vervoer wat ambitieuzer geformuleerd kunnen worden.	OK, p.92 (en ook alle volgende delen waar deze aanbevelingen zijn overgenomen): Ambitie van regeerakkoord vermelden tegen 2025 (is dit eigenlijk nog haalbaar? maar staat wel ingeschreven) en tegen 2035	Koen (MERCo)	neen	ja	
328	A26	Vlaamse Milieu Maatschappij		x	MER		Als aanbeveling wordt vergroening met voldoende gespreide laanbomen en gevelvergroening voorgesteld. Dit zal geen waarneembare impact hebben op de luchtkwaliteit. Dit is dus geen goede aanbeveling voor plaatsen waar vrachtroutes en spoorverbindingen woongebied doorkruisen. De nuancering dat het milderende effect van groen op luchtkwaliteit genuanceerd moet worden is opgenomen in voetnoten. VMM vraagt om dit in de tekst zelf aan te passen ipv met behulp van voetnoten.	Ok, voetnoot op te nemen bij p.97: Het milderend effect van groen op de luchtkwaliteit moet evenwel genuanceerd worden; bronmaatregelen (zoals het schoner maken van wegverkeer, industrie,...) hebben een groter effect op het verbeteren van de luchtkwaliteit.	Koen (MERCo)	neen	ja	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
329	A26	Vlaamse Milieu Maatschappij		x	MER		De formulering dat moet opgepast worden met het inzetten van op verdichting vlakbij openbaar vervoer en voorzieningen omdat hier meer luchtemissies verwacht kunnen worden, moet geschrapt worden. Er moet ingezet worden op slimme verdichting, waarbij echter de nodige maatregelen voorzien worden om negatieve effecten voor luchtkwaliteit te beperken.	akkoord met nuancering: aan te passen teksten bij OV lucht p.99,100,107 (staat vaak bij vermelding van verdichtingsparadox): Er moet dus ingezet worden op een slimme verdichting waarbij de nodige maatregelen voorzien worden om de negatieve effecten van blootstelling aan de luchtkwaliteit en het geluidsklimaat te beperken.	Koen (MERCo)	neen	ja	
330	A26	Vlaamse Milieu Maatschappij		x	MER		In de synthese wordt gesteld dat voor gezondheid modal shift het belangrijkste aspect is. Dit klopt niet, de reductie van de gereden kilometers is even belangrijk. Dit moet aangevuld worden in het MER.	akkoord om op p108 de zinssnede aan te passen als volgt: Voor het aspect gezondheid zijn het verhogen van de modal shift, in combinatie met de reductie van de gereden kilometers, de belangrijkste aspecten. We wijzen er wel op dat het positieve effect van de modal shift in de eerste plaats moet gezocht worden in het effect op de fysieke activiteit (dus modal shift naar actieve transportmodi). Dit effect weegt op tegen de negatieve gezondheidsimpact van luchtkwaliteit of geluidsklimaat.	Koen (MERCo)	neen	ja	
331	A26	Vlaamse Milieu Maatschappij		x	MER		De totale CO_2-uitstoot van respectievelijk personen- en vrachtververvoer wordt bekomen door het totaal aantal afgelegde voertuigkilometers op de weg van personenwagens en vrachtwagens te vermenigvuldigen met een gemiddelde emissiefactor voor personen- en vrachtvervoer. Dit geeft geen correct beeld van de effecten vermits geen rekening gehouden wordt met de kilometers op een snelweg, landelijke en stedelijke weg. Op basis van de huidige berekeningen kunnen dan ook geen correcte conclusies geformuleerd worden. Een correcte inschatting van CO_2-emissies blijft noodzakelijk en moet dus nog gebeuren.	Het gebruik van een gemiddelde emissiefactor leek ons verantwoord omdat het niet uitmaakt waar de CO_2-emissies vrijkomen en we dus, in tegenstelling tot wat het geval is voor NO_2, niet op zoek zijn naar 'knelpuntlocaties'. De emissies op basis van de gemiddelde emissiefactor per voertuigtype kunnen o.i. op het strategisch niveau van deze beoordeling, en gegeven de vele onzekerheden die inherent zijn aan de berekeningen met het verkeersmodel, beschouwd worden als voldoende correct om een beeld te geven van de effecten van het beleidscenario op de emissiereducties voor broeikasgassen in vergelijking met het referentiescenario. Aangezien het om een worst-case benadering gaat bestaat er ook geen gevaar dat het effect zou onderschat worden. Niettemin werd beslist, om tegemoet te komen aan de vraag van VMM, om de berekening te herdoen en daarbij rekening te houden met de verschillende emissiefactoren die aan verschillende wegtypes gekoppeld kunnen worden. Er bleek volgens deze berekening 80 ton CO2 bespaard te zijn versus 64 ton CO2 bij de oorspronkelijke berekening, of een relatieve daling tegenover de referentie met 3,7% ipv met 3,0%. Het verschil is dus miniem en het besluit dat het om een zeer beperkte daling gaat blijft gehandhaafd. Meer 'reliëf' brengen in de cijfers verandert dus niets aan de essentie van de beoordeling, namelijk dat de bijdrage van het beleidsscenario aan de beoogde reductie van broeikasgasemissies zeer beperkt is.	Koen (MERCo)	neen	neen	
332	A26	Vlaamse Milieu Maatschappij		x	MER		Er worden flankerende maatregelen voorgesteld, zoals kilometerheffing. Het is niet duidelijk in welke mate deze flankerende maatregelen bijdragen aan het realiseren van de doelstellingen. Dit moet toegevoegd worden aan het MER.	Uiteraard dragen deze flankerende maatregelen bij aan de algemene doelstelling om de negatieve milieu-impact van het RMP te beperken, en om de positieve impact ervan te versterken - anders zouden we ze niet vermelden. Het is duidelijk dat het RMP op zich slechts een beperkte impact heeft op het realiseren van de doelstellingen in termen van bv. emissiereductie, en dat de flankerende maatregelen dus nodig zijn. We zullen dit ten overvloede nog bijkomend verduidelijken in het MER.	Koen (MERCo)	neen	ja	
333	A26	Vlaamse Milieu Maatschappij		x	MER		De conclusie dat ontradende maatregelen qua autoverbruik niet onder de bevoegdheid van de vervoerregio vallen, maar in het RMP sterker onder de aandacht kunnen gebracht worden als onmisbare schakel in het toekomstige mobiliteitsbeleid is zeer belangrijk.	Inderdaad. Dit volgt uit het feit dat we deze maatregelen onderbrengen bij de flankerende maatregelen. Zoals de opmerking stelt kunnen deze maatregelen in het RMP sterker onder de aandacht gebracht worden, steeds met de kanttekening dat dit buiten de bevoegdheid van de vervoerregio valt. Voor het MER heeft deze vaststelling verder geen gevolgen.	Koen (MERCo)	neen	neen	
334	A26	Vlaamse Milieu Maatschappij	x				Uit het overzicht blijkt dat zeer veel aanbevelingen zich op uitvoeringsniveau situeren. Bepaalde van deze aanbevelingen zouden ook in de visie en/of actieplan opgenomen kunnen worden door deze op een strategischer niveau te formuleren. In de strategische visie zou bijvoorbeeld ook reeds opgenomen kunnen worden dat rekening gehouden wordt met milieuaspecten zoals bijvoorbeeld lucht. Dit hoeft niet noodzakelijk enkel op uitvoeringsniveau opgenomen te worden.	Het Vlaams luchtbeleidsplan en andere relevante beleidsplannen worden vermeld in de strategische visie p.14-15 en referentie wordt bv. gemaakt naar autoverkeer als belangrijkste bron van lucht en geluidsemissies.	nvt	neen	neen	
335	A26	Vlaamse Milieu Maatschappij		x	MER		Het ontwerp RMP en vervolgens het advies gebaseerd is op de beoordeling van de effecten van het plan, inclusief de geformuleerde milderende maatregelen in het MER. Dit betekent m.a.w. dat de aannames, randvoorwaarden en milderende maatregelen ook effectief dienen geïmplementeerd te worden in het RMP of via flankerend beleid, zo niet is dit advies gebaseerd op een foutieve beoordeling en bijgevolg niet meer geldig.	Waarvan akte en akkoord	nvt	neen	neen	
336	A26	Vlaamse Milieu Maatschappij		x	Conclusie		het momenteel niet altijd duidelijk is op welke manier de aannames, randvoorwaarden en milderende maatregelen uit het MER doorvertaald worden in de besluitvorming van het RMP er bijgevolg zonder opname van bovenvermelde elementen in het RMP onvoldoende garanties zijn dat de milieueffecten aanvaardbaar zullen zijn.	De aanbevelingen uit voorliggend ontwerp-sMER werden grondig bestudeerd door de opstellers van het regionaal mobiliteitsplan. Dit gaf aanleiding tot een aantal bijstellingen aan de strategische visie en actieplan, waardoor de milieueffectrapportage dus daadwerkelijk doorwerkte in de besluitvorming met betrekking tot het regionaal mobiliteitsplan. Voor elke aanbeveling uit het ontwerp-MER werd door de opstellers van het regionaal mobiliteitsplan aangegeven hoe er mee zal omgegaan worden bij de uitwerking van de definitieve versie van het regionaal mobiliteitsplan (zie hoofdstuk 7.9 sMER en bijlage F van het regionale mobiliteitsplan). Veel effecten zijn trouwens positief. Het verder reduceren van de negatieve impacten en versterken van de positieve impacten valt voor een groot deel af van maatregelen die de bevoegdheden van de vervoerregio te buiten gaan, zoals reeds gesteld. Er zijn tot slot geen milderende maatregelen voorgesteld, is er dus geen strikte juridische noodzaak om het plan bij te sturen. In de herwerkte versie van het regionaal mobiliteitsplan zullen we een extra hoofdstuk voorzien "aanbevelingen sMER" die het bovenstaande verduidelijkt. De inhoud loopt gelijk met het hoofdstuk 7.9 van het sMER en zal de bijlage F verduidelijken.	nvt	Toevoegen hoofdstuk	neen	
337	A26	Vlaamse Milieu Maatschappij		x	MER		Volgende elementen moeten nog verder uitgewerkt worden in het MER en/of het RMP:	/	nvt	neen	neen	
338	A26	Vlaamse Milieu Maatschappij		x	Beleidsscenario		• Duidelijk oplijsten van alle maatregelen die reeds vervat zijn in het beleidsscenario en van de maatregelen die bijkomend nodig zijn: in eerste instantie maatregelen die op niveau van de vervoerregio zelf genomen kunnen worden, maar in tweede instantie ook maatregelen die door andere beleidsniveaus genomen moeten worden. Ook de bijdrage van deze maatregelen aan de doelstellingen moet duidelijk zijn.	De actielijst, opgenomen in bijlage 3 aan het MER, en die integraal deel uitmaakt van het RMP, houdt reeds in hoge mate rekening met de aanbevelingen uit het MER (zie § 7.6). De bijkomend nodige flankerende maatregelen worden opgelijst in § 7.7. Het is duidelijk dat invulling van de aanbevelingen en flankerende maatregelen positief is. Het is echter niet mogelijk om dit positief effect ook te kwantificeren.	nvt	neen	neen	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
339	A26	Vlaamse Milieu Maatschappij		x	?		• Maatregelen zoveel mogelijk verankeren in de visie en/of actieplan en pas in laatste instantie op uitvoeringsniveau	We hebben begrip voor dit standpunt en streven naar een zo vroeg mogelijke verankering van maatregelen, omdat dit zorgt voor een duidelijke richting en engagement op hoger niveau. We verduidelijken de aanpak. De aanbevelingen uit voorliggend ontwerp-sMER werden grondig bestudeerd door de opstellers van het regionaal mobiliteitsplan. Dit gaf aanleiding tot een aantal bijstellingen aan de strategische visie en actieplan, waardoor de milieueffectrapportage doorwerkte in de besluitvorming met betrekking tot het regionaal mobiliteitsplan. Voor elke aanbeveling uit het ontwerp-MER werd door de opstellers van het regionaal mobiliteitsplan aangegeven hoe er mee zal omgegaan worden bij de uitwerking van de definitieve versie van het regionaal mobiliteitsplan (zie hoofdstuk 7.9 sMER en bijlage F van het regionale mobiliteitsplan). We verdedigen de keuzes die gemaakt zijn in verwerking van aanbevelingen in visie/actieplan en tot slot het merendeel op uitvoeringsniveau. 1) Er zijn geen milderende maatregelen voorgesteld, er was dus geen strikte juridische noodzaak om het plan (visie en actieplan) bij te sturen, hoewel dat voor sommige aanbevelingen wel gebeurd is en beslist is door de vervoerregioraad (bv. compensatie voor bijkomende verharding door hard transportinfrastructuur). 2) Het merendeel van de aanbevelingen uit het sMER zijn operationeel van aard, en relevant op projectniveau. Het opnemen van dergelijke gedetailleerde aanbevelingen in een strategische visie leidt af van de hoofddoelstellingen en -principes van het plan. 3) Monitoring en evaluatie: Er is een zeer duidelijk engagement om de aanbevelingen van het sMER als basis te gebruiken in de monitoring en evaluatie van projecten op uitvoeringsniveau. Dit zorgt ervoor dat de aanbevelingen daadwerkelijk worden geïmplementeerd en dat hun effectiviteit kan worden	nvt	neen	neen	
340	A26	Vlaamse Milieu Maatschappij		x	MER		• Toepassen van de methodologie uit de NIA en de eerder gemaakte afspraken tijdens overlegmomenten tussen MOW, Omgeving en VMM:	/	Koen (MERCo)	neen	neen	
341	A26	Vlaamse Milieu Maatschappij		x	MER		• Correctie inschatting van NO2- en CO2-emissies	Er werd gebruik gemaakt van de aangeleverde emissiekentallen voor doorrekeningen gedifferentieerd obv wegtype, voertuigtype en snelheid zoals aangegeven in de methodiek en de effectbespreking.	Koen (MERCo)	neen	neen	
342	A26	Vlaamse Milieu Maatschappij		x	MER		• Beoordeling in woongebieden en street canyons	Street canyons zijn enerzijds deels mee opgenomen in de berekeningen door aangepaste emissiekentallen voor 'urbane' wegen. Anderzijds werd er in de beoordeling ook rekening gehouden met street canyons door voor 'woonkernen' en 'woonlinten' specifieker te beoordelen. Dit zijn de twee locaties binnen woongebieden waar street canyons het relevantst zijn met ook hun eigen morfologie van street canyons en verschillende relevantie van street canyons. Er wordt dus zelfs gedetailleerder beoordeeld dan voorzien in de NIA. Dit wordt duidelijk verwoord in het MER: *'Voor lucht worden via de emissiekengetallen (per wegtype, voertuigtype en snelheid voor het jaar 2030 a.d.h.v. de emissiekengetallen voorhanden in 2022) de toe- en afnames in emissie per weglengte onderverdeeld in woonkernen, woonlinten en buitengebied ter opdeling in blootstellingsgraden, waarbij woonkernen de hoogste blootstellingsgraad en buitengebieden de minste blootstellingsgraad aan luchtverontreiniging kennen. Door de opdeling naar woonkernen en linten te maken, wordt extra nadruk gelegd op potentiële street canyons die zich kunnen voordoen in deze beide gebieden. Dit wordt niet afzonderlijk beoordeeld, maar zit mee in deze opdeling (kernen, linten) en in de emissiekengetallen die hoger zijn voor stedelijke omgevingen.* '	Koen (MERCo)	neen	neen	
343	A26	Vlaamse Milieu Maatschappij		x	MER		• Voor knelpuntzones onderzoek doen naar mogelijke milderende maatregelen	Flankerende maatregelen ifv ruimtegebruik (slimme verdichting, uitfasering lintbebouwing...) zijn de belangrijkste maatregelen naast het (voor gezondheid veel belangrijkere) verder pushen van modal shift richting collectief en actief transport. Eventueel kan nog voorgesteld worden om de toegenomen emissies (geluid en lucht) te mitigeren met milderende maatregelen als overdrachtsmaatregelen (schermen...) en bronmaatregelen (geluidsstil wegdek). Maatregelen bij de ontvangers zoals woningisolatie ifv geluid is minder effectief en niet relevant op strategisch niveau. Zoals reeds vermeld in het MER is de blootstelling langs de wegen met emissiestijging echter beperkt, waardoor de impact op gezondheid ook beperkter is. Er wordt wel opgemerkt dat er reeds ongerustheden bestaan bij de bevolking, waardoor het nemen van maatregelen toch dringender blijkt.	Koen (MERCo)	neen	ja	
344	A26	Vlaamse Milieu Maatschappij		x	MER		• VMM lucht betrekken bij acties die voor luchtkwaliteit belangrijk zijn.	VMM wordt toegevoegd als partner bij de opgelijste acties.	nvt	Ja, VMM als partner bij G3-2 R2-1 W1-2 W2-4 S1-4 S1-6	neen	