

Datum	Code	Subcode	Adviesverlener	inhoud (letterlijke passage)	verwerking RMP	verwerking plan-MER	antwoord / motivatie (voorstel TMOV)
4/09/2023	1	a	Burger	Bij de voorstelling van de plannen van het nieuwe zwembad in Sint-Niklaas in de Watermolenstraat/ Watermolendreef was er sprake dat er een hoppin-punt ging komen bij het nieuwe zwembad om de verkeersdruk in de Watermolenstraat/Watermolendreef te laten dalen aangezien de Watermolenstraat/Watermolendreef de enige toegangsweg is voor gemotoriseerd verkeer naar het nieuwe zwembad. In die straat ligt ook een school. In de lijst van de hoppin-punten op de site van Vlaanderen staat dat hoppin-punt niet. Komt dat hoppin-punt bij het zwembad er dan niet?	Neen	Neen	In de omgeving van het nieuwe zwembad Sint-Niklaas wordt een lokaal hoppinpunt voorzien aan de bestaande bushalte Belsele Timmermanslaan (ter hoogte van Watermolendreef 104). Het hoppinpunt staat opgenomen in de lijst op p.3, eerste hoppinpunt 'Timmermanslaan'.
4/09/2023	2	a	Instantie - Agentschap Natuur en Bos	Het Agentschap voor Natuur en Bos heeft de documenten doorgenomen en geanalyseerd. We hebben geen opmerkingen op het onderzoek en de conclusies. We geven de documenten, incl. voortoets passende beoordeling, een gunstig advies. Wat betreft de waterbus zal de studie van het Waterbouwkundig Laboratorium en het INBO in oktober gepubliceerd worden. Het Agentschap voor Natuur en Bos heeft het ontwerpproject al kunnen doornemen. De wetenschappers hebben een correlatie gevonden tussen waterbus en schade op slikken en schorren (een beschermd habitat binnen het vogel- en habitatrichtlijngebied). Het is nog niet duidelijk wat dit zal betekenen voor de huidige uitbating. Uitbreiden van de dienstverlening is zeker niet evident.	Neen	Neen	Wij nemen akte van dit standpunt
11/09/2023	3	a	Burger	Is het mogelijk om een bushalte te voorzien aan het Welzijnshuis in de Abingdonstraat in Sint-Niklaas voor de stadsbuslijn die overblijft? Het Welzijnshuis wordt ook door mensen die slecht te been zijn bezocht, daarom is een halte vlak voor de deur belangrijk. De bus zou dan niet meer langs de Gorinchemstraat rijden maar langs de Abingdonstraat. Indien het stadsbestuur opnieuw een knip wil organiseren in de Abingdonstraat voor auto's, kan dit gecombineerd worden met een busluis.	Neen	Neen	Dit is een opmerking op de operationalisering van het openbaar vervoer. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de gewijzigde principes rond het aanbod van openbaar vervoer van een aanbodgestuurd systeem (Basismobiliteit) naar een vraaggestuurd systeem (Basisbereikbaarheid); zie daarover de respectievelijke bepalingen van het Decreet Basisbereikbaarheid:artikel 4, artikel 5, artikel 32 : https://codex.vlaanderen.be/PrintDocument.aspx?id=1031764&datum=&geanoteerd=false&print=false , en het BVR van 4 september 2020 tot bepaling van de kwaliteits-eisen van het kernnet en het aanvullend net : https://codex.vlaanderen.be/PrintDocument.aspx?id=1033714&datum=&geanoteerd=false&print=false dat het BVR Basismobiliteit van 29 november 2002 heeft opgeheven waardoor onder meer de vroegere normen rond afstanden inzake haltes werden aangepast en vervangen door een streefstand (artikel 16).
12/09/2023	4	d	Burger	De eisen of verwachtingen aan bestuurders zijn gedaald. Limiet 90km/h werd verlaagd naar 70km/h, o.a. met doel om de misbruikers (+100km/h) strenger te kunnen aanpakken. Gevolg is dat op deze (voorheen) vlotte wegen, met technisch enorm veel betere wagens 55 a 60 wordt gereden. 'Je hoeft toch geen 70 te rijden !' Dit uit het oog verliezend dat de wegen geschikt en gepast zijn voor 90km/h. Dit uit het oog verliezend dat die langzamere bestuurders uit verveling of afleiding dan regels overtreden als witte-lijn overschrijden, zonder richtingaanwijzers te gebruiken afslaan naar links of rechts, whatever. De 'voorbeelden' die 55-60km/h halen waar 70km/h makkelijk en gepast is, door hun niet-met-rijden bezig zijn, typisch dat zij deze snelheid ook aanhouden na binnenkomst van bebouwde kom.	Neen	Neen	Snelheidsregimes worden bepaald door de wegbeheerder en dienen te passen binnen een correct en leesbaar wegbeeld. Snelheidsregimes zijn geen onderdeel van het RMP.
12/09/2023	4	e	Burger	De wildgroei en uitbouw van zones 30, het kassa-kassa verhaal. Als in Eksaarde waar een ganse wijk met erg weinig jonge fietsers, gelegen aan een goed en compleet afgescheiden fietspad toch zone 30 is. Zone 30, 24h/24h, 7/7dagen. Alsook in het centrum van het slaperige dorpje waar je heel regelmatig als enige bewegende wagen doorheen tuft. Wanneer de regelgevenden hierbij niet aanvoelen dat dit weinig tot geen draagkracht heeft of verdient, dan zijn zij te ver van bevolking vandaan gegroeid en is vervanging aan de orde. 29% overtredingen bij vorige snelheidscontrole. Dit dynamische bord staat sinds kort op m'n woon-werk verkeer op een stukje lintbebouwing. Reken daarbij de wagens die meer dan 50 zouden rijden maar gehinderd zijn door de wagen voor hen (Ik rij daar ook minder dan 50). Wel, dan kom je aan een meerderheid die daar 50km/h niet meer als een gepaste snelheidslimiet beschouwd. Dit door dagelijks gebruik en dagelijkse ondervinding. Een beleid dat geïnteresseerd en actief is, zou de limiet heroverwegen of aanpassen ipv repressief blijven incasseren. Ik vrees dat uw bevraging een schaaamlapje is om legitiemer op het ingeslagen pad verder te gaan, om verder het verkeer te bemoeilijken.	Neen	Neen	Het snelheidsregime dient te passen binnen een correct en leesbaar wegbeeld. Bovendien draagt het (lager snelheidsregime) eveneens bij aan de leefbaarheid van de omgeving of in kernen door lagere motor- en rolgeluiden, wat een positieve impact heeft op de gezondheid van omwonenden. Daarnaast draagt een lager snelheidsregime eveneens bij tot de verkeersveiligheid en veiligheid van de zwakke weggebruiker.
12/09/2023	4	c	Burger	Leefbaarheid in verbindingswegen: de link met leefbaarheid in buurt van luchthavens is snel gelegd. Koop een huis aan een drukke weg, en maak dan kabaal dat de weg te druk is. De trend is dat beleid daarin meegaat, om kiezertjes te winnen. Dat verkeer drukker is geworden, maar met keivel meer aandacht voor veiligheid (betere fietspaden e.d.), dat is onpopulair. Net zoals burgers voor hun eigen gedrag te stellen dat zij ook verkeersdrukte maken in andermans straat en omgeving.	Neen	Neen	Dit is opgenomen in het beleidsplan, hoofdstuk 4.1.6. leefbaarheid: De leefbaarheid vormt naast verkeersveiligheid evenzeer een belangrijk werkpunt, voornamelijk binnen de kernen. Beide aspecten zijn nauw gerelateerd aan elkaar, al heeft de verkeersleefbaarheid in hoofdzaak betrekking op de doortochtproblematieken en ongewenste verkeersstromen, die dan weer kunnen leiden tot verkeersonveilige situaties. De druk van het verkeer op de omgeving mag het kwaliteitsvol functioneren van de mens in de kernen niet in de weg staan. Verkeer is een noodzaak voor specifieke activiteiten, al bestaat de uitdaging erin een duurzaam evenwicht te vinden in functie van de leefbaarheid.
12/09/2023	4	a	Burger	Opmerking bij item 56 en andere items van bijlage, wv leefbaarheid. Na hoofdwegen als Antwerpse steenweg te belemmeren en te ontraden door er éénvaksweg van te maken met snelheidsbeperkingen is het, als voorzien, gelukt om verkeer te laten kiezen voor de secundairere wegen. Deze verbindingswegen, die de hoofdwegen ontlasten, worden meer en meer geplaagd door verkeersdrempels, verkeersplateau's en lagere snelheidslimieten als waren het bebouwde kommen. Dit om verkeer terug naar de hoofdwegen te sturen die nu al te belast zijn ? Laat hoofdwegen terug vlotter doorvloeien.	Neen	Neen	Situatie waarnaar advies verwijst is onduidelijk. De nieuwe wegencategorisering en bijhorende inrichtingsprincipes zijn hierbij maatgevend. Daarnaast hebben secundaire wegen niet de functie om hoofdwegen te ontlasten. Het is zeker en vast de intentie van de nieuwe wegencategorisering om op hoofdwegen te voorzien in maximale doorstroming, zoals voorgeschreven in de inrichtingsprincipes. Dit wordt toegelicht onder hoofdstuk 4.1.3 in het Beleidsplan.
12/09/2023	4	b	Burger	Richt aandacht op niet-attente bestuurders die risico's veroorzaken door traag of onaangepast gedrag.	Neen	Neen	Dit is opgenomen in de actietabel onder actie 66 en actie 56

12/09/2023	5	a	Burger	<p>Onlangs heb ik vernomen dat de gemeente Temse net voor mijn appartement in de Sint-Amelbergalaan 22-24 9140 Temse een bushalte met perron heeft geplaatst. Deze halte neemt de volledige voorkant van het appartementsgebouw in (lengte 20 meter).</p> <p>Het is bijzonder spijtig om dit als eigenaar zelf te moeten vaststellen. Er is ons op voorhand enkel meegedeeld per brief dat er werken zullen uitgevoerd worden voor een bushalte. Maar we zijn als mede-eigenaars enorm verrast dat dit de volledige voorkant van ons gebouw heeft ingepaald. Natuurlijk is geen enkele mede-eigenaar hier akkoord mee.</p> <p>Dit brengt ook heel wat praktische problemen met zich mee voor het gebouw zoals levering van mazout (ondergronds), regelmatige verhuisactiviteiten, parkeerproblemen, andere leveringen (binnenkort levering van raam)...</p> <p>Ik heb het probleem aangekaart bij gemeente Temse maar ze baseren zich op het decreet basisbereikbaarheid. Er is overgegaan van een aanbodgericht systeem naar een vragergericht systeem. Dus haltes die te dicht bij elkaar liggen verdwijnen, de bussen rijden enkel nog waar er vraag naar is. Indien er in gebieden de vraag laag is, wordt er gebruik gemaakt van Vervoer op Maat/ flexvervoer. Deze flexbussen en flextaxi's brengen je van de ene halte naar de andere halte, waar je vervolgens kan overstappen op een ander vervoermiddel zoals een trein, tram, bus of fiets.</p> <p>Dit is de basis van dit decreet.</p> <p>De halte in aanmaak in de Sint-Amelbergalaan behoort tot een kernnetlijn, een bestaande lijn 99 tussen Temse en Hamme. Een kernnet bestaat uit bussen met weinig haltes die grote woonkernen en belangrijke attractiepolen met elkaar verbinden. Deze bushalte ligt nu tussen twee haltes, 380 meter van Benoitlaan en 350 meter van Edgard Tinellaan. Dus op 730 meter zijn er 3 haltes (buiten het centrum). Normaal gezien streeft de Vlaamse overheid naar minder buslijnen en meer vervoersmiddelen te gebruiken (deelfiets, deelauto, fiets,...) Er komt ook een hoppingpunt aan de Edgard Tinellaan (dus op 350meter is er dan een hoppingpunt).</p> <p>Verder is de uitleg/redenering van de gemeente: om dit 'gat' van 730 meter in te vullen heeft de gemeente en de Lijn besloten om hier een extra halte te plaatsen. Dit zou wenselijk zijn in centrumgebieden maar volgens mij behoort de Sint-Amelbergalaan niet meer tot het centrum van Temse. De wet zegt binnen het centrum minimum 400 meter tussen twee haltes, en buiten het centrum minimum 600meter, dit zijn streefwaarden.</p> <p>Terwijl er aan de ene kant haltes verdwijnen omdat deze niet gebruikt worden, zou het toch spijtig zijn om een halte bij te plaatsen zonder een voorafgaand onderzoek te doen. Er is op geen enkele manier onderzoek gedaan, geen pilotproject, online enquête, bevraging bij de buurtbewoners... Terwijl er wel een online enquête bestaat van Inter en de Vlaamse overheid om bij de burgers zelf te polsen en te horen waar de noden het hoogste zijn, vooral voor toegankelijke haltes. Een vragergericht systeem is juist vragen bij de burger waar de noden het grootste zijn, met een online enquête van de overheid uit. Maar gemeente Temse maakt hier geen gebruik van. Ze geven telkens als uitleg dat deze halte gekomen is in samenspraak met De Lijn. Er wordt enkel rekening gehouden met het plaatsen van een halte, dan de mening van de bewoners, mede-eigenaars. Dit is toch een belangrijke beslissing waar de burger in mee mag discussiëren? De burger gaat gebruik maken van deze halte, maar heeft geen enkele inspraak in het volledig traject. Omdat dit ook een bestaande lijn is, is er blijkbaar ook geen sprake van een testperiode of pilotproject voor deze halte. Ze gaan er enkel van uit dat dit een 'dichtbebouwde zone' is en dat deze halte een meerwaarde zou zijn. Het verrast ons ook dat er vraag zou zijn naar deze halte want er zijn geen scholen, winkels, dokters, ziekenhuizen,... in de buurt. Ik heb mijn appartement in de tijd gekocht omdat het een rustige buurt is buiten het centrum, dus deze beslissing verbaast me enorm.</p> <p>De halte is ook geplaatst juist op de hoek, net voorbij een kruispunt (tussen opritten) en pal naast een ondergrondse mazouttank. Met deze mazouttank is er ook geen rekening mee gehouden, want een bus oefent veel kracht uit als die stopt. Hoe zit het met de fundering? Ook qua leveringen van mazout, hoe gaat dit verlopen? Dit brengt allemaal twijfels met zich mee in verband met verkeersveiligheid en toegankelijkheid. De wet zegt dat bushaltes altijd in een verkeersveilige omgeving moeten geplaatst worden, zeker in</p>	Neen	Neen	<p>Dit is een opmerking op de operationalisering van het openbaar vervoer. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de gewijzigde principes rond het aanbod van openbaar vervoer van een aanbodgestuurd systeem (Basisbereikbaarheid) naar een vraaggestuurd systeem (Basisbereikbaarheid): zie daarover de respectievelijke bepalingen van het Decreet Basisbereikbaarheid:artikel 4, artikel 5, artikel 32 : https://codex.vlaanderen.be/PrintDocument.ashx?id=1031764&datum=&geanoteerd=false&print=false, en het BVR van 4 september 2020 tot bepaling van de kwaliteitsnormen van het kernnet en het aanvullend net : https://codex.vlaanderen.be/PrintDocument.ashx?id=1033714&datum=&geanoteerd=false&print=false dat het BVR Basisbereikbaarheid van 29 november 2002 heeft opgeheven waardoor onder meer de vroegere normen rond afstanden inzake haltes werden aangepast en vervangen door een streefwaarde (artikel 16): 'Binnen de centrumsteden wordt naar een minimale afstand tussen halteplaatsen van 400 meter gestreefd. Voor de andere haltes wordt naar een minimale afstand tussen haltes van 600 meter gestreefd' en dat dus ook nog andere kwaliteitsnormen bevat'. De plaatsing van haltes ressorteert onder de bevoegdheid van de betrokken wegbeheerder, gemeente en exploitant van het openbaar vervoer.</p>
13/09/2023	6	d	Burger	<p>3. De vraag is of de onveilige toestand met zware ongevallen en dodelijke slachtoffers wekelijks, deze E17 parking die gelegen is tussen 2 bruggen op korte afstand en de korte afstand van de op afrit Waasmunster nog verantwoord is.</p> <p>4. Tevens mag ook opgemerkt worden dat het bewoningsgebied aanspand is aan de E17 parking wat ook onverantwoord is, en tevens ook een sterk bebouwsgebied aanwezig is waarbij veiligheidscontrole beperkt wordt.</p> <p>Gelet de overheidscontrole al meer dan 10 jaar een blunder van formaat is.</p> <p>5. Ook de snelheid op dit gebied 120km/u is onverantwoord, en zou dus naar 90km/u maximum snelheid herleid kunnen worden, maar hiermee is de criminaliteit niet aangepakt.</p> <p>Besluit/verzoek: Er dringt zich een verantwoorde beslissing die voorziet dat de E17 parking Waasmunster zal verwijderd worden en er een nieuwe locatie dient gezocht te worden buiten het grondgebied Waasmunster, om een einde te maken aan de wekelijkse verkeersongevallen en dodelijke slachtoffers en de criminaliteit business.</p> <p>Wie deze beslissing niet neemt geeft voorrang aan de criminaliteit business die door de jaren heen zich gevormd heeft.</p>	Neen	Neen	<p>De inrichting en vormgeving van snelwegparking behoort tot de bevoegdheid van het agentschap Wegen en Verkeer en maakt geen onderdeel uit van het RMP.</p>
13/09/2023	6	b	Burger	<p>a. Grens Sint-Niklaas / Waasmunster, het verkeer van richting Sint-niklaas komt van een trechter van verschillende rijbanen (2 rijbanen afrit Sint-niklaas en 3 rijbanen E17) dus 5 rijbanen die kort voor de grens Sint-Niklaas / Waasmunster naar 3 rijbanen E17 komt. men passeert 1ste brugpijler Heilmolenstraat.</p> <p>b. Hierop volgt kort de inslag van de E17 parking Waasmunster die juist voor de 2de pijler van de brug Heidestraat</p> <p>c. Bij vertrek E17 parking Waasmunster komt juist voor de 3de pijler brug Groenstraat.</p> <p>d. Om nadien kort achter de 3de pijler de op/afrit van centrum Waasmunster heeft dit naar een verhoogde talud</p> <p>e. Om in diezelfde op/afrit de E17 autostrade een bocht gestueerd is en in een dal gevestigd is, wat mist vorming en watergladheid bij omslag weersomstandigheden de perfecte situatie tot gevolg heeft van verhoogd risico op ongevallen.</p>	Neen	Neen	<p>De inrichting van de Europese en Vlaamse Hoofdwegen komt toe aan het agentschap Wegen en Verkeer en passen de algemeen geldende inrichtingsprincipes toe.</p>
13/09/2023	6	c	Burger	<p>f. Een bijkomend de hoge problematiek is de criminaliteit bij het gebruik van de omgeving E17 parking de vrachtwagen en auto's stoppen buiten het parkingsgebied, voor allerhande zaken te dumpen en illegalen te pas en onpas het veld en de bossen induiken, er staan tanktrucks, auto vervoerstrucker, mobilhomes auto's en deze tevens een snelle vluchtroute geeft op de alweer dezelfde wekelijkse diefstallen / inbraken in de regio.</p> <p>g. Tevens blijkt de ganse omgeving van de E17 Waasmunster ook al jaren geplaagd te zijn van een fenomeen seksindustrie regio te zijn. Parking, de verschillende sluiptegies langs de kant naar villa's, en mobilhomes, en zelfs bordeel trucks geparkeerd zijn, als ook de regio oud vliegveld waasmunster ter hoogte van op/afrit Waasmunster.</p> <p>h. Ook is de regio E17 parking geplaagd van afval vaten en drugsgerelateerde transport die verstopt worden in bermen, en kort bijgelegen paardenstallen, dit zowel voor drugsgerelateerde feiten als mensensmokkel.</p> <p>i. Men mag dus niet verbaasd zijn dat paarden en diens bijhorende transporten schering en inslag zijn in deze omgeving, de paardenstront dient voor het opkweken van hallucinerend champions en verkrotte boerderijen een lust voor het mobiele drugslabo dient.</p> <p>j. Nergens maar ook nergens vind zo'n concentratie van criminaliteit zo hoog.</p>	Neen	Neen	<p>De inrichting en vormgeving van snelwegparking behoort tot de bevoegdheid van het agentschap Wegen en Verkeer en maakt geen onderdeel uit van het RMP.</p>
13/09/2023	6	a	Burger	<p>Wekelijks en met periode dat het dagelijks zeer ernstige verkeersongelukken gebeuren, soms met dodelijk gevolgen. Deze problematiek is al decennia een probleem en is de laatste jaren zeker wekelijks, soms dagelijkse een vast gebeuren. De verkeersongelukken zijn telkens met auto's en vrachtwagens, en bijgevolg ook dagelijkse files.</p>	Neen	Neen	<p>Het beleidsplan is gestoeld op 6 strategische doelstellingen. Eén van deze doelstellingen betreft "We aanvaarden geen dodelijke verkeersslachtoffers meer". Dit werd onder meer vertaald naar actie 28 in het actieplan: "Opstellen actieplan verkeersveiligheidsbeleid met als doel nul doden of zwaargewonden in en door het verkeer". Vision Zero wordt hiermee verder ondersteund binnen de vervoerregio.</p>

20/09/2023	7	a	Burger	<p>In het 1e deel van de maand is er veel minder plaats om te parkeren ter hoogte van de onpare huisnummers... Het zou veel beter worden mocht het beurtelings parkeren wegvallen en standaard aan de even huisnummers geparkeerd worden. Zelfs mogen er van mij ook verkeersremmers gezet worden want ze rijden er nogal roekeloos, onveilige situaties soms ook.. Wij worden soms zelf omhoog gereden als wij niet uitkijken om over te geraken..</p> <p>Ik spreek vooral over het stuk vanaf huisnummer 116 t.e.m. 136 om standaard vast te mogen parkeren, daar is veel meer plaats dan aan de andere zijde.</p> <p>Ik kijk uit naar een positieve feedback.</p>	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op lokaal en projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
26/09/2023	8	a	Burger	<p>Ik wou vragen of er een lijst is van de nieuwe bushaltes of de traject dat elke bus zal volgen? Ik ben slechtziend en kan de kaarten niet zien. Ik wou graag mijn mening geven over de plannen voor openbaar Vervoer maar ik vind dat moeilijk om te doen zonder alle informatie.</p> <p>Ik heb enorm interesse in wat van Vervoer zal rijden tussen Sint-Niklaas en Nieuwkerken. Ik heb alle documenten gelezen. Ik zag in één document dat er slechts twee bus Hopin haltes in Nieuwkerken zal zijn (behalve het station maar mijn vraag is meer in verband met bussen). Ik geloof dat er meer haltes in Nieuwkerken zal zijn omdat ik zie een pal voor een nieuwe halte ongeveer 400m van waar ik momenteel de bus neem (Wallenhof).</p> <p>Ik wil ook meer informatie krijgen over welke bushaltes zullen verdiend worden bij de nieuwe Stadsbus voor Sint-Niklaas.</p> <p>Ik hoop dat u mij spoedig kan helpen zo ik mijn commentaar i.v.m de plan voor Vervoer regio Waasland kan afwerken.</p>	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 3a
27/09/2023	9	c	Burger	<p>Eén actiepunt ontbreekt m.i. nog: een veilige fietsoversteek van de Heikantstraat met de Brandstraat (route F413). Dagelijks fietsen veel mensen richting Lokeren of Zele. Een fietsnelweg dient m.i. zo veilig mogelijk aangelegd te zijn. De aanwezigheid van veel en zwaar verkeer ter hoogte van de fietsoversteek maakt de oversteek van vaak jonge fietsers risicovol. In het verleden is er reeds gepleit voor een veiligere oversteek. Het is jammer dat dit niet terug te vinden is in het voorliggend actieplan van het vervoerregioplan Waasland.</p>	Neen	Neen	Dit kadert binnen actie 4: "Missing link aanleg passage F413 richting Zele in Lokeren; deeltraject Brandstraat - Vlinderstraat".
27/09/2023	9	a	Burger	<p>Naar aanleiding van het openbaar onderzoek las ik met veel interesse het vervoerregioplan Waasland evenals de bijlagen. Als treinreiziger las ik daarnaast ook de genomen beslissing van de federale overheid.</p> <p>Met dit in het achterhoofd heb ik toch nog volgende vragen/bedenkingen:</p> <p>Ik lees zowel in het rapport als in bijlage 2 verschillende keren dat het traject Sint-Niklaas over Dendermonde naar Brussel zeer belangrijk is voor de inwoners van onze vervoerregio en een aanpassing aan een directe verbinding slechts een minimale positieve impact zou hebben. Uit het vervoerplan van de NMBS (goedgekeurd tijdens de zomermaanden) blijkt nu dat de rechtstreekse verbinding in december 2023 zal wegvallen. Dit terwijl deze huidige IC-verbinding een comfortabel traject binnen een redelijke tijdsduur biedt aan inwoners van Sint-Niklaas, Belsele, Sinaai, Lokeren en Zele naar onze hoofdstad. Hoe kan je werk maken van een vervoerregioplan als de plannen van speerpuntpartners niet in rekening genomen worden en hier zelfs geen overleg meer over mogelijk blijkt te zijn?</p> <p>Naar de gebruikers van de IC verbinding is dit een heel vervelende situatie met mogelijk gevolg dat dit een negatieve impact heeft op de modal shift, wat toch als belangrijke doelstelling naar voren wordt geschoven. Het doel van de modal shift moet toch zijn om zo veel mogelijk mensen te doen kiezen voor alternatieven in plaats van ze richting auto te duwen. Deze alternatieven moeten aantrekkelijk en interessant genoeg zijn willen we dit principe doen slagen.</p> <p>Bovendien worden we momenteel regelmatig geconfronteerd met een niet gegarandeerde verbinding in Dendermonde. Ik mag hopen dat wanneer de IC verbinding verdwijnt er op zijn minst een garantie van aansluiting zal zijn en de trajectduur niet of slechts minimaal geïmpacteerd zal zijn?</p> <p>Ik kan begrijpen dat als excuus de pijnpunten van bevoegdheden naar boven zullen komen, maar daar heb je als reiziger/weggebruiker geen boodschap aan.</p>	Neen	Neen	Als vervoerregio onderschrijven we deze visie en zullen blijven ijveren voor een rechtstreekse verbinding tussen Sint-Niklaas en Brussel via Dendermonde, zoals beschreven op p.33 in het beleidsplan en bijhorende actie 38.
27/09/2023	9	b	Burger	<p>Rekening houdende met de beslissing omtrent de directe treinverbinding zou er vanuit de vervoerregio misschien toch beter werk gemaakt worden van een degelijke, vooral volledige fietsnelweg richting Dendermonde. Op die manier biedt de fietsverbinding Lokeren-Dendermonde een oplossing en alternatief. Momenteel is er enkel een volwaardige fietsverbinding tussen Lokeren en Zele, maar ontbreekt de verbinding tussen Zele en Dendermonde. In de bijlage (Bijlage 1 RMP Waasland actietabel - fietsnetwerk nr 15) staat dit momenteel slechts genoteerd als "haalbaarheidsonderzoek" en op (toch wel zeer) lange termijn. Door de plannen van de federale overheid en met het oog op de modal shift en goede verbindingen, zou dit traject (vervolgding van de F413) misschien toch op een hoger prioriteitsniveau mogen gezet worden?</p>	Neen	Neen	We onderschrijven in het beleidsplan de noodzaak tot het opwaarderen van het huidige fietsnetwerk. Prioritair wordt hierbij voorrang gegeven aan 'missing links' of gedeeltelijk gerealiseerde routes binnen het bestaande fietsnetwerk, die momenteel een vlotte en veilige fietsverbinding. Dit prioriteitenkader werd in nauw overleg met de Provincie Oost-Vlaanderen opgemaakt. Deze suggestie tot aanpassing van de timing wordt opgenomen in de voorziene eerstvolgende evaluatie van de actietabel.
29/09/2023	10	a	Burger	<p>In centrum Lokeren zijn er zeer veel hinderende brommers. Zowel wat lawaai als stank betreft. Er zijn elektrische wagens, fietsen maar zeer weinig elektrische brommers... noch controle hierop. Misschien een LEZ in Lokeren? Beperkingen opleggen t.o.v. brommers? Of elektrische brommers betaalbaar maken?</p>	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op lokaal en projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
30/09/2023	11	a	Burger	<p>Nergens in het onderzoek vinden wij terug dat de geluidsimpact afdoende bestudeerd wordt voor de omliggende bewoners (Schoenstraat, Eigenlo, Doornstraat, Velle, ...). Er wordt enkel gekeken naar mobiliteit en niet naar leefbaarheid. Zelfs indien er een geluidsstudie zou gedaan zijn, is het onze uitdrukkelijke vraag als bewoners van deze regio om van deze grote infrastructuur werken gebruik te maken om ook de leefbaarheid (wonen, maar ook fauna) in de regio te verbeteren. Op andere grote infrastructuurwerken (Oosterweelverbinding) worden overal hoge geluidsschermen of bermen (8meter) opgenomen in de budgetten.</p> <p>Aangezien al deze werken betaald worden met belastingsgeld, zou het jammer zijn moest er enkel gebruik gemaakt worden van deze budgetten voor de mobiliteit en niet voor de leefbaarheid. Wij beschouwen dat als onverantwoorde inzet van overheidsgelden, en vragen om een voorbeeld te nemen aan de Oosterweelwerken waar deze verdeling van budgetten voor mens, dier en natuur wel in evenwicht is. Om die reden dienen wij dan ook klacht in tegen de werken en zullen wij de nodige stappen ondernemen tot deze maatregelen voor het geluid (schermen of bermen, minimaal 8m hoog boven niveau e17, zowel aan noordzijde als zuidzijde) ook opgenomen worden in het dossier.</p> <p>Een gebruik van geluidschermen kan door de onbalans in grondoverschot door de andere grote infrastructuurwerken zelfs nog een economisch interessante oplossing bieden.</p>	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch document en bijgevolg gebeurt ook de effectbeoordeling op strategisch niveau, en niet op straatniveau. Wat betreft geluid werd de impact van het plan dus onderzocht op strategisch niveau, waarbij de verkeersgeluidsevolutie per typegebied in beeld werd gebracht. Voor alle typegebieden, dus ook in kernen en stedelijke gebieden, is dit een daling en een positief effect, waarbij plaatselijk evenwel negatieve effecten niet kunnen uitgesloten worden. Ook de impact op leefbaarheid (o.a. geluid, lucht, verkeersveiligheid, en fysiek, mentaal en sociaal welzijn) werd in het MER als positief beoordeeld.

5/10/2023	12	a	Burger	Voor de mensen van boven de expresweg zou het toch beter nog even herbekeken worden. Ook de leerlingen die de bus richting Antwerpen nemen zullen niet meer in Beveren (als ze daar schoolloupen) kunnen afstappen.	Neen	Neen	Dit is een opmerking op de operationalisering van het openbaar vervoer. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de gewijzigde principes rond het aanbod van openbaar vervoer van een aanbodgestuurd systeem (Basismobiliteit) naar een vraaggestuurd systeem (Basisbereikbaarheid); zie daarover de respectievelijke bepalingen van het Decreet Basisbereikbaarheid: artikel 4, artikel 5, artikel 32 : https://codex.vlaanderen.be/PrintDocument.ashx?id=1031764&datum=&geannoteerd=false&print=false , en het BVR van 4 september 2020 tot bepaling van de kwaliteitseisen van het kernnet en het aanvullend net : https://codex.vlaanderen.be/PrintDocument.ashx?id=1033714&datum=&geannoteerd=false&print=false dat het BVR Basismobiliteit van 29 november 2002 heeft opgeheven waardoor onder meer de vroegere normen rond afstanden inzake haltes werden aangepast en vervangen door een streefstand (artikel 16). We voorzien via acties 39, 40 en 42 een monitoring en evaluatie van het uitgetekende OV-net, inclusief Vervoer Op Maat, die gewenste bijsturing mogelijk maakt.
14/09/2023	13	a	Middenveld - VVSG	Het is dan ook niet meer dan logisch dat de gemeenteraad, op een formele wijze, minstens in kennis wordt gesteld van de definitieve beslissing van de minister met betrekking tot de regionale mobiliteitsplannen waarvan de gemeente deel van uitmaakt. Dit zorgt ervoor dat het lokale debat over de plannen wordt gestimuleerd en dat ze, ook lokaal gedragen, kunnen worden uitgerold. Daarom adviseren wij de lokale besturen minstens de kennisgeving van de beslissing over het definitieve regionale mobiliteitsplan te agenderen op de gemeenteraad ter afsluiting van het gemeentelijke besluitvormingsproces.	Neen	Neen	Wij nemen akte van dit standpunt
14/09/2023	13	b	Middenveld - VVSG	Het label 'autodeelorganisaties' is een beleidsinstrument dat het eenvoudiger maakt om autodelen te stimuleren. Elke aanbieder die het label krijgt, zal immers voldoen aan de minimale voorwaarden van de VVSG en Autodelen.net. Dat biedt de lokale besturen zekerheid en tijdsruimte, want zo moet niet elke stad of gemeente het warme water uitvinden.	Neen	Neen	Wij nemen akte van dit standpunt
1/08/2023	14	c	Instantie - Departement Zorg en Gezondheid	Algemene visie: Departement Zorg Afdeling Preventief Gezondheidsbeleid kijkt 'breed' en 'integraal' naar gezondheid; meer bepaald naar zowel gezondheidsbescherming als gezondheidsbevordering en dit op zowel fysiek als sociaal als mentaal vlak. We kijken niet enkel naar invloeden van pollutanten rechtstreeks (zoals NO2, PM2,5, BC en geluid: zie richtlijnboek mens-gezondheid) maar ook naar de invloed van bijvoorbeeld het klimaat, zoals de invloed van hitte en waterkorten/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.	Neen	Neen	Wij nemen akte van deze aanbevelingen. Maar om de gezondheidseffecten van een regionaal mobiliteitsplan te beoordelen op strategisch niveau, beperken we ons logischer- en noodzakelijkerwijs tot een proxy op basis van (wijziging in) voeruilgkilometers. Het stimuleren van actieve verplaatsingen en toepassen van het STOP-principe vormt een basiselement van elk vande RMP.
1/08/2023	14	g	Instantie - Departement Zorg en Gezondheid	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	Neen	Neen	Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.
1/08/2023	14	k	Instantie - Departement Zorg en Gezondheid	De overzichts tabel 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): BINO2: jaargemiddelde concentratie 10 µg/m³ BPM10: jaargemiddelde concentratie 15 µg/m³ BPM2,5: 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	Neen	Neen	Zoals in elk MER volgt de milieubeoordeling in de sMER's het richtlijnsysteem gezondheid, waarin deze nieuwe advieswaarden nog niet zijn opgenomen. Maar aangezien in de sMER's geen gebiedsdekkende luchtmodellering werd uitgevoerd van de toestand zonder en met RMP, wordt sowieso niet getoetst aan deze of andere GAW's. Er wordt enkel o.b.v. de wijziging in voertuigkm in relatie tot bewoning ingeschat of er positieve of negatieve gezondheidseffecten tgv het plan te verwachten zijn.
1/08/2023	14	e	Instantie - Departement Zorg en Gezondheid	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	Neen	Neen	Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.
1/08/2023	14	d	Instantie - Departement Zorg en Gezondheid	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	Neen	Neen	Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.

1/08/2023	14	b	Instantie - Departement Zorg en Gezondheid	<p>Kort overzicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> •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 stigmuleren deelwagens). •Invoel 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 richtlijnboek 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 verdrichthngsparadox: "Slimme verdrichthng: onderzoek naar slimme verdrichthngsvoorwaarden via scenariodoorrekeningen en doorwerking in milieueffectenbeoordeling." Eens gepubliceerd is deze zeker ook nuttig voor dossiers rond gezonde publieke ruimte. 	Neen	Neen	Wij nemen akte van deze aanbevelingen. We passen het online richtlijnsysteem gezondheid toe, dat naar wij veronderstellen regelmatig een update krijgt conform te recentste inzichten.
1/08/2023	14	j	Instantie - Departement Zorg en Gezondheid	<p>Luwte-oases zijn groene oases in een lawaaierige, fel beschreven, 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</p>	Neen	Neen	Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.
1/08/2023	14	h	Instantie - Departement Zorg en Gezondheid	<p>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.</p>	Neen	Neen	Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.
1/08/2023	14	f	Instantie - Departement Zorg en Gezondheid	<p>Praktische instrumenten rond gezondheid in ruimtelijk beleid:</p> <ul style="list-style-type: none"> •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. <p>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</p>	Neen	Neen	Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.
1/08/2023	14	i	Instantie - Departement Zorg en Gezondheid	<p>Ruimtelijke strategieën voor gezonde omgevingen: case street canyons https://archieff-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 straat canyons te beperken.</p>	Neen	Neen	Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.
1/08/2023	14	l	Instantie - Departement Zorg en Gezondheid	<p>Voor de relatie hitte en gezondheid in een bepaald gebied kunnen de hittestresskaartjes opgevraagd en meegenomen worden. https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/hittestresskaartjes</p>	Neen	Neen	Het aspect hitte wordt niet behandeld onder thema "gezondheid" maar onder thema "klimaat" (en dan nog enkel louter kwalitatief).
1/08/2023	14	m	Instantie - Departement Zorg en Gezondheid	<p>Voor een gezonde omgeving is er groen nodig op verschillende niveaus en afstanden zoals de Vlaamse groennorm aangeeft. Maar er is ook nog een andere regel die meer en meer gebruikt wordt nl. de 3-30-300 regel (oorspronkelijk: https://nbsi.eu/the-3-30-300-rule/) B3 bomen zichtbaar vanuit elk huis B30% boomkroonbedekking rondom elk gebouw B300 meter vanaf het dichtstbijzijnde park of groene ruimte De Vlaamse groennormen staan vermeld in MER-richtlijnboek mens - ruimtelijke aspecten op p25. Let wel: er loopt momenteel een studie om deze groennormen eventueel bij te stellen.</p>	Neen	Neen	Toepassing van deze groennormen is enkel mogelijk op projectniveau, en is niet relevant voor de effectbeoordeling op strategisch niveau van de RMP's. Het voorzien van bijkomend groen is een ruimtelijk vraagstuk dat geen deel uitmaakt van de RMP's.
1/08/2023	14	n	Instantie - Departement Zorg en Gezondheid	<p>Wat gezondheid betreft stellen we voor dat wordt nagegaan of al deze elementen zijn meegenomen in het voorliggend plan.</p>	Neen	Neen	Elk RMP streeft naar een vermindering van de voertuigm t.h.v. bewoning en naar minimale bijkomende verharding/maximale ontharding van verkeersinfrastructuur.
1/08/2023	14	a	Instantie - Departement Zorg en Gezondheid	<p>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 daarin is, en verwijzen naar een aantal interessante studies en tools.</p>	Neen	Neen	We nemen akte van dit standpunt
11/08/2023	15	c	Instantie - VVR Aalst	<p>Actie 3.10 en actieplan VVR Aalst: Onderzoek naar uitbouw hoogwaardig openbaar vervoer-as Aalst-Dendermonde-Sint-Niklaas. Op een aantal regionale assen wenst de vervoerregio Aalst te onderzoeken of de uitbouw van een as van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) mogelijk is ter aanvulling van het treinnetwerk. Hierbij wordt ingezet op een verbinding die snel, frequent, betrouwbaar en comfortabel is om op regionale schaal met de auto te concurreren. HOV kan zowel een trein, tram, bus of ander vervoermiddel zijn. Baanbeveling om dit engagement vanuit VVR Aalst ook op te nemen in het RMP Waasland, zodat minstens de betrokken lokale besturen Temse en Sint-Niklaas hiervan op de hoogte zijn.</p>	Ja	Ja	Tekstueel passage toevoegen 4.1.2.2 "Doorstroming": Inzake doorstroming dient een aantal assen (oa. Sint-Niklaas - Dendermonde) onderzocht te worden of de uitbouw van een as van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) mogelijk is ter aanvulling van het treinnetwerk. Hierbij wordt ingezet op een verbinding die snel, frequent, betrouwbaar en comfortabel is om op regionale schaal met de auto te concurreren. HOV kan zowel een trein, tram, bus of ander vervoermiddel zijn.
11/08/2023	15	b	Instantie - VVR Aalst	<p>Gezien de vaste VoM-lijn Zele-Mere beide regio's bestrijkt, is een vermelding van deze VoM-lijn in het RMP Waasland aan te bevelen (p.32-33 Beleidsplan VVR Waasland). Volgende info kan worden meegegeven voor VVR Waasland: 2 voertuigen (1x U), ma-vrij, 6u-20u</p>	Ja	Ja	Toevoegen van bullet p.33 VoM: Vaste VoM-lijn Mere - Zele: vanuit vervoerregio Aalst wordt een regiogrens overschrijdende VoM-lijn ingelegd tussen Erpe-Mere en Zele. Het betreft een buslijn met vaste dienstregeling en met een traject van Zele via Berlare, Uitbergen en Wichelen naar Lede en verder tot Erpe-Mere combineert een aantal verbindingen tussen kernen. De verbinding is voorzien van 2 voertuigen met een uurfrequentie van 6u-20u, van maandag tot vrijdag. Op grondgebied Zele worden de haltes Zele Station, Zele Elststraat (richting Mere), Zele Koevliet (richting Mere), Zele Zandberg (richting Zele), Zele Kerk (richting Zele), Zele Langemuntstraat (richting Zele), Zele Magdalenastraat (richting Zele), Zele Wezepoel, Zele Groenlaan, Zele Heikant, Zele Kromme Heistraat en Zele Gentsteenweg bediend.

11/08/2023	15	a	Instantie - VVR Aalst	<p>VRN: 1 discrepantie oDe N47 is in VVR Aalst geselecteerd als regionale vrachtroute vanuit het idee dat alle regionale wegen regionale vrachtroutes zijn en slechts bij uitzondering niet worden opgenomen als RVR. oIn VVR Waasland is de N47 ten zuiden van Zele bij uitzondering niet geselecteerd als RVR, maar als aanrijroute aangezien er op de N47 ten zuiden van Zele geen regionale bedrijventerreinen gelegen zijn. Deze liggen in Dendermonde en kunnen via N41 afgewikkeld worden richting E17. oAfstemming met betrokken gemeenten en wegbeheerder wenselijk</p>	Ja	ja	<p>Volgende wijzigingen aan het beleidsplan worden voorgesteld, na afstemming met de betrokken actoren.</p> <p>Aanpassing actietabel oNieuwe actie 74: "Omzetten en uitvoeren van de gevoerde streefbeeldstudie N47, tussen rotonde Veldeken en rotonde N445 - Pieter Gorusstraat, tot definitieve ontwerpplannen. Voorts verder inzetten op het verbeteren van de verkeersveiligheid en de doorstroming van de N47 te Zele – vlot, veilig – gemiddeld – AWW – Zele en Dendermonde – haalbaarheidsonderzoek – KT (0-3)) - €"</p> <p>Tekstuele toevoeging RMP oR48: 4.1.3.6.2. Dragend Wegennet – Regionale wegen, onder tabel 4.8 toevoegen: "Evenwel wordt binnen de selectie van het dragend wegennet een engagement genomen om een studieproces op starten omtrent de inrichting van de N47 tussen E17 en Dendermonde, vnl. voor wat betreft het toepassen van de inrichtingsprincipes conform nieuwe wegencategorisering en selectie als regionale vrachtroute, met focus op doorstroming en verkeersveiligheid" oR51. Figuur 4-11 te vervangen door nieuwe kaart oR52: Nodige tekstuele aanpassingen aan paragraaf: schrappen: "Westelijk hiervan takt de N41 vanuit het zuiden aan op de E17, geselecteerd als enige regionale route binnen de vervoerregio". Toevoegen: "De N41 en de N47 zijn ten zuiden van de E17 de enige twee regionale vrachtroutes in de vervoerregio". Ook verwijzing naar N47 als aanrijroute te schrappen. oR53: Verwijzing naar N47 als RvR toevoegen inderstaande paragraaf: "Hiertegenover staat evenwel dat routes die onderdeel uitmaken van het vrachtroutenetwerk voldoende uitgebouwd dienen te worden zodoende deze infrastructuur een voldoende doorstroming waarborgt en verkeersveilig wordt ingericht voor alle actieve weggebruikers (bijvoorbeeld N47)". oR67: In tabel Wegencategorisering (vracht), bij "Zele" toevoegen "N47 als Regionale Vrachtroute"</p>
18/08/2023	16	a	Instantie - VVR Mechelen	<p>Graag nodigen wij u uit om in de toekomst, bij het implementeren van een aantal maatregelen, te bekijken welke acties we samen kunnen opmaken – wij staan immers voor gelijkaardige of dezelfde uitdagingen. Wij hebben ons in het onderstaande opmerkingen beperkt tot het nakijken of de netwerken van openbaar vervoer, fiets, wegencategorisering en vrachtroutenetwerk doorlopen in onze regio, dan wel in uw vervoerregio.</p>	Neen	Neen	Wij nemen akte van dit standpunt
18/08/2023	16	b	Instantie - VVR Mechelen	<p>Qua openbaar vervoer sluit het toekomstig netwerk voor de vervoerregio Mechelen aan met wat voorzien wordt in julle plan. Wij kijken met belangstelling uit naar de haalbaarheidsstudie en potentiëleonderzoek voor een uitbreiding van de Waterbus, maar hebben zelf bekeken dat de verplaatsingstijden van en naar Antwerpen niet concurrentieel zijn ten opzichte van wegvervoer (incl. openbaar vervoer over de weg). Samen met jullie willen we het gebruik van het flexstelsel van en naar het ziekenhuis in Bornem opvolgen en zo nodig opschalen.</p>	Neen	Neen	Wij nemen akte van dit standpunt
5/09/2023	17	a	Middenveld - HDLODB	<p>Het NMBS-station Temse ligt net op de grens van de vervoerregio Mechelen & Waasland (pal tegen de Schelde), maar reizigers stappen daar van de trein en komen in een soort 'OV-niemandsland' terecht. We zijn dan ook verbaasd dat het voorgestelde Regionaal Hoppinpunt 'Station Temse', bedoeld als ov-verbinding tussen twee belangrijke vervoerregio's, niet eens voldoet aan dit decreet. Er is geen aansluiting op het Kernnet (Sint-Niklaas – Temse – Kruike – Burcht - Antwerpen LO) en de dichtstbijzijnde bushalte ligt op maar liefst 600 meter van het station. Deze halte is bovendien moeilijk bereikbaar (sterk hellend parcours) en niet compatibel met dit regionale Hoppinpunt. De Kernnetlijn passeert op amper 300 meter van het station Temse. Toch weigert De Lijn radicaal om deze bussen te laten halteren bij dit regionale Hoppinpunt. – BELANGRIJK: Dring a.u.b. mee aan bij DE LIJN vanuit uw verantwoordelijkheid, om van het Regionaal Hoppinpunt (station Temse) een waardige overstapmogelijkheid te maken voor ALLE forenzen die de vervoerregiogens wensen over te steken met het OV. Ook dus graag vanuit VVR Mechelen a.u.b.</p>	Neen	Neen	<p>De (geplande) bediening van het regionale hoppinpunt Temse Station met trein en bus beantwoordt aan de bepalingen van het BVR over de Hoppinpunten van 11/02/2022 (art 2, tweede lid: "2" regionale Hoppinpunten op basis van netwerklogica, zoals die is uitgetekend door de vervoerregioraad. Dat zijn de Hoppinpunten die de vervoerregioraad aanwijst en die bediend worden door een frequente regionale verbinding van het kernnet of treinnet. Die Hoppinpunten zijn gericht op gebruikers met een bovenlokale herkomst en bestemming" De operationele invulling hiervan (aanbod van verbindingen, frequenties, amplitudes, overstapgarantie, ...) is de verantwoordelijkheid van de openbaar vervoerbedrijven. De Lijn is van mening zijn dat er een volwaardig OV-aanbod wordt gecreëerd aan Temse Station. Uiteraard kunnen in het kader van de geplande evaluatie van BBH zaken worden bijgestuurd indien nodig en mogelijk.</p>
5/09/2023	17	b	Middenveld - HDLODB	<p>Uw doelstelling is interessant, bij de NMBS aan te dringen op een hoge frequentie met de trein tussen Sint-Niklaas & Mechelen (1/2-uur-verbinding). Wij staan daar helemaal achter om de verkeerschaos op de N16 terug te dringen. Kan er in dat verband door de 2 vervoerregio's een bijkomend initiatief ontwikkeld worden a.u.b.?</p>	Neen	Neen	Uw suggestie wordt opgevangen in actie 37: "Onderzoeken van frequentieverhogingen en eventuele amplitudewijzigingen op volgende treinverbindingen: 30'-frequentie tussen Sint-Niklaas - Mechelen"
11/10/2023	18	b	Instantie - Infrabel	<p>Daarnaast moet er op stedenbouwkundig vlak gezorgd worden voor een ruimtelijke buffer tussen infrastructuur (die geluid en trillingen voortbrengen) en woongelegenheden.</p>	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
11/10/2023	18	e	Instantie - Infrabel	<p>Daarnaast vragen we aan de gemeenten om actief mee te werken aan het vervangen van de overwegen op alle lijnen, maar in het bijzonder op de L59. Door het toenemend trein-, fietsnetwerk- en wegverkeer verhogen het aantal conflictpunten ter hoogte van de overwegen drastisch, wat verkeersslachtoffers tot gevolg heeft. Infrabel wenst oplossingen te zoeken voor elke overweg op deze lijn zodat een veilige vlotte doorstroming verzekerd blijft. We vragen dan ook expliciet om samen met Infrabel een streefbeeld overwegen op te stellen voor elke gemeente en dit ook woordelijk (in het bijzonder voor de L59) als actiepunt op te nemen in de actietabel onder punt 1, 2, 8 of als 11ste punt.</p>	ja	ja	<p>Volgende formulering bijkomend op te nemen onder par. 4.1.5.2 "Maatregelen": Daarnaast is ook veiligheid voor het spoorverkeer een absolute toprioriteit. Door het toenemend trein-, fietsnetwerk- en wegverkeer, verhogen het aantal conflictpunten ter hoogte van de overwegen drastisch, wat naast een impact op de veiligheid van het spoor- en wegverkeer ook grote gevolgen heeft voor de stiptheid van de treinen en de dienstregeling. Infrabel wenst, tezamen met de gemeenten, hiertoe oplossingen te zoeken voor het vervangen van de overwegen op alle lijnen, maar in het bijzonder op de L59, zodat een veilige vlotte doorstroming verzekerd blijft.</p> <p>Volgende actie is bijkomend aan de actietabel toe te voegen: "Opmaak streefbeeld overwegen (hh L59)" – anders, vlot, veilig – hoog – Infrabel – wegbeheerders en lokale besturen – haalbaarheidsonderzoek – KT (0-3)) - €"</p>
11/10/2023	18	d	Instantie - Infrabel	<p>De spoorlijn L59 tussen Gent en Antwerpen is een belangrijke spoorlijn (hoofdspoor en TENT-T corridor). Deze spoorlijn zal in de toekomst nog frequenter bereden worden. In dit opzicht vragen we hierop te anticiperen en nieuwe projecten voldoende kwalitatief in te bedden.</p>	Neen	Neen	Wij nemen akte van dit standpunt
11/10/2023	18	f	Instantie - Infrabel	<p>Frequentieverhoging van het aantal treinen is (samen met de reistijd) inderdaad positief voor de attractiviteit van het openbaar vervoer per trein. Maar dit dient infrastructureel haalbaar te zijn, studies rond de L59 lopen hierrond. Daarnaast vormt ook de combinatie tussen trage (S treinen) en snelle treinen (IC) een fenomeen dat veel capaciteit vraagt.</p>	Neen	Neen	Wij nemen akte van dit standpunt
11/10/2023	18	g	Instantie - Infrabel	<p>In stationsomgevingen dient richting het station voldoende ruimtelijke buffer ingebouwd te worden zodat op deze belangrijke locaties steeds voldoende ruimte blijft voor spoorinfrastructuur (tijdelijke inrichtingen zoals parking en fietspaden vormen hier geen problemen).</p>	Neen	Neen	Wij nemen akte van dit standpunt
11/10/2023	18	a	Instantie - Infrabel	<p>Infrabel vraagt een bouwvrije strook van 10 m t.a.v. de vrije rand (d.i. rand van de bedding gelegen op 4,5 meter van de buitenste rail). Deze afstand wordt vermeerderd tot 15 meter in geval er een fietsnetwerk of andere langsinfrastructuur aanwezig is. Dit moet ons toelaten om de spoorinfrastructuur op langere termijn duurzaam in te bedden.</p>	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
11/10/2023	18	c	Instantie - Infrabel	<p>Infrabel vraagt rekening te houden met de mogelijkheid van de ontwikkeling van de L77 parallel aan de E34.</p>	ja	ja	<p>Aanpassing RMP hfdst. 4.1.4 toevoeging in rood: "(...) Om het goederenverkeer te verduurzamen en economisch haalbaar te houden, moet er binnen de regio eerder gestreefd worden naar consolidatie en bundeling van productie- en logistieke bedrijven dan er wordt ingezet op synchrone vervoersoplossingen, temeer omdat er binnen de Vervoerregio Waasland geen locaties zijn waar een shift/overslag van weg naar spoor of naar (binnenlands) waterweg bestaat al vraagt Infrabel hierbij wel rekening te houden met de mogelijkheid van de ontwikkeling van de L77 parallel aan de E34. Deze consolidatie en bundeling wordt best voorzien op locaties langsheen het vrachtroutenetwerk om de hinder door vrachtverkeer zo veel mogelijk in te perken en tegelijk de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen te blijven garanderen (...)"</p>

13/10/2023	19	g	Burger	Dit ontwerp maakt het de meest kwetsbare doelgroepen (ouderen, mindervaliden, sociaal kwetsbaren ...) uit de deelkernen Koewacht, Hellestraat en Klein-Sinaai onmogelijk om de basisvoorzieningen in het Centrum van Stekene en Sint-Niklaas te bereiken. Deze personen hebben om economische, fysieke of andere redenen geen ander vervoersalternatief om deze verplaatsing te maken.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
13/10/2023	19	h	Burger	Dit ontwerp ontmoedigt de inwoners uit de deelkernen Koewacht, Hellestraat en Klein-Sinaai om gebruik te maken van het openbaar vervoer voor hun verplaatsing naar het werk.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
13/10/2023	19	i	Burger	Dit ontwerp zal de reistijden voor studenten uit het hoger onderwijs aanzienlijk verhogen in combinatie met overstap op andere vervoersmodi. Deze reistijd loopt voor sommigen vandaag al op tot 2u en meer.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
13/10/2023	19	f	Burger	Het ontwerp voorziet de huidige verbinding tussen Moerbeke en Sint-Niklaas (Lijn 41) buiten de piekuren in te korten tot een verbinding tussen Stekene Centrum en Sint-Niklaas (Lijn 42). Deze inkorting zorgt ervoor dat de inwoners van Klein-Sinaai verplicht zijn om over te stappen op Lijn 85 tussen Moerbeke en Antwerpen Linker Oever voor hun verplaatsing naar Sint-Niklaas. Door de grote afstand die Lijn 85 moet afleggen, vonden er in het verleden reeds dagelijks vertragen voor waardoor deze overstap onmogelijk geacht wordt.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
13/10/2023	19	e	Burger	Het ontwerp voorziet enkel functionele ritten tijdens de piekuren tussen Hellestraat en Sint-Niklaas (Lijn 43), dit is een vermindering tegenover de huidige dienstverlening waarbij er, tijdens de week, om de twee uur een bus rijdt. Deze lijn is cruciaal een cruciale verbinding voor studenten in het middelbaar en hoger onderwijs uit Hellestraat. Het merendeel van deze leerlingen zijn aangewezen op deze verbinding voor hun verplaatsing naar school of naar het treinstation. Deze leerlingen hebben vaak geen ander vervoersalternatief voor deze verplaatsing.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
13/10/2023	19	b	Burger	Het ontwerp voorziet enkel functionele ritten tijdens de piekuren tussen Koewacht en Sint-Niklaas (Lijn 44), dit is een vermindering tegenover de huidige dienstverlening waarbij er, tijdens de week, om de twee uur een bus rijdt. Deze lijn is een cruciale verbinding voor leerlingen in het middelbaar en hoger onderwijs uit Koewacht. Het merendeel van deze leerlingen zijn aangewezen op deze verbinding voor hun verplaatsing naar school of naar het treinstation. Deze leerlingen hebben vaak geen ander vervoersalternatief voor deze verplaatsing.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
13/10/2023	19	d	Burger	Het ontwerp voorziet op termijn de huidige verbinding tussen Moerbeke en Antwerpen Linker Oever (Lijn 85) te vervangen door een verbinding tussen Zelzate en Antwerpen Linker Oever die zal bereden worden door een snelbus. Deze nieuwe route zal niet langer door het centrum van Beveren rijden, maar zal in Vrasene de E34 oprijden. Hierdoor kunnen leerlingen uit Stekene die in Beveren middelbaar onderwijs volgen niet langer gebruik maken van deze verbinding.	Neen	Neen	Het beleidsplan stelt op p.33: "Een snelbus tussen Antwerpen en Zelzate, die deels via de E34 rijdt, zal voorts het noorden van de vervoerregio sneller verbinden met de tewerkstellingskernen buiten de regio". Deze zal aanvullend voorzien worden ten aanzien van de huidige L85.
13/10/2023	19	a	Burger	Het ontwerp voorziet enkel functionele ritten tijdens de piekuren tussen Koewacht en Sint-Niklaas (Lijn 44), dit is een vermindering tegenover de huidige dienstverlening waarbij er, tijdens de week, om de twee uur een bus rijdt. Tijdens het weekend is er zelfs geen dienstverlening op deze verbinding. Deze lijn is cruciaal voor de inwoners van Koewacht om het centrum van Stekene en Sint-Niklaas te bereiken.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
13/10/2023	19	c	Burger	Het ontwerp voorziet enkel functionele ritten tijdens de piekuren tussen Hellestraat en Sint-Niklaas (Lijn 43), dit is een vermindering tegenover de huidige dienstverlening waarbij er, tijdens de week, om de twee uur een bus rijdt. Tijdens het weekend is er zelfs geen dienstverlening op deze verbinding. Deze lijn is cruciaal voor de inwoners van Hellestraat om het centrum van Stekene en Sint-Niklaas te bereiken.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
14/10/2023	20	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
14/10/2023	21	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
16/10/2023	22	a	Burger	Ik teken bezwaar in tegen de nieuwe busregelingen. Mijn zoon moet dagelijks de bus van Koewacht naar St Niklaas nemen om op de middelbare school te geraken. Hij begint niet alle dagen op hetzelfde uur. Wij, de ouders zijn niet in de mogelijkheid om hem te voeren o.a. door het werk, maar ook doordat ik niet over een auto beschik. Gelieve hier notie van te nemen!	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
24/10/2023	23	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
24/10/2023	23	b	Burger	Is er een financiële compensatie voor de mensen die juist een jaarabonnement hebben aangekocht (periode 2023-2024) ? Aangezien deze dan niet meer ten volle gebruik kunnen maken van de oude dienstregeling?	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
24/10/2023	24	c	Instantie - Provincie Oost-Vlaanderen	Bijzondere aandacht gaat ook naar de bereikbaarheid van de provinciale domeinen, in het bijzonder ook de bereikbaarheid met het openbaar vervoer van Puyenbroeck. Hoewel dit provinciaal domein grotendeels op grondgebied Vervoerregio Gent gelegen is, is er ook een toegang via Vervoerregio Waasland. Voor Puyenbroeck wordt op korte termijn een bereikbaarheidsplan opgemaakt (actie 72), waarvoor ook betrokkenheid wordt georganiseerd met de beide vervoerregio's én vanuit diverse invalshoeken.	Neen	Neen	Hierin wordt voorzien in actie 72: "Opmaken van een bereikbaarheidsplan voor het provinciaal domein Puyenbroeck"
24/10/2023	24	e	Instantie - Provincie Oost-Vlaanderen	De provincieraad verleent gunstig advies aan het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan, zoals gevoegd in bijlage, mits rekening gehouden wordt met de in de motivering opgesomde opmerkingen.	Neen	Neen	Wij nemen akte van deze beslissing
24/10/2023	24	d	Instantie - Provincie Oost-Vlaanderen	De uitwerking van het Regionaal Mobiliteitsplan en van het actieplan dienen te worden afgestemd met de (in opmaak zijnde) Ruimtelijke Beleidsplannen, en vice versa.	Neen	Neen	De synergie tussen de beleidsthema's Ruimte en Mobiliteit staat opgenomen in het beleidsplan hoofdstuk 3.4: "Echter kan het niet de bedoeling zijn dat het regionaal mobiliteitsplan dicteert wat er in de ruimtelijke beleidsplannen hoort te staan en vice versa. Er dient tussen de plannen onderling wel naar een zekere mate van wisselwerking en evenwicht gestreefd te worden waarin aandacht is voor zowel ruimte(-gebruik) als mobiliteit. Hiertoe sluit de regio haar regionaal mobiliteitsplan aan op de ruimtelijke beleidsplannen van Vlaanderen en deze van de provincie Oost-Vlaanderen, en tracht een duurzame ruimtelijke omslag in de regio mee te ondersteunen. Binnen het regionaal mobiliteitsplan kunnen evenwel een aantal sterke conceptuele uitspraken vanuit mobiliteit meegegeven worden aan ruimtelijke beleidskaders, op basis van uitgedachte concepten en netwerkvisies. Hierbij dienen de krijtlijnen tussen beide plannen steeds op elkaar te worden afgestemd.
24/10/2023	24	b	Instantie - Provincie Oost-Vlaanderen	Er dient ook aandacht te gaan naar de te halen modal shift voor het goederenvervoer in de regio en deze ook te stimuleren (actie 73).	Neen	Neen	Hierin wordt voorzien in actie 73: "Onderzoeken wat er mogelijk is om de modal shift in het goederenvervoer in de regio te stimuleren (met inbegrip van de mogelijkheden van de waterweg Schelde en de spoorlijnen)."
24/10/2023	24	a	Instantie - Provincie Oost-Vlaanderen	Het realiseren van de in het RMP geformuleerde ambities voor de 6 strategische doelstellingen ("Anders, vlot, veilig, leefbaar, milieu, sociaal") dienen goed opgevolgd te worden d.m.v. de jaarlijks voorziene monitoring en evaluatie van het Actieplan. Indien blijkt dat die gehaald worden kan onderzocht worden om de ambitie (bv. rond verkeersveiligheid) scherper te stellen, en omgekeerd, indien blijkt dat die niet gehaald worden dient er gekeken te worden om waar mogelijk bij te sturen om de ambitie alsnog te halen. Dit gebeurt uiteraard in samenspraak met de Vervoerregioraad, maar ook wordt voldoende betrokkenheid van de lokale besturen gevraagd, bv. ook met de resp. raden daarvan	Neen	Neen	Wij nemen akte van uw advies en beschrijven deze mogelijkheid in hoofdstuk 7 van het beleidsplan: "...het vooropgestelde actieprogramma worden geactualiseerd, verlijnd of bijgestuurd". Verderop onder deze alinea wordt eveneens gewag gemaakt van een mogelijke bijsturing van het plan.
22/10/2023	25	a	Burger	ALGEMEEN: Talrijke haltes worden afgeschaft, ook de halte aan mijn deur, Klingedijkstraat, op lijnenbundel 20. Maar de politiek zegt wel dat men zoveel mogelijk zijn auto moet laten staan! Een typisch voorbeeld van "luister naar mijn woorden, maar kijk niet naar mijn daden". Als de politiek het echt meent met zijn klimaatdoelstellingen, is een degelijk en performant openbaar vervoer juist een deel van de oplossing! En natuurlijk kost openbaar voer geld, (ook slecht OV), maar er is een terugverdien effect op ongevallen en milieukosten. De Lijn zegt dan dat de gemeenten en steden het mee goed gekeurd heeft, maar in hoeverre hebben die iets te vertellen? Daar het "budgetneutraal" moet zijn komt het eigenlijk neer op een verkapte besparingsoperatie. Zo zal in vervoerregio Waasland centrumstad Sint-Niklaas met het grootste deel gaan lopen (alhoewel het stadsnet ook grotendeels afgebroken wordt), en zullen de kruimels voor de andere gemeenten zijn...	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
22/10/2023	25	b	Burger	LIJNENBUNDEL 20 ----- Tot De Klinge geraakt men op het uur, eens daar voorbij, richting Meerdonk, met vervoer op maat... Richting Hulst, niks meer!	Neen	Neen	Het advies handelt deels over operationalisering van het openbaar vervoer, hiervoor verwijzen wij naar antwoord op advies 12a. Voor het tweede aspect uit het advies beschrijft het beleidsplan deze verbinding op p.33-34: "In functie van het landsgrensoverschrijdend openbaar vervoer, pleit de regio voor een gecadanseerd aanbod tussen Sint-Niklaas en Hulst, met een minimale frequentie van 1 rit per uur per richting, in aansluiting op de geplande HOV-lijn Terneuzen – Hulst, via het regionaal hoppinpunt Sint-Gillis-Waas Sint-Helena. Realisatie van het grensoverschrijdend openbaar vervoer gebeurt d.m.v. proportionele inspanningen aan beide zijden van de landsgrens. Op die wijze wordt de koppeling gemaakt tussen het Vlaamse en het Nederlandse openbaar vervoernetwerk.

				LJNENBUNDEL 40	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
22/10/2023	25	c	Burger	Tot Stekene, om het half uur. Buiten enkele spitsuurritten, voor Klein-Sinaai en Moerbeke met lijn 85 die om het uur zal rijden, met soms lange wachttijden en onbetrouwbare dienstregeling (vertraging bij doortocht Zwijndrecht en Beveren). Maar lijn 85 rijdt niet op zondag, dan is het ook van "trek uw plan". Richting Hellestraat, Hulst, Koewacht, enkel spitsuurritten, maar daarbuiten : weer met het vraagafhankelijk of vervoer op maat dat nog volledig op punt moet gesteld worden.			
21/10/2023	26	a	Burger	Beste mijn vraag is er zijn zo veel mensen dat vragen of hun halte nog wordt bediend in het nieuwe systeem. Bevoordeeld halte Eksaarde Hydensveer. Ik vind het spijtig dat ik niet de juiste inlichtingen kan geven	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 3a.
21/10/2023	27	b	Burger	Dit ontwerp ontmoedigt de inwoners uit de deekernen Koewacht, Hellestraat en Klein-Sinaai om gebruik te maken van het openbaar vervoer want het zal de reistijden aanzienlijk verhogen, zeker in combinatie met overstap op andere vervoermodi. Het gebruik van deze verbinding is voor sommigen de enige manier om het station van Sint-Niklaas te bereiken, om van daar gebruik te maken van treinverbindingen naar andere bestemmingen in België. Deze reistijd loopt voor sommigen vandaan al op tot 3u: voorbeeld: verplaatsing met de bus van Klein-Sinaai naar Sint-Niklaas en van daar met de trein naar Leuven: huidige reistijd 4 - 3u.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
21/10/2023	27	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
20/10/2023	28	m	Instantie - Departement Landbouw en Visserij	Algemeen: Alle nodig bufferzones moeten binnen het plangebied zelf aangelegd worden	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
20/10/2023	28	h	Instantie - Departement Landbouw en Visserij	Algemeen: De impact van het plan op landbouw moet voldoende onderzocht worden. Het departement Landbouw en Visserij kan steeds op basis van een aangeleverde contour in de vorm van een shapefile (polygoon) een landbouwimpactstudie opmaken.	Neen	Neen	Eventuele innames van landbouwgronden of andere functies worden op het strategisch niveau van het RMP nog niet bepaald. Gedetailleerde impactbeschrijvingen met behulp van een LIS zijn dan ook niet mogelijk.
20/10/2023	28	i	Instantie - Departement Landbouw en Visserij	Algemeen: De inname van herbevestigd agrarisch gebied (HAG) moet voldoende gemotiveerd en gecompenseerd worden conform omzendbrief RO/2010/01. (Indien er een planologisch initiatief is)	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
20/10/2023	28	l	Instantie - Departement Landbouw en Visserij	Algemeen: De opvang en infiltratie van hemelwater moet steeds binnen het plangebied zelf opgenomen worden en op zodanige wijze dat de waterhuishouding van omliggende landbouwgronden er geen nadelige effecten van ondervindt.	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
20/10/2023	28	k	Instantie - Departement Landbouw en Visserij	Algemeen: Er moeten milderende maatregelen voorzien worden voor de inname van professioneel uitgebate landbouwpercelen.	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
20/10/2023	28	o	Instantie - Departement Landbouw en Visserij	Algemeen: Het departement Landbouw en Visserij vraagt voldoende aandacht voor de breedte van landbouwwegen, alsook voor de inrichting van bochten en parkeerstroken, zodat die voldoen voor moderne landbouwwerktuigen. Er dienen waar nodig maatregelen genomen te worden om sluipverkeer op landbouwwegen te verminderen en de omrijfactor voor landbouwwerker bij het knippen of aanleggen van wegen te beperken (bv. tractorsluizen).	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken. De inrichtingsprincipes zijn richtinggevend voor elk wegvak.
20/10/2023	28	n	Instantie - Departement Landbouw en Visserij	Algemeen: Milderende maatregelen met een ruimtelijke impact die uit de uitvoering van het plan voortvloeien, moeten binnen het plangebied zelf uitgevoerd worden of buiten het plangebied zonder de agrarische structuur aan te tasten. Hierbij wordt gedacht aan zaken zoals bos- en natuurcompensaties	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
20/10/2023	28		Instantie - Departement Landbouw en Visserij	Conclusie: het departement Landbouw en Visserij heeft geen bezwaren tegen het mobiliteitsplan en de daaruit voortvloeiende acties, maar vraagt om de impact op landbouw duidelijk in beeld te brengen, minimaal te houden en indien nodig te milderen.	Neen	ja	Er wordt geen significante impact op landbouw en landbouwwerker verwacht. Dit zal verduidelijkt worden in het MER.
20/10/2023	28	t	Instantie - Departement Landbouw en Visserij	De insteek bij actie 52 (Opstart van de noodzakelijke studies voor de realisatie van de gewenste verbindingsweg N70-E34, kaderend binnen het Toekomstverbond voor Linkerscheldeoever (BVR, dd. 30/03/2022), incl. definiëren maatregelen om de impact van sluip- en vrachtkverkeer op het onderliggende wegennet onder controle te houden.) geven we uitgebreid in het proces van deze studie zelf, maar we geven alvast mee dat het departement Landbouw en Visserij geen voorstander is van een verbindingsweg die dwars door een open, agrarisch structuur (polder) gaat, dat bovendien herbevestigd agrarisch gebied is, en waardoor landbouwgebruiksblokken incl. huiskavels van landbouwbedrijven doorsneden worden.	Neen	Neen	Wij nemen akte van dit standpunt
20/10/2023	28	s	Instantie - Departement Landbouw en Visserij	Het departement Landbouw en Visserij vraagt tevens voldoende aandacht voor de gevaren en conflicten tussen het zwaar, breed en moeilijk wendbaar landbouwwerker en de zwakke weggebruikers. Conflicten tussen de verschillende vervoersmodi dienen zoveel mogelijk vermeden te worden en de veiligheid dient gegarandeerd te worden. Wij vragen dan ook de absolute voorrang voor het beroepsmatig verkeer dat bovendien veel minder geschikte uitwijkmogelijkheden heeft omwille van de beperkte wendbaarheid op de interlokale wegen binnen deze nieuwe gemengde fietswegen/landbouwwegen. We vragen om voldoende en veilige uitwijkmogelijkheden te voorzien voor fietsers.	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken. De inrichtingsprincipes zijn richtinggevend voor elk wegvak.
20/10/2023	28	h	Instantie - Departement Landbouw en Visserij	Het departement Landbouw en Visserij wenst de aandacht te vestigen op de bijkomende druk van zwerfvuil langs de verschillende weginfrastructuren. Zwerfvuil kan verschillende gevolgen teweegbrengen, gaande van gezondheidsrisico's voor weidedieren, met mogelijks fatale gevolgen, tot schade aan landbouwmachines en potentieel gevaarlijke situaties voor de veiligheid van de landbouwer.	Neen	Neen	Wij nemen akte van dit standpunt. Zwerfvuil heeft geen plaats in een mobiliteitsgericht, strategisch document.
20/10/2023	28	a	Instantie - Departement Landbouw en Visserij	In het najaar van 2022 werd het advies van het departement Landbouw en Visserij gevraagd bij het strategisch MER voor het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Waasland – nota inhoudsafbakening. Wij gaven toen volgend advies (ref. 2022_006399): Onze vorige insteek is slechts summier meegenomen in deze vervolgstap van het proces en ook in het ontwerp-MER is de invloed van het plan op landbouw eigenlijk niet beschreven. Wij vragen daarom om dit sterker naar voor te laten komen in de tekst van het definitieve MER.	Neen	ja	Er wordt geen significante impact op landbouw en landbouwwerker verwacht. Dit zal verduidelijkt worden in het MER.
20/10/2023	28	g	Instantie - Departement Landbouw en Visserij	Infrabel vraagt om rekening te houden met het document Visie op Omgeving en Mobiliteit, hier toegevoegd als bijlage.	Ja	ja	Zie antwoord op advies 18e
20/10/2023	28	q	Instantie - Departement Landbouw en Visserij	Ook bij de operationele doelstellingen lezen we "De verhardingsgraad in de bestemmingen landbouw, natuur en bos is tegen 2050 minstens met 1/5 teruggedrongen ten opzichte van 2015." maar hier worden verder geen acties aan gekoppeld.	Neen	Neen	De opmerking verwijst naar een doelstelling die niet in het RMP Waasland werd opgenomen.
20/10/2023	28	p	Instantie - Departement Landbouw en Visserij	Ruimte: een mobiliteitsplan heeft niet de taak om een volwaardige visie met actieplan uit te werken voor het thema ruimte. Wat het regionaal mobiliteitsplan wel expliciet wil doen, is op basis van de concepten en netwerken die er worden uitgedacht, een aantal sterke conceptuele uitspraken vanuit mobiliteit meegeven aan ruimtelijk beleid (p. 26). Het departement Landbouw en Visserij is hier zeker voorstander van maar vraagt dat ook de uitvoering van het mobiliteitsplan zelf dit streven naar ruimte-efficiëntie en verminderen van het ruimtebeslag en verharding vooropstaat	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
20/10/2023	28	r	Instantie - Departement Landbouw en Visserij	Wanneer men landbouwwegen wenst in te zetten als autoluwe, alternatieve fietsroutes (actie 33), benadrukt het departement Landbouw en Visserij dat er steeds voldoende aandacht dient te blijven voor de oorspronkelijke functionaliteit van de weg. Het gebruik door het landbouwwerker, als toegang tot de landbouwbedrijven of -percelen, mag niet uit het oog verloren worden.	ja	ja	Aanvulling (zie rood) onder par. 4.1.5.1 "Onderzoek en inventarisatie": "(...) Voor fietsers omvat dit enerzijds onderzoek naar hoe het netwerk van trage wegen op regionale schaal voor functioneel gebruik kan worden versterkt, wat kan leiden tot aangenamere en veiligere verplaatsingen (vooral per fiets). Hierbij dient er evenwel steeds voldoende aandacht te blijven voor de oorspronkelijke functionaliteit van de weg. Het gebruik door het landbouwwerker, als toegang tot de landbouwbedrijven of -percelen, mag niet uit het oog verloren worden. (...)"
20/10/2023	28	f	Instantie - Departement Landbouw en Visserij	Wij pleiten ervoor dat bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem teruggedrongen wordt en vragen om overmatige verharding in de mate van het mogelijke te verwijderen. Vrijgekomen ruimte door vb. ontharding of het opheffen van reservestroken kan ook terug in agrarisch gebruik komen.	ja	ja	Toevoegen als aanvulling op 2e bullet (zie rood) onder oplijsting par. 4.1.7.5 "Vergroening": "Waar bijkomend ruimtebeslag en verharding niet kan vermeden worden, moet het tot een minimum beperkt worden en zouden tegelijkertijd onthardingskanssen in de omgeving of andere plekken moeten benut worden (vb. het terug in agrarisch gebruik komen door ontharding of opheffen van reservatiestroken).

20/10/2023	28	d	Instantie - Departement Landbouw en Visserij	Wij vragen bijzondere aandacht vragen voor de invloed op de agrarische structuur en de individuele landbouwer door bijkomende grondinname: De toegankelijkheid van landbouwpercelen met de huidige landbouwmachines; denk aan de breedte van de wegen, maar ook het weren van landbouwvoertuigen op sommige wegen omwille van verkeersveiligheid, waardoor percelen niet of enkel via een grote omrijweg bereikbaar zijn	ja	ja	<p>Toevoegen als 3e bullet onder oplijsting par. 4.1.7.5 'Vergroening':</p> <p>* Voldoende aandacht besteden voor de invloed op de agrarische structuur en de individuele landbouwer door bijkomende grondinname, waaronder:</p> <ul style="list-style-type: none"> - inname van landbouwgrond voor weginfrastructuur en aanhorigheden voor de verschillende transportmodi, zoals waterbuffers, groenbuffers, fietsnelwegen,... alsook het verder uitbouwen en verbeteren van bestaande infrastructuur; - het ontstaan van restpercelen die niet meer interessant zijn voor de professionele landbouwer, door een te kleine resterende oppervlakte of moeilijk bewerkbare percelen door het ontstaan van een onregelmatige vorm; - de toegankelijkheid van landbouwpercelen met de huidige landbouwmachines (denk aan de breedte van de wegen, maar ook het weren van landbouwvoertuigen op sommige wegen omwille van verkeersveiligheid, waardoor percelen niet of enkel via een grote omrijweg bereikbaar zijn); - natuurcompensaties opgelegd bij ruimte-innames voor het transportnetwerk kunnen indirect een bijkomende inname van landbouwpercelen met zich meebrengen, net zoals de aanleg van extra afgescheiden fietspaden (incl. bomenrij of haag) en een eventueel grachtensysteem.
20/10/2023	28	c	Instantie - Departement Landbouw en Visserij	Wij vragen bijzondere aandacht vragen voor de invloed op de agrarische structuur en de individuele landbouwer door bijkomende grondinname: Het ontstaan van restpercelen die niet meer interessant zijn voor de professionele landbouwer, door een te kleine resterende oppervlakte of moeilijk bewerkbare percelen door het ontstaan van een onregelmatige vorm.	ja	ja	<p>Toevoegen als 3e bullet onder oplijsting par. 4.1.7.5 'Vergroening':</p> <p>* Voldoende aandacht besteden voor de invloed op de agrarische structuur en de individuele landbouwer door bijkomende grondinname, waaronder:</p> <ul style="list-style-type: none"> - inname van landbouwgrond voor weginfrastructuur en aanhorigheden voor de verschillende transportmodi, zoals waterbuffers, groenbuffers, fietsnelwegen,... alsook het verder uitbouwen en verbeteren van bestaande infrastructuur; - het ontstaan van restpercelen die niet meer interessant zijn voor de professionele landbouwer, door een te kleine resterende oppervlakte of moeilijk bewerkbare percelen door het ontstaan van een onregelmatige vorm; - de toegankelijkheid van landbouwpercelen met de huidige landbouwmachines (denk aan de breedte van de wegen, maar ook het weren van landbouwvoertuigen op sommige wegen omwille van verkeersveiligheid, waardoor percelen niet of enkel via een grote omrijweg bereikbaar zijn); - natuurcompensaties opgelegd bij ruimte-innames voor het transportnetwerk kunnen indirect een bijkomende inname van landbouwpercelen met zich meebrengen, net zoals de aanleg van extra afgescheiden fietspaden (incl. bomenrij of haag) en een eventueel grachtensysteem.
20/10/2023	28	e	Instantie - Departement Landbouw en Visserij	Wij vragen bijzondere aandacht vragen voor de invloed op de agrarische structuur en de individuele landbouwer door bijkomende grondinname: Natuurcompensaties opgelegd bij ruimte-innames voor het transportnetwerk kunnen indirect een bijkomende inname van landbouwpercelen met zich meebrengen, net zoals de aanleg van extra afgescheiden fietspaden (incl. bomenrij of haag) en een eventueel grachtensysteem.	ja	ja	<p>Toevoegen als 3e bullet onder oplijsting par. 4.1.7.5 'Vergroening':</p> <p>* Voldoende aandacht besteden voor de invloed op de agrarische structuur en de individuele landbouwer door bijkomende grondinname, waaronder:</p> <ul style="list-style-type: none"> - inname van landbouwgrond voor weginfrastructuur en aanhorigheden voor de verschillende transportmodi, zoals waterbuffers, groenbuffers, fietsnelwegen,... alsook het verder uitbouwen en verbeteren van bestaande infrastructuur; - het ontstaan van restpercelen die niet meer interessant zijn voor de professionele landbouwer, door een te kleine resterende oppervlakte of moeilijk bewerkbare percelen door het ontstaan van een onregelmatige vorm; - de toegankelijkheid van landbouwpercelen met de huidige landbouwmachines (denk aan de breedte van de wegen, maar ook het weren van landbouwvoertuigen op sommige wegen omwille van verkeersveiligheid, waardoor percelen niet of enkel via een grote omrijweg bereikbaar zijn); - natuurcompensaties opgelegd bij ruimte-innames voor het transportnetwerk kunnen indirect een bijkomende inname van landbouwpercelen met zich meebrengen, net zoals de aanleg van extra afgescheiden fietspaden (incl. bomenrij of haag) en een eventueel grachtensysteem.
20/10/2023	28	b	Instantie - Departement Landbouw en Visserij	Wij vragen bijzondere aandacht vragen voor de invloed op de agrarische structuur en de individuele landbouwer door bijkomende grondinname; Inname van landbouwgrond voor weginfrastructuur en aanhorigheden voor de verschillende transportmodi, zoals waterbuffers, groenbuffers, fietsnelwegen, ... alsook het verder uitbouwen, verbeteren van bestaande infrastructuur	ja	ja	<p>Toevoegen als 3e bullet onder oplijsting par. 4.1.7.5 'Vergroening':</p> <p>* Voldoende aandacht besteden voor de invloed op de agrarische structuur en de individuele landbouwer door bijkomende grondinname, waaronder:</p> <ul style="list-style-type: none"> - inname van landbouwgrond voor weginfrastructuur en aanhorigheden voor de verschillende transportmodi, zoals waterbuffers, groenbuffers, fietsnelwegen,... alsook het verder uitbouwen en verbeteren van bestaande infrastructuur; - het ontstaan van restpercelen die niet meer interessant zijn voor de professionele landbouwer, door een te kleine resterende oppervlakte of moeilijk bewerkbare percelen door het ontstaan van een onregelmatige vorm; - de toegankelijkheid van landbouwpercelen met de huidige landbouwmachines (denk aan de breedte van de wegen, maar ook het weren van landbouwvoertuigen op sommige wegen omwille van verkeersveiligheid, waardoor percelen niet of enkel via een grote omrijweg bereikbaar zijn); - natuurcompensaties opgelegd bij ruimte-innames voor het transportnetwerk kunnen indirect een bijkomende inname van landbouwpercelen met zich meebrengen, net zoals de aanleg van extra afgescheiden fietspaden (incl. bomenrij of haag) en een eventueel grachtensysteem.
20/10/2023	29	f	Instantie - NMBS	Actie 24: Realisatie van voldoende ondersteunende infrastructuur voor fietsers aan regionale aantrekkingspolen zoals treinstations,...* • NMBS zal hiervoor actie ondernemen volgens haar eigen timing, strategie en financiële middelen. • NMBS als actor opnemen en niet als in de rol als 'Trekker'. NMBS faciliteert in eerste instantie voorzieningen in functie van de treinreizigers.	Neen	Neen	Huidige formulering is niet in strijd met het advies en is te behouden.
20/10/2023	29	g	Instantie - NMBS	Actie 34 t.e.m. 38: Dit zijn onderzoeksvragen die in het kader van de volgende vervoersplannen eventueel behandeld kunnen worden samen met Infrabel.	Neen	Neen	Wij nemen akte van dit standpunt
20/10/2023	29	h	Instantie - NMBS	Actie 41: Uitrollen van alle geselecteerde Hoppinpunten in de regio conform de richtlijnen naar fysieke verknoping, toegankelijkheid, leesbaarheid en uitrusting tegen uiterlijk 2030 • NMBS faciliteert waar mogelijk de voorzieningen maar investeert niet in de realisatie van Hoppinpunten. • NMBS investeert ten behoeve van de treinreizigers volgens haar eigen timing, strategie en financiële middelen	Neen	Neen	De NMBS staat in actie 41 opgenomen als te betrekken actor en niet als trekker. Dit is niet in strijd met het advies. Huidige formulering is te behouden.
20/10/2023	29	i	Instantie - NMBS	Actie 44: Verder realiseren van goed uitgeruste en toegankelijke treinstations • NMBS investeert ten behoeve van de treinreizigers volgens haar eigen timing, strategie en financiële middelen	Neen	Neen	Wij nemen akte van dit standpunt

20/10/2023	29	e	Instantie - NMBS	<p>Hierna vinden jullie een aantal belangrijke elementen uit de NMBS strategie over deze thema's en domeinen: Aanbod • Als ruggengraat van de mobiliteit moet NMBS ervoor zorgen dat ze een globale en coherente visie behoudt voor de ontwikkeling van haarspoorwegdiensten, die de ambitie hebben om tegen 2032 30% meer passagiers aan te trekken. • De trein is vandaag de meest duurzame openbaarvervoerswijze en moet dus een centrale rol spelen in de koolstofvrijemobiliteit van morgen. Om het modale aandeel van de trein tegen 2032 te verhogen, moet NMBS extra reizigers aantrekken door hen een betere dienstverlening aan te bieden op het vlak van aanbod, frequentie en commerciële snelheid en door aan hun nieuwe behoeften te voldoen. • Om de verwachte groei van het aantal reizigers op te vangen, stelt NMBS voor om haar vervoersaanbod de volgende 10 jaar met 10% uit te breiden. Op vlak van frequentie zal NMBS haar aanbod verdubbelen op de hoofddassen van de C-verbindingen (tussen grote steden), tot 2 treinen per uur (en per richting) in de week, in functie van de evolutie van de capaciteit van het net en waar het vraagpotentieel dit verantwoordt. • NMBS zal haar amplitude verder uitbreiden met treinen die zowel vroeger als later rijden, maar ook om aan de vrijetijdsvraag te voldoen waar dat relevant is. • NMBS streeft ook ernaar een strophedniveau te behalen waarbij meer dan 91% van de treinen op tijd aankomt, terwijl het aantal treinen en het aantal passagiers aanzienlijk zullen toenemen. • Het vervoersaanbod zal om de 3 jaar worden herzien en verbeterd, rekening houdend met veranderingen in de vraag en met bijzondere aandacht voor commerciële snelheid en regelmaat van de dienst. Stationsomgevingen • In het kader van haar fietsstrategie geeft NMBS voorrang aan het uitbreiden van het aanbod voor fietsen. Tegen 2032 zullen er 164.000 plaatsen zijn tegenover 124.000 plaatsen in 2022. Er worden minstens 6 plaatsen voorzien in elk station. NMBS streeft ernaar om haar klanten overdekte fietsenstallingen met plaatsen voor buitenmaatse fietsen aan te bieden. Bovenal verwachten treingebruikers meer veiligheid voor hun fietsen. Fietsdiefstal is ook een belangrijke barrière voor fietsers die de eerste kilometers afleggen Medium en large stations worden daarom uitgerust met een beveiligde fietsparking met toegangscontrole en bewakingscamera's. • Wat de autoparkings betreft past NMBS een strategie toe die gebaseerd is op de volgende principes: o Prioritaire toegang voor treinreizigers in de parkings met toegangscontrole; o Een voordeliger tarief voor regelmatige en occasionele treingebruikers wanneer de parking betaald is; 4 / 7 o Een gedifferentieerd tariefbeleid dat rekening houdt met het stationtype, het gebruikersprofiel en de lokale markt; o Aanmoediging van het gebruik van het openbaar vervoer tussen de woonplaats en het station door concurrentie op vlak van tarieven te vermijden; De capaciteit aan autoparkeerplaatsen zal uitbreiden tot 80.000 plaatsen tegen 2032, ten opzichte van 75.000 plaatsen eind 2022. Er wordt overleg met de lokale overheid georganiseerd om rekening te houden met de plaatselijke behoeften en om het delen van parkeerterreinen in samenwerking met de steden en gemeenten aan te moedigen. • NMBS zal het aanbod van deelfietsen en -auto's in de stationsparkings aanzienlijk vergroten en promoten. NMBS neemt initiatief om partnerschappen met regionale overheden, bedrijven en met privépartners op te zetten om het ontstaan van een nieuw aanbod van deelfietsen en -auto's mogelijk te maken. • NMBS werkt mee aan de realisatie van Hoppinpunten in stationsomgevingen om de duurzame mobiliteit en de realisatie van een mobiliteitswitsch te bevorderen. NMBS hanteert haar eigen visie en timing wat betreft de vernieuwing van stationsomgevingen (autonome toegankelijkheid, fietsenstallingen, autoparkings, ...) maar zoekt wel constructief naar synergie om de uitrol van Hoppinpunten mogelijk te maken. • 61% van de NMBS-klanten die naar het werk reizen, wonen op minder dan 5 km van een station en 50% van de bevolking woont op minder dan 2 km van een station. Stations zijn van nature knooppunten. De verdichting van de stationsgebieden is een essentiële hefboom om het aantal verplaatsingen te verminderen en het gebruik van de trein te verhogen. Het modale aandeel van de trein verhogen betekent ook de continuïteit van voet- en fietspaden verzekeren, evenals busverbindingen naar de stations vanuit de belangrijkste verkeersgenererende centra. Toegankelijkheid: • NMBS wil autonome toegankelijkheid tot de stations en treinen aanbieden. Op termijn zullen de stations 100% autonoom toegankelijk worden en zal elke nieuwe trein die NMBS aankoopt een maximale toegankelijkheid bieden. • De snelheid en de schaal van de transitie naar deze doelstelling wordt uitgestippeld in het kader van het Nationaal Uitvoeringsplan Toegankelijkheid. Ons doel is om 176 toegankelijke stations over het hele net te realiseren tegen 2032. Zo zal 2/3de van het totale aantal reizigers in 2032 gebruik kunnen maken van een toegankelijk station. Tarieven en ticketing • De behoeften van de reizigers veranderen snel, vooral wat betreft online aankopen en het gebruik van apps. NMBS</p>	Neen	Neen	Wij nemen akte van deze informatie
20/10/2023	29	a	Instantie - NMBS	<p>NMBS als trekker/initiatiefnemer • NMBS neemt actief deel aan de vervoerregio en beantwoordt verzoeken in overeenstemming met haar Contract van Openbare Dienst en strategie. 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.</p>	Neen	Neen	<p>Wij nemen akte van dit standpunt. De toegekende eigenschappen voor elke actie werden met de betrokken trekkers besproken. De tijdschikking van het regionaal mobiliteitsplan bedraagt 10). Hiertoe wordt volgende timing van de acties opgenomen (verwacht einde van de maatregel):</p> <ul style="list-style-type: none"> - <3j: korte termijn (KT); - 4-6j: middellange termijn (MLT); - >7j: lange termijn (LT); - Continu. <p>Deze timing wordt als richtingsgevend beschouwd</p>
20/10/2023	29	d	Instantie - NMBS	<p>NMBS is adviserend lid van de Vervoerregio en deelt de ambitieuze doelstelling om het modale aandeel van alternatieven voor de auto, in dit geval de trein, te verhogen 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. • NMBS wenst er ook de aandacht op te vestigen dat elke aanvraag tot aanpassing van de diensten voor een bepaalde vervoerregio gevolgen kan hebben voor het hele spoorwegnet en dus voor andere vervoerregio's in het bijzonder. Elk verzoek tot wijziging zal daarom systematisch moeten worden geanalyseerd, met name wat betreft de gevolgen voor de robuustheid van de treinexploitatie en de kosten/baten in de breedste zin van het woord voor alle reizigers.</p>	Neen	Neen	Wij nemen akte van deze informatie
20/10/2023	29	b	Instantie - NMBS	<p>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.</p>	Neen	Neen	Wij nemen akte van dit standpunt.
20/10/2023	29	c	Instantie - NMBS	<p>Wanneer er acties (bv. Hoppinpunten, fietsnelwegen...) 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.</p>	Neen	Neen	In de actietabel werd NMBS opgenomen als te betrekken partner of als trekker waar relevant. Het is aan de initiatiefnemer van de projectuurgroep om te waken over een correcte samenstelling.
17/10/2023	30	a	Burger	Ik teken bezwaar aan tegen het nieuwe mobiliteitsplan om de buslijnen 44, 43 en 41 enkel nog op weekdagen tijdens piekmomenten in te leggen. En ook dat er van deze enkele bus meer zal rijden tijdens het weekend. Hopelijk komt u terug op deze beslissing zodat wij niet worden afgesloten van Sint-Niklaas.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
17/10/2023	31	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 30a	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 30a
17/10/2023	32	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 30a	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 30a
17/10/2023	33	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
17/10/2023	34	a	Burger	Bij deze wil ik bezwaar indienen voor de afschaffing van de buslijnen Koewacht(44), Hulst(43) en Klein-Sinaai(41) te Stekene vanaf 1/1/2024!!! Bij deze wil ik er ook bij zeggen dat we zoveel mogelijk het openbaar vervoer moeten nemen in plaats van de auto maar jullie schaffen alsmaar meer bussen af!!!	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
17/10/2023	35	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
17/10/2023	36	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
17/10/2023	37	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
17/10/2023	38	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
17/10/2023	39	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
17/10/2023	40	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
17/10/2023	41	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
17/10/2023	42	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
17/10/2023	43	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
17/10/2023	44	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
17/10/2023	45	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
17/10/2023	46	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
17/10/2023	47	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
17/10/2023	48	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
17/10/2023	49	b	Burger	Het abonnement van onze dochter is even duur als bij iedereen, maar ze kan er binnenkort nog anders gebruik van maken met de nieuwe regeling	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
17/10/2023	49	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
17/10/2023	50	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i

17/10/2023	51	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
17/10/2023	52	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
16/10/2023	53	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
16/10/2023	54	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
16/10/2023	54	b	Burger	Wat met de huidige lijn 42 Hulst – Sint-Niklaas? Ook deze lijn dienen onze studenten en schoolgaande jongeren uit de Hellestraat soms nu reeds te nemen als alternatief wanneer er geen lijn 43 beschikbaar is. Het huidige aanbod schiet reeds tekort en nu wordt het aanbod nog veel kleiner gemaakt.	Neen	Neen	Het beleidsplan beschrijft deze verbinding op p.33-34: "In functie van het landsgrensoverschrijdend openbaar vervoer, pleit de regio voor een gecadanseerd aanbod tussen Sint-Niklaas en Hulst, met een minimale frequentie van 1 rit per uur per richting, in aansluiting op de geplande HOV-lijn Terneuzen – Hulst, via het regionaal hoppinpunt Sint-Gillis-Waas Sint-Helena. Realisatie van het grensoverschrijdend openbaar vervoer gebeurt d.m.v. proportionele inspanningen aan beide zijden van de landsgrens. Op die wijze wordt de koppeling gemaakt tussen het Vlaamse en het Nederlandse openbaar vervoernetwerk.
16/10/2023	54	c	Burger	Wij hebben een abonnement voor een volledig schooljaar afgesloten aan dezelfde prijs als iedereen, maar het aanbod was al veel beperkter en wordt nu nog meer ingekrimpt. Wij willen evenveel gebruik kunnen maken van het plaatselijke busvervoer als ieder ander	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
16/10/2023	55	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
16/10/2023	55	b	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 54b	Neen	Neen	Het beleidsplan beschrijft deze verbinding op p.33-34: "In functie van het landsgrensoverschrijdend openbaar vervoer, pleit de regio voor een gecadanseerd aanbod tussen Sint-Niklaas en Hulst, met een minimale frequentie van 1 rit per uur per richting, in aansluiting op de geplande HOV-lijn Terneuzen – Hulst, via het regionaal hoppinpunt Sint-Gillis-Waas Sint-Helena. Realisatie van het grensoverschrijdend openbaar vervoer gebeurt d.m.v. proportionele inspanningen aan beide zijden van de landsgrens. Op die wijze wordt de koppeling gemaakt tussen het Vlaamse en het Nederlandse openbaar vervoernetwerk.
16/10/2023	55	c	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 54c	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 54c
16/10/2023	56	c	Burger	Het ontwerp ontmoedigt inwoners van deze deekernen om het openbaar vervoer te gebruiken voor woon-werkverkeer.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
16/10/2023	56	a	Burger	Ik teken hierbij bezwaar aan tegen het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Waasland met betrekking tot de dienstverlening van De Lijn. Mijn bezwaren zijn als volgt: -De voorgestelde inkorting van de verbinding tussen Moerbeke en Sint-Niklaas (Lijn 41) buiten de spitsuren tot Stekene Centrum - Sint-Niklaas (Lijn 42) zal ernstige hinder veroorzaken voor Klein-Sinaai-bewoners, die gedwongen worden tot onhandige overstappen op Lijn 85, met zeer lange reistijden tot gevolg.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
16/10/2023	56	b	Burger	Kwetsbare groepen in Koewacht, Hellestraat en Klein-Sinaai zullen moeite hebben om basisvoorzieningen in Stekene en Sint-Niklaas te bereiken, zonder alternatief vervoer	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
16/10/2023	56	d	Burger	Studenten uit het hoger onderwijs zullen aanzienlijk langere reistijden ervaren door complexe overstappen. Dit ontwerp is onaanvaardbaar	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
20/10/2023	57	a	Instantie - Provincie Antwerpen	De veerdiensten vormen een belangrijke voor het functioneel fietsverkeer tussen de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen en tussen de vervoerregio' Antwerpen en Waasland. De veerdiensten Kruikebe-Hoboken en Bazel – Hemiksem worden best expliciet vermeld bij het fietsnetwerk.	ja	ja	Toevoegen aan H.4.1.1.2 BFF: "De veerdiensten Kruikebe - Hoboken en Bazel - Hemiksem vormen belangrijke schakels in het BFF."
24/10/2023	58	a	Instantie - Stad Sint-Niklaas	verleent een gunstig advies op het ontwerp regionaal mobiliteitsplan	Neen	Neen	Wij nemen akte van dit standpunt
24/10/2023	59	a	Instantie - Departement Zorg en gezondheid	In september 2023 werd de studie 'verdichtingsparadox' of voluit "Onderzoek naar slimme verdichtingsvoorwaarden via scenariodoorrekeningen en doorwerking in milieueffectbeoordeling" gepubliceerd. Deze studie - voor Departement Omgeving, door Sweco/Buur/Kenter- tracht oplossingsrichtingen te bieden om zowel positieve als negatieve effecten van verdichting aan bod te laten komen. Er werd o.a. een aangepast beoordelingskader uitgewerkt dat in milieueffectrapportages kan worden gebruikt bij de beoordeling van verdichtingsprojecten. In het kader van een gezonde publieke ruimte vindt Departement Zorg deze studie zeer waardevol; ze onderschrijft/onderbouwt nogmaals de zaken waar wij vanuit gezondheid al een paar jaar op wijzen. We citeren hieronder enkel voor ons belangrijke alinea's, maar raden aan het volledig rapport door te nemen. Het fenomeen, waarbij er globaal en op grotere schaal bekeken positieve effecten worden gerealiseerd als gevolg van verdichting maar waarbij de lokale situatie op korte termijn minder gunstig wordt beïnvloed, wordt de 'verdichtingsparadox' genoemd. De specifieke rol van het MER is dan om een breder beeld te geven van effecten van verdichtingsprojecten. Hierbij wordt niet enkel ingezoomd op de op korte termijn en lokale schaal te verwachten negatieve effecten op mobiliteit en de daarmee samenhangende effecten op lucht, geluid en gezondheid maar ook op de aanzienlijke positieve effecten van verdichting en de positieve effecten op langere termijn en op grotere schaal. Bij slimme verdichting is het verdichten geen doel op zich, maar een middel om tot verduurzaming te komen. Verdichtingsprojecten zouden dan ook benut moeten worden als transitieplekken waar verder gegaan wordt dan wat gangbaar is. In plaats van marktvolgend te zijn, kunnen verdichtingsprojecten niet ingezet worden als hefboomen om sneller te gaan in het terugdringen van autobezit en -gebruik. We moeten vaststellen dat dit tot op heden niet of nauwelijks gebeurt in Vlaanderen. Zelfs ambitieuze duurzame stadsvernieuwingprojecten kennen vaak een 'klassieke' mobiliteitsaanpak. Verdichtingsprojecten zijn unieke kansen om de autoafhankelijkheid te doorbreken, vooral door lagere parkeernormen. Parkeerbeleid en wagenbezit zijn immers erg sturend in functie van duurzaamheid. Hoe minder ruimte voor parkeren, hoe meer ruimte voor wonen, groen(voorzieningen), ontmoeten en ontspannen kan gecreëerd worden. Dit komt dan de globale duurzaamheid van het project ten goede (water, energie, mobiliteit, gezondheid, sociale cohesie). De hoeveelheid autoparkeerplaatsen bepaalt in grote mate het autogebruik. Om tot voldoende verkeersreductie te komen zijn lage autoparkeernormen nodig (0,3- 0,8 parkeerplaats per woning). Dit is mogelijk mits combinatie met extra fietsvoorzieningen, deelparkeerplaatsen en evt. afspraken rond parkeren op afstand. Een verdichtingsproject leent zich er ook toe om op wijkniveau het parkeerregime bij te stellen. De doorbraak van concepten als Mobility as a Service (Maas) met onder andere deelmobiliteit, micromobiliteit en het mobiliteitsbudget, maken de weg vrij voor een vernieuwend, toekomstgericht parkeerbeleid. We stellen voor dat steden en gemeenten hun parkeernormen bijstellen in functie van verdichtingsprojecten en steeds met maximale in plaats van minimale parkeernormen werken.	Neen	Neen	Wij nemen kennis van deze studie en kijken hiervoor naar de gekende planprocessen voor opmaak (GRUP).
24/10/2023	60	a	Burger	Ik heb vernomen dat er ritten vanuit grens Koewacht naar Sint-Niklaas worden geschrapt vanaf januari 2024. Als 65-plussers zijn we vaak afhankelijk van dit openbaar vervoer om naar oogarts, tandarts, bezoek vader (92 jaar en woonachtig te St-Niklaas), kliniek Vitaz, bezoek dochter en kleinkinderen (woonachtig St-Niklaas), boodschappen op de wekelijkse markt, bezoek vrienden te Sint-Niklaas, en nog zo veel meer. Meestal neem ik dan de bus die aan de grens vertrekt om 9.40u en kom ik terug met de bus die in St-Niklaas rond 14:35u aan het station vertrekt. Nu heb ik vernomen dat deze ritten worden geschrapt. Eén van de redenen dat ik op deze uren rij, is om de overvolle schoolbussen te vermijden. Ze zitten prop vol, je kan niet zitten (bijna nooit geeft een jongere een plaats aan een ouder persoon). Laatste keer dat ik zo een "schoolbus" heb genomen, moest ik recht staan van het station tot aan de Bormte. Was echt heel lastig en belastend voor mij. Mijn vraag is: klopt dit? hoe kan ik nog overal geraken? tellen ouderen, minder mobiele mensen, zij die geen auto hebben dan niet meer mee? een goed openbaar vervoer is echt noodzakelijk.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
25/10/2023	61	a	Middenveld - Stekene Adviesraad voor Personen met een Handicap (APH)	Artikel 22 ter. van de Belgische grondwet bepaald dat iedere persoon met een handicap recht heeft op volledige inclusie in de samenleving met inbegrip van het recht op redelijke aanpassing. In de rechtspraak bestaat er een hiërarchie van de rechtsbronnen. De Belgische grondwet is het allerhoogste niveau van de rechtspraak in ons land. Geen enkele wet of decreet, wet, reglement, CAO, contract.. mag dus strijdig zijn met de Belgische grondwet of de makers ervan of deze verkeerd in de illegaaliteit.	Neen	Neen	Wij nemen akte van dit standpunt. Het is onduidelijk waarom het RMP / MER in strijd zou zijn met art 22 ter van de Belgische Grondwet.
25/10/2023	62	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i

25/10/2023	62	b	Burger	Met deze verandering heb ik 4 schoolgaande kinderen in Sint Niklaas en Antwerpen die nu al zeer moeilijke aansluitingen en verbinding hebben, naar een nog erger situatie. Neen Neen Zie antwoord op advies 12a Ne keer overslpen ... betekend nu al direct pas een bus om 8.40u met deze regeling waarschijnlijk dan geen meer. Wij betalen jaarlijks een enorm bedrag voor 4 jaar abonnementen zodat ze op school netjes geraken, met deze aanpassing en minder opties en dan nog zoveel betalen.
25/10/2023	63	a	Burger	Ik geef jullie graag een opmerking mee m.b.t. het openbaar vervoer en dan meer specifiek de treinverbinding van 7u14 van Zele naar Lokeren (IC 3204 – richting Sint-Niklaas). Neen Neen De gestelde bezorgdheden worden opgenomen binnen acties 34, 35, 38 en 51. Het is steeds de bedoeling geweest dat deze trein aansluiting geeft met de IC-trein 3006 van Lokeren naar Gent-Sint-Pieters – De Panne van 7u25 in Lokeren. De treinplanner geeft deze mogelijkheid ook aan. De ervaring leert dat deze aansluiting helaas moeilijk en vaak niet gehaald kan worden. Hierdoor heb ik in het verleden uiteindelijk de trein van een half uur vroeger genomen. Dit kan niet de bedoeling zijn. Ondertussen studeert mijn zoon ook in Gent en probeert hij – samen met enkele vrienden die ook in Gent studeren – elke ochtend deze route te volgen. Helaas met weinig succes. Verder zijn er ook 2 mama's (en waarschijnlijk zijn het er meer) die hun studerende kind elke ochtend met de auto van Zele naar Lokeren brengen om zeker te zijn dat ze de trein van 7u25 halen. Deze mama's rijden elk afzonderlijk met de eigen wagen. Ook dit kan niet de bedoeling zijn. Anderen nemen dan weer de fiets naar Lokeren. Door de trein op een ander tijdstip te nemen of je kind naar een ander station te voeren of de fiets naar Lokeren of Dendermonde te nemen, loopt station Zele het risico dat er op de lange duur te weinig reizigers zijn door slechte aansluitingen en treinvertragingen en er zo misschien treinen geschrapt worden. Dit zou niet oké zijn. Ons gezin probeert steeds zo duurzaam mogelijk verplaatsingen te maken. De trein is hierbij het vervoermiddel bij uitstek voor verplaatsingen naar Gent, Antwerpen, Brussel, ... We hopen dat onze opmerking mee kan bijdragen aan de duurzame mobiliteit in de toekomst.
26/10/2023	64	a	Burger	Ik teken bezwaar omwille van de nieuwe vervoerregeling van de buslijn. Regio Hellestraat. Neen Neen Zie antwoord op advies 12a
25/10/2023	65	a	Middenveld - UNIZO	Hierbij wil ik namens UNIZO en de aangesloten sectororganisaties FBAA, Febed, Denuo, TLV, BKV, Fema en Brasco ons bezwaar kenbaar maken met betrekking tot het gepubliceerde mobiliteitsplan dat momenteel onderwerp is van een openbaar onderzoek in uw vervoerregio. We nemen akte van de ontwerpen van vervoersplannen, maar zien ons genoodzaakt deze niet zonder meer te aanvaarden. We maken ons voornamelijk ernstige zorgen over de aanpak, de betrokkenheid van de stakeholders en de slechte weerspiegeling van een significant deel van het mobiliteitssysteem. Er zijn heel wat problemen en uitdagingen voor bedrijven en organisaties die, al dan niet intensief, bezig zijn met transport en logistiek en vaak ook in de kernen van steden en gemeenten moeten bedienen, die niet of te beperkt aan bod komen. We zien het daarom als noodzakelijk om bezwaar in te dienen over de aanpak bij de opmaak van de mobiliteitsplannen en de tekortkomingen dat dit met zich meebrengt. Met dit bezwaar willen we bovendien duidelijk maken dat we een betere aanpak van onze mobiliteit verwachten op verschillende niveaus, van lokaal tot Vlaams en zelfs federaal en Europees. We vragen dat er vanuit de vervoerregio(raad) en het departement MOW op een goede manier wordt omgesprongen met deze bezemeringen en we zo het vervolgtraject op een positieve manier kunnen laten verlopen. Zo kunnen we samen werk maken van een betere mobiliteit voor alle betrokkenen, van voetgangers tot transportbedrijven, van fietsers tot autocars. Neen Neen 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, zoals weergegeven in het beleidsplan tabel 1-1: "Oplijsting participatiesessies vervoerregio Waasland". Deze overleggen werden structureel en collectief georganiseerd onder andere in thematische werkgroepen, via mobiliteitscafés enz. Voor de collectieve sessies werd een brede groep aan stakeholders en sectorfederaties uitgenodigd. Hier waren eveneens verschillende koepelorganisaties bij, waar we ook de vraag hebben gesteld om de uitnodiging verder te verspreiden naar de individuele leden. In vervoerregio Waasland werden o.a. UNIZO, VBO, FEBETRA en FBAA opgenomen in de stakeholderslijst.
25/10/2023	65	i	Middenveld - UNIZO	Met dit bezwaarschrift willen we de aandacht vestigen op de elementen in de mobiliteitsplannen die niet ten gronde zijn aangepakt en/of de realiteit onvoldoende weerspiegelen. Wegens een aantal tekortkomingen in het proces konden we bovendien vaststellen dat de aandacht het evenwicht tussen goederen- en personenvervoer in de stakeholdersessies niet aanwezig was. Het gevolg is dat de plannen geen complete weerspiegeling zijn van onze mobiliteit en van de noden om onze mobiliteit terug vlot en veilig te krijgen. We verzoeken u met aandacht om de bezwaren die we aanbrengen serieus te nemen en het proces rond de mobiliteitsplannen te hernemen, met extra aandacht voor de betrokkenheid van stakeholders, de specifieke behoeften van het goederenvervoer en het privaat collectief personenvervoer, het versterken van de stakeholderbetrokkenheid en het vragen bij de hogere overheden voor een duidelijk en werkbaar overkoepelend Vlaams kader. Het is van groot belang dat de mobiliteitsplannen een realistisch en effectief beleid bevatten dat de belangen van alle belanghebbenden dient en bijdraagt aan een duurzame en efficiënte mobiliteit in de Vlaamse vervoerregio's, Vlaanderen en België. We vertrouwen erop dat u ons bezwaar zorgvuldig zult analyseren en de aanbeveling in het verdere proces zult toepassen. We hopen verder een constructieve dialoog over dit belangrijke onderwerp kunnen opzetten. Mocht u verdere informatie of verduidelijking wensen, dan zijn wij graag bereid om dit te verstrekken. Neen Neen We staan open voor suggesties en inbreng van alle sectoren om ons begrip van specifieke gebieden, zoals transport en logistiek, te verbeteren. De voorziene ambities en actie blijven evenwel overeind in het RMP vanuit de noodzaak om het goederenvervoer vlotter, veiliger en logischer te laten verlopen in de regio. Wij erkennen het belang van goederenvervoer voor onze economie en zijn ons bewust van de uitdagingen waarmee deze sector te maken heeft. Het plan heeft inderdaad een sterk accent op personenvervoer, maar dit betekent niet dat het belang van goederenvervoer wordt genegeerd. De kennis omtrent logistiek en goederenvervoer is voldoende aanwezig binnen de studiebureaus en binnen het departement MOW. Er werden tijdens het proces ook sessies georganiseerd waarbij logistieke partners en koepelorganisatie werden uitgenodigd. .
25/10/2023	65	c	Middenveld - UNIZO	Naaft de hierboven omschreven problemen rond het stakeholderoverleg moeten we wijzen op de te beperkte focus op enkele specifieke, maar belangrijke actoren binnen de mobiliteit. De materie rond transport en logistiek, maar ook het privaat collectief personenvervoer, vragen een specifieke expertise (ook per deeldomein) die vaak niet of beperkt aanwezig is in de vervoerregio's en de studiebureaus. Deze expertise is nochtans een vereiste om mee werk te kunnen maken van een toekomstplan. Net zoals het niet kan dat de betrokkenheid met de sectoren veel te beperkt is. Het is dan ook onaanvaardbaar dat beslissingen genomen in mobiliteitsplannen zonder voldoende expertise en voor thema's die beter op hoger niveau worden gestuurd en uitgetekend. In de opmaak van het mobiliteitsplan wordt er voornamelijk vertrokken vanuit het oogpunt van personenmobiliteit en moet het goederenvervoer het doen met een aantal clichématige ingrepen. Het belang voor onze economie en bevoorradingsystemen worden in deze dan ook niet erkend, integendeel, ondoordachte aanpassingen op lokaal of regionaal niveau kunnen ernstige gevolgen hebben voor bedrijven, organisaties, werven... die afhankelijk zijn van goederenvervoer. Het is dus van groot belang dat er voldoende aandacht wordt besteed aan de specifieke behoeften en uitdagingen van het goederenvervoer en sectoren die met levering te maken hebben, zodat een duurzame en efficiënte logistiek gewaarborgd blijft. Denk maar aan de leveringen van drank aan de horeca of bouwmaterialen op werf, de inzameling van bedrijfsafval of de bevoorradings voor winkels. Neen Neen 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.
25/10/2023	65	d	Middenveld - UNIZO	Ook voor autocars zijn afspraken, routes en oplossingen nodig die werkbaar zijn en afgestemd zijn tussen steden, zodat ook deze stromen op een realistische manier kunnen worden gestuurd en gestroomlijnd. Neen Neen Privaat collectief vervoer ondersteunen we, maar de marktwerking primeert hierin. De globale regelgeving over het privaat collectief vervoer is de bevoegdheid van de hogere overheden. We schetsen in het RMP ruime kaders zoals de wegencategorisering en de logistiek kaart, die handvaten bieden voor de toekomst. De uitwerkingsmodaliteiten en vertaling en toepassing voor de individuele ondernemers zijn hier geen onderdeel van. Een deel van de verantwoordelijkheid voor het oplossen van de uitdagingen van deze sector ligt eveneens bij de initiatief nemers.
25/10/2023	65	h	Middenveld - UNIZO	Tot slot willen we nogmaals de aandacht vestigen op het ontbreken van een duidelijk ambitieus overkoepelend Vlaams mobiliteitsbeleid, wat nochtans een noodzakelijke voorwaarde is om een geloofwaardig en degelijk mobiliteitsplan op regionaal niveau uit te werken. Een coherent en gecoördineerd kader op Vlaams niveau is van essentieel belang om een consistente en effectieve mobiliteitsstrategie te waarborgen. Het is aangewezen om thema's als goederenvervoer en privaat collectief personenvervoer verder aan te pakken op het niveau waarop de grote stromen zich voordoen en waar het regionale niveau zich vervolgens kan aan vasthaken voor een diepere uitwerking specifiek voor de regio. We dringen erop aan dat er een duidelijk overkoepelend kader wordt vastgelegd dat richting geeft aan de vervoerregionale mobiliteitsplannen. Neen Neen 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.
25/10/2023	65	e	Middenveld - UNIZO	Voor het verder uitwerken van zaken als venstertijden, routegeleiding of -advies, tonnagebeperkingen... moet heel duidelijk gekozen worden om te vertrekken vanuit overleg met het goederenvervoer én het collectief personenvervoer. We vragen hier uitdrukkelijk om ook over de vervoerregiogrenzen heen te overleggen, want de impact van dergelijke maatregelen mag zeker niet onderschat worden. Een concreet voorbeeld: te nauwe venstertijden voor verschillende kernen (binnen en buiten de regio) kan betekenen dat de transporteur net méér voertuigen moet gaan inzetten om evenveel posten te bedienen, met gevolgen voor de verkeersdruk, duurzaamheid, prijzen... Neen Neen We nemen akte van deze aanbeveling.

25/10/2023	65	b	Middenveld - UNIZO	<p>We constateren dat er gedurende het verloop van het proces van opmaak onvoldoende concrete betrokkenheid was van belanghebbenden en stakeholders. Hoewel er stakeholder sessies werden georganiseerd, was er een duidelijk gebrek aan diepgaand overleg. Het bij aanvang grote aantal deelnemers - met uiteenlopende belangen en achtergronden - betekende een beperking van de mogelijkheid om de discussie ten gronde te voeren. Dit is onmogelijk in een traject met een beperkt aantal sessies en een onderwerp dat zo breed en impactvol is als mobiliteit. Op basis van de beperkte terugkoppeling vanuit de studie bureaus was het dan weer niet duidelijk op welke manier werd omgesprongen met de inbreng die gegeven werd in voorgaande stakeholdermomenten. Opmerkingen als "we nemen het mee" geven daarbij weinig vertrouwen richting de persoon of organisatie die de opmerking gaf en vaak vrije tijd opgeeft om vrijwillig mee na te denken over de mobiliteit van morgen. Gedurende de loop van het traject is de representativiteit van de sessies dan ook afgenomen, aangezien steeds minder organisaties en personen zich bereid zagen om deel te nemen aan de sessies of de tijd hiervoor konden vrijmaken. Voor kleinere organisaties die in heel Vlaanderen actief zijn was het bovendien onmogelijk om alle sessies in de 15 verveerregio's te volgen. Wanneer men dan het gevoel krijgt dat een deelname aan de sessie weinig tot niets oplevert, dan is het te verwachten dat het aantal deelnemer 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.</p>	Neen	Neen	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 verrijning nodig was, waren dit zaken die tijdens de sessies en ook achteraf meegegeven konden worden. 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.
25/10/2023	65	g	Middenveld - UNIZO	<p>We moeten dus verder kijken dan maatregelen die op papier interessant lijken, maar in de praktijk een negatief effect zullen hebben. Door deze materie op een doorgedreven manier, samen met de betrokken sectoren, aan te pakken op een hoger niveau kunnen we op lange termijn meer bereiken. Kleine (tijdelijke) winsten, die interessant lijken voor het lokale kiespubliek, hebben op lange termijn vaak een negatief effect, terwijl we op basis van een gefundeerd plan op hoger niveau op lange termijn veranderingen kunnen realiseren.</p>	Neen	Neen	We staan open voor suggesties en inbreng van alle sectoren om ons begrip van specifieke gebieden, zoals transport en logistiek, te verbeteren. De voorziede ambities en actie blijven evenwel overeind in het RMP vanuit de noodzaak om het goederenvervoer vlotter, veiliger en logischer te laten verlopen in de regio. Wij erkennen het belang van goederenvervoer voor onze economie en zijn ons bewust van de uitdagingen waarmee deze sector te maken heeft. Het plan heeft inderdaad een sterk accent op personenvervoer, maar dit betekent niet dat het belang van goederenvervoer wordt genegeerd. De kennis omtrent logistiek en goederenvervoer is voldoende aanwezig binnen de studie bureau's en binnen het departement MOW. Er werden tijdens het proces ook sessies georganiseerd waarbij logistieke partners en koepelorganisatie werden uitgenodigd..
25/10/2023	65	f	Middenveld - UNIZO	<p>We zien heel wat intenties om onze mobiliteit te hervormen. Zo is er de focus op een modal shift voor zowel het personenvervoer als het goederenvervoer. Op vlak van personenvervoer kunnen we inderdaad nog betrekkelijk eenvoudig heel wat winsten boeken, onder meer door ingrepen op lokaal en regionaal niveau. Het uitbouwen van Hopplunten, 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 fietsnelwegen 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 verveerregio of gemeente zullen een negatief effect hebben op de economie in de kern.</p>	Neen	Neen	We staan open voor suggesties en inbreng van alle sectoren om ons begrip van specifieke gebieden, zoals transport en logistiek, te verbeteren. De voorziede ambities en actie blijven evenwel overeind in het RMP vanuit de noodzaak om het goederenvervoer vlotter, veiliger en logischer te laten verlopen in de regio.
25/10/2023	66	p	Middenveld - HDLODB	<p>(On)Bereikbaarheid van vervoermagneten Volgende locaties blijven in de nieuwe vervoersplannen niet of nauwelijks bereikbaar: - TTS-zone Temse en bedrijventone Hogenakkerhoek Kruike - Zorginstellingen, zoals o.a. Bornem Kliniek (veel patiënten uit Waasland) / kliniek Sint-Niklaas - Zwembad Temse - AC De Zaat Temse - Cultuur- en sportlocaties - Bepaalde scholen - Waterbus Kruike - Woon- werkverkeer in de regio optimaliseren, ook vanuit deelgemeenten</p>	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
25/10/2023	66	al	Middenveld - HDLODB	<p>Algemeen: - Neer- en opgaande fietspaden aan uitritten zijn onaangenaam en hinderlijk voor fietsers. Een fietspad moet volledig vlak aangelegd worden. - Fietspaden in klinkers of tegels, of met verschillende materialen worden altijd oneffen met bulten en kuilen. Doorlopende vlakke asfalt of beton is het beste materiaal voor fietspaden. - Overgangen tussen fietspad en rijbaan moeten vlak aangelegd worden, zonder bordstenen of greppels. - Fietspaden dienen zoveel mogelijk gescheiden te worden van de rijbaan. Fietspaden aangeduid door twee evenwijdige witte onderbroken strepen, vlak naast de rijbaan en op dezelfde hoogte ervan, moeten vermeden worden (behalve op kruispunten). - De wegmartering van twee evenwijdige witte onderbroken strepen moet vermeden worden voor tweekerichtingsfietspaden. Het is verwarrend en het is wettelijk trouwens niet toegestaan. - Het zou veiliger zijn als tweekerichtingsfietspaden die rechts van de rijbaan liggen, duidelijk aangeduid worden als tweekerichtingsfietspad. - Handhaving van het juiste gebruik van fietspaden en fietsoversteekplaatsen. Sommige fietsers gebruiken eenrichtingsfietspaden en fietsoversteekplaatsen in de verkeerde richting. - De 'hogesnelheidsfietsers' moeten er meer op gewezen worden, dat ze op de rijbaan mogen rijden als de maximum toegelaten snelheid daar 50 km/u is, zoals bijvoorbeeld in elke bebouwde kom. - Nieuwe regels in de wegcode voor fietsers en gelijkgestelden moeten beter verspreid en onder de aandacht gebracht worden van alle weggebruikers, zoals fietszones, schoolstraten, elektrische steps, ... - Fietspaden moeten voldoende breed zijn voor alle soorten fietsen. Te smalle fietspaden moeten verbreed worden indien mogelijk (rijbaan versmallen?). Anders moet een andere oplossing gezocht worden, vb. fietsers op de rijbaan en de maximum snelheid verminderen naar 30 km/u. - Handhaving van het verbod op parkeren op fietspaden, ook gedeeltelijk parkeren op fietspaden of 'voor eventjes maar'. - Als een fietspad bij werken onberijdbaar wordt, moet een veilige doorgang voor fietsers verzekerd worden. Dus niet met een bord 'fietsers afstappen'! - Alle dorpskernen moeten verbonden worden met degelijke, bewegwijzerde en verlichte fietspaden. - Industriezones, gemeentediensten, culturele centra, dokters, tandartsen, winkels, banken, stations ... moeten vlot en veilig bereikbaar zijn per fiets, met fietspaden of autoverkeersluwe zones. - Veilige, beveiligde en voldoende grote overdekte fietsparkings zijn wenselijk aan stations, culturele centra, sportaccommodatie, winkelcentra, feestzalen of gemeenschapshuizen, toeristische trekpleisters, ... - Vooral op minder drukke kruispunten zou voorrang moeten gelden voor fietsnelwegen.</p>	Neen	Neen	Het beleidsplan voorziet acties voor het verder uitrollen van het bestaande fietsroutenetwerk, alsook omtrent fietsparkeren. Ook binnen het thema veiligheid wordt veel aandacht geschonken aan veilige fietsvoorzieningen conform het vademecum fietsvoorzieningen.
25/10/2023	66	h	Middenveld - HDLODB	<p>Bereikbaarheid Brussel vanuit Temse / Kruike – SNELTRAM naar Brussel Tal van dagelijkse pendelaars uit het Waasland dienen zich naar Brussel te begeven De nieuwe sneltramlijn Willebroek -Brussel kan daarvoor een oplossing zijn. VOORSTEL: - In een eerste fase vragen wij dat deze tramlijn vanuit Brussel Noord rechtstreeks zou koppelen aan het station Willebroek. Op die manier kunnen treinreizigers deze Sneltram vanuit het Waasland vlot bereiken. Op dit moment is deze voorzien tot Breendonk (Fort Breendonk) - In een 2e fase wensen wij dat het oorspronkelijk plan van Brabantnet hernomen wordt, waarbij er een aftakking komt tot Bornem en dit kan mogelijk tot Temse (bv. tot TTS). Dit zou de hoge verkeersdruk op de N16 zeer sterk naar beneden halen</p>	Neen	Neen	Wij nemen akte van de suggesties. Omdat enkel fase 2 (directe) betrekking heeft op de VVR Waasland, is het niet zinvol deze nominatief te vermelden vooraleer fase 1 is gerealiseerd. Daarenboven is het zeer aannemelijk dat het voorstel de huidige tijdshorizon van het RMP Waasland overstijgt.

25/10/2023	66	ao	Middenveld - HDLODB	Bereikbaarheid Woonsite 'Nieuw Temse' & AC De Zaat Het 'dorp' "Nieuw Temse", (Ook bekend als 'De Zaat') met meer dan 1000 wooneenheden (waaronder 750 appartementen), heeft in de nieuwe vervoersplannen geen enkele bushalte. De Lijn rijdt er vandaag zelfs niet langs. Een gemiste kans. Voorstel: Kernnetlijn 93 vanuit Sint-Niklaas naar Temse / Antwerpen LO, in Temse laten rijden via: - Edgard Tinelplaats – richting Lele (of via Schoolstraat / Houtkaai / richting Oeverstraat) - Oeverstraat – Kameel Wautersstraat – Gemeentehuis Temse (MARKT – NIEUWE Halte voorzien) / belangrijk voor 'Nieuw Temse' - Kasteelstraat – Kasteeldreef (ZWEMBAD MARKT – NIEUWE Halte voorzien) – Parklaan naar het REGIONAAL HOPPINPUNT – TEMSE STATION - Rit kernnetlijn 93 verder vervolgen via Krijgsbaan naar Kruikebe / Antwerpen LO; deze bus dient in dit geval NIETom te rijden en kan perfect aansluiting geven met de treinen, wat toch de bedoeling is bij Basisbereikbaarheid. Voorstellen: • Centrum Temse bereikbaar – AC DE ZAAAT – site Boelwerf – belangrijk voor ouderen en minder-mobiele mensen • Ontlasting: Schoolstraat – Pastoor Boelstraat – Kouterstraat & Aug. Wauterstraat	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
25/10/2023	66	v	Middenveld - HDLODB	Bij verkeersproblemen op E17 richting Antwerpen, de N16 beter monitoren want deze wordt dan gebruikt als BYPASS tot de A12, met ernstige gevolgen voor de omgeving.	Neen	Neen	De nieuwe wegencategorisering gaat uit van een cascadesysteem en rasterstructuur. Bij calamiteiten op het hoofdwegennet kan dus teruggevallen worden op het dragend wegennet. De N16 is (net als de A12) geselecteerd als Vlaamse hoofdweg en vervult in deze dus een rol inzake de verbinding tussen Europese hoofdwegen. Voor de definitie en functie van deze wegen wordt verwezen naar par. 4.1.3.2
25/10/2023	66	f	Middenveld - HDLODB	Buslijn 92 (Sint-Niklaas) - Elversele – Dendermonde Deze zal enkel nog bediend worden op schooldagen met enkele bussen 's ochtends en 's avonds. Daarbuiten zal 'vervoer op maat' op maat voorzien worden; dit staat vandaag nog helemaal niet op punt zoals elders in de regio. Voorstel: evalueer de situatie van nabij en voorzie alvast voldoende middelen voor 'vervoer op maat'	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
25/10/2023	66	c	Middenveld - HDLODB	Busverbindingen tussen Beveren en Kruikebe (connectie met Waterbus naar Antwerpen) Zijn een goed initiatief, maar vooral te beperkt omdat het slechts over enkele verbindingen per dag gaat. VB: We spraken met een groep studenten die dagelijks de verplaatsing maken vanuit Gent naar Kruikebe; zij kiezen NIET voor de Kernnetlijn Sint-Niklaas – Kruikebe (te lange rit), maar voor afstap van de spoorlijn 59 in BEVEREN, waar zij opgehaald worden (met auto's!) door hun ouders. Voorstel: Een goede reguliere verbinding in de spitsuren (werknemers & studenten)	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
25/10/2023	66	n	Middenveld - HDLODB	Communicatie in een Hoppinpunt dient optimaal te zijn en dat blijkt tot dusver niet helemaal het geval. Vervoersmodi dienen (zoals in het decreet Basisbereikbaarheid voorzien, perfect op elkaar aan te sluiten om méér reizigers aan te trekken. In de nieuwe vervoersplannen is het Regionaal Hoppinpunt 'Temse Station' een uitermate SLECHT VOORBEELD, reizigers dienen daar 600 meter te overbruggen in moeilijke omstandigheden tot de dichtstbijzijnde Kernethalte (met een hellend parcours). Regionaal Hoppinpunt 'Temse Station' uitbouwen tot een vlotte draaischijf voor de rechtstreekse overstap van pendelaars uit Klein-Brabant / Vaartland van treintlijn 54 in Temse naar KERNNET Temse – Kruikebe – Antwerpen LO (trammet) én omgekeerd, is een zeer belangrijk gegeven.	Neen	Neen	De (geplande) bediening van het regionale hoppinpunt Temse Station met trein en bus beantwoordt aan de bepalingen van het BVR over de Hoppinpunten van 11/02/2022 (art 2, tweede lid : "2" regionale Hoppinpunten op basis van netwerklogica, zoals die is uitgetekend door de vervoerregioaraad. Dat zijn de Hoppinpunten die de vervoerregioaraad aanwijst en die bediend worden door een frequente regionale verbinding van het kernnet of treinnet. Die Hoppinpunten zijn gericht op gebruikers met een bovenlokale herkomst en bestemming" De operationele invulling hiervan (aanbod van verbindingen, frequenties, amplitudes, overstappgarantie, ..) is de verantwoordelijkheid van de openbaar vervoerbedrijven. Uit o.m. het schrijven van De Lijn dd 27/09 blijkt dat zij van mening zijn dat er een volwaardig OV-aanbod wordt gecreëerd aan Temse Station. Ultraard kunnen in het kader van de geplande evaluatie van BBH zaken worden bijgestuurd indien nodig en mogelijk.
25/10/2023	66	af	Middenveld - HDLODB	De fietspaden in Temse op Cauwerburg en in de Doornstraat zijn aan een renovatie toe	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
25/10/2023	66	ad	Middenveld - HDLODB	De voornamelijk heraanleg van Eigenlo met afgescheiden fietspaden moet zo vlog mogelijk uitgevoerd worden. Eigenlo is vooral onveilig voor fietsende scholieren.	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
25/10/2023	66	e	Middenveld - HDLODB	Deelgemeente Tielrode (Temse) – méér overstappen noodzakelijk. In de nieuwe vervoersplannen wordt deelgemeente Tielrode afgesneden van rechtstreekse verbindingen naar Kruikebe en Antwerpen LO (ook voor deelgemeente ELVERSELE een handicap). Dit is ook grotendeels het geval voor de verbindingen naar Sint-Niklaas. (wat Tielrode betreft). Er dient telkens overgestapt te worden in Temse. Méér overstappen, betekent meestal klantenverlies leren we uit gelijkaardige situaties elders en zal leiden tot méér autogebruik (Resultaat: Ouders brengen hun kinderen met de auto naar de school). Voorstel: Bus 97 optimaliseren voor goede rechtstreekse busverbindingen naar Sint-Niklaas en Antwerpen LO (scholen & Woon-Werk).	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
25/10/2023	66	j	Middenveld - HDLODB	Deelsystemen Men opteert in de Hoppinpunten voor bepaalde deelsystemen; dit kan een waardevolle aanvulling zijn op het Openbaar Vervoer, maar is vooral NIET voor IEDEREEN geschikt; bv. heel wat oudere en mindervalde reizigers kunnen deze systemen NIET (meer) gebruiken, zoals deelfietsen of deelwagens. Het aantal oudere burgers is een zeer grote groep in de maatschappij, het is belangrijk dat men ook deze mensen voldoende mobiliteit kan garanderen aan een verantwoord sociaal tarief. 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 (doktersbezoek, vrije tijd, winkelen...) is er dan de deelwagen. Conclusie: DEELWAGENS blijken niet geschikt om dagelijks te gebruiken (bv. voor woon – werkverkeer), wegens TE DUUR. Bedrijven blijven aanzetten tot gebruik van (eigen) deelfietsen voor woon-werkverkeer is een must.	Neen	Neen	In vervoerregio Waasland worden geen deelwagens voorzien binnen het Vervoer op Maat.
25/10/2023	66	z	Middenveld - HDLODB	Echte communicatie met de burgers heeft men NIET toegestaan, het was vooral éénrichtingsverkeer vanuit het beleid.	Neen	Neen	Op p.13 Tabel 1-1: Oplijsting participatiesessies vervoerregio Waasland wordt het doorlopen participatieproces geschetst. Hierbij werden burgers betrokken via peergruppessies of bevragingen. Het RMP werd mede op basis van de input vorm gegeven.
25/10/2023	66	aj	Middenveld - HDLODB	Een rotonde aan de Krijgsbaan en de Parklaan in Temse zou een vlottere afslagmogelijkheid naar en van het station van Temse bieden voor de bussen van De Lijn, maar zal waarschijnlijk minder veilig zijn voor fietsers. Het zal dan immers een rotonde worden met fietspaden, aangezien de Krijgsbaan voorzien is van fietspaden. Over het algemeen zijn rotondes met fietspaden niet veilig voor fietsers	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken. Het vademecum Fietsvoorziening wordt gehanteerd als uitgangspunt.
25/10/2023	66	ae	Middenveld - HDLODB	Een veilige en aangename fietsverbinding tussen Kruikebe of Bazel en Haasdonk, richting Sint-Niklaas, ontbreekt volledig.	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
25/10/2023	66	a	Middenveld - HDLODB	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/vervoerregio het mobiliteitsvraagstuk aanpakt vanuit dit principe. Eerst de Stappers dan de Trappers dan het Openbaar vervoer en dan -en dit is nieuw-, deelsystemen en uiteindelijk het Privé vervoer. STOP dus. De STAPPERS: -Voetpaden breed genoeg maken en berijdbaar maken voor rolwagens en kinderwagens. Bij oversteken zachte helling maken. - Verwijderen van alle obstakels. Palen, elektriciteitskasten... horen niet thuis op het voetpad maar er naast. - Handhaving op verbod van parkeren op voetpaden. - Bij werken verplicht veilige doorgang voorzien voor voetgangers. (niet enkel een bord : voetgangers oversteken!)	Neen	Neen	Het beleidsplan onderschrijft het STOP-principe op p.28: "De uitwerking van onderhavig beleidsplan wordt de doorlopen participatieproces geschetst. Hierbij werden burgers betrokken via peergruppessies of bevragingen. Het RMP werd mede op basis van de input vorm gegeven.
25/10/2023	66	x	Middenveld - HDLODB	Er is nauwelijks rekening gehouden met voorstellen van de burgers, dat kan men concluderen uit het verslag van een stakeholdersmeeting van Vervoerregio Waasland, waar allerlei suggesties en opmerkingen gemaakt werden.	Neen	Neen	Op p.13 Tabel 1-1: Oplijsting participatiesessies vervoerregio Waasland wordt het doorlopen participatieproces geschetst. Hierbij werden burgers betrokken via peergruppessies of bevragingen. Het RMP werd mede op basis van de input vorm gegeven.
25/10/2023	66	an	Middenveld - HDLODB	Er zou een hospitaaltaxi voorgesteld worden tussen Temse-Station (Regionaal Hoppinpunt) – Temse 'Vrijheidsstraat' tot Bornem – Kliniek. Onze vraag daarvoor naar een Vaste Flexibus (Zie hieronder: 'Hospitaaltaxi').	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a

25/10/2023	66	aa	Middenveld - HDLODB	Grote afstanden: De afstand vanaf station Temse tot dichtstbijzijnde bushalte 'Vrijheidsstraat' (Colruyt) is veel te groot (600 meter) voor oudere of minder-mobiele gebruikers; voor een noodzakelijke overstap tussen de diverse vervoermodi. Dat bleek uit testen, waarbij vastgesteld werd dat rolstoelgebruikers nauwelijks het hellend parcours (tunnel of viaduct) kunnen gebruiken. Deze H377groep mensen wordt dus uitgesloten van het Openbaar Vervoer, wat dus niet past binnen Basisbereikbaarheid, menen wij.	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
25/10/2023	66	y	Middenveld - HDLODB	Hetzelfde probleem stelt zich bij de meeste gemeentebesturen, die nauwelijks open staan voor inbreng en suggesties.	Neen	Neen	Burgerparticipatie via gemeenten maakt geen onderdeel uit van het RMP.
25/10/2023	66	aq	Middenveld - HDLODB	Hospitaaltaxi (Scheldeoverschrijdend) tussen Temse en Bornem – Kliniek Er zou een hospitaaltaxi (op vraag) in de nieuwe vervoersplannen voorzien worden voor de noodzakelijke verbindingen met het ziekenhuis in Bornem. Op zich een goede maatregel, omdat ruim 1/3e van de patiënten in de kliniek van Bornem uit het Waasland komen (Cf. directie kliniek Bornem). Deze hospitaaltaxi zou ook voorzien zijn om vanuit Bornem ook Temse te kunnen bereiken. Voorstel: Deze hospitaaltaxi aan een vaste Flexbus organiseren die elk uur de verbinding maakt tussen Bornem & Temse Voordeel: • Men weet niet wanneer een consultatie bij de dokter eindigt om opnieuw deze verbinding aan te vragen. • Men vindt de vertekuren van deze 'Schelde- of Hospitaaltaxi' dan terug in de App van De Lijn • Het is drempelverlaging voor de gebruikers • Reizigers die van verderop komen (vb. Kruikeke / Bornem / Puurs – Sint Amands / enz...) kunnen gemakkelijker deze opportuniteit inschatten. • Voorstel hieronder: Een Vaste Flex koppelen vanuit Velle / Eigenlo aan deze Vaste mogelijke Vaste Flex naar Bornem geeft meer rendement	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
25/10/2023	66	w	Middenveld - HDLODB	Impact Milieu Het is duidelijk dat er nauwelijks aandacht besteed is aan de impact op het milieu.	Neen	Neen	De milieupact van het strategisch plan wordt beschreven in het MER. Daarbij is ook aangegeven hoe er in het plan is omgegaan met eventuele milieuerende maatregelen die geformuleerd werden.
25/10/2023	66	ab	Middenveld - HDLODB	Inhoudelijk zelfde als advies 151b	Neen	Neen	De vervoerregio wenst werk te maken van onderzoek en realisatie om de zwakke schakels in het fietsnetwerk weg te werken. Prioritair wordt hierbij voorrang gegeven aan 'missing links' of gedeeltelijk gerealiseerde routes binnen het bestaande fietsnetwerk, die momenteel een vlotte en veilige fietsverbinding (over grotere afstand) verhinderen. Voor de Missing link F18 wordt op korte termijn een haalbaarheidsstudie opgestart (actie 8). Suggesties en ideeën kunnen doorheen dat proces meegegeven worden.
25/10/2023	66	q	Middenveld - HDLODB	Invoeren van zone 30 voor alle dorpen (bebouwde kom); enkel 50 km toelaten indien er veilige en afgescheiden fietspaden zijn.	Neen	Neen	Het bepalen van snelheidsregimes komt toe aan de wegbeheerder waarbij rekening moet worden gehouden met de specifieke situaties. Als vervoerregio vragen we maximaal rekening te houden met de inrichtingsprincipes van de wegencategorisering. Het beleidsplan stelt op p.54: "Waar relevant wordt gemengd verkeer gefaciliteerd en beveiligd op lokale wegen in centra, woonkernen en verblijfsgebieden. Dit op basis van de visie binnen het concept van MIX-wijken. De ruimte wordt herverdeeld volgens het STOP-principe en de verkeersstromen worden maximaal ontlicht. Het invoeren van de zone 30 en circulatiemaatregelen welen de auto uit de kernen. Aanvullende maatregelen op het dragend wegennetwerk hebben betrekking tot het reduceren van de gereden snelheden, het verlichten van overstekplaatsen op gevoelige locaties, het creëren van zichtbaarheid op de overige weggebruikers op gevaarlijke punten, het maximaal ontlichten van verkeersstromen en het vergevingsgezend (her)aanleggen van wegen.
25/10/2023	66	ah	Middenveld - HDLODB	Laat fietsers aan verkeerslichten bij rood licht naar rechts afslaan als dat probleemloos veilig kan gebeuren, bijvoorbeeld als ze bij het naar rechts afslaan op een fietspad terecht komen.	Neen	Neen	Op het bovenlokaal fietsroutenetwerk (BFF) worden maatregelen genomen om de verbindingen fietsconform te maken en attractiepolen kwalitatief te bedienen. Lichtgeregelde kruispunten worden maximaal voorzien van slimme verkeerslichtenregelingen. (actie 26)
25/10/2023	66	r	Middenveld - HDLODB	Maatregelen nemen om sluipverkeer tegen te gaan	Neen	Neen	In het beleidsplan werd op p.64 een roadmap uitgewerkt die aantoont hoe het RMP kan bijdragen tot het vermijden van sluipverkeer, gestoeld op de principes uit het beleidsplan.
25/10/2023	66	u	Middenveld - HDLODB	N16 en N41 conflictvrij maken & kruispunten aanpassen / Verkeersdruk moet ook dringend aangepakt worden met een beter Openbaar Vervoer	Neen	Neen	De inrichting van beide wegen zal worden gekoppeld aan hun selectie als respectievelijk Vlaamse Hoofdweg en Regionale Weg, zoals gesteld op p.42 beleidsplan 4.1.3.3 Inrichtingsprincipes
25/10/2023	66	t	Middenveld - HDLODB	Ontsluiting 'De Zaat' herbekijken, vooral inzake vrachtovervoer	Neen	Neen	De ontsluiting van De Zaat zal gebeuren via de twee geselecteerde aanrijroutes richting N41 of N16. Aanvullend kan het vrachtroutenetwerk nog verder worden uitgebreid met lokale vrachtroutes, bv. voor het onderling verbinden van bedrijventerreinen, maar deze hebben in tegenstelling tot aanrijroutes slechts een lokaal belang. Lokale vrachtroutes maken geen deel uit van de regionale mobiliteitsplannen en moeten opgenomen worden in de lokale mobiliteitsplannen van de gemeente
25/10/2023	66	ap	Middenveld - HDLODB	Ook de TTS Temse & Industrie Kruikeke 'Hogekkerhoek' (bedrijventerreinen) zijn moeilijk bereikbaar in de nieuwe vervoersplannen. Een gemiste kans menen we. Voorstel: Kernnetlijn 93 optimaliseren voor meer en betere bereikbaarheid van deze 2 bedrijventerreinen.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
25/10/2023	66	m	Middenveld - HDLODB	Organisatie Hoppinpunten Hoppinpunten worden best zo goed als mogelijk geïntegreerd in de omgeving en kunnen daardoor aan functionaliteit winnen. Wachten op aansluitingen dient in de best mogelijke omstandigheden te gebeuren, zoals beschutting tegen slecht weer. Voor een Regionaal Hoppinpunt zoals TEMSE STATION is het wenselijk dat naast de toegankelijkheid gekeken wordt naar en beschutte wachtruimte met faciliteiten zoals koffie, krant, fietspunt met mogelijke herstellingen, broodjes en vooral OPEN TOILETTEN.	Neen	Neen	Hoppinpunten dienen aan minimale inrichtingsvoorwaarden te voldoen, één ervan is integrale toegankelijkheid. De verder uitwerking van het hoppinpunt wordt binnen de projectstuurgroep opgenomen.
25/10/2023	66	ak	Middenveld - HDLODB	Probleempunten voor fietsers dienen veilig aangelegd te worden, zoals: - Overgang van een tweerichtingsfietspad naar twee enkelrichtingsfietspaden of omgekeerd, waarbij fietsers steeds de rijbaan moeten oversteken (vb. Doornstraat Temse, Cauwerburg Temse, Genstraat Tielrode). Een vlotte, brede overstekplaats zonder scherpe bochten of hoeken, opvallend voor het autoverkeer, met een 'uitkijkplaats' voor fietsers is dan wenselijk. - Een fietspad dat plots stopt en fietsers gemengd worden met het gemotoriseerd verkeer (vb. Legen Heirweg Elversele, is op aanhoudende vraag van Fietsersbond Temse aangepast met een rugdekking). Hou rekening met kinderen bij de aanleg van fietspaden, vooral op schoolroutes	Neen	Neen	Acties 22, 23 en 30 zetten in op veilig fietsverkeer in de regio, met een focus op het fietsnetwerk BFF en LFF.
25/10/2023	66	am	Middenveld - HDLODB	Regionaal Hoppinpunt – Temse Station: Het reinstation van Temse wordt in de plannen voorgesteld als een volwaardig Regionaal Hoppinpunt. Dit is echter NIET het geval. Het decreet zegt nochtans duidelijk waaraan hoppinpunten moeten voldoen. Dit is de sleutel voor de verbindingen tussen de regio Mechelen Klein Brabant en het Waasland (in Temse). Het zou zeker voor een Modal Shift zorgen mochten treinen en bussen perfect op elkaar aansluiten, maar DE LIJN weigert om de Kernnetlijn aan Station Temse te laten halteren, omdat er mogelijk een tijdsverlies is van 1 à 2 minuten Wil men echter bijkomend potentieel aanboren is het belangrijk dat dagelijkse pendelaars die de N16 naar Mechelen / KleinBrabant of de N419 vanuit Kruikeke gebruiken, hier een mogelijkheid biedt. Dit zou toch een echte PRIORITEIT dienen te zijn?! Het heeft vrijwel zeker ook een impact op de E17. Voorstel: Kernnetlijn 93 naar Antwerpen LO laten koppelen aan Regionaal Hoppinpunt Temse Station + een ½- uurverbinding met de trein. Enkel zaken ter illustratie: - Uit een onderzoek in 2018 (studiebureau Traject) is gebleken dat de grootste vervoersstromen (wagens) vanuit Bornem eerder in de richting van Temse / Waasland gaan. - Er in de nieuwe vervoersplannen enkel bus 99 voorzien is die toe aan station Temse komt, maar die geen goede connectie maakt met de treinen. Ook overstappen van de trein naar het uitstekende Kernnet 93 naar Antwerpen LO is voor vele mensen NIET mogelijk. - De dichtstbijzijnde bushalte NU tot dit station in Temse is maar liefst 600 meter, met een sterk hellend parcours (tunnel of viaduct) dat dus door oudere of minder-mobiele reizigers (o.a. met rolstoelen) NIET kan overbrugd worden. Om die reden doen wij nog 2 bijkomende / afzonderlijke voorstellen: 1) De reisweg	Neen	Neen	De (geplande) bediening van het regionale hoppinpunt Temse Station met trein en bus beantwoordt aan de bepalingen van het BVR over de Hoppinpunten van 11/02/2022 (art 2, tweede lid : "2" regionale Hoppinpunten op basis van netwerklogica, zoals die is uitgetekend door de vervoerregioaraad. Dat zijn de Hoppinpunten die de vervoerregioaraad aanwijst en die bediend worden door een frequente regionale verbinding van het kernnet of treinnet. Die Hoppinpunten zijn gericht op gebruikers met een bovenlokale herkomst en bestemming" De operationele invulling hiervan (aanbieden verbindingen, frequenties, amplitudes, overstappgarantie, ...) is de verantwoordelijkheid van de openbaar vervoerbedrijven. Uit o.m. het schrijven van De Lijn dd 27/09 blijkt dat zij van mening zijn dat er een volwaardig OV-aanbod wordt gecreëerd aan Temse Station. Uiteraard kunnen in het kader van de geplande evaluatie van BBH zaken worden bijgestuurd indien nodig en mogelijk.
25/10/2023	66	s	Middenveld - HDLODB	Sterke verkeersstromen omgeving Doornstraat in kaart brengen en optimaliseren	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch document en voorziet in het Beleidsplan p.54:4.1.5.3 Monitoring en evaluatie in functie van verkeersveiligheid.
25/10/2023	66	o	Middenveld - HDLODB	Tariefintegratie Tariefintegratie bus / trein voor de korte afstand is ook nog geen feit en is voor veel pendelaars een (budgetair) obstakel	Neen	Neen	Het beleidsplan stelt op p.57: "De tarieven voor het aanvullend net en het kernnet worden bepaald door de Vlaamse Regering. De verantwoordelijkheid voor de tarieven voor Vervoer op Maat ligt bij de vervoerregioaraad. De raad spreekt hierbij zijn uitdrukkelijke voorkeur uit voor tarief-ticketintegratie.

25/10/2023	66	b	Middenveld - HDLODB	Temse Velle – Geen reguliere verbindingen meer. Met 1.800 inwoners heeft Velle/Eigenlo in de nieuwe plannen nog slechts enkele busdiensten per dag, een Flexbus op vraag wordt daar voorzien. Wij vrezen hier voor meer autogebruik en / of maatschappelijke isolatie van heel wat mensen. De halte Velle-kerk verdwijnt voor de huidige lijn 95 en wordt een hoppinpunt zonder reguliere busverbinding. Dit ondanks het feit dat er een bevolkingsgroei is vast te stellen door de appartementsbouw van de laatste jaren die nu nog volop bezig is. Velle is hoofdzakelijk Temse maar heeft ook een 300-tal inwoners binnen grondgebied Sint-Niklaas. Daarmee rekening houdend kunnen we uitgaan van een bevolking die momenteel rond de 1800 wordt geschat en verder toenemend. In de nieuwe vervoersregeling wordt gewezen op de aanwezigheid van lijn 931 die Sint-Niklaas verbindt met Antwerpen en die uitwijkt langs Eigenlo en Doornstraat (halte op ca 1 km van Velle-kerk) om zo Temse te bereiken en omgekeerd. Er zijn slechts 7 verbindingen voorzien in elke richting per dag. Een Flexbus 'op vraag' blijkt heel duidelijk een te hoge drempel voor deze gemeenschap, wordt ons medegedeeld. Voorstel: Een VASTE Flexbus voorzien die minimaal 1x / uur de verbinding maakt met het centrum van Temse en eventueel te combineren met een Vaste Flexbus die de connectie verzorgt naar Bornem Centrum en Bornem Kliniek. Voordeel: De voorgestelde combinatie kan een groot belang hebben inzake Modal Shift voor de regio Velle – Eigenlo – Doornstraat & de druk op de N16 richting Bornem	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
25/10/2023	66	ac	Middenveld - HDLODB	Tijdens de heraanleg van de N41 in Elversele is fietswiel F43 (Aalst - Sint-Niklaas) prachtig aangelegd ... tot aan de Kettermuit, maar verderop zijn de bestaande fietspaden langs de N41 richting Sint-Niklaas verwijderd! Daardoor is de belangrijke missing link ontstaan tussen de fietswielwegen F43 en F4 (Antwerpen - Gent).	Neen	Neen	Zie actie 1 "Missing link: F43 vanaf aansluiting F4 (Sint-Niklaas) tot eindpunt N41 Kettermuit"
25/10/2023	66	l	Middenveld - HDLODB	Toegankelijkheid tot het Openbaar Vervoer De toegankelijkheid dient optimaal te zijn, vooral voor oudere en mindervalide reizigers; zo is het dramatisch in het station Temse (en het naburige station Puurs) om op de trein te stappen, wegens te lage perrons. Ook de Hoppinpunten dienen een goede toegankelijkheid na te streven. Vaste pendelbusjes overwegen tussen sommige deelgemeenten en de centrumgemeente, vooral voor kwetsbare gebruikers.	Neen	Neen	Zie p.39 Beleidsplan: Toegankelijkheid speelt een belangrijke rol. Iedereen moet zelfstandig met het openbaar vervoer kunnen reizen. Dat geldt ook voor reizigers met een beperking. De halte-infrastructuur aan Hoppinpunten, waaronder deze aan de treinstations, en aan reguliere haltes op het kernnet en aanvullend net wordt geïnventariseerd, onderzocht en verder geoptimaliseerd om tegemoet te komen aan de toegankelijkheidsbehoeften van De Lijn. Bijhorende acties 41, 44 en 45 gaan in op deze thematiek.
25/10/2023	66	g	Middenveld - HDLODB	Treinen – spoorlijn 54 (Sint-Niklaas – Mechelen) – primaire as Basisbereikbaarheid. Voldoet NIET aan de verwachtingen; als kapstok voor het busvervoer. Er wordt door de vervoerregio's terecht aangedrongen op minstens een ½- uur verbinding op deze spoorverbinding. NMBS blijkt echter niet te kunnen ingaan op deze vraag, als gevolg van het scheepvaartverkeer in Willebroek en wellicht ook door de combinatie van deze spoorlijn 54, met spoorlijn 53 Dendermonde – Mechelen. Voorstel 1: ½-uurverbinding De druk op de NMBS verhogen om een 1/2- uur-verbinding te verkrijgen op de spoorlijn 54 (maar dan tussen Sint-Niklaas en Puurs / Boom / Antwerpen). Dat blijkt technisch wel mogelijk en deze lijn bestaat reeds vanuit Puurs (zij dient enkel een stukje verlengd te worden vanuit Sint-Niklaas. Concreet wil dat zeggen dat de treinen die NU telkens vertrekken op '36 (elk uur) in Puurs naar Antwerpen zouden vertrekken vanuit Sint-Niklaas. Puurs heeft nu een 1/2- uur-treinverbinding naar Antwerpen. Op die manier krijgen Temse, Bornem en Puurs een 1/2- uurverbinding met de trein en hoeft men geen rekening te houden met de problematiek aan de spoorbrug in Willebroek (Probleemstelling Vlaamse Waterweg) en het tijdslot op de lijn 53 Dendermonde - Mechelen. De treinen Sint-Niklaas - Puurs - Boom - Antwerpen dienen dan in Sint-Niklaas te vertrekken rond 15' na het uur (rijtijd: Sint-Niklaas - Puurs = 17'). Voorstel 2: Latere treinverbinding vanuit Sint-Niklaas (ploegenarbeiders Waasland en pendelaars uit Gentse Agglo). Het is hoogst noodzakelijk dat er een latere treinverbinding komt op weekdagen voor spoorlijn 54 tussen Sint-Niklaas en Mechelen (laatste trein is nu reeds om 21.42u). Niet werkbaar voor dagelijkse pendelaars. Vooral ontzettend belangrijk voor ploegenarbeiders in het Waasland en pendelaars die vanuit de Gentse agglomeratie of de Kust komen. Een bijkomende trein dus graag om 22.42u. Een duidelijke kans voor een Modal Shift op de E17 en N16; het zal gegarandeerd méér wagens van de weg halen.	Neen	Neen	Beide voorstellen kunnen worden gecategoriseerd onder acties 34 en 37 "Onderzoeken van frequentieverhogingen en eventuele amplitudewijzigingen op volgende treinverbindingen: 30'-frequentie tussen Sint-Niklaas - Mechelen".
25/10/2023	66	ag	Middenveld - HDLODB	Uitgebreide fietszones in een centrum kunnen het fietsen veiliger en aangenamer maken, maar om effectief te zijn moeten die straten dan zodanig ingericht worden dat ze vooral op fietsverkeer zijn afgestemd en niet op (doorgaand) autoverkeer. Het einde van een fietszone mag ook niet het einde zijn van de veiligheid voor fietsers.	Neen	Neen	Deze principes worden in het beleidsplan onderschreven op p.54 onder 4.1.5.2 Maatregelen
25/10/2023	66	d	Middenveld - HDLODB	Verbindingen tussen Temse en Beveren / Waterbus Het is reeds lang bekend dat Temse een busverbinding nodig heeft met Beveren, vanuit socio-economische hoek vastgesteld. De connectie met de Waterbus naar Antwerpen is voor Temse, Kruibeke + deelgemeenten en de ganse regio uitermate belangrijk. Voorstel: Kernnetlijn 93 laten "koppelen" (overstap) aan 'halte Scheidelei' te Kruibeke, voor een reguliere verbinding naar Beveren of naar de Waterbus te Kruibeke.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
25/10/2023	66	i	Middenveld - HDLODB	Vervoer op maat Het is nu reeds duidelijk dat door het afschaffen van bushaltes en buslijnen, de bereikbaarheid van heel wat hoppinpunten / bushaltes bemoeilijkt wordt voor grote groepen van mensen. Vooral OUDERE en MINDERMOBILE reizigers dreigen hier (méér) het slachtoffer van te worden. "Vervoer op maat" zou hiervoor de oplossing moeten zijn, maar de vraag is of hiervoor voldoende middelen beschikbaar zijn? Ook blijkt het Flexbusstelsel helemaal niet perfect, dat merken wij bij ons meldingspunt in het naburige Klein-Brabant. Bv. Flexbus komt NIET opdagen / men geraakt telefonisch niet binnen in de Hoppincentrale / men vindt in de Hoppincentrale de locatie niet van de aanvrager, enz... Het gebied voor "Vervoer op maat" wordt door de afschaffing van buslijnen & haltes aanzienlijk uitgebreid, of dit de efficiëntie zal verhogen is zeer af te wachten en kan dus een impact hebben tot méér autogebruik.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a + Mindermobielen of mensen met een beperking zullen ook de toekomst kunnen blijven rekenen op het VoM Flex-Plus vervoer.
25/10/2023	66	ai	Middenveld - HDLODB	Voorzie ruime fietsopstelvakken aan verkeerslichten zonder fietspaden, die voor fietsers gemakkelijk en veilig bereikbaar zijn als een rij auto's wacht voor het rode verkeerslicht.	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken. Het vademecum Fietsvoorziening wordt gehanteerd als uitgangspunt.
25/10/2023	66	k	Middenveld - HDLODB	Waterbus - Waterbus: Temse - Antwerpen - zeer interessant voor Woon – Werk + toerisme tot Temse / Waterbus tot Sint-Amands	Neen	Neen	Dit is opgenomen op p.39-40 Beleidsplan 4.1.2.4 "Bediening via het water" en bijhorende actie 69
24/10/2023	67	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
25/10/2023	68	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
26/10/2023	69	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
27/10/2023	70	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
28/10/2023	71	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
29/10/2023	72	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i

17/10/2023	73	a	Burger	<p>De bezorgdheid is zeer groot in Moerzeke en Kastel omtrent het voorlopig Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan en het openbaarvervoerplan korte termijn, meer bepaald omtrent de plannen inzake het afschaffen van Lijn 92 met bijhorende alternatief n.l. de semi flex-busverbinding.</p> <p>Het vervoerplan korte termijn is blijikbaar uit het Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan Aalst gehaald. Het vervoerplan korte termijn houdt verregaande gevolgen in voor de deelgemeentes van Hamme, Moerzeke en Kastel. Het bezwaarschrift dat voorligt is dan ook in de eerste plaats gericht op de uitsluiting van het vervoerplan korte termijn uit het Regionaal Mobiliteitsplan Aalst.</p> <p>Tijdens de infoavond op 12/10/2023 in Erpe-Mere bleek dat er ooit een burgerbevraging werd georganiseerd.</p> <p>Enkele cijfers: in de vervoersregio wonen 320 000 mensen, de enquête werd verzonden naar 5000 1.56%) mensen waarvan ongeveer 1 500 0.47%) antwoordden. Dit kunnen we bezwaarlijk een burgerbevraging noemen, dit is eerder een steekproef</p> <p>Hieronder een aantal argumenten van het bezwaar tegen het openbaar vervoerplan op korte termijn.</p> <p>Openbaar vervoerplan: korte termijn</p> <p>De timing van de uitrol afschaffen Lijn 92 is bijzonder. De schoolgaande jeugd kocht in augustus en september massaal een schoolabonnement met vervoersaanbod van Lijn 92, een rechtstreekse verbinding vanuit Moerzeke en Kastel naar Dendermonde en Sint-Niklaas. Door de geplande afschaffing van Lijn 92 in januari 2024 (volgens info uit de infoavond op 12/10/2023 in Erpe-Mere) verdwijnt de rechtstreekse verbinding met Dendermonde en Sint-Niklaas wat impliceert dat De Lijn eenzijdig het aanbod wijzigt. Met een overstap op Lijn 91 wijzigt de reistijd voor reizigers richting Dendermonde en Sint-Niklaas maar de prijs van het abonnement blijft wel dezelfde.</p> <p>Attractiepool Dendermonde en Sint-Niklaas (onderwijs, zorg, bedrijven en cultuur)</p> <p>De gemeenschap in Moerzeke en Kastel, een kleine 5000 mensen, wordt door de afschaffing van Lijn 92 afgesneden van de attractiepool Dendermonde en Sint-Niklaas. 5000 mensen, waaronder minder mobiele mensen, maken (of zouden dat graag willen) gebruik van het openbaar vervoer om te kunnen gebruik maken van het aanbod in Dendermonde en Sint-Niklaas. Aanbod zoals de maandagse markt, het treinstation, ...</p> <p>ONDERWIJS</p> <p>Er zijn verschillende secundaire scholen waar kinderen uit Moerzeke en Kastel schoollopen. Het station van Dendermonde of Sint-Niklaas is een startplaats voor treinreizigers richting hoger onderwijs in Gent, Antwerpen en Brussel. De rechtstreekse busverbinding met attractiepool onderwijs Dendermonde en Sint-Niklaas verdwijnt met de afschaffing van Lijn 92.</p> <p>Langere reistijd</p> <p>Een overstap van de flex-busverbinding op het kernnetwerk impliceert een langere reistijd. In het mobiliteitsplan wordt een aanbod flex-bus voorzien in een tijdsvenster van 30 minuten met een overstaptijd van maximum 10 minuten. Boven op de huidige reistijd is dit een eeuwigheid. Het staat vast dat er zal gezocht worden naar een alternatief en dat zal resulteren in een groter autogebruik. Dit staat haaks op de plannen die we lezen in het burgemeestersconvenant die een vermindering van de CO2-uitstoot beoogt van 20% in de gemeente Hamme.</p> <p>Modaal shift fiets</p> <p>Er zou een modal shift kunnen plaats vinden richting fiets. In de planningscontext zachte modi lezen we dat het fietspad Hebbestraat – Denstraat zal ontduubeld worden. Maar dat is op dit moment nog niet van toepassing. Ook ontbreekt het in de stad Dendermonde, o.a. t.h.v. het station, aan kwaliteitsvolle fietsstallingen. Inzake kwaliteitsvolle fietsstallingen is in de planningscontext niets terug te vinden.</p>	Neen	Neen	Dit betreft een opmerking op operationalisering van het openbaar vervoer van vervoerregio Aalst en vereist geen verwerking in het RMP VVR Waasland
17/10/2023	74	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 73a	Neen	Neen	Dit betreft een opmerking op operationalisering van het openbaar vervoer van vervoerregio Aalst en vereist geen verwerking in het RMP VVR Waasland
23/10/2023	75	a	Burger	<p>Hierbij wens ik formeel bezwaar aan te tekenen tegen het ontwerp van Regionaal Mobiliteitsplan - Vervoerregio Aalst en meer bepaald tegen de geplande wijzigingen/afschaffing van de buslijn 92!</p> <p>De bezorgdheid is zeer groot in Moerzeke en Kastel omtrent het voorlopig Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan en het openbaarvervoerplan korte termijn, meer bepaald omtrent de plannen inzake het afschaffen van Lijn 92 met bijhorende alternatief n.l. de semi flex-busverbinding.</p> <p>Het vervoerplan korte termijn is blijikbaar uit het Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan Aalst gehaald. Het vervoerplan korte termijn houdt verregaande gevolgen in voor de deelgemeentes van Hamme, Moerzeke en Kastel. Het bezwaarschrift dat voorligt is dan ook in de eerste plaats gericht op de uitsluiting van het vervoerplan korte termijn uit het Regionaal Mobiliteitsplan Aalst.</p> <p>Tijdens de infoavond op 12/10/2023 in Erpe-Mere bleek dat er ooit een burgerbevraging werd georganiseerd.</p> <p>Enkele cijfers: in de vervoersregio wonen 320 000 mensen, de enquête werd verzonden naar 5000 personen. Dit is slechts 1.56% van de mensen uit de regio, waarvan ongeveer 1 500 antwoordden (0,47%). Dit kunnen we bezwaarlijk een burgerbevraging noemen, dit is eerder een steekproef.</p> <p>De persartikels die afgelopen weekend in Het Nieuwsblad en Het Laatste Nieuws zijn verschenen, leek wel "de goed-nieuws-show", maar heeft de bezorgdheden allerminst weggenomen!</p> <p>Op weekdagen 15 ritten per dag tussen Sint-Niklaas en Dendermonde zijn 'peanuts'. In de praktijk zou dit betekenen: tijdens de piekuren (zowel 's ochtends als 's avonds) 3 ritten in elke richting en 's middags 1 rit (op woensdagen misschien 2) in elke rijrichting. Concreet zou dit betekenen dat als een student pas om 10u op school dient te zijn, ofwel de bus dient te nemen tijdens de piekuren en vervolgens nog een aantal uren "ronddoolt" alvorens naar school te kunnen gaan ofwel dient te wachten tot 's middags om een bus te nemen waardoor hij/zij reeds 2 lesuren gemist heeft.</p> <p>Dit betekend ook dat als men vroeger mag vertrekken, de student nog uren dient te wachten/ronddolen alvorens de bus terug naar huis te kunnen nemen. Conclusie: 15 bussen per dag voor beide richtingen samen is onvoldoende!</p> <p>Openbaar vervoer in het weekend vanuit Moerzeke en Kastel -> ZERO mobiliteit!</p> <p>Ik citeer uit het persartikel van Het Nieuwsblad: "Bussen op Lijn 91 rijden vanaf volgend jaar niet meer langs Moerzeke" -> De bussen van Lijn 91 hebben nog NOOIT langs Moerzeke gereden!</p> <p>Hieronder een aantal argumenten van het bezwaar tegen het openbaar vervoerplan op korte termijn:</p> <p>-De timing van de uitrol afschaffen Lijn 92 is bijzonder. De schoolgaande jeugd kocht in augustus en september massaal een schoolabonnement met vervoersaanbod van Lijn 92, een rechtstreekse verbinding vanuit Moerzeke en Kastel naar Dendermonde en Sint-Niklaas aangezien er in Moerzeke noch Kastel geen secundaire scholen zijn. Door de geplande afschaffing van Lijn 92 in januari 2024 (volgens info uit de info-avond op 12/10/2023 in Erpe-Mere) verdwijnt de rechtstreekse verbinding met Dendermonde en Sint-Niklaas wat impliceert dat De Lijn eenzijdig het aanbod wijzigt. Met een overstap op Lijn 91 wijzigt de reistijd aanzienlijk voor reizigers richting Dendermonde en Sint-</p>	Neen	Neen	Dit betreft een opmerking op operationalisering van het openbaar vervoer van vervoerregio Aalst en vereist geen verwerking in het RMP VVR Waasland
26/10/2023	76	a	Burger	Als REGELMATIGE gebruiker van LIJN 41, vind ik het jammer dat ik op mijn leeftijd van 77 jaar, de BUSLIJN naar SINT NIKLAAS en Moerbeke-WAAS niet meer ALLE UREN kan gebruiken. Dit is mijn protest voor alle mensen die momenteel reeds vele jaren gebruik maken van dit traject van de LIJN.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
26/10/2023	77	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
26/10/2023	78	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
26/10/2023	79	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i

26/10/2023	80	a	Burger	Hierbij tekenen we bezwaar aan tegen het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Waasland, betreffende het ontwerp van dienstverlening van De Lijn. Over dit ontwerp hebben we volgende opmerkingen : Het ontwerp voorziet de huidige verbinding tussen Moerbeke en Sint-Niklaas (Lijn 41) buiten de piekuren in te korten tot een verbinding tussen Stekene Centrum en Sint-Niklaas (Lijn 42). Deze inkorting zorgt ervoor dat de inwoners van Klein-Sinaai verplicht zijn om over te stappen op Lijn 85 tussen Moerbeke en Antwerpen Linker Oever voor hun verplaatsing naar Sint-Niklaas. Door de grote afstand die Lijn 85 moet afleggen, vonden er in het verleden reeds dagelijks vertragingen voor waardoor deze overstap onmogelijk geacht wordt. Dit ontwerp maakt het voor onze zoon onmogelijk om de basisvoorzieningen (jeugdbeweging, sportfaciliteiten, school, ...) in het Centrum van Stekene en Sint-Niklaas te bereiken. Dit ontwerp zal ook de reistijden, later als hij hoger onderwijs zal volgen, aanzienlijk verhogen in combinatie met overstap op andere vervoersmodi. Deze reistijd loopt voor sommigen vandaag al op tot 2u en meer.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
27/10/2023	81	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
28/10/2023	82	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
28/10/2023	83	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
28/10/2023	84	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
27/10/2023	85	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
27/10/2023	86	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
27/10/2023	87	a	Burger	Mijn kleinzoon verblijft om de week bij zijn mama in de Hellestraat. Hij gaat naar de technische in Beveren naar school en neemt uiteraard telkens de bus. Hoe moet hij daar na 1 jan nog geraken? Wij tekenen formeel protest aan!	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
27/10/2023	88	a	Burger	Hierbij willen we ons ongenoegen uiten betreft de bussen die wegvalen buiten de piekuren regio Stekene, wat met de ouderen die de bus nemen en geen auto ter beschikking hebben en enkel van het busvervoer afhankelijk?	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
28/10/2023	89	a	Burger	Ik ondergetekende de ruysscher gaby teken bezwaar tegen nieuwe regeling de lijn .ik woon op koewacht en maak geregeld gebruik van de 44 naar schopingcenter sint.niklaas we hebben al zo weinig op koewacht gaan ze dit nu ook nog afnemen	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
28/10/2023	90	a	Burger	We tekenen bezwaar aan tegen de beslissing om vanaf januari 2024 de afschaffing van de rechtstreekse verbinding van Klein-Sinaai naar Sint-Niklaas, En ook dat de snelle busverbinding van Moerbeke-Waas naar Beveren en Antwerpen die vervalt , Wat moeten onze kleinkinderen doen als er geen rechtstreekse verbindingen meer zijn, en de ouderen die het openbaar vervoer buiten de piekuren gebruiken om zich te verplaatsen , Hebben jullie daar al eens aan gedacht , niet iedereen beschikt over een wagen,	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
29/10/2023	91	a	Burger	Ik zelf werk in de thuiszorg . De oudere mensen en de schoolgaande jeugd kunnen dan geen dienst meer nemen van het openbaar vervoer . Deze hebben ze broodnodig om naar school te gaan of oudere om naar markt te gaan of huisbezoeken dokter, kliniek enz... De dienstregeling van het busvervoer zoals het nu is , moet blijven bestaan !!	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
29/10/2023	92	a	Burger	Wat is dit een jammerlijke beslissing i.v.m. het openbaar vervoer! Al eens gedacht aan hoe wij ons voelen? Wij horen ook tot groot Stekene maar hier wordt weer maar eens bewezen dat Koewacht, Hellestraat en Klein-Sinaai hun plan moeten trekken! Zijn wij niet de generatie die langer wil thuisblijven wonen? Al eens gedacht aan de ouderen die hun partner/familie in het weekend willen bezoeken in Zorg Stekene, Vlashof of het ziekenhuis Vitaz? Of mensen die geen auto bezitten? Die moeten in het weekend dan maar lekker thuisblijven? Ik vind het echt niet done! Wij betalen daarbij nog eens een abonnement voor onze jeugd onbeperkt voor de lijn, krijgen we onze weekends dan terugbetaald? Sorry maar ik vind dit echt niet oké en ik hoop uit de grond van mijn hart dat er toch een oplossing komt. Heel egoïstisch om dit te doen! Wat gaan ze de mensen nog allemaal afnemen? Of moeten we weet eens denken aja juist wij leven niet in het bloeiende centrum waar alles altijd op en top moet zijn?	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
29/10/2023	93	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
29/10/2023	94	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
29/10/2023	94	b	Burger	Oudere mensen die tijdens de week naar het shopping Center Waasland willen gaan, kunnen ook geen gebruik meer maken van het openbaar vervoer. Voor hen is een systeem van deelfietsen ook helemaal niet werkbaar. KORTOM: U DOET ER ALLES AAN OM MENSEN HET OPENBAAR VERVOER NIET TE LATEN GEBRUIKEN EN TERUG NAAR DE AUTO TE STUREN.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a. Het openbaar vervoer blijft ook overdag beschikbaar onder de vorm van flexvervoer
29/10/2023	95	a	Middenveld - OKRA Temse	In bijlage de bemerkingen betreffende het regionaal Mobiliteitsplan, opgesteld door de burgerbeweging "Haal de Lijn over de brug", onderschreven door Okra Temse	Neen	Neen	Zie antwoorden op adviezen 66a t.e.m. 66aq
30/10/2023	96	a	Burger	Niet akkoord met afschaffing bus Koewacht - Sint-Niklaas	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
30/10/2023	97	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 96a	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 96a
30/10/2023	98	a	Burger	Bezwaar tegen afbouwen bus 43 Sint-Niklaas - Hellestraat, Onze dochter, Imme Verwulgen, is sinds haar afstuderen in het Leuvense blijven wonen en neemt ook vandaar de trein naar haar werk in Sint-Truiden. Ze gebruikt het openbaar vervoer, eventueel gecombineerd met haar ploofiets, voor alle verplaatsingen. Omdat ze in onze gemeente nog lid is gebleven van de Koninklijke Harmonie De Ware Vrienden, komt ze elke vrijdagavond voor de repetities terug naar Stekene. Dan vertrekt ze op zaterdag of zondag terug naar Leuven met bus en trein. Als uw plannen doorgaan, zal dit niet meer mogelijk zijn. Vandaar dat we hier tegen bezwaar aantekenen.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
30/10/2023	99	a	Burger	Hierbij dienen we ons bezwaar in omtrent de nieuwe Dienstregeling De Lijn , Bus 41 is de rechtstreekse lijn naar Sint niklaas vanaf Moerbeke -waas Mijn Dochter gebruikt deze bus dagelijks om naar school te gaan , deze dienst is al niet optimaal en nu gaan ze hem nog eens afschaffen , de overheid wil dat de mensen meer het openbaar vervoer nemen en dan gaat de busmaatschappij nog s snoeien in de dienstverlening . Ook Qua klantvriendelijkheid kan het bij De Lijn veel beter ! Mijn dochter heeft een jaarlijks abonnement maar heeft blijkbaar niet veel rechten ! Ze heeft al tweemaal een boete gekregen omdat ze zagezegd niet betaald ! Omdat haar abonnementskaart niet kan ingelezen worden op de bus . Ipv van een nieuwe kaart op te sturen of het probleem op te lossen krijgt ze een boete. Waar is de klantvriendelijkheid naartoe en waar is de vlote dienstverlening naar toe . Het grootste probleem is dat De Lijn momenteel het Monopolie heeft in het openbaar vervoer in vlaanderen . In ieder geval willen wij als vaste klant ! Het recht hebben om er voor te kiezen dat het bestaande netwerk van lijn 41 behouden blijft en de dienstverlening verbeterd word !	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
30/10/2023	100	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
30/10/2023	101	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
30/10/2023	102	b	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19d	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19d

30/10/2023	102	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19e	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19e
30/10/2023	103	a	Burger	Ik heb 2 studerende dochters in Sint-Niklaas. 1 daarvan neemt dagelijks de bus om 07.00 uur ochtend, en de andere nu ze net haar brommerrijbewijs heeft gaat enkel met de bus als het slecht weer is. De jongste is 12 jaar dus zal nog een hele tijd naar Sint-Niklaas moeten gaan met de bus! Wij zelf kunnen de kinderen niet wegbrengen omdat we beiden werken. Er zijn ook dagen dat ze later moeten beginnen. Hoe moeten onze kinderen dan naar school??? Ik en nog vele mensen betalen denk ik toch wel genoeg voor een buss abonnement denk ik he. Plus het feit dat de bussen vanaf ochtend toch eigenlijk wel goed vol zitten, zelfs soms al zo vol dat de dochters niet eens kunnen zitten. En jullie willen die haltes in de hellestraat 9190 schrappen??? Denk aub nog eens goed na ook voor de oudere mensen die op een later tijdstip eventueel naar het Dorp willen of ook naar Sint-Niklaas en geen auto hebben. Denk aub aan de studenten en aan de andere bewoners. En schrap deze lijnen niet.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
31/10/2023	104	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
31/10/2023	105	a	Burger	Naar verluid zou er minder aanbod zijn voor de verbindingen vanuit Klein-Sinaai/koewacht en Hellestraat. Is dat de stimulatie om meer het openbaar vervoer te gebruiken (zoals gepromoot)? Wij gaan dus een 60-tal jaren terug in de tijd.PROFICIAT!	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
2/11/2023	106	a	Middenveld - MORA Stekene	De fietsnelweg F41 staat op het plan en op Stekens grondgebied deels groen ingekleurd, terwijl die overal op het grondgebied even breed is. We denken dat dit een vergissing is. De F41 dient op het ganse grondgebied van Stekene aangeduid te worden als : te verbeteren.	Neen	Neen	Volgens het bronbestand 'Report meeting Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken dd. 19/05/2022 is de huidige richting van de fietsnelweg in het westen van Stekene conform de huidige richtlijnen. De breedte van de fietsnelweg is slechts één van de parameters die bepalen of een FSW conform is. In het actieplan zijn verschillende acties opgenomen om de F41 verder te optimaliseren.
2/11/2023	106	c	Middenveld - MORA Stekene	De N403 wordt ingeschakeld als voorlopige ontsluitingsweg voor het zware verkeer in afwachting van de verbindingsweg N70-E34. De N403 wordt gedimensioneerd voor lokaal vrachtwagenverkeer als interlokale weg. De mobiliteitsraad vraagt zich af hoe dit te rijmen valt met de plannen van AMV om deze N403 herinrichten met de nadruk om de zwakkere weggebruiker meer te beveiligen. Dit lijkt ons contradictorisch. We vragen ons ook af hoe lang tijdshorizon is als voorlopige ontsluitingsweg. We verwachten hier meer duidelijkheid.	ja	ja	Er wordt in het beleidsplan een onderscheid gemaakt tussen de wegfunctie van de N403 voor vrachtwagenverkeer op KT (voor realisatie verbindingsweg) en LT (na realisatie verbindingsweg). •De LT visie is gelijk aan de situatie zoals weergegeven op de kaart, waarbij de N403 enkel een regionale ontsluitingsrol heeft voor Kemzeke (bedrijventerrein Kleine Akker). •De KT visie stelt dat bedrijventerreinen ten noorden van de E17 (bijvoorbeeld Doornpark Beveren, Europark Sint-Niklaas) richting E34 ontsloten moeten kunnen worden via de N403, gezien de te grote omrijfactor via E34-R1-E17-N70, in afwachting van de verbindingsweg. Uit nader onderzoek blijkt dat deze KT-visie in strijd is met de geldende tonnagebeperking in het Waasland, een ontsluiting richting E34 vanaf Doornpark/Europark over N70 – R42 – N403 betekent een verlaten en opnieuw inrijden van de bepaalde tonnagezone. Deze KT-visie is dus juridisch gezien niet mogelijk. Volgende passage op p.52 blijft behouden:. "Vanaf de E34 is de as N403-Lamstraat geselecteerd als aanrijroute alsook de zuidelijke parallelweg E34, tussen complex Kemzeke en complex Vrasene. Na realisatie van de verbindingsweg N70-E34 (in onderzoek) neemt ook deze de ontsluitingsfunctie voor vrachtwagenverkeer op voor verkeer vanaf E34 richting Doornpark. Vanuit de vooropgestelde visie mag er hiertoe evenwel geen doorkoppeling ontstaan voor vrachtwagenverkeer tussen E17-E34". De rest van de passage die een opdeling maakt tussen KT en LT voor de N403 is te schrappen.
2/11/2023	106	b	Middenveld - MORA Stekene	Stekene betreurt het verminderen van het aanbod en de kwaliteit van het openbaar vervoer in Stekene. We denken dat de oplossing met de Flexbus niet afdoende is om de Stekenaar van voldoende openbaar vervoer te voorzien. De mobiliteitsraad denkt dat de zone te groot is om die slechts met 2 busjes te bedienen. De mobiliteitsraad vraagt 3 maanden na invoering een evaluatie om te detecteren of er geen extra inzet van een flexbus moet gebeuren. Deze evaluatie zou daarna regelmatig moeten hernomen worden. We vragen hier dus om kort op de bal de vraag met het aanbod te vergelijken	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a met nadrukkelijke focus op actie 42: "permanente evaluatie en monitoring van het netwerk openbaar vervoer korte termijn volgens de principes van basisbereikbaarheid en eventuele bijsturing richting OV-plan lange termijn", met hoge urgentie.
2/11/2023	107	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
2/11/2023	108	a	Burger	Via deze weg teken ik bezwaar aan tegen deze verbindingsweg. Wat is hier het nut van? Gezien deze weg de N70 met de E34 verbindt, lijkt me dit eerder een grotere ring te worden. Zwaar vrachtwagenverkeer zal zo immers van de N70 richting haven en E34 rijden. Deze weg zal buiten het lokaal zwaar verkeer dus nog meer zwaar verkeer aantrekken. Dit zwaar verkeer zal nog andere problemen meebrengen: wat met de veiligheid voor fietsers en geluidshinder? Bovendien zou dan een heel deel polders en akkers verdwijnen. Ik ben tegen dit gedateerde tracé!	Neen	Neen	De rol en status van deze verbindingsweg wordt beschreven op p.48 van het beleidsplan en stelt duidelijk dat het geenszins de bedoeling is dat de verbindingsweg N70-E34 de problemen op het hoofdwegennet moet oplossen. Bovendien stellen de actoren unaniem dat er hiertoe voldoende aandacht moet worden besteed aan mogelijke maatregelen om de impact van doorgaande (vracht)stromen tussen de E34 en E17 (via de toekomstige verbinding E34-N70 en oostelijke tangent in Sint-Niklaas), en vice versa, te voorkomen. De verdere uitwerking van deze verbindingsweg wordt opgenomen op projectniveau, zoals beslist op 30/03/2022 door de Vlaamse Regering.
2/11/2023	109	a	Burger	Gelieve er nota van te nemen dat wij onder geen enkel beding akkoord zijn met de verbindingsweg N70-E34 (de slurf) zoals de plannen op heden circuleren. Wij hebben hieromtrent tevens reeds juridisch advies ingewonnen en wensen dat deze weg er dus NIET komt. Wij hebben ondertussen reeds via andere kanalen eveneens onze bezorgdheden en ons niet akkoord geuit.	Neen	Neen	De rol en status van deze verbindingsweg wordt beschreven op p.48 van het beleidsplan en stelt duidelijk dat het geenszins de bedoeling is dat de verbindingsweg N70-E34 de problemen op het hoofdwegennet moet oplossen. Bovendien stellen de actoren unaniem dat er hiertoe voldoende aandacht moet worden besteed aan mogelijke maatregelen om de impact van doorgaande (vracht)stromen tussen de E34 en E17 (via de toekomstige verbinding E34-N70 en oostelijke tangent in Sint-Niklaas), en vice versa, te voorkomen. De verdere uitwerking van deze verbindingsweg wordt opgenomen op projectniveau, zoals beslist op 30/03/2022 door de Vlaamse Regering.
2/11/2023	110	b	Burger	Bijkomend is het algemeen geweten dat nieuwe wegen zorgen voor bijkomend auto- en vrachtwagenverkeer. Dit moet niet worden vermeden. Eerder dient te worden geïnvesteerd in het verhogen van het comfort en de veiligheid van openbaar vervoer, van de nieuwe alternatieve mobiliteit en van de manier van leven in het algemeen.	Neen	Neen	Wij nemen akte van dit standpunt
2/11/2023	110	a	Burger	Voor de geplande bovenvermelde weg werd geen milieueffectenrapportering medegedeeld. Maar ook zonder deze rapportering is alvast duidelijk dat de impact op de natuur, op het streekbeeld, op het lokale verkeer en op het lokale leven in het algemeen buiten alle proportie is. De plannen zijn gebaseerd op verouderde standpunten. Deelverkeer, elektrische en motorfietsen, doeltreffender openbaar vervoer, Oosterweel, focus op lokale consumptie, telewerk, ... maken dat de geplande weg niet meer kan worden verantwoord.	Neen	Neen	Het regionaal mobiliteitsplan werd in zijn geheel be-MERD. het ruimtelijke planproces omtrent verbindingsweg is lopende.
2/11/2023	111	a	Burger	Mogelijk sluipverkeer door (smalle) Stuurstraat en Kruisstraat die uitkomt dichtbij beginpunt op N70 van de geplande weg. Niet verder volbouwen van Vlaanderen en behoud van open ruimte. Bijvoorbeeld langs E17 bij Lokeren wordt een kilometerslange strook landbouwgrond opgeofferd aan bedrijfsgebouwen. Oosterweelverbinding is toch bedoeld voor de ontsluiting. Met verdwijnen fossiele brandstoffen is verbindingsweg mogelijks overbodig.	Neen	Neen	Wij nemen akte van dit standpunt
2/11/2023	112	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
2/11/2023	113	a	Burger	Via deze weg wil ik graag bezwaar indienen tegen de voorziene en ingetekende verbindingsweg N70 - E34.	Neen	Neen	Wij nemen akte van dit standpunt.

2/11/2023	114	d	Middenveld - TTB	De investeringen en plannen voor het openbaar vervoer zijn op korte termijn niet toereikend om de door de Vlaamse Regering gewenste modal split van 50/50 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 retrainaand heeft de regio niet zelf in handen	Neen	Neen	Er wordt akte genomen van de opmerkingen m.b.t. de federale bevoegdheden, zoals o.a. de salariswagens. De Vervoerregio kan hier enkel indien ze gevraagd worden advies over geven. Rekeningrijden is een bevoegdheid van de Vlaamse regering. Binnen de regionale mobiliteitsplannen werd er overkoepeld wel een doorrekening gemaakt over het gebiedsdekkend invoeren van rekeningrijden. Gezien de bevoegdheidsverdeling werd hier in de RMP's geen gevolgen aan gekoppeld. Het toekomstig ruimtelijk beleid werd als belangrijke bouwstenen in de verschillende mobiliteitsplannen meegenomen. De opmaak van de beleidsplannen Ruimte is een bevoegdheid die toegewezen werd aan de provincies. Bij de opmaak van het RMP werd dan ook met hen intensief overleg gepleegd.
2/11/2023	114	k	Middenveld - TTB	De vervoersregio benadrukt het belang van een rechtstreekse trein tussen Sint-Niklaas en Brussel, wellicht ingegeven door de intentie van Infrabel en de NMBS om deze verbinding binnen enkele jaren te knippen in Dendermonde. Het voorstel van NMBS gaat ruimer dan louter het knippen van de verbinding Sint-Niklaas – Brussel. De S34 Antwerpen – Sint-Niklaas zal namelijk verlengd worden tot Dendermonde en daar aansluiting bieden richting Brussel. Dit levert volgende voordelen op: - twee treinen per uur naar Antwerpen voor Sinaai en Belsele; - een rechtstreekse verbinding voor Dendermonde en Zele met Antwerpen (nu enkel tijdens de spits); - een rechtstreekse verbinding van Beveren met Dendermonde (nu enkel tijdens de spits) en vanuit Beveren makkelijker naar het westen van Brussel (Jette). TreinTramBus begrijpt evenwel ook de nadelen van een geknipte verbinding: comfortverlies door overstap en vooral het risico op gemiste aansluitingen bij vertragingen. TreinTramBus stelt daarom volgend alternatief voor en roept de vervoersregio op dit mee te verdedigen bij NMBS: 6.3.1 IC Sint-Niklaas – Dendermonde – Brussel De IC-trein bedient de stops in Belsele en Sinaai niet meer. Zwaar en log dubbeldekmaterieel moet op deze manier niet langer stoppen in deze kleine stations, wat nu veel tijdverlies veroorzaakt. 6.3.2 S34 Antwerpen – Sint-Niklaas – Lokeren – Dendermonde De S34 rijdt nu twee keer per uur tussen Antwerpen en Sint-Niklaas. Eén keer per uur rijdt hij door naar Lokeren. Enkel in de spits wordt die trein verlengd tot Dendermonde. TreinTramBus stelt voor de S34 de hele dag door met een halffrequentie tussen Antwerpen en Lokeren te laten rijden en een keer per uur te verlengen naar Dendermonde. Dat biedt volgende voordelen: - Belsele en Sinaai worden twee keer per uur rechtstreeks verbonden met Antwerpen, Sint-Niklaas, en Lokeren; Zele krijgt de hele dag door twee treinen per uur. Openbaar onderzoek RMP VVR Waasland – Inspraaknota TTB 4 - in Lokeren bestaat een goede aansluiting op de IC-trein naar Brussel; - de S34 vervult binnen de vervoersregio Waasland een belangrijke structurele rol in combinatie met het kernnet.	Neen	Neen	We nemen akte van deze voorstellen. In het actieplan wordt deze verbinding opgenomen als actie 38. "Onderzoeken van frequentieverhogingen en eventuele amplitudewijzigingen op volgende treinverbindingen: 30'-frequentie tussen Sint-Niklaas - Lokeren - Dendermonde, met directe connectie naar Brussel (ook tijdens daluren)"
2/11/2023	114	g	Middenveld - TTB	De vervoersregio benadrukt het belangrijk van doorstroming. Toch vindt TreinTramBus heel weinig concrete maatregelen. In de actietabel vinden we enkele algemene haalbaarheidsonderzoeken terug. We zien hier graag concrete acties (welke plaatsen en met welke timing). TreinTramBus pleit ervoor om doorstromingsmaatregelen te concentreren op die assen waar de bussen (tijdens de spits) te weinig tijd hebben om een knooppunt tijdig te bereiken en zo belangrijke aansluitingen te realiseren. Zo kan bv. lijn 82 Lokeren – Sint-Niklaas – Antwerpen enkel in de daluren goed aansluiten op de treinen in Lokeren en de OV-knoop Sint-Niklaas. Tijdens de spits moet de bus vroeger vertrekken in Lokeren om tijdig aan te komen in Sint-Niklaas. Hierdoor gaan – net tijdens de spits – belangrijke aansluitingen te Lokeren verloren.	Neen	Neen	Binnen de vervoerregio zal onderzocht worden hoe het OV-netwerk op lange termijn verder opgevoerd kan worden m.b.t. doorstroming, frequentie, amplitude, snelheid en toegankelijkheid. Als maatstaf voor prioritering van lijnvoering wordt hierbij gekeken naar de totale efficiëntie (= lijnen met de grootste vervoersvraag). Specifiek voor bussen op het kernnet en aanvullend net worden de knelpunten geïnventariseerd om zo gericht onderzoek te doen naar doorstromingsmaatregelen in de vorm van een vrije busbaan, prioritering aan een verkeerslichtengeregeld kruispunt, ed. Doorstromingsmaatregelen worden bepaald in samenspraak met de wegbeheerder en betrokken lokale besturen.
2/11/2023	114	h	Middenveld - TTB	De vervoersregio schrijft: "Overmatig (vracht)verkeer doorheen kernen en op lokale wegen veroorzaakt hinder en zal geweerd worden ten voordele van de verkeersleefbaarheid, waarbij de groei en ontwikkeling van bestaande en reeds bestemde bedrijventerreinen evenwel niet gehypothekeerd mag worden." Het lijkt ons dat voor slecht gelegen bedrijventerreinen er beter gekeken wordt naar mogelijkheden voor herlokalisatie.	Neen	Neen	Uitspraken over locatiebeleid hebben geen plaats in een mobiliteitsplan. Hiervoor wordt gekeken naar ruimtelijke beleidsplannen.
2/11/2023	114	b	Middenveld - TTB	De vervoersregio Waasland kent niet alleen veel interne verplaatsingen, maar tegelijk een grote vervoersvraag naar Antwerpen en Gent. In tweede instantie zijn ook de verbindingen met Brussel en Mechelen belangrijk. Samenwerking met de naburige regio's Antwerpen, Gent, Aalst en Mechelen is dan ook noodzakelijk om ongewenste coördinatieproblemen en effecten te vermijden.	Neen	Neen	Alle verplaatsingsstromen zijn opgenomen en bekeken in de oriëntatienota zoals goedgekeurd op 26/03/2020. Samenwerking en afstemming met de buurregio's werd voorzien doorheen het gehele proces.
2/11/2023	114	p	Middenveld - TTB	De vervoersregio wil op termijn de frequentie op heel wat buslijnen verhogen tot een kwartierdienst: van Sint-Niklaas naar Stekene, Sint-Gillis-Waas, Nieuwkerken, De Ster, Waasmunster en Belsele en op de langere lijnen naar Dendermonde en Antwerpen (via Krulbeke). TreinTramBus vindt De Ster een wat ongelukkig eindpunt en vraagt te bekijken of deze extra bussen verlengd kunnen worden naar één van deze mogelijke bestemmingen: - Beveren via Westakkers (is vanaf 2024 enkel nog tijdens de spits), - Velle via Krekel (nieuwe verbinding, Velle heeft vanaf 2024 enkel nog bussen in de spits), - Beveren via Haasdonk (verdere versterking lijn 82).	Neen	Neen	Wij nemen akte van de suggesties. Aangaande de maatregelen op LT is het belangrijk te vermelden dat deze gebonden zijn aan de gefaseerde uitrol van het OV-plan op KT. Mogelijks zullen wijzigingen en aanpassingen zich voordoen met impact op de verdere opwaardering op LT. Voor het OV-net op KT is daarom permanente evaluatie en monitoring noodzakelijk volgens de principes van basisbereikbaarheid en eventuele bijsturing richting OV-plan LT.
2/11/2023	114	e	Middenveld - TTB	De vervoersregio zet voor het bereiken van de modal shift sterk in op wandelen en fietsen op korte afstand. Het openbaar vervoer ziet de vervoersregio eerder op langere afstand. Op zich is dit geen verkeerd uitgangspunt. Alleen is het belangrijk dat voor heel wat mensen de actieve modi (wandelen en fietsen) geen optie zijn (bv. wegens lichamelijke beperkingen). Voor hen moet er een kwaliteitsvol alternatief via openbaar vervoer zijn, ook op kortere afstanden.	Neen	Neen	Personen zonder vlotte toegang tot het reguliere openbaar vervoer zullen kunnen rekenen op het Flex(+)-vervoer.
2/11/2023	114	o	Middenveld - TTB	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-schoolorverkeer, 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. 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 keuzerijders aan te trekken. Dat kan enerzijds door een beleid dat autobestuur niet langer stimuleert (rekeningrijden, uitfasen van de salariswagens), maar moet in de eerste plaats gebeuren door sterk in te zetten op kwaliteit, betrouwbaarheid en flexibiliteit (doorstroming, frequentie en amplitude).	Neen	Neen	De vervoerregio onderschrijft de Vlaamse ambitie en doelstelling van minstens 40% duurzame vervoermodi tegen 2030. Het beleidsscenario vanuit het RMP voorziet in een verdere stijging van het aandeel duurzame vervoermodi tot 45,1%. Echter geeft de regio aan dat er blijvend dient geïnvesteerd te worden in duurzame modi en dienen blijvend inspanningen geleverd te worden om deze modi aantrekkelijker te maken.
2/11/2023	114	a	Middenveld - TTB	Het regionaal mobiliteitsplan van de vervoersregio Waasland 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. 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.	Neen	Neen	Bij het opstellen van het Regionaal Mobiliteitsplan werd er rekening gehouden met de doelstellingen die vervat zitten in de Vlaamse mobiliteitsvisie 2040. We zijn bij het opstellen van het RMP uit gegaan van de eigen bevoegdheden en deze van de structurele partners (steden & gemeenten, provincie, ...) Anderzijds hebben we binnen de werking van de vervoerregioaard steeds intensief samengewerkt met de federale partners, zoals de NMBS en Infrabel. Er wordt akte genomen van de opmerkingen m.b.t. de federale bevoegdheden, zoals o.a. de salariswagens. De Vervoerregio kan hier enkel indien ze gevraagd worden advies over geven. Rekeningrijden is een bevoegdheid van de Vlaamse regering. Binnen de regionale mobiliteitsplannen werd er overkoepeld wel een doorrekening gemaakt over het gebiedsdekkend invoeren van rekeningrijden. Gezien de bevoegdheidsverdeling werd hier in de RMP's geen gevolgen aan gekoppeld.
2/11/2023	114	c	Middenveld - TTB	Het ruimtelijke ordeningsbeleid moet erop gericht zijn de autoafhankelijkheid te doorbreken, de multimodale knooppunten te versterken en de schaarse open ruimte te vrijwaren.	Neen	Neen	Deze principes worden ondersteund in het beleidsplan '3.4 Ruimte met toekomst'
2/11/2023	114	r	Middenveld - TTB	In het door de vervoersregio gewenste openbaarvervoeraanbod op lange termijn valt op dat de hiaten die vanaf 2024 in het netwerk vallen, blijven bestaan: - geen vaste bediening van Puivelde, Meerdonk, Stekene Kwakkelhoek of Helkant, Koewacht, Sint-Niklaas Westakkers, Temse Velle, - geen bediening op zondag van het traject Stekene – Moerbeke. TreinTramBus roept op om ook voor deze verbindingen de nodige middelen te voorzien. TreinTramBus is wel blij met de voorgestelde snelbus Antwerpen – Zelzate en het verlengen van de buslijn Kallo – Beveren naar Krulbeke. Met deze lijnen worden enkele reeds zeer lang bestaande hiaten gedicht	Neen	Neen	Aangaande de maatregelen op LT is het belangrijk te vermelden dat deze gebonden zijn aan de gefaseerde uitrol van het OV-plan op KT, en de bijhorende budgettaire neutraliteit. Mogelijks zullen wijzigingen en aanpassingen zich voordoen met impact op de verdere opwaardering op LT. Voor het OV-net op KT is daarom permanente evaluatie en monitoring noodzakelijk volgens de principes van basisbereikbaarheid en eventuele bijsturing richting OV-plan LT.
2/11/2023	114	q	Middenveld - TTB	Om een efficiënt netwerk te kunnen creëren, is het belangrijk dat openbaar vervoer op elkaar aansluit op knooppunten. Naast de belangrijke treinstations Sint-Niklaas en Lokeren brengt de vervoersregio knooppunt Sint-Gillis-Waas Sint Helena (lijnen 21 en 85) prominent in beeld. TreinTramBus ziet ook nog volgende knooppunten waar moet gestreefd worden naar optimale aansluitingen tussen buslijnen: - Moerbeke (lijnen 49 en 85), - Stekene (lijnen 43 en 85), - Temse (lijnen 93 en 99 + trein), - Waasmunster (lijnen 37 en 82), - Zele (lijnen 21, 37 en 49 + trein).	ja	ja	In de gehele vervoerregio zijn meerdere ruimtelijke OV-knooppunten aanwezig, allen geselecteerd als hoppinpunten (4.1.2.3 Hoppinpunten en reguliere haltes, beleidsplan). Hoe hoger ingeschaald, hoe belangrijker binnen de netwerklogica. In het OV-netwerk is verknoping voorzien in dienstregeling tussen trein en bus voor het station Sint-Niklaas en Station Lokeren (interregionale hoppinpunten). Verknoping in dienstregeling tussen bussen onderling, in beide richtingen, is voorzien aan hoppinpunten Temse Vrijheidsstraat en Stekene Kerk. Deze informatie wordt toegevoegd aan het beleidsplan H4.1.2.1. Gelaagd openbaar vervoer en H4.1.2.2 Doorstroming

2/11/2023	114	i	Middenveld - TTB	Spoorlijn 59 Antwerpen – Gent/TreinTramBus onderschrijft de ambitie van de vervoersregio om te streven naar een kwartierdienst voor de IC Antwerpen – Gent. Belangrijk is ook dat de tussenstations voldoende frequent bediend blijven met S-treinen. TreinTramBus roept vervoersregio Waasland op samen met de vervoersregio's Antwerpen en Gent enerzijds en Infrabel en NMBS anderzijds een plan uit te werken voor de spoorlijn Antwerpen – Gent met het oog op een aantrekkelijk aanbod met frequente treinen die regelmatig gespreid rijden. De aanleg van een derde spoor op bepaalde plaatsen zal hiervoor wellicht noodzakelijk zijn, net als de aanleg van een goederenlijn langs de E34.	Neen	Neen	De gevraagde frequentieverhoging op L59 is ook opgenomen binnen de regionale mobiliteitsplannen van vervoersregio's Gent en Antwerpen. Synergien en acties zullen bijgevolg ook ten volle worden ondersteund. Voor de uitbouw van een derde spoor is een studie lopende. Het onderzoek naar de aanleg van goederenspoor L77 wordt toegevoegd aan het RMP, zie antwoord advies 18c.
2/11/2023	114	s	Middenveld - TTB	TreinTramBus is tevreden dat de vervoersregio de verbinding met Hulst wil opwaarderen. Er is een sterke interactie tussen het Waasland en Hulst die het openbaar vervoer quasi volledig links laat liggen. TreinTramBus betreurt wel dat eerst de buslijnen naar Hulst in 2024 quasi volledig verdwijnen waarmee de laatste reizigers worden weggejaagd om nadien (op lange termijn) deze verbinding te willen herstellen. Een dergelijk jojo-beleid is nefast om een betrouwbare verbinding te kunnen aanbieden en een trouw reizigerspubliek te kunnen opbouwen. Het is positief dat vanaf 2024 er wel flexvervoer naar Hulst zal worden aangeboden, maar dit is een doekje voor het bloeden. TreinTramBus vindt het positief dat de vervoersregio ook lijn 19 Hulst – Antwerpen (- Breda) wil betrekken en deze via Sint-Gillis-Waas Sint Helena wil laten gaan. Tariefintegratie is een essentiële voorwaarde om vlot openbaar vervoer over de grens te kunnen aanbieden.	Neen	Neen	We nemen akte van dit standpunt
2/11/2023	114	n	Middenveld - TTB	TreinTramBus roept alle vervoersregio's dan ook op er bij De Lijn op aan te dringen snel werk te maken van betrouwbare aansluitingen en comfortabele overstappen zodat het netwerk efficiënter kan georganiseerd worden. TreinTramBus is in dit verband benieuwd naar de concrete resultaten van actie 51 (actieprogramma) waar sprake is van een aansluitgarantie	Neen	Neen	Wij nemen akte van dit standpunt
2/11/2023	114	j	Middenveld - TTB	TreinTramBus roept de vervoersregio Waasland op samen met Vervoersregio Antwerpen te streven naar een nieuw treinstation Antwerpen-Linkeroever ter hoogte van de nieuwe P+Rtramhalte. In aansluiting met de Antwerpse trams kan dit treinstation een belangrijke rol spelen voor de Waaslandse reizigers om het centrum van Antwerpen vlot te bereiken.	Neen	Neen	Nieuw treinstation aan Linkeroever ligt buiten de scope van dit RMP
2/11/2023	114	l	Middenveld - TTB	Vanzelfsprekend wordt dit aanbod maar echt attractief voor de reizigers als er tariefintegratie bestaat en zij met hetzelfde ticket zowel de trein als de bus kunnen gebruiken.	Neen	Neen	De tarieven voor het aanvullend net en het kernnet worden bepaald door de Vlaamse Regering. De verantwoordelijkheid voor de tarieven voor Vervoer op Maat ligt bij de vervoersregio's. De raad spreekt zijn uitdrukkelijke voorkeur uit voor tarief-ticketintegratie (Beleidsplan p.57)
2/11/2023	114	f	Middenveld - TTB	Verder trapt de vervoersregio in de val van de autobereikbaarheid. "Om zich als regio economisch en concurrentieel te kunnen ontwikkelen en om de welvaart te behouden, is de bereikbaarheid van de regio voor zowel auto als vracht essentieel." Hier zou beter gestaan hebben "voor personen en vracht". Welvaart bereik je niet door een regio bereikbaar te maken voor de auto, wel voor personen. TreinTramBus ontkent niet dat de auto daar een rol in te spelen heeft, maar dit mag geen doel op zich zijn	Neen	Neen	Inhoudelijk akkoord, maar aangezien deze beschrijving onderdeel is van 'Bouwsteen 3: naar duurzame en slimme netwerken voor auto en vracht' beperkt deze paragraaf zich tot uitspraken over auto en vracht.
2/11/2023	114	m	Middenveld - TTB	Voor de verdere toekomst stellen wij de heropening van de halte Grembergen voor. Voor de reizigers op lijn 57 Lokeren - Dendermonde is dan een bediening met 1 IC en 2 S-treinen optimaal, maar daarvoor zijn infrastructurele maatregelen noodzakelijk	Neen	Neen	Onderzoek naar heropening van het station Grembergen is opgenomen in het RMP VVR Aalst, gezien de ligging te Dendermonde.
2/11/2023	115	f	Middenveld - Natuurpunt	Daarnaast is het ook belangrijk foerageergebied voor Bruine kiekendief, die het in het Vogelrijchgebied "Schorren en Polders van de Benedenschelde", ten noorden van de E34, de laatste jaren bijzonder slecht doet. In deze open ruimte wordt hij echter nog regelmatig jagend waargenomen. Het is ook zo dat vergunningen voor het plaatsen van een tweede rij windturbines omwille van deze jaagactiviteit werden geweigerd. Ter hoogte van de geplande verbinding is de bestaande rij windturbines ook onderbroken omwille van vogeltrek en werd een corridor behouden voor Bruine kiekendief die in de gebieden ten noorden van de E34 broedt. Ook zijn de waterlopen belangrijke verbindingen voor de beschermde en bijzonder kwetsbare vleermuissoorten Water- en Meervleermuis. Beide soorten volgen waterlopen om van punt A naar B te gaan en zijn daarbij bijzonder gevoelig voor lichtpollutie: bij het minste straaltje licht op de waterloop, keren ze om. Uit onderzoek dat we in 2018 en 2022 uitvoerden bleken er meer dan 40 individuen (vnl. Watervleermuis, maar ook de extra beschermde Meervleermuis) gebruik te maken van de koker onder de E34 om te gaan jagen in de natuurgebieden in de rand van de Waaslandhaven. Bij gelijktijdige waarnemingen verderop bleken er slechts 15 dieren afkomstig van de Blokstraatbeek (richting Sint-Gillis Waas). De herkomst van de rest van de dieren werd nog niet achterhaald, maar de kans is vrij groot dat de dieren in boomholtes wonen in Hof Ter Saksen en de Beverse beek gebruiken als verbindingroute (zie kaart in bijlage). De komende jaren zal dit met bijkomend onderzoek worden opgehelderd. We vrezen dan ook dat het bundelen van de nieuwe verbindingsweg met de waterlopen nefaste gevolgen zullen hebben voor deze dieren	Neen	Neen	Het regionaal mobiliteitsplan werd in zijn geheel be-MERd. Het ruimtelijke planproces omtrent verbindingsweg is lopende.
2/11/2023	115	d	Middenveld - Natuurpunt	Ook stellen we ons de vraag onder welke vorm het fysiek mogelijk zal zijn om sluipverkeer dat van de E17 komt en naar de E34 zou rijden te verhinderen gebruik te maken van deze nieuwe weg. Dit is een doelstelling die ook in de startnota wordt erkend, maar hoe dit in praktijk kan gebracht worden, is voor ons onduidelijk. Een blik op Figuur 4.11 toont voor eender welke chauffeur welke weg de kortste verbinding zal zijn tussen E34 en E17.	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
2/11/2023	115	c	Middenveld - Natuurpunt	Ook vragen we om de noodzaak van de nieuwe verbinding te onderzoeken voor het transport dat vanuit het Doornpark dient te vertrekken. Over welke volumes gaat het hier en zal de nieuwe verbinding van de N70 met de E17 ten oosten van Sint-Niklaas hier niet reeds grotendeels soelaas brengen?	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
2/11/2023	115	e	Middenveld - Natuurpunt	Tot slot, maar niet in het minste, zijn wij (uiteraard) bezorgd over de impact van deze nieuwe verbinding op de nog aanwezige natuur, die nu reeds in de verdrinking is. In de polder rond Vrasene leven zo bv. nog heel wat hazen (daar waar dat in andere polders heel wat minder is) en ook voor de reeën blijkt dit een uitstekend leefgebied	Neen	Neen	Het regionaal mobiliteitsplan werd in zijn geheel be-MERd. Het ruimtelijke planproces omtrent verbindingsweg is lopende.
2/11/2023	115	a	Middenveld - Natuurpunt	Vooreerst stellen we ons de vraag hoe het mogelijk is dat een plan dat zich dient uit te spreken over de mobiliteit in Vervoerregio Waasland, uitspraken doet over een aanpalende Vervoerregio. Beveren behoort immers tot de Vervoerregio Antwerpen. Wij vinden het dan ook bijzonder vreemd dat de verbindingsweg N70-E34 zo'n prominente plaats inneemt (een afzonderlijk hoofdpunt) in dit plan.	Neen	Neen	De motivatie en belang voor de regio Waasland word geschetst in 4.1.3.7 De rol en status van de verbindingsweg N70-E34 (p.48)
2/11/2023	115	b	Middenveld - Natuurpunt	Voorts stellen we ons de vraag of er wel effectief nood is aan deze nieuwe verbinding. We vragen met aandrang om te wachten met deze plannen tot het ogenblik dat de verkeersafhandeling die door de nieuwe Oosterveelverbinding, de Westelijke Ontsluitingsweg en de aansluiting op E34-west zijn gerealiseerd om ten veldte te kunnen nagaan of hiermee niet reeds het overgrote deel van de problemen van sluipverkeer in de dorpen is verholpen. Meten is immers weten.	Neen	Neen	Op dd. 30/03/2022 werd door de Vlaamse Regering een toekomstverbond afgesloten over de toekomst en de leefbaarheid van het ommeland van de haven van Antwerpen en de polders van Linkerscheldeoever. Onder meer een plan voor een nieuwe verbindingsweg tussen de N70 en de E34, volledig gesitueerd op gongebied Beveren, alsook spijkerharde garanties om de impact van sluip- en vrachtverkeer onder controle te houden, vormen onderdeel van dit toekomstverbond. Daarin is bepaald dat de nodige ruimtelijke planprocessen opgestart dienen te worden zodat deze wegverbinding tussen de N70 en E34 in de komende jaren kan worden gerealiseerd.
1/11/2023	116	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19d	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19d
1/11/2023	116	b	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19f	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19f
1/11/2023	116	c	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19g	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19g
1/11/2023	116	d	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19h	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19h
1/11/2023	116	e	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19i

31/10/2023	117	a	Instantie - Provincie Zeeland	Op 1 augustus 2023 hebben wij van u het verzoek ontvangen tot advies omwille van het voorlopig Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan (met in bijlage het Ontwerp Plan-MER). Het plan is opgesteld voor de vervoerregio Waasland. Naar bestudering van de documentatie hebben wij geconcludeerd dat wij kunnen instemmen met de inhoud van de opgestelde rapporten.	Neen	Neen	Wij nemen akte van uw gunstig advies zonder opmerkingen.
31/10/2023	118	a	Burger	Bij opzoeken uurregeling de lijn vanaf 06 01 2024 tussen markt Moerbeke-Waas e station st-niklaas(lijn 41)kan ik geen enkele busregeling terugvinden (idem lijn 85).Graag een woordje uitleg aub.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
31/10/2023	119	b	Burger	Dit ontwerp maakt het de meest kwetsbare doelgroepen (ouderen, mindervaliden, sociaal kwetsbaren ...) uit de deellken Hellestraat onmogelijk om de basisvoorzieningen in het Centrum van Stekene e Sint-Niklaas te bereiken. Deze personen hebben om economische, fysieke of andere redenen geen ander vervoersalternatief om deze verplaatsing te maken.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
31/10/2023	119	c	Burger	Dit ontwerp ontmoedigt de inwoners uit de deellken Hellestraat om gebruik te maken van het openbaar vervoer voor hun verplaatsing naar het werk.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
31/10/2023	119	d	Burger	In de loop van 2024 dien ik een operatie te ondergaan. Hierdoor kan ik gedurende mijn revalidatie geen auto rijden noch fietsen. Daar ik alleen woon ben ik dan afhankelijk van Lijn 43 om mijn boodschappen te doen in het centrum van Stekene. Ik ben ook mantelzorg voor mijn moeder van 95 jaar die in het centrum van Stekene woont. Dit ontwerp maakt het mij onmogelijk om dan mijn boodschappen te doen & voor mijn moeder te zorgen.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
31/10/2023	119	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19e	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19e
31/10/2023	120	d	Middenveld - Welzijnsraad Moerbeke	De wandelafstand naar de bushalte bepaalt het busgebruik Een van de doelstellingen van o.a. een vervoerregio is het streven naar het faciliteren van een 'modal shift'. Een lovenswaardige doelstelling die ook is opgenomen in het vervoerregioplan. Hoe ga je dat realiseren als de richtafstand tot een bushalte van De Lijn (500 m in woonkernen en 750 m in meer afgelegen gebieden) wordt losgelaten, ... maar wel streeft naar openbare laadpalen voor elektrische auto's binnen een afstand van 250 m. De huidige gebruikers van De Lijn moeten die extra afstand tot een halte maar aankunnen. Als concreet voorbeeld vermelden we de reactie van mensen uit de wijk Oudenbos: "Er zijn er bushaltes van de Lijn in de Drongenstraat, Nieuwpoortstraat en Nieuwe Molenstraat. Voor minder mobiele mensen uit de Singeldreef, Hanusdreef, Nieuwe Stationsstraat en Barelstraat betekent dat al gauw een "wandering" (als het nog kan) van minimum 500m; tot zelfs meer dan 1km. Het gerucht doet in Oudenbos ook de ronde dat de Smatch zou sluiten binnen afzienbare tijd. Dit zou betekenen dat een buskaartje kopen met cash geld (vaak nog nuttig voor mensen die digitaal niet mee zijn met apps of hedendaagse betaalmethoden) nog maar op één plaats kan: een krankenwinkel op de N70 nabij Zevenekendorp. Vermits cash betalen op de bus zelf niet meer kan, worden een aantal mensen (minder mobiel en digitaal onwetend) uitgesloten van ALLE openbare vervoersmiddelen... Dus is niet allen de vraag naar beter openbaar vervoer met meer haltes (vb waarom geen halte aan de kerk Oudenbos, tegelijkertijd ook aan de school), maar ook een vraag naar meer mogelijkheden om een busticket te kopen met cash." Bovenstaand voorbeeld zal allicht niet een probleem zijn dat enkel in deze wijk voorkomt. Het is dan ook aangewezen om voor alle andere wijken in Lokeren en Moerbeke dezelfde oefening te doen teneinde alle blinde lekken inzake openbaar vervoer te detecteren. En er iets aan te doen. Er moet ook voldoende aandacht zijn voor de meer afgelegen woonkernen. Een elektrische auto is voor velen financieel niet haalbaar en de door de Vlaamse regering vooropgestelde premie is voor hen dus geen oplossing.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
31/10/2023	120	k	Middenveld - Welzijnsraad Moerbeke	En performant openbaar vervoer vereist ook het garanderen van een vlotte doorstroming van de bussen in het verkeer. Als ze die vlotte doorstroming niet krijgen wordt het een maat voor niets.	Neen	Neen	Binnen de vervoerregio zal onderzocht worden hoe het OV-netwerk op lange termijn verder opgewaardeerd kan worden m.b.t. doorstroming, frequentie, amplitude, snelheid en toegankelijkheid. Als maatstaf voor prioritering van lijnvoering wordt hierbij gekeken naar de totale efficiëntie (= lijnen met de grootste vervoersvraag). Specifiek voor bussen op het kernnet en aanvullend niet worden de knelpunten geïnventariseerd om zo gericht onderzoek te doen naar doorstromingsmaatregelen in de vorm van een vrije busbaan, prioritering aan een verkeerslichtgeremd kruispunt, ed. Doorstromingsmaatregelen worden bepaald in samenspraak met de wegbeheerder en betrokken lokale besturen.
31/10/2023	120	g	Middenveld - Welzijnsraad Moerbeke	Hoppinpunten zonder aansluiting met openbaar vervoer Hoppinpunten zijn plaatsen waar er een goede en vlotte aansluiting zou moeten zijn tussen de verschillende vervoersmodi. Zo is er o.a. er een voorzien in de Kruisstraat (Moerbeke) terwijl er daar geen vorm van openbaar vervoer is van de Koewacht en Kruisstraat naar Moerbeke, laat staan naar Lokeren. Volgens het panel van de infoavond van 10 oktober, die als een vorm van het openbaar onderzoek moest doorgaan, is het bijlijkbaar ook niet de bedoeling dat aan alle hoppinpunten openbaar vervoer - meer bepaald De Lijn - voorzien wordt. Als men hier refereert naar het vervoer op maat , dan is dat geen oplossing. Zeker niet voor de mindermobiele medeburgers en zij die met een bescheiden inkomen dienen rond te komen.	Neen	Neen	De inschaling van hoppinpunten is verankerd in Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de mobipunten tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid. De selectie van Hoppinpunten is in eerste instantie gebaseerd op de ligging binnen het netwerk, in tweede instantie op basis van de ruimtelijke context. Er dienen namelijk voldoende woningen en attractiepunten in de buurt gesitueerd te zijn om een Hoppinpunt te verantwoorden waar de vervoersvraag gebundeld kan worden. Er wordt onderscheid gemaakt tussen vier types Hoppinpunten, met name interregionale, regionale, lokale en buurt hoppinpunten. De vervoerregio doet daarbij geen uitspraak over buurt hoppinpunten. De selectie van buurt hoppinpunten is een verantwoordelijkheid van de lokale besturen, gebaseerd op de nabijheidslogica. Een buurt hoppinpunt hoeft niet bediend te worden door het openbaar vervoer of Vervoer op Maat.
31/10/2023	120	a	Middenveld - Welzijnsraad Moerbeke	Milieu Effect Rapport miskent stakeholders Bij toeval hebben we vernomen dat er voor de vervoerregio Waasland een 'openbaar MER onderzoek' loopt. De stakeholders uit diverse middenveldorganisaties werden hiervan niet op de hoogte gebracht ondanks hun inzet en constructieve medewerking aan de diverse overlegmomenten gedurende de voorbije jaren. Om welke reden dan ook werd hier weinig ruchtbaarheid aan gegeven. De stedelijke infokrant van oktober kondigde dit aan met een verwijzing naar een website. Het vergde dan ook heel wat werk om al die documenten door te nemen en te doorgronden. Ons inziens betreft het hier een gemiste kans om informatie in te winnen bij de duizenden Lokerse en Moerbeekse gebruikers van het openbaar vervoer, zijnde toch de eerst aangewezen ervaringsdeskundigen. Zij ervaren dagdagelijks de zwaktes, de sterktes en de problemen van het openbaar vervoer. In het beleidsplan was transparantie, openbaarheid en inspraak toch een aandachtspunt. De stakeholders uit de middenveldorganisaties deden heel wat constructieve voorstellen en vroegen de nodige aandacht voor de minder mobiele burger en zij die aangewezen zijn op het openbaar vervoer. In de beschikbare documenten wordt daar weinig rekening mee gehouden. Bovendien is ook niet alle relevante informatie openbaar en beschikbaar gesteld.	Neen	Neen	Op p.13 Tabel 1-1: "Oplijsting participatiesessies vervoerregio Waasland" wordt het doorlopen participatieproces geschetst. Hierbij werden stakeholders betrokken via sessies of bevragingen. Het RMP werd mede op basis van de input vorm gegeven. De gehele stakeholderslijst werd goedgekeurd door de vervoerregioraad op 24/10/2019 waarin wordt gesteld dat: "Stakeholders die uitsluitend op lokaal niveau actief zijn behoren niet tot de doelgroep van het participatief traject van de vervoerregio. Hun inbreng capteren is de verantwoordelijkheid van de gemeenten" Het MER maakt deel uit van het Openbaar Onderzoek en werd, zoals procedureel vastgelegd, samen met het regionaal mobiliteitsplan ter inzage gelegd in een openbaar onderzoek. Tijdens het infomoment werden de resultaten van het MER toegelicht.
31/10/2023	120	f	Middenveld - Welzijnsraad Moerbeke	Moerbeke Expliciet voor wat betreft Moerbeke is het essentieel dat de frequentie van de buslijn Moerbeke-St. Niklaas niet alleen behouden blijft, maar verhoogd worden. Het moet ook een rechtstreekse verbinding blijven zonder overstap in Stekene, vanwege de belangrijkheid van deze buslijn voor veel Moerbekenaren. 1. Veel Moerbeekse scholieren lopen school in één van de middelbare scholen in St. Niklaas, alsook studenten in hogeschool Odisee aldaar. 2. Veel Moerbekenaren maken gebruik van deze lijn om zich naar hun werk in St. Niklaas te begeven 3. Een niet onbelangrijk aantal Moerbekenaren maken gebruik van deze buslijn om naar de Markt en het Koopcentrum in St. Niklaas te gaan 4. Tevens maakt men vanuit Moerbeke gebruik van deze buslijn om zich naar de ziekenhuis-campus Vitaz St. Niklaas te verplaatsen. 5. Ook is deze verbinding in de avonden van belang, zowel voor mensen die in shifts werken als voor mensen die een avondje uit willen in St. Niklaas (restaurants, cinema, theater) Voor Moerbeke is het dus niet enkel belangrijk dat de busverbinding naar Lokeren geoptimaliseerd wordt vanwege het toenemend belang ingevolge de fusie tussen beide gemeenten, maar ook dat er werk gemaakt wordt van de uitbreiding van de busverbinding naar St. Niklaas vanwege de reeds bestaande linken met St. Niklaas voor Moerbekenaren.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
31/10/2023	120	m	Middenveld - Welzijnsraad Moerbeke	Ook al komt de deadline er met snelle schreden aan, hopen en vragen we dat het stadsbestuur er alsnog voor zorgt dat elke inwoner van Lokeren en Moerbeke beroep zal kunnen doen op een toegankelijk en verantwoord openbaar vervoer en niet in de kou komt te staan. In het bijzonder onze kwetsbare en mindermobiele medeburgers. Het kan toch niet de bedoeling zijn dat de invoering van het vervoerregioplan een besparingsoperatie wordt waarvan de medeburgers, mindermobiel of niet, die aangewezen zijn op het openbaar vervoer het slachtoffer worden	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
31/10/2023	120	b	Middenveld - Welzijnsraad Moerbeke	Openbaar vervoer is dienstverlening en een basisbehoefte... geen gunst Door de hertekening van het kern- en aanvullend net (De Lijn) en het afschaffen van lijnen en haltes dreigen mensen met een laag inkomen, ouderen en mensen met een beperkte mobiliteit uit de boot te vallen en geen gebruik meer te kunnen maken van de reguliere buslijnen. Om te onderlijnen dat het hier wel degelijk om een basisbehoefte gaat geven we onderstaand het overzicht van het huidige autobezit in Lokeren en Moerbeke.. Het betreft dus wel degelijk een aanzienlijk deel van de huishoudens: voor elke 5 woningen is er één zonder auto. Bij allestaanden loopt dat op tot liefst 43,2 % van de huishoudens. We mogen dan ook verwachten dat met deze uitgebreide groep mensen rekening gehouden wordt.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a + Het autobezit werd voor de gehele regio bekeken in de oriëntatienota en werd dus meegenomen in de opbouw van het RMP.

31/10/2023	120	e	Middenveld - Welzijnsraad Moerbeke	Pleidooi voor frequente en vlotte verbindingen In kader van de fusie Lokeren – Moerbeke, vragen we voldoende frequente en vlotte verbindingen tussen beide woonkernen. Zowel Lokeren als Moerbeke grenzen aan de vervoerregio Gent. Er dient dus ook hier gezorgd te worden voor vlotte verbindingen, want heel wat inwoners, zoals werknemers, studenten en patiënten, dienen zich te verplaatsen naar Gent en/of de Kanaalzone. Ook het ziekenhuis, inclusief een volwaardige spoedafdeling (in Lokeren), moet vlottelijk bereikbaar zijn mede in het licht van de inplantingsplaats van het nieuwe te bouwen ziekenhuis. Ook met Sint-Niklaas is een vlotte verbinding, zonder overstap, nodig voor werknemers, scholieren, patiënten voor Vitaz, wekelijkse markt in Sint-Niklaas enz.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
31/10/2023	120	h	Middenveld - Welzijnsraad Moerbeke	Toegankelijke perrons voor trein en bus Ook tussen de aangrenzende gemeenten is openbaar vervoer nodig. Als men teveel moet overstappen haken mensen af. Een goede aansluiting met de trein is essentieel want dat laat nogal eens te wensen over. Hoppinpunten dienen meer te zijn dan een infobord. Er moet ruimte zijn voor fietsstallingen, parkeerplaatsen enz. We vragen om vlottelijk, veilige en gebruiksvriendelijke opstapplaatsen zodat men zich bv. niet in een bus moet hijsen. Het is toch niet te begrijpen en uit te leggen dat de perrons in het station van Lokeren nog steeds niet aangepast zijn terwijl dat reeds gebeurd is in kleinere stations waar heel wat minder treinen stoppen.	Neen	Neen	Toegankelijkheid van bushaltes en hoppinpunten spelen een belangrijke rol. Iedereen moet zelfstandig met het openbaar vervoer kunnen reizen. Dat geldt ook voor reizigers met een beperking. De halte-infrastructuur aan Hoppinpunten, waaronder deze aan de treinstations, en aan reguliere haltes op het kernnet en aanvullend net wordt geïnventariseerd, onderzocht en verder geoptimaliseerd om tegemoet te komen aan de toegankelijkheidseisen van De Lijn. Zie het beleidsplan p.39 en bijhorende acties 41, 44 en 49
31/10/2023	120	c	Middenveld - Welzijnsraad Moerbeke	Vervoer op maat 'vervoer op maat', waar vaak naar verwezen wordt, staat nog niet op punt en wordt - dixit het panel op de digitale infosesie van 10 oktober laatstleden - nog niet mee uitgerold. Bovendien kijkt men hier vooral naar diverse vormen van deelsystemen zoals deelauto's, fietsen enz. Deze deelsystemen werken vaak via allerlei apps en andere digitale systemen en vallen vaak duurder uit. Bovendien blijkt uit een studie van de Koning Boudewijnstichting (juni 2020) dat circa 40% van de bevolking digitaal kwetsbaar is. Deze systemen kunnen waardevol zijn maar bieden geen alternatief voor het regulier openbaar vervoer. Bovendien verhogen ze de kosten, vooral voor de mensen met een laag inkomen, met als gevolg: vervoersarmoede, vereenzaming en uitsluiting. Het vervoer op maat, waar steden en gemeente een grote verantwoordelijkheid in dragen, moet een volwaardig onderdeel zijn van het reguliere openbaar vervoer. Gezien de aanschaf van een vervoerbewijs op de bus afgebouwd en niet meer mogelijk wordt, dienen er voldoende aankooppunten voorzien te worden waar menen met cash dit kunnen aankopen.	Neen	Neen	Het Vervoer op Maat bestaat uit deelsystemen en flexvervoer. Het flexvervoer met mee uitgerold worden vanaf 6 januari 2024, de deelsystemen als onderdeel van het VoM worden stapsgewijs toegevoegd. Het beleidsplan stelt op p.22: "De vervoerregio erkent het grote belang van toegankelijke bushaltes en onderschrijft deze doelstelling. Het begrip toegankelijk dient ruim te worden opgevat in termen van fysieke toegankelijkheid, digitale uitrusting en betaalbaar openbaar vervoer".
31/10/2023	120	i	Middenveld - Welzijnsraad Moerbeke	Voet- en fietspaden De geplande hoppinpunten moeten bereikt kunnen worden via goede en veilige voet- en fietspaden. Recente voorbeelden in de media n.a.v. van de reeds , al dan niet gedeeltelijke, werkzame vervoerregio's hebben aangetoond dat dit aspect voor heel wat verbetering vatbaar is. Een volwaardig hoppinpunt vereist ook aangepaste infrastructuur zoals een veilige fietsstalling, parkeerplaatsen, voldoende aangepaste opstapplatforms aan de bushaltes enz.	Neen	Neen	Integrale toegankelijkheid is een basisprincipe voor een hoppinpunt. "Toegankelijkheid van bushaltes en hoppinpunten spelen een belangrijke rol. Iedereen moet zelfstandig met het openbaar vervoer kunnen reizen. Dat geldt ook voor reizigers met een beperking. De halte-infrastructuur aan Hoppinpunten, waaronder deze aan de treinstations, en aan reguliere haltes op het kernnet en aanvullend net wordt geïnventariseerd, onderzocht en verder geoptimaliseerd om tegemoet te komen aan de toegankelijkheidseisen van De Lijn. Zie het beleidsplan p.39 en bijhorende acties 41, 44 en 49
31/10/2023	120	l	Middenveld - Welzijnsraad Moerbeke	We moeten ook dringend stoppen met het verder uitrollen van de lintbebouwing. Een performant openbaarvervoersysteem vergt ook een vooruitziende en toekomstgerichte ruimtelijke ordening.	Neen	Neen	Dit wordt onderschreven in het beleidsplan p.25 3.4 Ruimte met toekomst: "Er is meer sturing nodig, zodat ruimtelijke ontwikkelingen beter worden afgestemd op een multimodaal mobiliteitsaanbod en vice versa. Slim ruimtegebruik stimuleert zo op termijn duurzame mobiliteit. Een doordacht locatiebeleid voor woningen, winkels, bedrijven en andere functies is cruciaal in ons mobiliteitsbeleid. Een meer multimodaal vervoersysteem is een belangrijke factor in het bekomen van meer ruimtelijk rendement. Het is belangrijk om plannen en investeringen op vlak van mobiliteit enerzijds en ruimte anderzijds goed af te stemmen en hierbij een goede koppeling te maken met de ontwikkeling van verschillende modi in het kader van combimobiliteit, binnen een transparant gelaagd vervoersmodel"
31/10/2023	120	j	Middenveld - Welzijnsraad Moerbeke	We vragen dat de inwoners van Lokeren en Moerbeke, zo snel mogelijk een duidelijk zicht krijgen op wat het vervoer op maat zal inhouden. Onze kwetsbare medeburgers mogen na het in werking treden van de vervoerregio in januari niet in de kou staan. De belbus verdwijnt, gebruikers vragen zich af... wat nu?	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 3a
1/11/2023	121	a	Burger	Hierbij teken ik bezwaar aan tegen het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Waasland, betreffende het ontwerp van dienstverlening van De Lijn. Over dit ontwerp heb ik volgende opmerkingen: Het ontwerp voorziet enkel functionele ritten tijdens de piekuren tussen Hellestraat en Sint-Niklaas (Lijn 43), dit is een vermindering tegenover de huidige dienstverlening waarbij er, tijdens de week, om de twee uur een bus rijdt. Tijdens het weekend is er zelfs geen dienstverlening op deze verbinding. Deze lijn is cruciaal voor de inwoners van Hellestraat om het centrum van Stekene en Sint-Niklaas te bereiken. Ikzelf neem hiervan enkele keren per week gebruik om verder te kunnen doorreizen met de trein naar Antwerpen en Gent waar ik veelal moet zijn voor besprekingen. Bovendien maakt dit ontwerp het de meest kwetsbare doelgroepen (ouderen, mindervaliden, sociaal kwetsbaren ...) uit de Hellestraat onmogelijk om de basisvoorzieningen in het Centrum van Stekene en Sint-Niklaas te bereiken. Deze personen hebben om economische, fysieke of andere redenen geen ander vervoersalternatief om deze verplaatsing te maken. Dit ontwerp ontmoedigt mezelf en de inwoners uit de Hellestraat om gebruik te maken van het openbaar vervoer voor hun verplaatsing naar het werk of andere aangelegenheden. Bovendien zal dit ontwerp de reistijden voor studenten uit het hoger onderwijs aanzienlijk verhogen in combinatie met overstap op andere vervoersmodi. Hierdoor is het bijvoorbeeld nog moeilijker voor mijn dochter om bij mij op bezoek te komen. Deze reistijd loopt momenteel al op tot 2u en meer.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
1/11/2023	122	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
1/11/2023	123	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
1/11/2023	124	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
1/11/2023	125	a	Burger	Hierbij teken ik bezwaar tegen de nieuwe dienstregeling van De Lijn wegens het verminderen van aantal ritten tussen Sint-Niklaas en Koewacht en Hellestraat vanaf januari 2024. Wij hebben 2 schoolgaande kinderen welke dagelijks gebruik maken van de busverbinding Koewacht – Sint-Niklaas. Er rijden nu maar al een beperkt aantal bussen per dag, waardoor ze vooral 's avonds soms lang dienen te wachten op een bus, nu zouden de aantal bussenritten nog verder beperkt worden en hiermede kunnen wij ons niet akkoord verklaren. Uiteindelijk worden hier de schoolgaande kinderen, ouderen, personen die niet over een voertuig beschikken de dupe van, want niet aanvaardbaar is. Men zou beter nog meer investeren in het openbaar vervoer, zodat meer personen beroep zouden doen op het openbaar vervoer en zodat er minder voertuigen op de baan zijn. Met dank om hiermede rekening te houden en geen nieuwe en verminderde dienstverlening te voorzien voor onze regio.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
2/11/2023	126	a	Burger	Ik zie met genoegen dat ook Groen Beveren zich uitspreekt tegen die verbinding N70 - E34.	Neen	Neen	Wij nemen akte van dit standpunt
2/11/2023	127	e	Burger	De waterhuishouding is in dit gebied ook delicaat, de vraag stelt zich, hoe dit op te lossen ?	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
2/11/2023	127	f	Burger	Dit tracé schiet zijn doel voorbij, het dreigt als het wordt gerealiseerd, de oostelijk kern van Vrasene en Nieuwkerken en ruime omgeving daar om heen onleefbaar te maken	Neen	Neen	De motivatie en belang voor de regio Waasland word geschetst in 4.1.3.7 De rol en status van de verbinding N70-E34 (p.48)
2/11/2023	127	a	Burger	Hoe wordt deze weg op de E 34 aangesloten en wordt de afrit in Vrasene nog behouden ?	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.

2/11/2023	127	c	Burger	Wat met de busdienst Sint-Gilles-Waas naar Antwerpen toe hoe zal die aansluiting te Zillebeke gebeuren en moet die gezien, de serieuze overlast die dit zal veroorzaken , er wel zijn.	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
2/11/2023	127	d	Burger	Wat met het vrachtverkeer dat via deze aansluiting de weg op en af kan rijden terwijl men het tracht weg te houden en zo via de Mosselbank weer Vrasene kan binnen rijden of zich via de NUAL ZWAARBELASTE straten in de omgeving kan verplaatsen	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
2/11/2023	127	b	Burger	Wordt er een parallelweg voorzien ?	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
2/11/2023	128	b	Burger	Daarom deze bedenkingen : *IS DE NUL OPERATIE OOK GEEN OPTIE ! *Is deze weg echt nodig ?? dient men niet eerst alle andere werken uit te voeren om een goed overzicht te krijgen en om tot een juist besluit te kunnen komen.	Neen	Neen	Op dd. 30/03/2022 werd door de Vlaamse Regering een toekomstverbond afgesloten over de toekomst en de leefbaarheid van het ommeland van de haven van Antwerpen en de polders van Linkerscheldeoever. Onder meer een plan voor een nieuwe verbindingsweg tussen de N70 en de E34, volledig gesitueerd op gongebied Beveren, alsook spijkerharde garanties om de impact van sluip- en vrachtverkeer onder controle te houden, vormen onderdeel van dit toekomstverbond. Daarin is bepaald dat de nodige ruimtelijke planprocessen opgestart dienen te worden zodat deze wegverbinding tussen de N70 en E34 in de komende jaren kan worden gerealiseerd.
2/11/2023	128	c	Burger	EEN LAATSTE STUK NATUUR !! Buffer bij overstromingen, doorkruist door verschillende waterlopen, heeft ook zijn nut in het grote geheel. Er mag niet enkel gekeken worden vanuit een NU verkeersstandpunt, zeker niet wanneer er nog zoveel werken gepland of bezig zijn . Dan pas heeft men een overzicht en kan men beslissingen nemen . Ook niet vergeten welke ENORME impact dit WEERAL heeft op de natuur de DIEREN die er hun habitat hebben. De landbouwers verliezen WEER MAAR EENS grond voor een tracé dat handen vol geld gaat kosten en NIET beantwoord aan de vooropgestelde ideeën om het verkeer op de grote verkeersassen te houden.	Neen	Neen	Het regionaal mobiliteitsplan werd in zijn geheel be-MERD. het ruimtelijke planproces omtrent verbindingsweg is lopende.
2/11/2023	128	a	Burger	Wat mij verbaast is, waarom men noordelijk afwijkt van het oude tracé en het meer zuidelijke wel volgt. De vraag stelt zich of de luchtverontreiniging (diesel !!!!) en lawaaihinder voor deze gemeente gaat verbeteren ? en de leefbaarheid ? Het is duidelijk dat met een gelijkgrondse aansluiting te Zillebeek men onvermijdelijk sluipverkeer zal doen ontstaan, bijna alle straten in de buurt zullen onder druk komen te staan , vooral zij die door hun aansluiting op de N70 of N451 een route bieden naar deze weg. Wat met de zwakke weggebruiker ?? Wat met al het vrachtverkeer dat ook deze op en afrit kan gebruiken.	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
2/11/2023	129	a	Burger	De startnota definieert als primaire doelstelling "de verbetering van de leefomgevingskwaliteit van de kernen Melsele, Beveren, Vrasene en Nieuwerkerken-Waas door deze te ontlasten van doorgaand verkeer". Deze doelstelling is zondermeer helder en lovenswaardig. Echter vervolgens gaat de startnota methodologisch compleet de mist in door meteen één mogelijke oplossing (in één mogelijk gevolg) mee op te nemen als onderdeel van de doelstelling. Dat is zondermeer een onwetenschappelijke methodologie. Desgevallend zou deze methodiek de procedurele toets niet doorstaan. De nota presenteert vervolgens de aanleg van de verbindingsweg N70 – E34 als de enige overweegbare oplossing voor de gestelde problematiek en dit als uitkomst van eerdere besluitvorming en onderzoek. De toelichting bij die eerdere besluitvorming is echter uiterst vaag. Inhoudelijk wordt er op geen enkele wijze of minstens ruim onvoldoende toelichting verstrekt bij deze eerdere besluitvorming. De eerdere besluitvorming wordt zonder meer afgedaan als een vaststaand feit. Daarenboven wordt vlot voorbijgegaan aan het feit dat deze besluitvorming gestoeld is op verkeersdeskundig onderzoek dat méér dan 15 jaar oud is. Dergelijk onderzoek is compleet achterhaald. Niet alleen is vandaag de situatie op het terrein veranderd (doorgaand zwaar verkeer in dorpskernen is inmiddels verboden). Ook zijn verkeersdeskundigen tot nieuwe inzichten gekomen die intussen algemeen aanvaard zijn, mede als gevolg van de toegenomen digitalisering. Deze weg zal onherroepelijk en voor altijd een rustig agrarisch gebied dat naast een economische agrarische functie ook een belangrijke residentiële, recreatieve en ecologische functie heeft zonder meer compleet en onherroepelijk om zeep helpen. In het licht daarvan is het volstrekt niet acceptabel dat valabele alternatieven niet worden onderzocht. Het nul-alternatief wordt meteen van de tafel geveegd en het nul-alternatief PLUS wordt zelfs niet genoemd. Minstens verdient het nul-alternatief PLUS het om ernstig te worden onderzocht. Het is niet uit te sluiten dat dergelijk alternatief een perfecte oplossing kan zijn om het gestelde primaire doel te bereiken, en dit tegen een veel lagere financiële kost en zonder impact op de leefomgeving en ecologie aan de rand van de leefkernen.	Neen	Neen	Uit (structuur en inhoud van) het ingediende bezwaar blijkt duidelijk dat niet dit gericht is aan het RMP, maar aan het GRUP Verbindingsweg. Het regionaal mobiliteitsplan werd in zijn geheel be-MERD. het ruimtelijke planproces omtrent verbindingsweg is lopende.
2/11/2023	130	a	Burger	Onze woningen liggen aan de ooststrand van Vrasene waar een nieuwe verbindingsweg dicht tegen de gemeente zou komen. Wij maken ons grote zorgen : -Om het milieu als gevolg van die aanleg , geluidshinder , licht en luchtverontreiniging supplementair aan het reeds bestaande. Wij zijn nu al omringd door autosnelwegen en havenindustrie. Er zijn meer dan voldoende wegen , laat nog de bestaande groene buffers. -Om het resterende groen dat nog over is voor fauna en flora en de bewoners . -Voor de toename van de verkeersdrukke , mensen met kinderen en grootouders liggen er wakker van. Zwakke weggebruikers worden met extra levensgevaarlijke kruispunten geconfronteerd. -Om de trage wegen voor wandelaars en fietsers die verdwijnen . -Om overstromingen ten gevolge van extra verharding, er word steeds meer overvloedige regenval verwacht, de waterbom. -Elke nieuwe weg nodigt uit tot een nieuw industriegebied , of een nieuw dok , kijk maar eens rond Verrebroek I wanneer gaat dat ophouden ? Is onze toekomst vergelijkbaar met die van Doel? -Als jullie dan toch geld willen investeren , maak dan eens een project om de bestaande infrastructuur te verbeteren en veilig te maken , en denk eens aan fietspaden in plaats van groothedswaanzin voor vracht, voor de haven. -Maar is de betonstop waar jullie de mond van vol hebben voor milieu en groen en ... vergeten ? -Baat nog wat grond voor de landbouw die hebben het al moeilijk genoeg .	Neen	Neen	Op dd. 30/03/2022 werd door de Vlaamse Regering een toekomstverbond afgesloten over de toekomst en de leefbaarheid van het ommeland van de haven van Antwerpen en de polders van Linkerscheldeoever. Onder meer een plan voor een nieuwe verbindingsweg tussen de N70 en de E34, volledig gesitueerd op gongebied Beveren, alsook spijkerharde garanties om de impact van sluip- en vrachtverkeer onder controle te houden, vormen onderdeel van dit toekomstverbond. Daarin is bepaald dat de nodige ruimtelijke planprocessen opgestart dienen te worden zodat deze wegverbinding tussen de N70 en E34 in de komende jaren kan worden gerealiseerd.

2/11/2023	131	a	Burger	<p>in verband met verbindingweg N70 E34</p> <p>wij hebben als bewoners van de vossekotstraat n36 in Sint-Niklaas kennis gemaakt met plannen om een verbindingweg N70 E34 om omliggende gemeenten te ontlasten van sluipverkeer.</p> <p>terwijl dat wij in ons straat al heel veel last hebben van sluipverkeer en heel veel vrachtverkeer.</p> <p>moest nu deze verbinding werkelijkheid worden dan verzuipen wij van in het verkeer die de E 17 en N 16 verlaat om via haasdonk en velle richting de E 34 .</p> <p>het is een oplossing voor sommigen en een probleem voor de anderen.</p> <p>elgelyjn moest men gaan kijken om een verbindingweg door te trekken van de E17 tot de E34 .</p> <p>alvadt bedankt</p>	Neen	Neen	Uit (de inhoud van) het ingediende bezwaar blijkt duidelijk dat niet dit gericht is aan het RMP, maar aan het GRUP Verbindingsweg. Het regionaal mobiliteitsplan werd in zijn geheel be-MERd. het ruimtelijke planproces omtrent verbindingweg is lopende.
2/11/2023	132	a	Burger	<p>In het ontwerp lijkt men er al van uit te gaan dat de verbinding tussen N70 en E34 er gaat komen, wat verre van zeker is, en niet wenselijk.</p> <p>Ik wens hierbij dus nog eens bezwaar aan te tekenen tegen de aanleg van een verbinding tussen N70 en E34, om verschillende redenen:</p> <p>De 'dubbele kam' van de mobiliteitsstructuur van het Waasland tussen de 2 snelwegen wordt doorbroken</p> <p>Natuur en landbouwgebied wordt opgeofferd</p> <p>Natuur wordt doorsgesneden: migratieproblemen voor wilde dieren, wat het voor bestaan van soorten in gevaar brengt</p> <p>Extra lawaai, fijnstof en lichthinder voor natuur en omwonenden</p> <p>Een deel van het tracé ligt in watergevoelig gebied</p> <p>Er zijn nog verschillende wegracés in aanbouw, voornamelijk in het Oosterweel-project (maar ook de Oostelijke Tangent bij Sint-Niklaas), en wellicht vervalt de nood aan een extra verbinding zodra deze tracés in gebruik genomen worden. Het zou spijtig zijn om investeringen te doen waarvan de noodzaak nog niet zeker is, gezien de eerder genoemde desastreuze gevolgen.</p> <p>De nuloptie moet hier zeker ook in overweging genomen worden, zeker voor de korte en middellange termijn.</p>	Neen	Neen	Uit (de inhoud van) het ingediende bezwaar blijkt duidelijk dat niet dit gericht is aan het RMP, maar aan het GRUP Verbindingsweg. Het regionaal mobiliteitsplan werd in zijn geheel be-MERd. het ruimtelijke planproces omtrent verbindingweg is lopende.
2/11/2023	133	a	Burger	<p>In het ontwerp plan MER wordt vermeld dat de verbinding N70-E34 "een positieve impact" zou meebrengen.</p> <p>Echter, enkele paragrafen verder, wordt eveneens vermeld dat de kortste aansluiting naar het hogere vrachtrouten netwerk vormen, en ook als doorgaande route tot een massaverkleining kunnen leiden: de nieuwe verbindingweg – N70 en nieuwe verbinding naar de E17. Gezien de hoge filekans op de hoofdwegen, en de grote hoeveelheid vrachtverkeer met als bestemming de aangrenzende haven, is er een reëel risico dat deze aanrijroutes in de praktijk door doorgaand vrachtverkeer gebruikt zullen worden. Ook biedt het plan geen duidelijkheid over hoe er zal worden omgegaan met interlokaal vrachtverkeer, zoals landbouwverkeer dat niet plaatselijk is.</p>	Neen	Ja	Het positief effect betreft de duidelijke hiërarchie en dat het lokaal netwerk meer ontlast wordt. Er kan echter niet uitgesloten worden dat deze route ook verkeer van het regionaal vrachtrouten netwerk zou kunnen aantrekken, wat dan weer negatief is. Dit wordt verduidelijkt in het MER.
2/11/2023	134	a	Burger	<p>Verbinding weg Velle, eerst en vooral de school wat nu al heel gevaarlijk is met het verkeer, files gevaarlijke situaties met geparkeerde wagens, tractoren er is nu wel 30 ingevoerd maar bijna niemand houdt zich daar aan, ten tweede een verbod is ingevoerd boven de 3,5 ton waar vrachtwagens het totaal negeren, maw het is nu al overbelast.</p>	Neen	Neen	Het regionaal mobiliteitsplan werd in zijn geheel be-MERd. het ruimtelijke planproces omtrent verbindingweg is lopende.
2/11/2023	135	a	Burger	<p>betreft : verbindingweg N70 - E34</p> <p>Ik pleit ervoor om de inhoudelijke boodschap van NULplus mee op te nemen in jullie mobiliteitsbeleid.</p> <p>Er komt bij dat in de startnota geen duidelijke visie voor die weg staat : een vloeiende weg met groot gevaar voor het maasdoorsnijdend verkeer (en aanzuigeffect) OF louter een lokale omleidingsweg?</p> <p>Er wordt evenmin gepoogd om alternatieve oplossingen aan te brengen.</p> <p>Het doel van de startnota is : een weg aanleggen, NIET duurzame oplossingen zoeken voor verkeersproblemen...</p>	Neen	Neen	Uit (de inhoud van) het ingediende bezwaar blijkt duidelijk dat niet dit gericht is aan het RMP, maar aan het GRUP Verbindingsweg. Het regionaal mobiliteitsplan werd in zijn geheel be-MERd. het ruimtelijke planproces omtrent verbindingweg is lopende.
2/11/2023	136	a	Middenveld - Natuurpunt Waasland	<p>langs deze weg wil ik namens de kern Beveren van Natuurpunt Waasland vzw ons standpunt kenbaar maken over het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Waasland en meer bepaald over de plannen voor de aanleg van een nieuwe verbindingweg tussen de E34 en de N70. Wij gaan niet akkoord met de plannen omdat de verbindingweg een negatieve impact zal hebben op de open ruimte en de plaatselijke biodiversiteit. Meer duiding bij ons standpunt vindt u in de brief in bijlage.</p>	Neen	Neen	Uit (de inhoud van) het ingediende bezwaar blijkt duidelijk dat niet dit gericht is aan het RMP, maar aan het GRUP Verbindingsweg. Het regionaal mobiliteitsplan werd in zijn geheel be-MERd. het ruimtelijke planproces omtrent verbindingweg is lopende.
31/10/2023	137	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
31/10/2023	138	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
1/11/2023	139	a	Burger	<p>Hierbij wil ik graag bezwaar aantekenen tegen de nieuwe dienstregeling voor Stekene. Wij wonen in een vrij druk bevolkt randgebied van Stekene (Koewacht), hetgeen een eigen woonkern heeft. U dreigt er nu mee deze compleet af te snijden van het openbaar vervoer. Dit is SCHANDALIG!!! U zet hiermee veel schoolgaande jeugd (het bushok aan onze straat staat elke dag vol met 10-15 jongeren) alsook ouderen compleet in de koude!! Bovendien is dit zeer onveilig! Het is onbehoorlijk om mensen te vragen door weer en wind zich met de fiets 6 km te verplaatsen naar het centrum van Stekene om daar dan ook nog eens de fietsen onbewaakt achter te laten (U verlaagt niet alleen levenskwaliteit van mensen maar bovendien hebt u mogelijk meer verkeerslachtoffers op uw geweten op deze manier). We betalen in België de hoogste belastingen ter wereld, bij de centrale diensten van de Lijn wordt het geld zo verbrast dat het niet te beschrijven valt met een compleet overschot aan personeel en dan snijdt u in essentiële diensten. Ik zou de kosten die u moet besparen halen bij uw centrale diensten en personeel en de managementlagen daar. Wat u nu doet met het schrappen van lijnen is werkelijk onbegrijpelijk en zeer zeer beschamend.</p> <p>Hiermee wil ik u aanzetten om uw beslissing te heroverwegen. Ik verneem graag van u als dit op een andere manier moet. Maar ik neem aan dat u hieraan voldoende hebt.</p>	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a

31/10/2023	140	a	Burger	<p>Geachte heer/mevrouw, Hierbij teken ik bezwaar aan tegen het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Waasland, betreffende het ontwerp van dienstverlening van De Lijn. Over dit ontwerp heb ik volgende opmerkingen:</p> <p>1. Ben we 15 jaar geleden uitkeken naar een woning, kozen we bewust voor een locatie die vlot bereikbaar is met het openbaar vervoer. De bushalte ligt op slechts 5 minuten wandelafstand en van daaruit hebben we de gelegenheid om zowel Sint-Niklaas als Lokeren (via Moerbeke-Waas) op een milieuvriendelijkere manier te bereiken en zo het gebruik van de auto te verminderen. Met het wegvallen van lijn 41, een lijn die eigenlijk al heel lang bestaat en heel regelmatig wordt bediend, verdwijnt ook die mogelijkheid. Wanneer onze dochter volgend jaar gaat studeren in Gent zal de reistijd aanzienlijk langer worden als ze op een minder vlotte manier de stations van Sint-Niklaas of Lokeren wil bereiken.</p> <p>2. Onze 3 kinderen beschikken over een busabonnement om naar school te gaan in Sint-Niklaas. Laten we eerlijk zijn, dat is toch geen onbelangrijke hap uit het gezinsbudget, maar door de vlotte verbinding dicht bij de deur is dat zeker te verantwoorden. Helaas zorgt het personeelstekort in het onderwijs ervoor dat er binnen hun 3 scholen vaak op een creatieve manier met de lestijden en bijhorende start- en einduren wordt omgesprongen. De ene start om 8u30, behalve op vrijdag, want dan wordt er pas om 10u20 gestart. De andere start om 8u50, maar heeft op donderdagnamiddag van thuis uit les en moet dus 's middags al een bus huiswaarts nemen. Overstappen in Stekene zorgt ervoor dat het startuur van de les niet gehaald wordt. En dan hebben we het nog niet over de vele dagen op een schooljaar waarop onze kinderen door de afwezigheid van een zieke leerkracht één of 2 uur later op school verwacht worden of vroeger naar huis mogen keren. Momenteel kunnen we er vol vertrouwen op rekenen dat ze op een veilige manier met de bus thuis geraken terwijl wij dan aan het werk zijn. Dat zal vanaf januari een ander verhaal zijn...</p> <p>3. Morig jaar werd ik geopered aan de nek. Daardoor kon en mocht ik langere tijd niet met de auto rijden of fietsen. Dankzij de bus kon ik me toch verplaatsen naar de controles in het ziekenhuis, naar afspraken voor het werk en naar activiteiten om te ontspannen. Mocht deze buslijn er niet geweest zijn, had ik hiervoor steeds beroep moeten doen op familie, vrienden, bureu, enz. Het zou ervoor gezorgd hebben dat ik compleet afhankelijk werd van anderen en minder onder de mensen kon komen. Ik heb dan nog een groot vangnet, maar hoe moet dat zijn voor mensen bij wie dat minder evident is? Of voor ouderen voor wie de fiets en de auto misschien helemaal niet meer aan de orde zijn? Ik vrees dat sommige mensen echt geïsoleerd gaan geraken of gewoon niet meer tot bij de nodige zorgvoorzieningen gaan geraken als er zo extreem gesnoeid wordt in de busverbindingen richting Stekene of Sint-Niklaas.</p> <p>4. Baten we tenslotte een kat een kat noemen: 1 lijn van Stekene centrum naar Sint-Niklaas? We stellen nu al heel vaak vast dat het moeilijk is om een zijte te bemachtigen. Hoe gaat dat dan in zijn werk als er maar 1 lijn meer is? Tenzij het de bedoeling is om mensen net te ontmoedigen om het openbaar te nemen en er zo voor te zorgen dat er terug meer zitplaatsen beschikbaar zijn. Maar ik veronderstel dat dat toch net niet de bedoeling kan zijn van openbaar vervoer?</p> <p>Onder andere om bovengenoemde redenen vind ik het zeer lastig om akkoord te gaan met de nieuwe dienstregeling die nu op tafel ligt. Hopelijk nemen jullie alle bedenkingen die jullie krijgen mee in het nogmaals bekijken van en nadenken over deze plannen.</p>	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
31/10/2023	141	a	Burger	<p>Hierbij teken ik bezwaar aan tegen het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Waasland, betreffende het ontwerp van dienstverlening van De Lijn.</p> <p>Het ontwerp voorziet de huidige verbinding tussen Moerbeke en Sint-Niklaas (Lijn 41) buiten de piekuren in te korten tot een verbinding tussen Stekene Centrum en Sint-Niklaas (Lijn 42). Deze inkorting zorgt ervoor dat niet alleen de inwoners van Klein-Sinaai, maar ook alle mensen die wonen op de as tussen Stekene en Klein-Sinaai, met name in de straten Brugstraat, Bosdorp, Heirweg, Brugse Heirweg en aan de daarop aansluitende straten geen of nauwelijks nog de mogelijkheid hebben om met het openbaar vervoer naar Sint-Niklaas te gaan. Zelfs het bereiken van het centrum van de eigen gemeente wordt vrijwel onmogelijk gemaakt.</p> <p>Niet iedereen rijdt tijdens de piekuren en de wandeling naar de halte in Stekene Centrum is, afhankelijk van waar je woont op de as Stekene – Klein-Sinaai, behoorlijk pittig. Dit ontwerp maakt het zeker voor de meest kwetsbare doelgroepen (ouderen, mindervaliden, sociaal kwetsbaren ...) onmogelijk om de basisvoorzieningen in het Centrum van Stekene en Sint-Niklaas te bereiken. Deze personen hebben om economische, fysieke of andere redenen geen ander vervoersalternatief om deze verplaatsing te maken.</p> <p>De verkorting van de lijn 41 raakt mijzelf het meest omdat ik in de straat Bosdorp woon, maar ik zie in dit ontwerp voor het nieuwe vervoersplan dat ook de lijnen 43, 44 en 85 ingekort of beperkt worden. Dit ontwerp ontmoedigt op die manier ook de inwoners uit de deelkernen Koewacht, Hellestraat en Klein-Sinaai om nog verder gebruik te maken van het openbaar vervoer. Openbaar vervoer dat belangrijk is voor de verplaatsingen van en naar het werk en school (vooral tijdens de piekuren), maar ook voor de verplaatsingen voor vrije tijd, sociaal contact, winkelen, bezoek aan openbare instellingen en andere basisvoorzieningen zoals gemeentehuis, OCMW, verzorgingsinstellingen,... (vooral buiten de piekuren).</p> <p>Dit ontwerp zal het gebruik van het openbaar vervoer in de gemeente Stekene dikwijls onmogelijk maken, in andere gevallen de reistijden aanzienlijk verhogen in combinatie met overstap op andere vervoersmodi. Gelet op voorgaande motivatie ben ik van mening dat het huidige ontwerp moet aangepast worden.</p>	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
31/10/2023	142	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19i	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19i
1/11/2023	143	a	Burger	<p>Hiermee tekenen wij bezwaar aan voor de zeer grote beperking van onze mobiliteit.</p> <p>We zijn op leeftijd en hebben dit vervoer nodig voor naar de kliniek in st niklaas te gaan.</p> <p>Men houdt daar geen rekening met het vervoer dus het kan zijn dat we niet meer thuis geraken.</p> <p>En zondag bv voor naar de kinderen in st niklaas te gaan vervalt.</p> <p>We hebben 2 abonnementskaarten die we elk jaar betalen die dus bijna waardeloos worden.</p> <p>In plaats van te investeren in mobiliteit schaft men ze verder af en geeft men 5000 euro aan een peperdure Electriche auto .</p> <p>Dit verhoogd de problemen van mobiliteit op vele vlakken.</p> <p>Hopelijk wordt hier gehoor aan gegeven</p> <p>Emillenne Adriaenssens Koeburgstraat Klein Sinaai 79 jaar De Vos Maurice 73 jaar We horen enorm veel klachten van schoolgaande jeugd die ook buiten de piekuren naar school ,st niklaas of Antwerpen moeten.</p>	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
2/11/2023	144	a	Burger	<p>Ik wil bezwaar indienen tegen het huidige voorstel van VVR.</p> <p>Ik wil gewoon steun geven aan het NULplus plan van ABLOO vzw. Te lezen in Het Groene Waasland. Te bekijken en downloaden op https://hetgroenewaasland.be/slurf</p>	Neen	Neen	Uit (de inhoud van) het ingediende bezwaar blijkt duidelijk dat niet dit gericht is aan het RMP, maar aan het GRUP Verbindingsweg. Het regionaal mobiliteitsplan werd in zijn geheel be-MERd. het ruimtelijke planproces omtrent verbindingsweg is lopende.

2/11/2023	145	a	Burger	Daarbij wil ik toch enkele kanttekeningen maken, want uit de manier waarop u spreekt over de Verbindingsweg N70-E34 blijkt dat u misschien niet op de hoogte bent van de gigantische impact en schade die deze verbindingsweg op de omgeving zal hebben? Eén van de mogelijkheden wat betreft deze verbindingsweg N70-E34 is de keuze voor de NUL-optie.	Neen	Neen	Uit (de inhoud van) het ingediende bezwaar blijkt duidelijk dat niet dit gericht is aan het RMP, maar aan het GRUP Verbindingsweg. Het regionaal mobiliteitsplan werd in zijn geheel be-MERd. het ruimtelijke planproces omtrent verbindingsweg is lopende.
1/11/2023	146	a	Burger	Ik las dat er plannen zijn om een verbindingsweg aan te leggen tussen de N70 en de E34 en wil hierop reageren: ... Voorstel: tracht vooral te bestuderen hoe de weinige vrachtwagens die toch langs sluiptwegen rijden dit te ontraden zodat de bestaande wegen gebruikt worden en de dorpen gespaard blijven.	Neen	Neen	Uit (de inhoud van) het ingediende bezwaar blijkt duidelijk dat niet dit gericht is aan het RMP, maar aan het GRUP Verbindingsweg. Het regionaal mobiliteitsplan werd in zijn geheel be-MERd. het ruimtelijke planproces omtrent verbindingsweg is lopende.
1/11/2023	147	a	Burger	Wij roepen dan ook op om in afwachting van de realisatie en in gebruik name van de vele op til zijnde projecten die onzekerheid creëren ten aanzien van de maatschappelijke kosten en baten van de verbindingsweg, deze verbindingsweg niet langer in het regionale mobiliteitsplan op te nemen.	Neen	Neen	Op dd. 30/03/2022 werd door de Vlaamse Regering een toekomstverbond afgesloten over de toekomst en de leefbaarheid van het ommeland van de haven van Antwerpen en de polders van Linkerscheldeoever. Onder meer een plan voor een nieuwe verbindingsweg tussen de N70 en de E34, volledig gesitueerd op grondgebied Beveren, alsook spijkerharde garanties om de impact van sluipt- en vrachtverkeer onder controle te houden, vormen onderdeel van dit toekomstverbond. Daarin is bepaald dat de nodige ruimtelijke planprocessen opgestart dienen te worden zodat deze wegverbinding tussen de N70 en E34 in de komende jaren kan worden gerealiseerd.
30/10/2023	148	a	Middenveld - Ouderenraad Moerbeke	Inhoudelijk zelfde als advies 120a - 120m	Neen	Neen	Op p.13 Tabel 1-1: "Oplijsting participatiesessies vervoerregio Waasland" wordt het doorlopen participatieproces geschetst. Hierbij werden stakeholders betrokken via sessies of bevragingen. Het RMP werd mede op basis van de input vorm gegeven. De gehele stakeholderslijst werd goedgekeurd door de vervoerregioraad op 24/10/2019 waarin wordt gesteld dat: "Stakeholders die uitsluitend op lokaal niveau actief zijn behoren niet tot de doelgroep van het participatief traject van de vervoerregio. Hun inbreng capteren is de verantwoordelijkheid van de gemeenten" Het MER maakt deel uit van het Openbaar Onderzoek en werd, zoals procedureel vastgelegd, samen met het regionaal mobiliteitsplan ter inzage gelegd in een openbaar onderzoek. Tijdens het infomoment werden de resultaten van het MER toegelicht.
1/11/2023	149	c	Middenveld - CD&V Moerbeke	De uitrusting van de bushaltes: ok maar ook een realistische prioriteitenstelling! De voorliggende nota beklemtoont de slechte toestand van vele bushaltes en het grote belang van toegankelijke bushaltes. Het begrip toegankelijk dient ruim te worden opgevat in termen van fysieke toegankelijkheid, digitale uitrusting en betaalbaar openbaar vervoer. We juichen deze verbetering zeker toe! De vervoerregio wil zich focussen op de haltes met het grootste gebruikerspotentieel, namelijk aan Hoppinpunten en in de kernen. Hoppinpunten en nieuw (her)aangelegde haltes langs het kern- en aanvullend net zullen steeds autonoom toegankelijk gemaakt worden. Concreet zijn voor Moerbeke de hoppinpunten toegewezen aan Kruisstraat, grens Koewacht en Statiestraat. We vinden het heel opmerkelijk dat nu als eerste op de Kruisstraat een hoppinpunt wordt uitgewerkt, daar waar Kruisstraat op dit ogenblik zelfs nog niet over een buspassage en -stopplaats beschikt. Op zijn minst dient dan het principe van het flexvervoer met urgentie concreet uitgewerkt te worden! Maar een vaste buslijn is uiteraard beter. In het flankerend beleid wordt gesteld dat we het flexvervoer maximaal moeten promoten en stimuleren, maar we hebben er nog geen flauw idee van hoe dit concreet zal werken en wanneer dit überhaupt zal opstarten. Is er ook al nagedacht hoe ouderen zonder smartphone of internet thuis een flexrit moeten boeken?	Neen	Neen	De wegbeheerder staat in voor de realisatie van de hoppinpunten. Aan hoppinpunt Kruisstraat zal het VoM flex kunnen halteren, waartoe de nodige infrastructurele ingrepen nodig zijn. Een hoppinpunt dient te voldoen aan de minimale inrichtingsvoorwaarden, waaronder integrale toegankelijkheid.
1/11/2023	149	f	Middenveld - CD&V Moerbeke	De vervolmaking van de missing links BFF en de afwerking ervan worden in het plan benadrukt, wat we zeker onderschrijven. De veilige en kortere fietsverbinding van Moerbeke-Noord, specifiek gehucht Pereboom en Koewacht, door een brug- of fietsverbinding over de E34 blijft voor een grote groep inwoners een grote vraag. Nergens op het traject Antwerpen – Zelzate moet er verder omgereden worden dan aan het vroegere kruispunt Pereboom. We vinden het totaal onverantwoord dat deze inwoners zo aan het lot overgelaten zijn. Geen goede infrastructuur en verbinding met het centrum zorgt voor onveiligheid, niet-duurzame verplaatsingen, armoede en niet in het minst eenzaamheid en gevoel van afsluiting voor deze bewoners.	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken. De opgenomen acties rondom fietsbeleid sluiten deze ontwikkeling niet uit.
1/11/2023	149	e	Middenveld - CD&V Moerbeke	Flankerend beleid pg 47 : Parkeerbeleid zoals beschreven in de nota: "beschikbare ruimte in de kernen is klein en de parkeerdruk groot. Een duurzaam parkeerbeleid heeft tot doel het ongewenst autogebruik, vooral in de kernen, te reduceren en de alternatieve bereikbaarheid te voet, met de fiets en openbaar vervoer te faciliteren. Ook kan hierdoor de overlast van geparkeerde vrachtwagens aangepakt worden, dat steeds meer en meer een problematiek vormt binnen de verschillende gemeenten van de vervoerregio." Reactie CD&V+ : we delen deze bezorgdheid samen met vele inwoners van het Moerbeekse centrum. We stellen dat er ook nood is aan een overkoepelend parkeerbeleid voor onze gemeente en hopen dat de vervoerregio hierop een toezien oog zal houden in het licht van de leefbaarheid van de kernen. Dat projectontwikkelaars gesteund worden door het beleid om bij meergezinswoningen per woonruimte slechts over 1 parkeerplaats te moeten beschikken is voor onze dorpskern sterk verontrustend. We vragen ons af wat de prioriteitenafweging is: algemeen belang of meerinkomsten genereren voor opportunisten die het geld pakken, met stille trom verdwijnen eens het project gerealiseerd en verkocht is en ons met de nadelige effecten laten zitten? We hopen dat de vervoerregio hier ook dwingendere kwalitatieve opvolgcriteria formuleert in functie van het algemeen belang.	Neen	Neen	De vervoerregio heeft er voor gekozen het parkeerbeleid niet op regionale schaal te behandelen vanwege de verscheidenheid in visies en schaalgroottes.
1/11/2023	149	d	Middenveld - CD&V Moerbeke	Het kernnet en de verbindingen vanuit Moerbeke We vinden de frequentieopdriving van de busverbindingen tussen Moerbeke en Lokeren-Zelzate...een opwaardering. We zijn echter zeer verbaasd dat de lijn Moerbeke-Sint-Niklaas letterlijk geen vermelding krijgt in het plan terwyl er ook een substantieel groot aantal Moerbekenaren zich zowel qua school, markt, werk... verplaatst richting Sint-Niklaas. We zien een lijntje in blauwe kleur en veronderstellen dat dit om een verbinding per uur gaat? We vinden dat de frequentie van deze lijn op zijn minst mag versterkt worden en indien dit niet gebeurt, er hier toch een substantiële motivatie dient voor vermeld te worden. Dat we uit de legende van het bijhorende kernnetkaartje zelf moeten gissen wat de frequentie zal zijn is niet ok. Reizigers zitten gemiddeld al substantieel lang op deze rit, er worden heel wat schoolgaande kinderen deze richting uit hiermee niet onder de aandacht gebracht. We vinden dit een groot gemis op dit kaartje. Daarenboven gaan heel wat patiënten ook vanuit Moerbeke naar het centrale Wase Vitaz ziekenhuis voor raadpleging, onderzoek of behandeling of ziekenbezoek, en is een degelijke busfrequentie dan ook een grote meerwaarde voor deze vaak zwakke weggebruikers.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a

1/11/2023	149	a	Middenveld - CD&V Moerbeke	<p>Wat de strategische doelstellingen betreft:</p> <p>oDeze zijn heel overkoepelend geformuleerd waar we weinig kunnen op aanmerken, zij het dat de langetermijnvisie iets te weinig garanti e op realisaties kan inhouden. Ultraaard dient alles haalbaar te blijven.</p> <p>oWat strategische doelstelling 6 "sociaal" betreft: Iedereen op selectieve wijze de vrijheid bieden om zich te verplaatsen (SD 6)</p> <p>We missen de benadrukking van deze doelstelling in het volledige plan: de prioritaire toegankelijkheid voor alle burgers op essentiële verplaatsingen. Het gaat niet alleen om de vrijheid hebben tot, maar ook de mogelijkheid krijgen van een gepast aanbod. Menig wetenschappelijk onderzoek wijst op het belang van vervoersarmoede dat tot echte armoede leidt of oorzaak is van uitsluiting uit het sociale leven. Dit mag wat ons betreft zeer hoog in de strategische visie genoteerd staan. Vervoersaanbod voor iedereen zou een basisrecht van elke burger moeten zijn, omdat dit het verschil betekent tussen leven of overleven of zelfs sterven, tussen werken of thuis blijven, tussen rijk en arm.... Hierbij gaan we ervan uit dat de beginsituatie van elke burger enorm verschillend is, sommigen zijn schatrijk, anderen straatarm, sommigen kunnen zich heel vlot en met dure middelen fysiek verplaatsen, anderen zijn fysiek of mentaal beperkt, hebben geen of zeer weinig inkomen en zijn sterk afhankelijk van een vlot toegankelijk aanbod..... We menen dus dat het aanbod zich echt moet richten op de beginsituatie van alle burgers.</p>	ja	ja	<p>Aanpassing RMP hfdst. 4.1.2.1.1 toevoeging in rood: "(...)</p> <p>Vervoer op Maat (VoM)</p> <p>Maat: De vraag eerder beperkt is wordt ingezet op Vervoer op Maat. Deze OV-laag biedt een antwoord op specifieke individuele mobiliteitsvragen van mensen die om verschillende redenen (doelgroep, locatie, tijdstip) geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen. Dat betekent dat iedereen op eigen maat (rekening houden met de verschillende maatschappelijke bekommernissen en ambities) op een heel toegankelijke en laagdrempelige manier gebruik moet kunnen maken van een veilig en gedifferentieerd aanbod van publieke en private mobiliteitsdiensten. Meer bepaald kan Vervoer op Maat een oplossing betekenen voor scholen, ziekenhuizen, bedrijventerreinen, sportcentra, cultuurcentra en winkelcentra opdat deze vlot bereikbaar worden. (...)"</p>
1/11/2023	149	b	Middenveld - CD&V Moerbeke	<p>We zijn niet akkoord dat het gebied van de Koewacht gewijzigd wordt van categorie Vervoer op Maat (VoM), waar er nog enkele vaste lijnen kunnen voorzien worden voor Woon – Werk – of woon-schoolverkeer naar Flex vervoer.</p> <p>In de voorliggende nota staat letterlijk voor wat betreft categorie Flex vervoer: het betreft hierbij het gebied Noord-West (Moerbeke, Stekene, Sint-Gillis-Waas, Lokeren, Zele, met uitbreiding naar Hulst) en het gebied Zuid-Oost (Beveren, Kruibeke, Temse, met uitbreiding naar Bornem). Het flexvervoer, zo staat er, wordt gebruikt om reizigers te vervoeren van een halte of Hoppinpunt naar een andere halte of Hoppinpunt, na aanvraag via de mobiliteitscentrale, volgens de vooropgestelde principes en randvoorwaarden. Men kon ook op de vergadering waar wij aanwezig waren nog niets zeggen wat betreft de modaliteiten waaronder dit flexvervoer zal georganiseerd worden.</p> <p>Onze visie: Ook al is het aantal busreizigers minder groot, de afschaffing van essentiële ritten kun je een dergelijke deelgemeente niet aandoen. Het is weinig beschikbaar zijn van bussen op betrouwbare en voldoende tijdstippen is ook de reden waarom veel mensen zich noodgedwongen een wagen hebben aangeschaft. De schoolgaande kinderen, werkende mensen, marktbezoekers (Stekene en Sint-Niklaas),... kunnen een dergelijke afstand naar Stekene of Sint-Niklaas niet zomaar met de fiets overbruggen wegens de te lange afstanden, te jong, te slecht weer en te gevaarlijk....</p> <p>De vraag is ook wat de kip en het ei zijn bij weinig busreizigers in heel Vlaanderen. Het zou veel beter zijn om eerst eens de oorzaken van weinig busreizigers te onderzoeken vooraleer de buslijnen dan maar af te schaffen. Als men de bus strategische omslag naar duurzaam vervoer wil maken, moet men toch iets grondiger de oorzaken onderzoeken vooraleer nog meer de omgekeerde, veel minder duurzame oplossingen of richtingen uit te gaan.</p> <p>Met de fractie CD1V+ pleiten we voor een basisaanbod van ochtend- en avondritten ook voor Moerbeke Noord en dat de Koewacht en Kruisstraat onder de categorie Vervoer op Maat (blijven in geval van Koewacht) vallen. In geen geval kunnen de bestaande vaste ritten worden afgeschaft als het concept flex vervoer nog niet bestaat, gekend is, laat staan opgestart is.</p>	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
1/11/2023	150	k	Middenveld - TLV	<p>De politieke wens om het goederenvervoer meer via het spoor en via de binnenvaart te laten verlopen, is in grote mate gebaseerd op de wens om de uitstoot van deze vervoersmodi te verkiezen boven de uitstoot komende uit vrachtwagens. Het is onjuist om deze assumptie naar de toekomst overkort 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 bedrijfsbeleid op sectorniveau van permanente vlootvernieuwing op relatief korte termijn, zal het goederenvervoer over de weg veel snellere stappen vooruitzetten dan eerder welke andere vervoersmodi van goederen.</p> <p>Twee andere motieven om de modal shift te bepleiten, zijn de verkeersveiligheid en de files. Nachts 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 personenwagens. 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.</p>	Neen	Neen	Het is een duidelijke keuze die deze en vorige Vlaamse regeringen gemaakt hebben om een verschuiving van goederenvervoer op de weg naar de binnenvaart te faciliteren. Vlaanderen ondersteunt innovatie om de binnenvaart te verduurzamen. Daarnaast is de beleidsambitie voor een modal shift naar spoor en binnenvaart niet alleen bedoeld om emissies te verminderen, maar ook om de ruimte efficiënter te gebruiken, capaciteit vrij te maken op de snelwegen, het verhogen van de verkeersveiligheid en het verhogen van de leefbaarheid.
1/11/2023	150	d	Middenveld - TLV	<p>Deze omrijkilometers en inherent hieraan extra emissies staan haaks op de doelstelling van de reductie van CO2 uitstoot die op het allerhoogste niveau (Europese Unie) als een toprioriteit naar voren wordt geschoven via de Green Deal en de maatregelen van Fit for 55. Concreet krijgt de sector van het goederenvervoer over de weg de bindende doelstelling om tegen 2030 55% minder CO2 uit de stoten. Dit betekent dat elke extra kilometer, dus elke omweg, hoe klein ook, een negatieve impact heeft op deze verplichting. De assumptie uit de oorspronkelijke studie, dat omwegen tot 20 of 30% nog net gerechtvaardigd kunnen zijn, is voor de komende tijd absoluut geen automatisch correcte assumptie meer. Nachts heeft de vervoersregio op geen enkele manier de mogelijk bijkomende uitstoot van CO2 als gevolg van het vrachtroutenetwerk concreet in kaart gebracht. Op deze manier kan er dus op geen enkele manier een afweging gemaakt worden tussen de verschillende belangen, die tot een weliswaar tegen strijdige conclusie zouden kunnen leiden, en tot een andere beleidsmaatregel als beste oplossing dan de introductie van vrachtroute netwerken</p>	Neen	Neen	VRN focust op ontsluiting van regionale bedrijventerreinen. De uitgangspunten van het vrachtroutenetwerk gaan uit van een bundeling van de vrachtroutes om het vrachtverkeer zo snel mogelijk te ontsluiten naar het hoofdwegennet zonder doorheen kwetsbare doortochten te rijden. Een grofmazig vrachtnet heeft als voordeel dat er ook gericht kan worden geïnvesteerd in het verbeteren van de doorstroming van de vrachtroute alsook het beveiligen van de route. Een vlottere doorstroming al dan niet met een omrijbeweging zorgt wellicht voor minder uitstoot. De maatschappelijke baten voor veiligere en leefbare kernen is hierdoor ook groter.
1/11/2023	150	b	Middenveld - TLV	<p>Een eerste belangrijk bezwaar betreft de invoering van een vrachtroutenetwerk zoals voorzien op onder andere pagina 49 van de visienota. Bij het uitwerken van een vrachtroutenetwerk vertrekt men steevast 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. De tekst spreekt in deze over een "aanvaardbare" omrijfactor zonder deze evenwel verder te specificeren. De kaart zoals opgenomen op bladzijde 56 toont voldoende wegcategorisering als potentieel vrachtroutenetwerk. TLV vreest dat dit vrachtroutenetwerk 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 kernen. Op deze kaart werden een aantal (interlokale) wegen of weggedeeltes niet langer ingekleurd als vrachtroute ook al is er wel degelijk voldoende economische activiteit langsheen deze wegen. Zo is het stuk N70 gelegen tussen N41 en R42 niet weerhouden als aanrijroute. Tegelijkertijd kan de R42 ook niet gebruikt worden hiervoor aangezien deze ook niet ingekleurd staat. Hieraan gekoppeld is ook het gedeelte N70 tussen N446 en N41 niet ingekleurd. Dit leidt ertoe dat een voertuig dat zowel langsheen het niet-ingekleurde gedeelte van de N70 moet leveren en vervolgens in Beveren niet langer zijn traject kan verder zetten over de N70 maar gedwongen zal worden om terug te rijden via de N446 naar de E17. De kaart tekent weliswaar al de besliste oostelijke tangent in maar deze is vooraansnog niet gerealiseerd. In het verlengde stelt zich dan de vraag welke routes in Beveren – i.e. binnen de vervoersregio Antwerpen – zullen weerhouden worden als aanrijroute voor de lokaal gevestigde economische actoren.</p>	Neen	Neen	Een niet-selectie van een weg, betekent niet dat alle vrachtverkeer geweerd wordt. Herkomst- en bestemmingsverkeer is er toegelaten, maar het is niet de bedoeling om het doorgaand verkeer te faciliteren. Daarenboven focust de VRN op de ontsluiting van regionale bedrijventerreinen. De uitgangspunten van het vrachtroutenetwerk gaan uit van een bundeling van de vrachtroutes om het vrachtverkeer zo snel mogelijk te ontsluiten naar het hoofdwegennet zonder doorheen kwetsbare doortochten te rijden. De methodiek verwijst duidelijk naar aanvaardbare omrijfactoren.
1/11/2023	150	p	Middenveld - TLV	<p>Een vermeende verschuiving van het vrachtverkeer naar het onderliggend wegennet wordt op geen enkele manier onderbouwd met beschikbare gegevens uit de kilometerheffing voor vrachtwagens. De data van de OBU's is vrij ter beschikking en stelt onderzoek in staat dat perfect het onderscheid kan maken tussen enerzijds doorgaand verkeer op een bepaalde weg dat er de bestemming of de oorsprong niet heeft, en anderzijds verkeer dat wel degelijk een operatie van laden of lossen in een bepaalde zone langs een bepaalde weg heeft. TLV aanvaardt de logica dat sluisverkeer, waarbij het weggebruik enkel de bedoeling heeft om de betaling van tol te ontlopen, aangepakt dient te worden. Dit kan dan door het toeplichtig maken van deze weg, waardoor deze route niet meer als uitwijkroute genomen worden. Indien er geen bewijs is van sluisverkeer, dan is de uitbreiding van het toeplichtig netwerk of eerder welke andere maatregel die op het onderliggend wegennet vrachtverkeer bemoeilijkt, voor TLV onaanvaardbaar en ook niet objectief onderbouwd. Zo'n beslissing dreigt vooral de bestemming van de goederen, met name de lokale handelaar, de lokale industrie, en dus de lokale welvaart te treffen.</p>	Neen	Neen	De maatregelen opgenomen in het RMP om het sluisverkeer of doorgaand vrachtverkeer aan te pakken betreffen principiële, globale maatregelen. De concrete toepassing ervan in de regio is verder uit te werken. Het toepassen van een gedifferentieerde tolheffing moet verder onderzocht worden, en bepaald worden op basis van een uit te schrijven methodiek. OBU-data kunnen daarvoor aangewend worden.
1/11/2023	150	j	Middenveld - TLV	<p>Het document Plan-MER is zeer summier voor wat betreft het onderdeel klimaatimpact. Er wordt met betrekking tot de vrachtroutenetwerken geen enkele berekening voorgelegd. Er is geen enkele assumptie gebeurd met betrekking tot de impact van de omrijkilometers. Zonder die basis is het niet mogelijk om een positief globaal effect op het klimaat te garanderen. TLV concludeert dat die afweging niet cijfermatig werd onderbouwd.</p>	Neen	Neen	Het vrachtroutenetwerk is mee opgenomen in de doorrekening van het regionale vervoersmodel. De effecten van omrijkilometers werden bijgevolg meegenomen in de effectbeoordeling. Globaal gezien zorgt het plan voor minder CO2-uitstoot door vrachtwagens.

1/11/2023	150	n	Middenveld - TLV	Het is een verkeerde assumptie dat een correcte tolheffing het vrachtverkeer kan sturen al naar gelang het gewenst gebruik van de wegen. TLV verduidelijkt dat bijna de helft van de kosten verbonden aan een vrachtwagen gerelateerd zijn aan het loon van de chauffeur. De vertragting die men dreigt op te lopen is dus een veel belangrijker factor voor de keuze van de route dan het al dan niet toelichting zijn van een bepaalde weg. De eventuele invoering van een gedifferentieerde tolheffing afhankelijk van de weg waarop een vrachtwagen rijdt, zal niet tot effect hebben dat men bepaalde wegen vermiijdt. Het is derhalve correct om aan te nemen dat het verkeer dat op onderliggend wegennet zit, dit doet omwille van specifieke redenen die te maken hebben met de bestemming of de oorsprong van de rit in kwestie. Zelfs indien men bepaalde routes die vandaag gratis zijn, betaald zou maken, dan zou dit voor de keuze van de route nog geen rol spelen.	Neen	Neen	We nemen akte van uw standpunt. Naast een fiscale stimulans kunnen eveneens nog andere maatregelen worden aangewend om (vracht-) verkeer te sturen, oa. door middel van (digitale) vrachtsluizen, ed.
1/11/2023	150	c	Middenveld - TLV	Hieraan gekoppeld stelt zich al geruime tijd dezelfde vraag inzake het statuut van de N403. Bedrijven gelegen langsheen deze weg dan wel vlak ten noorden E34 of in het industriepark Temse/Sint-Niklaas worden de facto verplicht om een grote omweg te nemen van E17 en R1 om van of tot hun bedrijf te geraken vermits een maasdoorsnijding niet gewenst is en de N403 ook niet over de volledige lengte als aanrijroute weerhouden is. Dergelijke omwegen hebben niet alleen een aanzienlijke economische kost voor deze bedrijven, ze impliceren ook een belangrijke maatschappelijke kost onder de vorm van bijkomende emissies door de onnodige bijkomende omrij kilometers.	Ja	Ja	Zie antwoord op advies 106c
26/10/2023	150	a	Middenveld - TLV	In het kader van het openbaar onderzoek wenst Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV) bezwaren te uiten bij het ontwerp van vervoerregioplan voor de vervoersregio Waasland. TLV is de beroepsvereniging van ondernemingen in transport en logistiek. De organisatie vertegenwoordigt meer dan 1.500 bedrijven, zowel zelfstandigen als familiale kmo's. U vindt hieronder onze bezwaren. Voorafgaandelijk aan onze inhoudelijke bezwaren, wil TLV er op wijzen dat herhaaldelijk in het Vlaamse regeerakkoord en in assumpties van het regionaal plan het goederenvervoer (impliciet) samen wordt besproken met het personenvervoer. Dit strookt evenwel 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 hebben goederen 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".	Neen	Neen	Wij nemen akte van deze visie. De problematiek van het vrachtverkeer in de verschillende vervoerregio's vertrekt vaak vanuit een slecht ontsloten locatie. In het verleden zijn bedrijventerreinen ontwikkeld zonder rekening te houden met een robuuste ontsluiting. De diffuse spreiding van de bedrijven zorgt voor vele diffuse verplaatsingen. Dit zorgt voor heel wat conflicten met de veiligheid en leefbaarheid in de kernen. Een goed locatiebeleid is daarom een absolute randvoorwaarde om een goede economische ontsluiting te laten samengaan met de zorg voor meer verkeersveiligheid en leefbaarheid.
26/10/2023	150	g	Middenveld - TLV	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. Dit zal onder meer het geval zijn in eerder aangehaald voorbeeld van de winkels die langsheen de N70 gelegen zijn. 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, 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 vrachtroutenwerk is evenwel niet berekend. TLV concludeert dat de extra omwegen niet op hun klimaatteffect zijn bestudeerd.	Neen	Neen	Het bundelen van goederenstromen en ritten om lege ritten tegen te gaan is een goede zaak. Ook hier is een goed locatiebeleid een belangrijke randvoorwaarde. Het bundelen van bedrijventerreinen op goed ontsloten locaties en het uitdoven van slecht ontsloten bedrijventerreinen zal er voor zorgen dat er ook efficiëntie ontstaat voor het transportverkeer. Nu is er nog teveel een vraagvolgend beleid dat moet worden opgelost met extra infrastructuur.
26/10/2023	150	o	Middenveld - TLV	Ook de achtergrond van de Europese wetgeving terzake is zeer bepalend, waarbij een lidstaat niet zomaar bepaalde routes kan goedkoper of duurder maken. Enkel daar waar bewijs is van congestie kan men de route duurder maken, en dan nog enkel op specifieke momenten. Op andere momenten moet de tol dan weer lager zijn.	Neen	Neen	Het RMP stelt op p.55 dat de voorgestelde heffing verder kan gedifferentieerd worden naar ruimte en tijd. Uiteraard dienen maatregelen uit het RMP in overeenstemming te zijn met geldende regelgeving.
26/10/2023	150	h	Middenveld - TLV	Op de kaart vrachtroutenwerk staan heel wat wegen die vandaag ook door vrachtwagens gebruikt moeten worden, niet ingekleurd. Hierdoor wordt het statuut van deze wegen heel wettelijk. In veel gevallen gaat het over wegen die een belangrijke verbindende functie hebben, niet alleen binnen de vervoersregio maar ook om de vervoersregio te verbinden met andere bestemmingen. Indien deze gewestwegen in de toekomst verboden zouden worden voor alle vrachtverkeer behalve het bestemmingsverkeer, dan zou dit leiden tot zeer grote omwegen voor de fijnmazige distributie van goederen. Een vrachtwagen die zich in de regio voort beweegt, heeft heel vaak goederen aan boord voor meerdere bestemmingen in de regio. Op vandaag wordt er altijd gekozen voor de kortste en snelste weg van de ene bestemming naar de andere. Samen met een hoge beladingsgraad van het voertuig garandeert dit niet alleen een efficiënte logistieke operatie inzake de kostprijs van de goederen die ter bestemming moeten aankomen. Het zorgt er bovendien ook voor dat er zo weinig mogelijk lege kilometers worden gereden. Mochten meerdere wegen verboden worden voor vrachtwagens, dan zou een voertuig telkens van een bepaalde bestemming moeten terugrijden naar het hoofdwegennet om van daaruit via een van de hoofdwegen weer een andere bestemming te kiezen, en zo telkens via een lus een belangrijke omweg moeten maken. Dit zorgt voor een zeer grote toename van de inefficiëntie, van de kosten, en ook van de uitstoot. Zelfs wanneer alle vrachtwagens ooit zero emissie voertuigen zullen zijn, dan nog zorgt dit voor een ongewenste extra verbruik van energie	Neen	Neen	VRN focust op ontsluiting van regionale bedrijventerreinen. De uitgangspunten van het vrachtroutenwerk gaan uit van een bundeling van de vrachtroutes om het vrachtverkeer zo snel mogelijk te ontsluiten naar het hoofdwegennet zonder doorheen kwetsbare doortochten te rijden. Een grofmazig vrachtnet heeft als voordeel dat er ook gericht kan worden geïnvesteerd in het verbeteren van de doorstrooming van de vrachtroute alsook het bevleiven van de route. Een vlottere doorstrooming al dan niet met een omrijbeweging zorgt wellicht voor minder uitstoot. De maatschappelijke baten voor veiligere en leefbare kernen is hierdoor ook groter. Daarnaast is het niet zo dat een niet selectie van een weg, betekent dat alle vrachtverkeer geweerd wordt. Herkomst- en bestemmingsverkeer is er toegelaten, maar het is niet de bedoeling om het doorgaand verkeer te faciliteren.
26/10/2023	150	i	Middenveld - TLV	TLV is bevreesd dat de niet-selectie van een weg binnen één van de netwerken de facto zal betekenen dat vracht er geweerd wordt. Tonnage beperkingen invoeren op bepaalde wegen, zelfs indien gecoördineerd op een regionaal vlak met andere gemeenten, lijkt te zullen leiden tot het weren van bepaalde voertuigen op bepaalde plaatsen. Op die manier lijkt op het eerste gezicht de verkeersleefbaarheid toe te nemen op die locatie. Het is evenwel perfect mogelijk dat dit soort maatregelen, wanneer ze het bestemmingsverkeer treffen, net leiden tot meer bewegingen van vrachtoertuigen. Het is namelijk niet uitgesloten dat de lading van één zwaar voertuig wordt herverdeeld over meerdere lichte voertuigen, voor wie geen tolheffing geldt. Het is niet aangetoond dat dit inzake verkeersveiligheid een betere oplossing is, wel integendeel. Met name bij de lichte vrachtoertuigen is er in de statistieken inzake betrokkenheid bij verkeersongevallen een zeer duidelijke stijging vast te stellen, terwijl de trend voor vrachtwagens op lange termijn een duidelijk dalende trend laat zien	Neen	Neen	De doelstelling van het vrachtroutenwerk is om de goederenstromen efficiënter af te wikkelen, waarbij de nadelige effecten op kernen, school- en woonomgevingen zo maximaal mogelijk beperkt worden. Daarom werken we niet alleen met hoofdroutes maar ook met aanrijroutes. Deze moeten ervoor zorgen dat verkeer van en naar bedrijventerzones zo snel en veilig mogelijk toegelid worden naar het hoger wegennet. Dit wil niet zeggen dat een niet selectie van een weg, betekent dat alle vrachtverkeer geweerd wordt. Herkomst- en bestemmingsverkeer is er toegelaten, maar het is niet de bedoeling om het doorgaand verkeer te faciliteren.
26/10/2023	150	f	Middenveld - TLV	TLV is daarom van oordeel dat op de wegen waarop vandaag vrachtwagens toegelaten zijn, de regel moet zijn dat die ook in de toekomst openstaan voor vrachtwagens. Daarnaast wijst TLV op het mogelijke risico op discriminatie tussen enerzijds vrachtwagens en anderzijds landbouwtractoren. Ook met deze laatste categorie voertuigen wordt er goederenvervoer over de weg gedaan. Het zou onaanvaardbaar zijn mochten op bepaalde wegen wel nog landbouwtractoren en niet meer vrachtwagens toegelaten zijn, omdat ze net dezelfde kenmerken hebben en dezelfde capaciteit tot vervoer van goederen hebben qua volumes en gewicht.	Neen	Neen	Het niet de bedoeling om vrachtwagens te verbannen, evenwel om ongewenste doorgaande en maasdoorsnijdende vrachtbewegingen te herouteren
26/10/2023	150	e	Middenveld - TLV	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 huidige 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.	Neen	Neen	Methodiek verwijst duidelijk naar aanvaardbare omrijfactoren. De doelstelling van het vrachtroutenwerk is om de goederenstromen efficiënter af te wikkelen, waarbij de nadelige effecten op kernen, school- en woonomgevingen zo maximaal mogelijk beperkt worden. Daarom werken we niet alleen met hoofdroutes maar ook met aanrijroutes. Deze moeten ervoor zorgen dat verkeer van en naar bedrijventerzones zo snel en veilig mogelijk toegelid worden naar het hoger wegennet. Dit wil niet zeggen dat een niet selectie van een weg, betekent dat alle vrachtverkeer geweerd wordt. Herkomst- en bestemmingsverkeer is er toegelaten, maar het is niet de bedoeling om het doorgaand verkeer te faciliteren.
26/10/2023	150	l	Middenveld - TLV	TLV is zeer verbaasd dat het Voorlopig Ontwerp van Beleidsplan amper aandacht besteed aan de problematiek van het vrachtwagenparkeren. Naast de lokale vrachtwagenchauffeur en de vrachtwagen die de regio gebruikt om door te rijden, zijn er ook talloze vrachtwagens die hun goederen moeten laden of lossen in de vervoersregio en dus ook voorafgaand hieraan of volgend hierop de wettelijke regels met betrekking tot rij- en rusttijden moeten respecteren. Er is echter op geen enkele manier een kwantificering gemaakt van het aantal vrachtwagens, waardoor het onmogelijk is om de precieze parkeernoden te voorspellen. TLV gaat er alvast vanuit dat er een heel grote spreiding is over de gehele vervoersregio. Het is niet mogelijk om die noden te concentreren op een klein aantal plaatsen.	Neen	Neen	Het RMP voorziet een studie onder actie 63 "Opmaken van een overkoepelende visie rond vrachtwagenparkeren in de vervoerregio"
26/10/2023	150	m	Middenveld - TLV	TLV verwijst ook 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 zullen overheden terreinen ter beschikking moeten stellen wil men niet langer vrachtoertuigen binnen de bebouwde kom geparkeerd zijn. Bovendien is het onaanvaardbaar dat langsparkeren buiten de bebouwde kom overal er definitie verboden zou worden. Dergelijk verbod is voor TLV enkel aanvaardbaar op die plaatsen waar de weginfrastructuur dit ook daadwerkelijk verantwoord met het oog op de verkeersveiligheid	Neen	Neen	Het RMP voorziet een studie onder actie 63 "Opmaken van een overkoepelende visie rond vrachtwagenparkeren in de vervoerregio"

26/10/2023	151	h	Middenveld - Fietsersbond Temse	Algemeen: "Bij de aanleg van nieuwe fietspaden, of bij de heraanleg van bestaande fietspaden moet zoveel mogelijk rekening gehouden worden met de aanbevelingen van het Vademecum Fietsvoorzieningen. " Fietspaden dienen zoveel mogelijk gescheiden te worden van de rijbaan. Fietspaden aangeduid door twee evenwijdige witte onderbroken strepen, vlak naast de rijbaan en op dezelfde hoogte ervan, moeten vermeden worden (behalve op kruispunten). " De wegmakering van twee evenwijdige witte onderbroken strepen moet vermeden worden voor tweerichtingsfietspaden. Het is verwarrend en het is wettelijk trouwens niet toegestaan. " Het zou veiliger zijn als tweerichtingsfietspaden die rechts van de rijbaan liggen, duidelijk aangeduid worden als tweerichtingsfietspad. " Op plaatsen waar fietspaden en fietsoversteekplaatsen in de verkeerde richting gebruikt worden moet onderzocht worden of de fietsinfrastructuur veiliger kan ingericht worden om nutteloze en gevaarlijke oversteekbewegingen te voorkomen, bijvoorbeeld met tweerichtingsfietspaden. " Uitgebreide fietszones in een centrum kunnen het fietsen veiliger en aangenamer maken, maar om effectief te zijn moeten die straten dan zodanig ingericht worden dat ze vooral op fietsverkeer zijn afgestemd en niet op autoverkeer, zeker niet op doorgaand autoverkeer. " Fietszones kunnen nooit effectief zijn als auto's aangezogen worden, met bijvoorbeeld veel autoparkerplaatsen. Pagina 2 van 4 " Het einde van een fietszone mag niet het einde zijn van de veiligheidszone voor fietsers. " Laat fietsers aan verkeerslichten bij rood licht naar rechts afslaan als dat probleemloos veilig kan gebeuren, bijvoorbeeld als ze bij het naar rechts afslaan op een fietspad terecht komen. " Voorzie ruime fietsopstelvakken aan verkeerslichten zonder fietspaden, die voor fietsers gemakkelijk en veilig bereikbaar zijn als een rij auto's wacht voor het rode verkeerslicht. " De 'hogesnelheidsfietsers' moeten er meer op gewezen worden, dat ze op de rijbaan mogen rijden als de maximum toegelaten snelheid daar 50 km/u is, zoals bijvoorbeeld in elke bebouwde kom. " Nieuwe of gewijzigde regels in het verkeersreglement voor fietsers en gelijkgestelde bestuurders moeten beter verspreid en onder de aandacht gebracht worden van alle weggebruikers (vb. fietszones, schoolstraten, elektrische steps, ...). " Fietspaden moeten voldoende breed zijn voor alle soorten fietsen. Te smalle fietspaden moeten verbreed worden indien mogelijk, vb. door de rijbaan te versmalen. Anders moet een andere oplossing gezocht worden, vb. fietsers op de rijbaan en de maximum snelheid verminderen naar 30 km/u. " Het verbod op parkeren op fietspaden moet gehandhaafd worden, ook het gedeeltelijk parkeren op fietspaden of 'voor eventjes maar'. " Als een fietspad bij werken onberijdbaar wordt, moet een veilige doorgang voor fietsers verzekerd worden. Dus niet met een bord 'fietsers afstappen'! " Alle dorpskernen moeten verbonden worden met degelijke, bewegwijzerde en verlichte fietspaden. " Industriezones, gemeentediensten, culturele centra, dokters, tandartsen, winkels, banken, stations ... moeten vlot en veilig bereikbaar zijn per fiets, met fietspaden of autoverkeersluwe zones. " Veilige, beveiligde en voldoende grote overdekte fietsparkings zijn wenselijk aan stations, culturele centra, sportaccommodatie, winkelcentra, feestzalen of gemeenschapshuizen, toeristische trekpleisters, ... " Vooral op minder drukke kruispunten zou voorrang moeten gelden voor fietsnelwegen.	Neen	Neen	Acties 21 en 22 gaan specifiek over het maximaal toepassen van de normen zoals opgenomen in het Vademecum Fietsvoorzieningen binnen het fietsnetwerk.
27/10/2023	151	a	Middenveld - Fietsersbond Temse	Alle plannen en werken in verband met mobiliteit zouden altijd moeten afgewogen en uitgevoerd worden vanuit het STOP-principe, dus eerst zorgen voor de Stappers (voetgangers), dan voor de Trappers (fietsers), dan voor het Openbaar vervoer, en pas in laatste instantie voor het Persoonlijk vervoer (auto's). Meestal gebeurt het andersom, wordt eerst gezorgd voor het autoverkeer en krijgen fietsers en voetgangers tenslotte de resterende ruimte. Deelsystemen kunnen gerangschikt worden na het openbaar vervoer en voor het persoonlijk vervoer. Voetgangers " Voetpaden moeten breed genoeg en berijdbaar zijn voor rolwagens en kinderwagens. Aan oversteekplaatsen moet een zachte helling naar de rijbaan zijn. " Palen, elektriciteitskasten en andere obstakels horen niet thuis op het voetpad maar er naast, ofwel op een daartoe afgebakende zone. " Het verbod van parkeren op voetpaden moet gehandhaafd worden, ook het parkeren en 'opritten' of vlak voor garagepoorten waar door voetgangers even goed op de rijbaan moeten. " Bij werken moet een veilige doorgang voor zien worden voor voetgangers, niet met enkel een bord 'voetgangers oversteken'!	Neen	Neen	Het beleidsplan onderschrijft het STOP-principe op p.28: "De uitwerking van onderhavig beleidsscenario onderschrijft de opzet van het decretaal verankerde STOP-principe. Het STOP-principe vormt het beginsel op grond waarvan de volgende rangorde wordt gerespecteerd voor de wenselijke mobiliteitsvormen: de voetgangers (Stappers); de fietsers (Trappers); het collectieve vervoer (Openbaar Vervoer) en het individueel gemotoriseerde vervoer (Personenwagens)". Het wordt verder doorheen het plan meermalen aangehaald. Specifiek voor de Stappers stelt het beleidsplan op p.58 "Voetgangersvoorzieningen zijn eveneens een aandachtspunt al worden hier geen specifieke acties voor opgenomen in het regionaal beleidsplan. Aanbevolen wordt om bij herinrichtingsprojecten steeds de geldende richtlijnen vanuit het vademecum voetgangersvoorzieningen maximaal te volgen"
27/10/2023	151	o	Middenveld - Fietsersbond Temse	Autoverkeer wordt nog altijd sterk bevorderd (salarisauto's, tankkaarten, aankoop elektrische auto's, verkeersbelasting elektrische auto's, ...), wat het autogebruik niet zal verminderen, ten nadele van het openbaar vervoer, het milieu, het ruimtebeslag, de drukte, de volksgezondheid, ...	Neen	Neen	We zijn bij het opstellen van het RMP uit gegaan van de eigen bevoegdheden en deze van de structurele 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.
27/10/2023	151	e	Middenveld - Fietsersbond Temse	De voorziene heraanleg van Eigenlo met afgescheiden fietspaden moet zo vlug mogelijk uitgevoerd worden. Eigenlo is vooral onveilig voor fietsende scholieren. " De fietspaden op de N16 tussen de kruispunten met de Hoogkamerstraat en met de Gasthuisstraat/Doornstraat in Temse moeten breder en in de twee richtingen berijdbaar gemaakt worden langs beide zijden van de N16. " De fietspaden in Temse op Cauwemburg en in de Doornstraat zijn aan een renovatie toe. " In het fietsnetwerk wordt in Temse gebruik gemaakt van trage wegen, die niet geschikt zijn voor fietsers, en al zeker niet als ze elkaar tegemoet komen, vb. tussen de knooppunten 44 en 76.	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
27/10/2023	151	m	Middenveld - Fietsersbond Temse	Een Hoppinpunt met deelfietsen, deelsteps en/of deelauto's kan een waardevolle aanvulling zijn op het openbaar vervoer, maar deelsystemen zijn niet geschikt voor heel wat oudere en minder-valide reizigers die deze systemen niet (meer) kunnen gebruiken. " Deelsystemen zijn geen vervanging van het openbaar vervoer maar een aanvulling ervan. " Deelsystemen lossen het gebrek aan openbaar vervoer niet op. " Deelsteps mogen niet overal hinderlijk kunnen rondslingeren. " Deelauto's zijn eerder geschikt als occasioneel verplaatsingsmiddel voor korte tijd.	Neen	Neen	Wij nemen akte van deze visie. De deelsystemen die worden voorzien binnen de vervoerregio Waasland betreffen deelfietsen (geen deelsteps) en worden ingezet om de first- en last mile te faciliteren, aanvullend op het OV-net.
27/10/2023	151	j	Middenveld - Fietsersbond Temse	Eén vervoerbewijs en één tarief moet geldig zijn op alle openbaar vervoer. " Een gratis vervoerbewijs voor één jaar op alle openbaar vervoer voor iedereen die de pensioenleeftijd bereikt, zou voor heel wat meer blijvende gebruikers zorgen van het openbaar vervoer.	Neen	Neen	Het Beleidsplan stelt op p.57: "De tarieven voor het aanvullend net en het kernnet worden bepaald door de Vlaamse Regering. De verantwoordelijkheid voor de tarieven voor Vervoer op Maat ligt bij de vervoerregioraad. De raad spreekt hierbij zijn uitdrukkelijke voorkeur uit voor tarief-integratie.
27/10/2023	151	k	Middenveld - Fietsersbond Temse	Fietsen, steps, ... moeten vlot en gratis kunnen meegenomen worden. " Haltes moeten minstens om het half uur bediend worden. " Ook later op de avond moet openbaar vervoer beschikbaar blijven. "	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
27/10/2023	151	i	Middenveld - Fietsersbond Temse	Het openbaar vervoer moet meer mensen aanzuigen dan afstoten. Alleen dan zal het meewerken aan de 'modal shift'. Alleen vlot en frequent openbaar vervoer zal meer gebruikers aantrekken, zoals meer autowegen meer auto's aantrekken. Onbetrouwbaar en weinig openbaar vervoer, afschaffen van haltes, verminderen van het aantal ritten, ... werkt enkel meer autogebruik in de hand en zorgt bovendien voor meer maatschappelijke isolatie voor wie geen auto kan (of wil) gebruiken	Neen	Neen	Doorheen het beleidsplan en in het actieplan worden diversie maatregelen opgenomen om een kwalitatief Openbaar Vervoer te ontwikkelen en bestendigen.
27/10/2023	151	l	Middenveld - Fietsersbond Temse	Hoppinpunt Temse Station: Een hoppinpunt aan het station van Temse kan alleen goed werken als een aantal nadelen worden weggewerkt: " Een hoppinpunt moet minstens voorzien zijn van een aangename, beschutte wachtplaats en bruikbare toiletten. " De afstand vanaf station van Temse tot aan de dichtstbijzijnde bushalte "Vrijheidsstraat" (Colruyt) is veel te groot (een halve kilometer!) als overstapmogelijkheid van een echt hoppinpunt, vooral voor oudere of minder-mobiele gebruikers. Het hellend parcours bemoeilijkt dat nog voor deze groep mensen. " Niet alle bussen van De Lijn zullen een halte, dus een overstapmogelijkheid hebben aan dit hoppinpunt, wegens 'tijdverlies' door de afslag van de Krijgsbaan naar de Parklaan. Een rotonde aan de Krijgsbaan en de Parklaan in Temse zou een vlottere afslagmogelijkheid naar en van het station van Temse bieden voor de bussen van De Lijn, maar zal waarschijnlijk minder veilig zijn voor fietsers. Het zal dan immers een rotonde worden met fietspaden, aangezien de Krijgsbaan voorzien is van fietspaden. Over het algemeen zijn rotondes met fietspaden niet veilig voor fietsers. Zonder voldoende overstapmogelijkheden en zonder lange wachttijden, is er geen echt hoppinpunt. Het zal dan niet bijdragen tot de nodige 'modal shift', maar het zal daarentegen het autogebruik nog doen toenemen door ontmoedigde gebruikers.	Neen	Neen	De (geplande) bediening van het regionale hoppinpunt Temse Station met trein en bus beantwoordt aan de bepalingen van het BVR over de Hoppinpunten van 11/02/2022 (art 2, tweede lid : "2" regionale Hoppinpunten op basis van netwerklogica, zoals die is uitgetekend door de vervoerregioraad. Dat zijn de Hoppinpunten die de vervoerregioraad aanwijst en die bediend worden door een frequente regionale verbinding van het kernnet of treinnet. Die Hoppinpunten zijn gericht op gebruikers met een bovenlokale herkomst en bestemming" De operationele invulling hiervan (aangeboden verbindingen, frequenties, amplitudes, overstappgarantie, ...) is de verantwoordelijkheid van de openbaar vervoerbedrijven. De Lijn is van mening zijn dat er een volwaardig OV-aanbod wordt gecreëerd aan Temse Station. Uiteraard kunnen in het kader van de geplande evaluatie van BBH zaken worden bijgestuurd indien nodig en mogelijk. De inrichting van het hoppinpunt wordt bepaald binnen de projectstuurgroep.
27/10/2023	151	g	Middenveld - Fietsersbond Temse	Hou rekening met kinderen bij de aanleg van fietspaden, vooral op schoolroutes.	Neen	Neen	Acties 22, 23 en 30 zetten in op veilig fietsverkeer in de regio, met een focus op het fietsnetwerk BFF en LFF.
27/10/2023	151	c	Middenveld - Fietsersbond Temse	In de Schoenstraat zou de F18 dan tevens een hoognodige fietsverbinding bieden met het industriepark van Temse, indien nodig met een fietstunnel onder de spoorweg in de Schoenstraat als deze overweg ooit wordt afgesloten. " De verwezenlijking van de F18 zou in Sint-Niklaas tevens een snelle en veilige fietsverbinding Pagina 1 van 4 vormen naar de F4 (Antwerpen - Gent) en naar de F411 (Sint-Niklaas - Hulst).	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
27/10/2023	151	d	Middenveld - Fietsersbond Temse	Inhoudelijk zelfde als advies 66d	Neen	Neen	Zie actie 1 "Missing link: F43 vanaf aansluiting F4 (Sint-Niklaas) tot eindpunt N41 Kettermit"
27/10/2023	151	f	Middenveld - Fietsersbond Temse	Inhoudelijk zelfde als advies 66ak	Neen	Neen	Acties 22, 23 en 30 zetten in op veilig fietsverkeer in de regio, met een focus op het fietsnetwerk BFF en LFF.

27/10/2023	151	b	Middenveld - Fietersbond Temse	Langs de N16 in Temse is er tussen de Scheldebrug en het betonbedrijf aan de Doornstraat al meer dan vijftien jaar geen fietspad meer. Dat is een ernstige 'missing link' in de fietsverbinding tussen Klein Brabant en Sint-Niklaas. Tussen de Scheldebrug en de Doornstraat of de Hoogkamerstraat moeten fietsers van Klein Brabant naar Sint-Niklaas (of omgekeerd) altijd door het centrum van Temse. En zelfs dat is onmogelijk bij sommige manifestaties (vb. Carnaval), waardoor deze fietsverbinding dan helemaal niet meer bestaat! De oplossing hiervoor is de aanleg van fietswielweg F18 (Sint-Niklaas - Mechelen) in Temse, zoveel als mogelijk langs de spoorlijn. Met de aanleg van de Oostelijke Tangent van Sint-Niklaas komt de F18 van Sint-Niklaas tot aan Eigenlo. Daarna zal nog enkel het stuk ontbreken tussen Eigenlo en het station van Temse. Een 'haalbaarheidsstudie' voor dat stuk van de F18 zou uitgevoerd worden door de provincie Oost-Vlaanderen. Fietersbond Temse heeft tijdens het vooronderzoek van de Oostelijke Tangent een voorstelgediend, waarmee fietssnelweg F18 zou kunnen doorgetrokken worden tijdens de bouw van de Oostelijke Tangent.	Neen	Neen	De vervoerregio wenst werk te maken van onderzoek en realisatie om de zwakke schakels in het fietsnetwerk weg te werken. Prioritair wordt hierbij voorrang gegeven aan 'missing links' of gedeeltelijk gerealiseerde routes binnen het bestaande fietssnelwegennetwerk, die momenteel een vlotte en veilige fietsverbinding (over grotere afstand) verhinderen. Voor de Missing link F18 wordt op korte termijn een haalbaarheidsstudie opgestart (actie 8). Suggesties en ideeën kunnen doorheen dat proces meegegeven worden.
27/10/2023	151	n	Middenveld - Fietersbond Temse	Overall maximum 30 km/u bij gemengd verkeer, maximum 50 km/u bij aanliggende fietspaden en alleen maximum 90km/u bij volledig afgescheiden fietspaden. Meer dan 90 km/u enkel toelaten op wegen zonder fietspaden waar fietsers niet toegelaten zijn. ☹️Maak doorgaand verkeer in woonwijken onmogelijk om sloopverkeer te weren	Neen	Neen	Voor de inrichting van wegvakken en het openbaar domein worden de diverse vademecums en inrichtingsprincipes gehanteerd. Snelheidsregimes worden bepaald door de wegbeheerder en dienen te passen binnen een correct en leesbaar wegbeeld. Snelheidsregimes zijn geen onderdeel of thema van het RMP.
27/10/2023	152	b	Middenveld - Ouderenadviesraad Temse	Bereikbaarheid Temse Centrum (markt) en Woonsite "De Zaat" Het traject van kernlijn 93 bereikt het Centrum van Temse, de markt, de woonsite De Zaat en het AC niet. En net hier wonen ca 2000 mensen, vooral senioren, die dus geen verbinding kunnen maken naar de haltes van lijn 93 zonder een flinke wandeling (als dat nog kan). Gevolg : Ook zij zullen zich verlaten op de wagen voor de meeste verplaatsingen want de fiets doorheen de centrumstraten richting bushalte of station is geen veilig alternatief. Mogelijke oplossing : hiervoor venruizen wij naar het voortstel van "haal de lijn over de brug" die een alternatieve route voorstelt voor lijn 93 namelijk via E. Tinelplaats, Oeverstraat, Markt, Zwembad, Parklaan, Hoppinpunt STATION. Vandaar richting Krijgsbaan en zo verder richting Kruikeke en Antwerpen LO.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
27/10/2023	152	d	Middenveld - Ouderenadviesraad Temse	De halte Velle kerk verdwijnt voor de huidige lijn 95 en wordt een hoppinpunt zonder reguliere busverbinding. Dit ondanks het feit dat er een bevolkingsgroei is vast te stellen door de appartementsbouw van de laatste jaren die nu nog volop bezig is. Velle is hoofdzakelijk Temse maar heeft ook een 300-tal inwoners binnen Sint Niklaas grondgebied. Daarmee rekening houdend kunnen we uitgaan van een bevolking die momenteel rond de 1800 wordt geschat en verder toenemend. Buiten de kern is Velle nog sterk landelijk met een relatief uitgestrekt buitengebied met landbouwbedrijven en versnipperde bebouwing. In de nieuwe vervoersregeling wordt gewezen op de aanwezigheid van lijn 931 die Sint Niklaas verbindt met Antwerpen en die uitwijkt langs Eigenlo en Doorn (halte op ca 1 km van de Velle kerk) om zo Temse te bereiken en omgekeerd. Er zijn 7 verbindingen voorzien in elke richting per dag. Ook wordt gewezen op kernmetlijn 82 die Sint Niklaas verbindt met Haasdonk en Beveren en die de Kreekel aandoet (ca 1,3 km verwijderd van Velle kerk). Velle moet dan bereep doen op flextaxi's om mensen naar een ostopplaats van het kernnet te brengen. Gevolg : vooral voor de oudere mensen die veelal niet in de kern wonen en voor mensen met mobiele beperking is die regeling via flextaxi niet de aangewezen manier van verplaatsen temeer dat het systeem ook inhoudt dat meerdere malen moet overgestapt worden en digitale vaardigheden en vlot bereikbare hoppincentrale worden verondersteld. Zij zullen dus nog meer de wagen verkiezen zo lang het kan. Zij dreigen nog meer afgesloten te worden van het maatschappelijk gebeuren en de toegang tot basisgoederen omdat zij zich moeten verplaatsen buiten Velle om toegang te krijgen tot aanbod van basisgoederen dat er op Velle niet is. Mogelijke oplossing : De suggestie die ook via "haal de lijn over de brug" wordt verdedigd en die bestaat uit een vaste flexbus die Velle kerk verbindt met Temse en die tegelijk de rol van vaste hospitaalbus naar Bornem opneemt en omgekeerd. Op die wijze kan ook de frequentie van de lijn 931 een stuk verminderen. (zonder Eigenlo vervoerarm te maken natuurlijk)	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
27/10/2023	152	e	Middenveld - Ouderenadviesraad Temse	De nieuwe vervoersplannen voorzien voor Elversele en Tielrode lijn 99 die niet meer doorrijdt richting Antwerpen maar stopt aan het station in Temse en die ostopplaats Vrijheidsstraat passeert waar moet overgestapt worden op kernlijn g3 om richting Kruikeke/Antwerpen te rijden. Ook de lijn 932 veronderstelt overstappen op lijn g3. gevolg : hoe meer mensen moeten overstappen hoe minder aantrekkelijk het wordt om het openbaar vervoer te gebruiken. Dit zal leiden tot meer autogebruik zeker voor mensen die minder mobiel zijn. Mogelijke oplossing : lijn g7 behouden zodat overstappen in Temse niet hoeft. Deze lijn is ook nuttig voor de vele scholieren die school lopen in Sint Niklaas.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
27/10/2023	152	c	Middenveld - Ouderenadviesraad Temse	De treinverbinding Temse/Bornem/Puurs/MillebroeU/Mechelen is momenteel een uurverbinding ook in omgekeerde richting Sint niklaas. Naast heelwat kinderen uit Temse die in Bornem school lopen zijn er de mensen die AZ Riviereland Bornem willen bezoeken omdat zo blijkt ca 13e van de patiënten waaslanders zijn. Wie als het AZ wil bezoeken moet om te beginnen de afstand station Bornem/Kliniek te voet afleggen. (naar schatting 400 à 500 meter) en nadien opnieuw richting station. Dat gebeurt nauwelijks op die manier zeker als het om minder mobiele mensen gaat. oevolg : de wagen als oplossing gelet ook op de parkeerfaciliteit aan het ziekenhuis. Mogelijke oplossing : een hospitaaltaxi op vraag die beide richtingen uitgaat ? Op voorhand bij de hoppincentrale bestellen is voor senioren al een obstakel, daarenboven wanneer eindigt de medische consultatie ? Daarom voorstel vanuit "haal de lijn over de brug" Maak van de hospitaaltaxi op vraag een vaste flexbus die elk uur een verbinding maakt tussen Temse en AZ Riviereland en omgekeerd. (zie in dit verband verder ook mogelijke oplossing voor probleem Velle)	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
27/10/2023	152	f	Middenveld - Ouderenadviesraad Temse	Hoppinpunten dienen aan volgende eisen te voldoen wil men reizigers toelieden naar het openbaar vervoer : toegankelijke omgeving (vb aandacht voor geleiding van blinden en slechtzienden, zitbanken, comfortabel voor rolstoelgebruikers...), aantrekkelijkheid en veiligheidsgevoel, gebruiksvriendelijkheid (vb aanduiding andere vervoers- en overstapmogelijkheden), aanwezige diensten in het hoppinpunt (vb ticketautomaten met duidelijk leesbare gebruiksaanwijzing, toiletten in de nabije omgeving...) In dit kader willen we wijzen op de noodzaak om het hoppinpunt Temse station een stuk gebruiksvriendelijker te maken door er voor te zorgen dat reizigers toegang krijgen tot de wachtruimte bij koud en slecht maar ook extreem warm weer, dat de mogelijkheid bestaat om toilet te gebruiken (eventueel betalend mits onderhoud) efficiënt cameratoezicht op de fietsstalling.	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
27/10/2023	152	a	Middenveld - Ouderenadviesraad Temse	Inhoudelijk zelfde als advies 66am	Neen	Neen	de (geplande) bediening van het regionale hoppinpunt Temse Station met trein en bus beantwoordt aan de bepalingen van het BVR over de Hoppinpunten van 11/02/2022 (art 2, tweede lid : "2" regionale Hoppinpunten op basis van netwerklogica, zoals die is uitgetekend door de vervoerregioaraad. Dat zijn de Hoppinpunten die de vervoerregioaraad aanwijst en die bediend worden door een frequente regionale verbinding van het kernnet of treinet. Die Hoppinpunten zijn gericht op gebruikers met een bovenlokale herkomst en bestemming" De operationele invulling hiervan (aanbod van verbindingen, frequenties, amplitudes, overstapgarantie, ...) is de verantwoordelijkheid van de openbaar vervoerbedrijven. De Lijn is van mening zijn dat er een volwaardig OV-aanbod wordt gecreëerd aan Temse Station. Uiteraard kunnen in het kader van de geplande evaluatie van BBH zaken worden bijgestuurd indien nodig en mogelijk. De inrichting van het hoppinpunt wordt bepaald binnen de projectstuurgroep.
27/10/2023	153	a	Burger	Hetzelfde was de geval toen ik heb gekozen om mijn huis te kopen in de Elisabethwijk. Dichtbij het station maar ook gemakkelijk om naar verschillende plekken in Sint-Niklaas te gaan met de stadsbus. Spijtig is de Elisabethwijk één van de wijken in Sint-Niklaas die straks geen openbaarvervoer zal hebben.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 3a. De Elisabethwijk zal binnen Basisbereikbaarheid bediend worden door het stadsnet.
27/10/2023	153	e	Burger	Ik weet dat er straks geen bussen zullen zijn die voorbij het station van Nieuwkerken rijden. Dus vraag ik mij af of het mogelijk is dat meer treinen stoppen in Nieuwkerken. Ik heb de gevoel dat ik straks veel meer moet rekenen op de trein tussen Sint-Niklaas en Nieuwkerken. Momenteel is er één stoptrein per uur die in Nieuwkerken stopt. Er is een tweede stoptrein elke uur tussen Sint-Niklaas en Antwerpen die overal stopt behalve in Nieuwkerken. Ik vraag mij af of het mogelijk is dat die trein ook in Nieuwkerken stopt. Ik weet dat het is gezegd dat met de afschraping van de stadsbussen zal er wel extra lijn 31 bussen zijn die rijden alleen naar Nieuwkerken, toch vraag ik mij af hoeveel die bussen zullen rijden, zeker tijdens het weekend en zeker op een zondag. Met de stadsbussen op een zaterdag, zijn er vier bussen per uur die door Nieuwkerken rijden plus lijn 31 die slechts elke tweede uur rijdt. Ik zal heel verast zijn als er evenveel bussen zullen rijden tussen Nieuwkerken en Sint-Niklaas vanaf 6 januari. Als dit niet de geval is, dan zal ik zeker meer op de trein moet rekenen.	Neen	Neen	Zie actie 34 "Onderzoeken van frequentieverhogingen en eventuele amplitudewijzigingen op volgende treinverbindingen: 15'-frequentie tussen Gent en Antwerpen (haalbaarheidsonderzoek capaciteitsverhoging lijn 59 reeds lopende"

				Ik weet dat veel beslissingen rond de nieuwe bus routes waren een tijdje geleden gemaakt. Toch zie ik recent dat de bussen zijn veel drukker geworden. Drie jaren geleden als ik een mijn zoon de bus terug naar Sint-Niklaas nam naar zijn training was de bus leeg. Nu zijn er dikwijls veel andere kinderen die ook de bus terug naar huis nemen na hun training. De stadsbussen vanuit het koopcentrum staat ook dikwijls helemaal vol. Als mensen willen winkelen, dan hebben ze de bus nodig om terug naar huis te gaan. Als je veel heb gekocht is het niet gemakkelijk om te fietsen of ver te stappen. Veel mensen die de stadsbussen nemen vanuit het koopcentrum zijn niet mensen die alleen naar het station gaan, ze zijn mensen die de bus wil nemen terug naar hun wijk. Mensen die veel hebben gekocht en niet veilig kunnen fietsen zeker als ze jonge kinderen hebben of als het slecht weer is. Straks zal er ook geen bushalte zijn dichtbij de ingang van de Ster op de Langerechtstraat. Veel vakantiecampen gaan door bij deze ingang. Verder hebt u ook daar de nieuwe sportzal, restaurant en deatletiekpiste. Ik vraag mij ook af hoe accuraat de statistieken zijn quasi de aantal mensen op elke bus. Ik reis met een blauwe kaart. Dus tik ik niet in of af als ik stap in of af omdat iemand dat niet kan doen met een blauwe kaart of een kosteloos begeleider kaart. Dus elke keer dat ik en mijn kind op de bus zitten, tellen wij niet in de statistieken. Hetzelfde voor alle kinderen onder zes jaar. Wij weten ook dat er ook veel meer mensen zijn die ook van de grote steden zijn verhuisd naar de regio's zoals Sint-Niklaas. Dit zijn ook mensen die geen auto hebben die ook veel meer op openbaarvervoer rekenen. Mensen met een lagere inkom die niet voor een deelauto of taxi kunnen betalen. Hetzelfde gaat voor iemand zoals ik of mijn man die geen rijbewijs hebben of ooit kunnen hebben. Voor de mensen die niet meer met iets zoals de stadsbus kunnen rijden moeten misschien dan veel meer thuis blijven. Dit kan lijden naar veel meer mensen die geïsoleerd worden. Ik geloof dat u al weet de impact dat weinig contact met de buitenwereld heeft aan iemand hun mentale gezondheid. Ik denk dat wij dat allemaal hebben gevoeld tijdens corona. De verschil is met corona wisten wij dat het eens zal beëindigen, met dit weten veel mensen dat ze vast zijn met geen vervoer. Veel ongevallen komen door mensen die te oud zijn om nog met de auto te rijden, toch zal het moeilijk zijn om tegen deze mensen te zeggen dat ze met de auto moeten stoppen als er geen alternatief is. Voor plaatsen waar mensen nu moeten gaan met "flexvervoer" vind ik niet dat dit systeem zo flexibel is. Het is niet altijd mogelijk om uw rit één dag vooraan te reserveren. Verder krijg je niet een precies tijdstip, alleen iets binnen de half uur van wanneer u heb gevraagd. Dit kan betekenen dat iemand misschien veel langer in een trein station moet wachten bij voorbeeld. Alles kan ook altijd gebeuren zoals een trein heeft vertraging. Dan zal de persoon hun gereserveerde flexvervoer missen. Dan vraag ik mij af wat mensen in die geval moeten doen?	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 3a. De Ster blijft bereikbaar via Haltes Domein De Ster en Parking De Ster
27/10/2023	153	d	Burger	In de beleid dat ik heb gelezen, heb ik gezien dat voor afstanden onder de 5km is de voorkeur dat mensen met de fiets gaan.	Neen	Neen	Het beleidsplan houdt geen dergelijke stelling in, al pleit het wel voor meer duurzame verplaatsingen en streven we zeker voor kortere afstanden naar meer duurzame verplaatsingen.
27/10/2023	153	c	Burger	Verder als u wilt dat meer mensen stappen, moet er veilige plaatsen zijn waar wij wel kunnen stappen. In bepaalde drukke straten zoals de Heidebaan is er wel de fietspad waar ik kan stappen maar het is heel smal en dus niet veilig om langs daar te stappen. Er zijn veel verkeerslichten in Sint-Niklaas die geen lawaai maken voor slechtziende mensen om te zeggen dat ze kunnen oversteken. Soms kies ik om ergens in Sint-Niklaas te gaan met de Stadsbus omdat het is gemakkelijker om zo de Parklaan te oversteken dan te stappen omdat die verkeerslichten op de kruispunt van Parklaan en Moerlandstraat geen lawaai maken. Toch weet ik ook dat Stad Sint-Niklaas wil niet alle fietspaden breide maken omdat dat tegen ontharding is. Verder zijn niet alle straten zoals Heidebaan een stedelijk weg maar een provinciale weg en dus ook als Stad Sint-Niklaas dat veiliger wil maken, is het buiten haar gebied.	Neen	Neen	Het RMP onderschrijft het STOP-principe. Voetgangersvoorzieningen zijn een aandachtspunt al worden hier geen specifieke acties voor opgenomen in het regionaal beleidsplan. Aanbevolen wordt om bij herinrichtingsprojecten steeds de geldende richtlijnen vanuit het vademecum voetgangersvoorzieningen maximaal te volgen. Dit betreft een problematiek die op projectniveau moet worden onderzocht.
27/10/2023	153	f	Burger	Voor de plaatsen die niet meer bereikbaar zal zijn voor mensen die niet kunnen fietsen, was er de mening dat die mensen ook een taxi kan gebruiken met de hulp van een taxi cheque. Toch een taxi ook met een taxi cheque kost veel meer dan een rit op de bus. Ook de aantal taxi cheques dat iemand kan kopen is beperkt. Daarna moeten mensen nog altijd de volle bedrag betalen. Ik weet dat Stad Sint-Niklaas heeft vervoer voor mensen die slecht geënd zijn maar iemand zoals ik telt niet als iemand die slecht geënd is. Ook zo een dienst heeft een impact aan de gevoel van zelfstandigheid. Taxi's en ook zo een dienst zijn ook beperkt. Soms moet je veel langer op een taxi wachten dan momenteel op een bus. Nog eens is het niet altijd mogelijk om uw rit dagen of uren vooraan te reserveren.	Neen	Neen	Het RMP voorziet geen taxicheques binnen het openbaar vervoer.
30/10/2023	154	a	Burger	Hierbij dienen wij bezwaar in tegen het verdwijnen van de busverbinding 41, 43 en 44 tusesn Koewacht - Stekene - Sint-Niklaas, de Hellestraat-Stekene-Sint-Niklaas, Klein Sinaai-Stekene-Sint-Niklaas en tevens de busverbinding lijn 85 Stekene-Beveren.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
30/10/2023	155	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19e	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19e
30/10/2023	156	g	Instantie - Gemeente Zele	De congestiegevoeligheid van de N47 heeft impact op de verkeersleefbaarheid van de gemeentekern van Zele. Het waterbedeffect maakt dat spitsverkeer door de Zeelse woonwijken wordt geduwd via de afrit Rinkhout. Het verzekeren van een vlotte doorstroming door middel van het ontduubelen van de rijstrook tussen rotonde Veldeken en rotonde N445 kan daaraan verhelpen. Met de opmaak van een streefbeeldstudie en daaraan gekoppeld een concreet plan van uitvoering, staat of valt de ambitie van het RMP om leefbare woonkernen, ontdaan van doorgaand verkeer, te waarborgen.	Ja	Ja	Zie antwoord op advies 15a
30/10/2023	156	d	Instantie - Gemeente Zele	De ontsluiting van de wijken Huivelde en Heikant via het VoM, mag dan al een bijzonder pluspunt zijn in het OV-plan, het ontbreken van een halte Avermaat in het VoM-netwerk is dan weer problematisch. De demo- en geografische gelijkheid van deze wijken verantwoordt een gelijke benadering op het vlak van aansluiting op het kern- en/of aanvullend net. Het toevoegen van een extra lokaal Hoppinpunt in Avermaat lijkt dan ook logisch.	Ja	Ja	Er wordt voorzien in bediening van de wijk Avermaat via de bestaande belbushalte Avermaat. Deze halte blijft behouden als een unieke VoM-halte. Gezien het bedieningsniveau van deze halte, is enkel een selectie als buurthoppinpunt mogelijk. Dit wordt toegevoegd aan het RMP (bijlage 3)
30/10/2023	156	j	Instantie - Gemeente Zele	De VVR Aalst vraagt om de N47 op te nemen in vrachtroutenetwerk. Voor Zele kan dit alleen wanneer voldoende garanties worden geboden dat op korte termijn maatregelen worden genomen om de doorstroming en de fietsveiligheid langsheen de N47 te bevorderen	Ja	Ja	Het betreft geen vraag vanuit VVR Aalst, maar wel een vaststelling van een bestaande discrepantie tussen beide vrachtroutenetwerken. De uitkomst van gepleegde overlegmomenten betreft een selectie van de N47 als Regionale Vrachtroute, gedragen door alle betrokken actoren mits de nodige aanpassingen aan het RMP. Wijzigingen aan het beleidsplan worden voorgesteld onder advies 15a
31/10/2023	156	a	Instantie - Gemeente Zele	het duurzame behoud van de rechtstreekse NMBS-verbinding Sint-Niklaas/Brussel. Een eventuele beslissing om lijn 57 op te splitsen in Dendermonde druis in tegen die ambitie. Onderzoek wijst op de beperkte impact van die splitsing op de betrouwbaarheid van de NMBS (zie nota Synthese resultaten macromodellering p. 16). Vanuit reizigersperspectief dreigt een splitsings- of uitdoofscenario van de rechtstreekse verbinding niet alleen nauwelijks effect te hebben op de betrouwbaarheid/efficiëntie van de verbinding, het is ook nefast voor de modal shift tussen de regio's in het algemeen en in en rond Zele in het bijzonder.	Neen	Neen	Als vervoerregio onderschrijven we deze visie en zullen blijven ijveren voor een rechtstreekse verbinding tussen Sint-Niklaas en Brussel via Dendermonde, zoals beschreven op p.33 in het beleidsplan en bijhorende actie 38.
31/10/2023	156	f	Instantie - Gemeente Zele	het koppelen van de in het RMP voorziene acties aan effectieve actieplannen en een efficiënte opvolgingsstructuur met voortgangsrapportage.	Neen	Neen	Monitoring van het gehele RMP en bijhorende acties wordt beschreven in hoofdstuk 7 van het beleidsplan.
31/10/2023	156	h	Instantie - Gemeente Zele	Het op- en afrittencomplex E17 te Lokeren is buitengewoon vliegevoelig op spitsmomenten of bij ongevallen. Omrijdbewegingen via woonwijken, bv. Zele-Durmen richting N446/N41 zijn daarvan het gevolg. Een toekomstgerichte en structurele monitoring dringt zich op.	Neen	Neen	Acties 55 t.e.m. 58 moeten bijdragen aan uw een oplossing voor de gestelde bezorgdheid. Het RMP blijft een strategisch document.
31/10/2023	156	c	Instantie - Gemeente Zele	het verbeteren van de doorstroming en het verhogen van de fietsveiligheid door middel van vrijliggende fietspaden op de N47	Neen	Neen	De vervoerregio wenst het huidige BFF-netwerk verder te realiseren en te verbeteren. Fietspaden langsheen de N47 vormen geen onderdeel van het BFF-netwerk. Dit dient projectmatig te worden besproken met de betrokken wegbeheerder.

31/10/2023	156	e	Instantie - Gemeente Zele	het verhogen van de toegankelijkheid van zowel de trein- als de bushaltes. Om het NMBS-station Zele te laten functioneren als regionaal Hoppinpunt, zijn dringende toegankelijkheidsverhogende maatregelen aan de perrons noodzakelijk. Een doorgedreven inhaalbeweging is noodzakelijk om de toegankelijkheid van de haltes van De Lijn te waarborgen en de aantrekkelijkheid van het OV ook voor mindermobielen te verhogen,	Neen	Neen	Deze ambities worden onderschreven in het beleidsplan en vertaald in acties 39, 41, 44, 45 en 49.
31/10/2023	156	b	Instantie - Gemeente Zele	Met de opwaardering van de fiets als volwaardig deel van de mobiliteitsoplossing is het vervullen van fietsnetweg F413 van primordiaal belang. Niet alleen het conflictvrij maken van het kruispunt Brandstraat/Heikantsstraat te Lokeren – ook tijdelijk in afwachting van een eventuele ondertunneling van lijn 57 – is daarbij van belang (zie Actietabel nr. 4), ook de realisatie van de missing link in het BFF tussen Dendermonde en Zele (zie Actietabel nr. 15) vraagt prioritair aandacht gezien het ontbreken van een alternatieve veilige fietsverbinding via de N47	Neen	Neen	De prioriteit voor actie 4 staat op hoog. Voor actie 15 staat deze op gemiddeld gezien de intenties en budgettaire middelen.
31/10/2023	156	i	Instantie - Gemeente Zele	Met het oog op de verkeersveiligheid op gewestwegen moet het parkeren van vrachtwagens langs gewestwegen worden afgeremd door de evaluatie van de werking en capaciteit van vrachtwagenparkings langs de E-wegen. De uitrol van een effectief vrachtroutenetwerk kan pas succesvol zijn indien daaraan ook een kwalitatief parkeerluik is gekoppeld.	Neen	Neen	Actie 63 voorziet in het opmaken van een overkoepelende visie rond vrachtwagenparkeren in de vervoerregio, waarvan de scope verder reikt dan louter gewestwegen.
31/10/2023	157	q	Instantie - Departement Omgeving	Daarnaast is de effectbeoordeling van een aantal thema's is niet positief, bvb.: biodiversiteit (-1 tot -3) en klimaatadaptatie (-2). Met de potentieel negatieve effecten moet ook op dit niveau afdoende rekening gehouden worden in het plan. Heel wat aanbevelingen die betrekking hebben op deze disciplines situeren zich enkel op uitvoeringsniveau. Het is belangrijk dat deze een structurele vertaling krijgen in alle aspecten van het plan. In andere regio's wordt soms naar het opstellen van een checklist verwezen om met al deze uitvoeringsaspecten rekening te houden van start tot einde van een project/actie. We stellen voor om hiervoor een actie toe te voegen aan het actieplan.	Neen	Neen	We nemen akte van deze aanbeveling.
31/10/2023	157	f	Instantie - Departement Omgeving	Daarnaast is wat op niveau van de gemeente een hoge knooppuntwaarde is, dus niet per definitie een hoge knooppuntwaarde voor Vlaanderen. Dit betekent dat de loutere ontsluiting van een plek door het openbaar vervoer, bijvoorbeeld t.h.v. een Hoppinpunt, vanuit Vlaams perspectief niet per definitie kan worden gelijkgesteld met een hoge knooppuntwaarde. Gelieve deze nuance toe te voegen aan de tekst.	ja	ja	Volgende nuancering zal worden toegevoegd aan par. 3.4.2. "De rol van Hoppin binnen het ruimtelijk weefsel": Er dient hierbij evenwel opgemerkt te worden dat wat op niveau van de gemeente een hoge knooppuntwaarde is, dit niet per definitie op Vlaams niveau geldt. Dit betekent dat de loutere ontsluiting van een plek door het openbaar vervoer, bijvoorbeeld t.h.v. een Hoppinpunt, vanuit Vlaams perspectief niet per definitie kan worden gelijkgesteld met een hoge knooppuntwaarde.
31/10/2023	157	l	Instantie - Departement Omgeving	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.	Neen	Neen	Voor de prioritering van het uitvoeren van de actie in relatie tot het behalen van de opgenomen doelstellingen, is ervan uitgegaan dat alle opgenomen acties een gemiddelde prioriteit hebben. Enkel wat echt dringend moet worden uitgevoerd, heeft een hoge prioriteit en wat niet meteen dringend is, heeft een lage prioriteit.
31/10/2023	157	n	Instantie - Departement Omgeving	Er is verdere afstemming nodig rond indicatoren die dOMG en VMM kunnen aanleveren.	Neen	Neen	We nemen akte van deze aanbeveling.
31/10/2023	157	g	Instantie - Departement Omgeving	Er wordt in het ontwerp van regionaal mobiliteitsplan onderscheid gemaakt tussen vier types Hoppinpunten. We vragen om de motivatie die aan de grondslag ligt van de selectie als regionaal Hoppinpunt verder uit te werken. We stellen voor om in deze verantwoording ook in te gaan op de (ruimtelijke) hiërarchie van kernen en de functionele relaties die tussen de kernen spelen.	Neen	Neen	De selectiemethodiek van de hoppinpunten wordt ruimschoots toegelicht in de bijlage van het OV-plan KT. De selectie is gebaseerd op een screening van het huidige OV-gebruik en overstappotentieel, alsook een screening van de ruimtelijke context.
31/10/2023	157	j	Instantie - Departement Omgeving	Het is daarnaast aangewezen om de acties ook gebiedsgericht te clusteren zodat de onderlinge samenhang zichtbaar wordt en er op een geïntegreerde manier, zo wordt ook de samenhang met andere acties op terrein, door andere entiteiten (zoals het Departement Omgeving), inzichtelijk en kunnen potentiële synergieën beter gedetecteerd worden. Het Decreet Basisbereikbaarheid laat de aanpak om acties te clusteren per "gebiedsdeel" ook expliciet toe.	Neen	Neen	Er is gekozen om de actietabel vorm te geven op basis van de verschillende thema's. De acties laten het ook niet altijd toe om gebiedsgericht te werken, of om specifieke gebieden te definiëren. We nemen uw suggestie mee bij de evaluatie van het RMP.
31/10/2023	157	i	Instantie - Departement Omgeving	Het onderzoek naar het gebruik van de zuidelijke parallelweg langs de E34 als aanrijroute dient rekening te houden met de selectie van het bedrijventerrein Kluitzemolen als bijzonder economisch knooppunt in het RSV. Het inzetten van deze weg als aanrijroute hangt ook af van het statuut en rol die deze parallelweg heeft in het netwerk van wegen en vergt verder onderzoek.	Neen	Neen	Actie 53: "Engagement om studie / project op te nemen omtrent de zuidelijke parallelweg (toepassen inrichtingsprincipes conform nieuwe wegencategorisering) gezien het belang aan deze as geacht wordt door de (3) noordelijke gemeenten en de betrokkenheid van AWW als wegbeheerder" is in lijn met uw advies.
31/10/2023	157	e	Instantie - Departement Omgeving	Het ontwerp van regionaal mobiliteitsplan legt de focus in hoofdzaak op het vrachtovervoer over de weg. We betrouwen dat vrachtovervoer via andere modi (pijpleiding, spoor, ...) niet of nauwelijks aan bod komt. Op welk niveau wordt dit bekeken en wanneer?	Neen	Neen	Er wordt in de regio in eerste instantie gestreefd naar consolidatie en bundeling van productie- en logistieke bedrijven. Actie 73 stelt daarnaast: "Onderzoeken wat er mogelijk is om de modal shift in het goederenvervoer in de regio te stimuleren (met inbegrip van de mogelijkheden van de waterweg Schelde en de spoorlijnen)".
31/10/2023	157	k	Instantie - Departement Omgeving	Het principe om het actieplan jaarlijks te monitoren en waar nodig te actualiseren is positief. We adviseren om hier later ook een planning op te enten en met betrokkenen en stakeholders te bespreken	Neen	Neen	We nemen akte van dit standpunt. Evaluatie is voorzien in hoofdstuk 7 van het beleidsplan
31/10/2023	157	o	Instantie - Departement Omgeving	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. We vragen bij het finaliseren van het einddocument van het RMP de termen en definities in deze lexicon te hanteren.	Neen	Neen	De gebruikte terminologie en definities omtrent 'knooppunten' verwijst naar de regelgeving BBH. Het is op dit moment niet zinvol om in 1 vervoerregio om te schakelen naar terminologie uit een lexicon in opmaak.
31/10/2023	157	r	Instantie - Departement Omgeving	In het actieplan maakt het regionaal mobiliteitsplan een concrete vertaling van de visie naar projecten en initiatieven om de besproken doelstellingen te halen. We stellen echter vast dat acties in "studiefase" geen beoordeling krijgen (kleurcode), terwijl het wel mogelijk is om deze acties kwalitatief te beoordelen en het net op "strategisch niveau" wel een belangrijke keuze is. Hier staat immers investeringsbudget tegenover. Zeker acties die over nieuwe infrastructuurprojecten gaan, zouden in dit plan een (kwalitatieve) beoordeling moeten krijgen.	Neen	Neen	Het uitvoeren van studies en verder onderzoek heeft op zich geen milieupact. Gezien het niet duidelijk is hoe, wat, waar, wanneer... iets juist zal geïmplementeerd worden, kan dit nog niet onderzocht worden, maar wel later op plan- of projectniveau wanneer het plan of project duidelijk vorm heeft gekregen.
31/10/2023	157	b	Instantie - Departement Omgeving	In het MER staat dat zowel voor personenwagens als vrachtwagens het plan niet bijdraagt aan de doelstelling tot het beperken van de toename van voertuikilometers. Daarnaast onderschrijft Vervoerregio Waasland de Vlaamse doelstellingen inzake het Vlaams energienet klimaatplan, maar wil de timing hierop aanpassen naar een later tijdstip (2035 i.p.v. 2030). Hoewel het departement Omgeving beseft dat de lat om deze doelstellingen te halen hoog ligt, verwacht zij dat de Vervoerregio maximaal inzet op het faciliteren van deze klimaattransitie. Dit kan bijvoorbeeld door meer prioriteit in te zetten op de uitbouw van het netwerk van fietsnetwegen en door niet-duurzaam transport op een aantal plaatsen te bemoeilijken. Gelieve de actietabel daarop te evalueren.	ja	ja	Het beleidsscenario voorziet in een afname van het aantal auto- en vrachtkilometers door de visie en acties van het de VVR Waasland, hoewel onvoldoende om de doelstelling van het Vlaams energie- en klimaatplan te onderschrijven. Als enkel in de regio gekeken wordt zoals in het MER - is dit een heel kleine toename. Er is gekozen om in eerste instantie een daling van het aantal voertuikilometers na te streven op de lokale wegen. Voor de lokale wegen (cf. niet-gewestwegen) voorspelt het beleidsscenario een daling van 33,4% in autokilometers en 61,1% vrachtkilometers tov de referentietoestand. Er wordt verduidelijkt dat de wijzigingen in het RMP verwijzen naar de wijzigingen die ook buiten de regio plaatsvinden als gevolg van de visie en acties van het RMP, en het MER zich beperkt tot de wijzigingen in de typegebiedne in de regio.
31/10/2023	157	p	Instantie - Departement Omgeving	In het uiteindelijke ontwerp van regionaal mobiliteitsplan vinden we voorslagnog een te geringe weerslag van de aanbevelingen die voortvloeien uit het ontwerp-MER terug. De evaluatie van de aanbevelingen en de wijze waarop de aanbevelingen uit het ontwerpMER doorwerken in het uiteindelijke mobiliteitsplan moet echter onderdeel uitmaken van de finale besluitvorming.	Neen	Neen	In hoofdstuk 6 van het plan-MER werd aangegeven in welke mate de aanbevelingen uit het plan-MER hebben geleid tot wijzigingen van het RMP.
31/10/2023	157	c	Instantie - Departement Omgeving	Nast sturen via aanbod, zijn er ook flankerende maatregelen inzake gedrag, parkeerbeleid en fiscaliteit die doeltreffend en kostenefficiënt zijn. 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 (Vlaanderenbreed) zouden bijkomend insteek kunnen leveren.	Neen	Neen	De gevraagde info is momenteel niet beschikbaar. We nemen uw suggestie mee in het kader van de evaluatie van het RMP.

31/10/2023	157	m	Instantie - Departement Omgeving	Ruimtelijk uitbreiden kan enkel in functie van een aangetoonde maatschappelijke ruimtebehoefte en wanneer hiervoor redelijke alternatieven via rendementsverhoging van het bestaande ruimtebeslag niet toereikend zijn. (...) De uitbreiding zelf realiseert een 'state of the art' op het vlak van ruimtelijk rendement en multimodale ontsluiting." Het zal dus geen vanzelfsprekendheid zijn om nieuwe wegen ten koste van de open ruimte te verantwoorden. In de strategische visie BRV staat ook volgend ruimtelijke principe: 'geen netto stijging van het ruimtebeslag en afnemende verhardingsgraad in de open ruimte'. In de meeste regionale mobiliteitsplannen komen deze principes onder druk en is het risico tot bijkomend ruimtebeslag groot. Daarom vragen we om voldoende kansen te benutten om bestaande verharding in te schakelen, te sturen naar efficiënter gebruik van bestaande wegen en anderzijds te zoeken naar potenties voor ontharding om de negatieve effecten te compenseren. Om die onthardingspotenties in beeld te brengen, zou een screening kunnen gebeuren. Hiertoe wordt best een actie(jacties) opgenomen. Ter inspiratie uit een andere regio: o "Leidraad ontharding door lokaal mobiliteitsbeleid - sturende parkeerbeleid, lokaal wegennet en aanleg Hoppinpunten. Via een sturend parkeerbeleid, (her)inrichting lokaal wegennet, aanleg Hoppinpunten kunnen gemeenten kwaliteit van openbare ruimte verhogen (bv. meervoudig gebruik, vergroening, ontharding, op maat van voetgangers, fietsers) ipv aanpak louter gericht op verkeerskundige inrichting. o "Potenties can herwaardering trage wegen met oog op fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk en groen-blauwe dooradering. Tool toepassen om potenties voor ontharding en herwaardering trage wegen in beeld te brengen en kosten/ baten te berekenen." Een bestaande tool is de RE-MOVE methode die kan toegepast worden met ondersteuning van Breekijzer VZW" o "Inzetten op compenseren van bijkomende verharding voor harde verkeersinfrastructuur. De regio heeft de ambitie om bijkomende verhardingen voor verkeersinfrastructuur te compenseren door ontharding en kritisch te kijken naar, en eventueel vervangen van bestaande onnutige verharding, zoals overgedimensioneerde wegen. Vanuit de regio moet een kader worden opgezet voor deze ambitie."	Neen	Neen	We nemen akte van deze aanbeveling
31/10/2023	157	h	Instantie - Departement Omgeving	Ter hoogte van de verbinding tussen N41 en N403 te Sint-Niklaas wenst de vervoerregio een nieuwe omleidingsweg 'Vlyminckshoek' te onderzoeken die als alternatief kan dienen voor de Hoge Bokstraat. Uit het actieplan blijkt dat de stad Sint-Niklaas hiervoor initiatief zal nemen. Indien uit dit onderzoek blijkt dat een initiatief gerechtvaardigd is dan raden we aan om dit ook te verankeren in het in opmaak zijnde Beleidsplan Ruimte van de stad Sint-Niklaas. We vragen om in dat geval ook te voorzien in maatregelen om het (eventuele) bijkomende ruimtebeslag en de bijkomende verharding te compenseren	Neen	Neen	Het beleidsplan stelt op p.66 dat beleidskeuzes die in het regionaal mobiliteitsplan worden gemaakt, met implicaties op beleidsplannen op gemeentelijk of provinciaal niveau, leiden tot een noodzakelijke bijsturing van deze beleidsplannen. Aanpassingen aan het Lokale Beleidsplan Ruimte dienen te worden opgenomen door het lokale bestuur.
31/10/2023	157	a	Instantie - Departement Omgeving	We vragen alvast om het Departement Omgeving tijdig als partner te betrekken ingeval de Vlaamse overheid als vergunningverlenende overheid optreedt of de acties aanleiding zouden geven tot de inzet van een planinstrument (RUP, complex project)	Neen	Neen	We nemen akte van uw vraag. Het RMP stelt geen wijzigingen voor aan de huidige procedures.
31/10/2023	157	d	Instantie - Departement Omgeving	Wel merken we op dat de modale verschuiving van personenvervoer en goederenvervoer naar duurzame modi reeds met ongewijzigd beleid getoetst komt aan de Vlaams-brede ambitie om het aandeel duurzame modi te laten toenemen met minstens 40%. Zoals reeds in het NIA-advies werd aangegeven: "Als de doelstelling zonder extra inspanning reeds wordt gehaald, dan lijkt ze niet ambitieus genoeg." Omwille van de verstedelijkingsgraad en de te verwachten demografische groei in het Waasland zou een hoger ambitieniveau mogen nagestreefd worden in deze vervoerregio. We verwachten dat de Vlaams-brede doelstelling in meer landelijke gebieden veel moeilijker kan gehaald worden. Dit betekent dat in de meer stedelijke gebieden zoals het Waasland een hoger ambitieniveau nodig is.	Neen	Neen	De vervoerregio onderschrijft de Vlaamse ambitie en doelstelling van minstens 40% duurzame vervoermodi tegen 2030. Het beleidsscenario vanuit het RMP voorziet in een verdere stijging van het aandeel duurzame vervoermodi tot 45,1%. Echter heeft de regio aan dat er blijvend dient geïnvesteerd te worden in duurzame modi en dienen blijvend inspanningen geleverd te worden om deze modi aantrekkelijker te maken.
31/10/2023	158	b	Burger	Kan u becijferen hoeveel personenwagens per 100 gezinnen er dan moeten worden afgeschafst? Op p. 20 worden 2 grafieken getoond: 1/ # voertuigkilometers/jaar Vlaams Gewest 2/ # tonkilometers vrachtwagens/jaar, Vlaams Gewest De Vlaamse ambitie in de eerste grafiek toont een dalende trend, in de tweede grafiek een stijgende trend.	Neen	Neen	Het is niet de beleidsdoelstelling om personenwagens af te schaffen, maar wel om het gebruik ervan te minderen. Dat is inderdaad de ambitie opgenomen in het Vlaamse Energie en Klimaatplan 2021-2030
1/11/2023	158	a	Burger	Als het #tonkilometers stijgt maar het #voertuigkilometers daalt, lijkt mij dat vooral personenwagens voor de daling zullen moeten zorgen. Is het de Vlaamse ambitie om het #voertuigkilometers te laten dalen tegen 2030 door personenwagens minder voertuigkilometers te laten uitvoeren?	Neen	Neen	
1/11/2023	158	c	Burger	Op welke wijze zal het aantal voertuigkilometers voor personenwagens worden teruggedrongen?	Neen	Neen	De gewenste mobiliteitsontwikkeling, ter ondersteuning van onder andere strategische doelstellingen 1 (We laten meer en meer de wagen en de vrachtwagen aan de kant) & 5 (We verminderen de druk op het milieu en we verbruiken minder), wordt beschreven in hoofdstuk 3. Hierbij wordt ingezet op diverse maatregelen verdeeld over de thema's fiets, openbaar vervoer, vracht, auto en ruimte. Het gehele pakket aan maatregelen moet bijdragen aan een gunstige modal shift.
1/11/2023	158	d	Burger	Welke stimulerende initiatieven zullen er genomen worden?	Neen	Neen	Om een modal shift te bereiken worden diverse maatregelen genomen, waaronder een kwaliteitslag in het fietsnetwerk, een efficiënter openbaar vervoer, toegankelijker openbaar domein, verhogen van de leefbaarheid en een betere verkeersveiligheid. Het gehele actieplan beschrijft acties die de regio wenst te nemen.
1/11/2023	159	a	Middenveld - ABBLO	De raad van bestuur van ABBLO vzw vindt de aanleg van een verbindingsweg N70- E34 (kortweg SLURF) geen goed idee. ABBLO schuift het NULplus alternatief naar voren.	Neen	Neen	We nemen akte van dit standpunt. Uit (de inhoud van) het ingediende bezwaar blijkt duidelijk dat niet dit gericht is aan het RMP, maar aan het GRUP Verbindingsweg.
1/11/2023	160	a	Burger	Zelfs al rijden er bussen op de spitsuren, dan nog worden wij achtergelaten. Studenten of werknemers die wat later op school moeten zijn hebben geen alternatieven. Ze worden geforceerd om de spitsbussen te nemen, want anders komen ze nergens. Daarnaast is er geen enkele duidelijkheid over waar de wel bediende haltes zouden zijn. De Lijn website zegt dat we op 15 november alles kunnen zien. Dat voor maatregelen die ingaan op 6 januari.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
1/11/2023	161	a	Burger	Inhoudelijk zelfde als advies 19a - 19f	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 19a - 19f
2/11/2023	162	a	Middenveld - CD&V Moerbeke	Inhoudelijk zelfde als advies 149a - 149f	ja	ja	Zie antwoord op advies 149a - 149f
2/11/2023	163	c	Middenveld - VOKA	Bij de bouwsteen "fiets als gamechanger": Het financieren en aanleggen is ofwel gemeentelijke, ofwel provinciale, ofwel Vlaamse bevoegdheid. Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland vraagt om te verduidelijken op welke wijze het "fietsconform" maken in de praktijk door de Vervoerregio Waasland zal worden waargemaakt.	Neen	Neen	Voor het conform maken van bestaande fietsnetwerken worden subsidies voorzien waarbij de projectstuurgroep instaat voor de kwaliteitsbewaking. Het actieplan beschrijft verschillende acties die concreet inzetten op een kwaliteitslag in fietsinfrastructuur: acties 1, 21, 22, 23, 25 en 27.
2/11/2023	163	p	Middenveld - VOKA	Bij de subrubriek "logistiek en goederenvervoer" wordt correct gesteld dat "er binnen de regio eerder gestreefd moet worden naar consolidatie en bundeling van productie- en logistieke bedrijven dan er wordt ingezet op synchrone vervoersoplossingen, temeer omdat er binnen de Vervoerregio Waasland geen locaties zijn waar een shift/overslag van weg naar spoor of naar (binnenlandse) waterweg bestaat." Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland sluit zich aan bij deze visie. We stellen echter vast dat de aanbevelingen van het MER daarmee in tegenspraak zijn. De MER raadt aan "om meer in te zetten op elektrisch goederenvervoer over het spoor en op watertransport met groenere vaartuigen." Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland vraagt de Vervoerregio Waasland om de dienst MER hierin niet ongenueanceerd te volgen. Principieel lijkt die aanbeveling waardevol, maar in de praktijk is er op het niveau van het Waasland (excl. havengebied) geen economisch realistisch model beschikbaar. Bovendien zou het zowel van de private sector als van de overheid onevenredig grote inspanningen vragen om dit te faciliteren.	Neen	ja	Gezien er binnen de Vervoerregio Waasland geen geschikte locaties zijn waar een shift/overslag van weg naar spoor of naar (binnenlandse) waterweg bestaat, zal deze aanbeveling op niveau van de van het RMP geschrapt worden uit het MER. Als beleidsaanbeveling op Vlaams niveau blijft deze behouden.
2/11/2023	163	h	Middenveld - VOKA	Daarnaast stellen we vast dat er vervoerregio-overschrijden geen enkel initiatief wordt genomen om de Waaslandhaven beter bereikbaar te maken voor woon-werkverkeer. Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland vraagt dat structureel aandacht wordt besteed aan collectief werknemersvervoer.	Neen	Neen	Initiatieven betreffende het beter bereikbaar maken van de Waaslandhaven worden genomen in het RMP Antwerpen. In de synthesenotafase werd geoordeeld dat de huidige initiatieven m.b.t. het collectieve werknemersvervoer vanuit de regio Waasland voldoen.
2/11/2023	163	w	Middenveld - VOKA	De bedrijvzones Hogenakkerhoek (Kruibeke), Rozen (Lokeren), E17/1 (Lokeren), De Zaat (Tense) en Kleine Akker (Stekene) zijn er geen Hoppin-punt voorzien. Op andere locaties wordt dan weer een Hoppinpunt geplaatst net buiten de bedrijvzone (vb. i.p.v. in het midden wat de 'last mile' moeilijk overbrugbaar maakt (vb. Kluizenmolen (Sint-Gillis-Waas), Industriepark-Noord (Sint-Niklaas)). Door de afwezigheid of slechte positionering hebben werknemers die zijn tewerkgesteld in deze bedrijvzones onvoldoende kans om beroep te doen op het aanbod. Anderzijds stelt Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland wel vast dat op andere locaties (vb. E17 ¼ (Lokeren) en TTS (Tense)) het wel mogelijk is om binnen de bedrijvzone een Hoppin-punt te voorzien. Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland vraagt consequentie en meer aandacht voor het planten van Hoppin-punten in lokale bedrijvzones.	Neen	Neen	Het is belangrijk om op te merken dat de kwaliteit van een hoppinpunt enkel bepaald kan worden door het aanbod dat men er wil realiseren en de diensten (wachtaccommodatie, lockers, broodautomaat, etc.) die men er wil aanbieden of die in de omgeving beschikbaar zijn. De kern van een hoppinpunt wordt gevormd door het mobiliteitsaanbod. Zonder aanbod aan mobiliteit is er geen hoppinpunt. (Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten, p34). De selectiemethodiek van de hoppinpunten wordt ruimschoots toegelicht in de bijlage van het OV plan KT. De selectie is gebaseerd op een screening van het huidige OV-gebruik en overstapotentieel, alsook een screening van de ruimtelijke context.
2/11/2023	163	l	Middenveld - VOKA	De verbindingsweg E17 - N70 : De weg dient op kaart als "beslist beleid, te realiseren" worden aangeduid. Op p51 kan deze eveneens als "aanrijroute, beslist beleid, te realiseren" worden aangeduid.	Neen	Neen	Het onderscheid gehanteerd in legende en tekst op de projecten aangaande "beslist beleid" heeft te maken met de vordering in de mate van beslissing. Zo is bv voor de OT een GRUP vastgesteld door de VR, terwijl voor de verbindingsweg in het GRUP-proces pas in de eerste stap is gezet.

2/11/2023	163	x	Middenveld - VOKA	Er wordt gesteld dat "de nieuwe wegcategorisering, het nieuw regionaal vrachtroutenetwerk en de inzet op openbaar vervoer en fiets zorgen voor afscherming van het lokale wegneniet van doorgaand verkeer en voor het weghalen van verkeer uit dichtbevolkte locaties. Dit levert een positief effect op." Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland stelt vast dat het MER uitgaat van het vrachtroutenetwerk als erg belangrijk argument op vlak van impact op mens en gezondheid. Anderzijds lezen we dat "het gevaar bestaat dat een aantal aanrijroutes in praktijk ook voor doorgaand vrachtverkeer zullen gebruikt worden." Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland dringt erop aan dat de juiste nuanceringen worden aangebracht. Met de juiste technologie kunnen ongewenste bewegingen worden geweerd. Anderzijds moeten lokale economische bewegingen mogelijk blijven zonder onredelijke omrijfactoren.	Neen	ja	De aanbeveling mbt het tegengaan van overlast van doorgaand verkeer wordt aangevuld met de aandachtspunten te vermijden maasverkleining voor vrachtverkeer en maasvergroting voor landbouwverkeer.
2/11/2023	163	r	Middenveld - VOKA	Het ontmoedigen van parkeren van autoverkeer in de kernen, mag niet gepaard gaan met het bemoeilijken van leveringen, technische interventies en diensten. Hiervoor moeten in de praktijk uitzonderingsmaatregelen worden uitgewerkt. Om de administratieve last (aanmeldingsprocedures, vergunningen...) zo laag mogelijk te houden, vragen we om een uniforme regeling binnen alle gemeenten van de Vervoerregio Waasland (en waar mogelijk afgestemd met de aangrenzende vervoerregio's).	Neen	Neen	Het is niet zoezer de intentie om parkeren in kernen te ontmoedigen, maar wel te streven naar een duurzaam parkeerbeleid dat tot doel heeft het ongewenst autogebruik, vooral in de kernen, te reduceren en de alternatieve bereikbaarheid te voet, met de fiets en openbaar vervoer te faciliteren. In het beleidsplan worden verschillende methodes aangereikt om hiertoe te komen, al is en blijft parkeerbeleid een lokale bevoegdheid.
2/11/2023	163	j	Middenveld - VOKA	In de subrubriek "bediening via water" wordt gesteld dat voor het zuidwestelijk doortrekken van de OV-verbinding van de Waterbus tot in Temse wordt gepleit om een "aangenaam en comfortabel alternatief van en naar Antwerpen" en een "rechtstreekse verbinding naar de haven van Antwerpen" te realiseren. Deze verbinding zorgt voor geen enkele meerwaarde voor het woon-werkverkeer. Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland zou het dan ook onverantwoord vinden om de beperkte middelen die er voorhanden zijn om openbaar vervoer te optimaliseren, worden gebruikt om deze verbinding in te leggen.	Neen	Neen	We nemen akte van dit standpunt. Actie 69 voorziet in een haalbaarheidsstudie en potentieelonderzoek.
2/11/2023	163	i	Middenveld - VOKA	In Lokeren wordt binnen het kader van het regionaal mobiliteitsplan op vlak van Vervoer op Maat gezocht naar een oplossing met shuttlebussen tussen het station van Lokeren en de bedrijvzones E17 2/3/4. Dit afgestemd op de tijdstippen waarop werknemers tewerk worden gesteld. Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland vindt het een positieve evolutie, maar dit is te beperkt om in de Wase regio een verschil te maken	Neen	Neen	We nemen akte van dit standpunt. Zie actie 40: "Onderzoeken en evalueren van vervoer op maat met een gepast aanbod aan flexvervoer of andere concepten met expliciete aandacht voor grensoverschrijdend vervoer, bediening van bedrijventerreinen, relaties met een beperkte vraag, ed"
2/11/2023	163	o	Middenveld - VOKA	Los van bovenstaande dient ook nog een tijdelijke situatie te worden voorzien als de verbindingsweg E34-N70 in gebruik is alvorens de Oostelijke tangent is gerealiseerd. In dat geval moeten ook N70 en N403 een rol blijven spelen. Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland vraagt om deze al dusdanig te benoemen als (tijdelijke) oplossing.	Ja	ja	Zie antwoord op advies 106c
2/11/2023	163	f	Middenveld - VOKA	Met betrekking tot het "lange afstand" aspect, gecombineerd met "goede doorstroming", zijn snelle gemeentegrensoverschrijdende (en ook vervoerregio-overschrijdende) verbindingen nodig om werknemers efficiënt te verplaatsen naar tewerkstellingspolen.	Neen	Neen	Deze bezorgheid wordt opgevangen in acties 39, 40 en 42
2/11/2023	163	n	Middenveld - VOKA	Na de realisatie van de verbindingsweg N70-E34 suggereert het plan om het verkeer van de zones Waaslandlaan/Toekomstlaan en Rozen (Lokeren) alsook Eecklaerthof (Sint-Niklaas) naar de E17 te leiden en dan via de Oostelijke tangent naar de verbindingsweg te sturen. Echter: op dat ogenblik komt dit lokaal verkeer van buiten de 'maas' en kunnen onterecht als doorgaand verkeer worden beschouwd. Dit kan het meest eenvoudig worden opgelost door de N403 als aanrijroute te behouden (de weg wordt op termijn opgewaarderd en veiliger ingericht voor de zwakke weggebruiker). Dit heeft geen grote impact want de hoeveelheid vrachtverkeer zal beduidend minder zijn aangezien de verbindingsweg E34-N70 het gros van de lokale afwikkeling van het noordoosten binnen de maas voor haar rekening zal nemen.	Neen	Neen	Afhankelijk van de bestemming van het vrachtverkeer dat vertrekt uit de genoemde bedrijventerrein mag de verbindingsweg gebruikt worden. Het is niet de bedoeling om de Oostelijke Tangent - Verbindingsweg te gebruiken als maasdoorsnijding tussen E17 en E34. Zie ook antwoord op advies 106c
2/11/2023	163	v	Middenveld - VOKA	Omtrent "het verhogen van de verkeersleefbaarheid en veiligheid N403", vraagt Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland om in het actieplan bij de opwaardering ook voldoende te investeren in gescheiden fietsinfrastructuur om het te beveiligen van lokaal vrachtverkeer dat van deze as gebruik zal blijven maken. Daarnaast vestigt Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland er de aandacht op dat de N403 een erkende afwikkelingsas voor het uitzonderlijk vervoer is. Bij de herinrichting vragen we aandacht voor de realiteit van het uitzonderlijk vervoer (o.a. obstakelvrije inrichting). Het belang mag niet worden onderschat: het is vrijwel de enige as die voor dit verkeer beschikbaar is in de 'maas' van het Waasland en moet dusdanig worden gefaciliteerd.	Neen	Neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken. De geldende inrichtingsprincipes worden hierbij maximaal gevolgd.
2/11/2023	163	t	Middenveld - VOKA	Omtrent de subrubriek "handhaving" vragen we de Vervoerregio Waasland in te zetten op technologische oplossingen om het verbod op dergelijke doorgaande bewegingen op te leggen	Neen	Neen	Ondersteuning van handhaving, o.a. op technische wijze, is voorzien in acties 57 en 60
2/11/2023	163	m	Middenveld - VOKA	Terecht wordt in afwachting van de aanleg van de verbindingsweg E34-N70 een oplossing uitgewerkt om lokaal vrachtverkeer af te wikkelen. Daarvoor wordt de N403 ingezet. Bij toepassing denkt Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland enkele anomalieën te hebben vastgesteld in het omschreven plan. De bedrijvzones van Waaslandlaan/Toekomstlaan en Rozen (Lokeren) alsook Eecklaerthof (Sint-Niklaas) zijn in dit plan aangegeven op de ontsluiting via de N403 naar de E34. In afwachting van het bouwen van de verbindingsweg is dit mogelijk. Om dit te verankeren zou het deel van de N70 tussen Duizend Appels en de N41 ook aangeduid moeten worden als aanrijroute. Ook de ondernemingen van de Europaparken (Sint-Niklaas) moeten voorzien worden van een aanrijroute over de N70 naar de N41. Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland vraagt om deze korte stukken van de N70 effectief als aanrijroute in te kleuren. Voor deze laatste is dit ook noodzakelijk in afwachting van de aanleg van de Oostelijke tangent in Sint-Niklaas.	Neen	Neen	De voorziene aanrijroutes blijven behouden en worden gebruikt als ontsluiting richting het hoofdwegennet. Dit geldt bijgevolg ook voor de Oostelijke Tangent en de Verbindingsweg. Deze mogen niet worden gebruikt als maasdoorsnijding (doorgaande route) tussen E17 en E34. Verkeer vanaf de genoemde bedrijventerreinen dienen maximaal de rasterstructuur van het VRN te volgen. Zie ook antwoord op advies 106c.
2/11/2023	163	u	Middenveld - VOKA	Veel sneller dan particulieren, hebben ondernemingen dan ook nood aan ondersteuning op vlak van laadinfrastructuur. Dit op vlak van capaciteit (voldoende hoogspanning), lokale regelgeving (plaatsen in ondergrondse garages, semipublieke toegankelijkheid,...) en vergunningen. Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland vraagt een uitgesproken ondersteuning in bedrijvzones in het voorlopig ontwerp van beleidsplan om de professionele vlootvergroening niet af te remmen.	Neen	Neen	De regio zet hier op in via actie 64 "Opmaken regionale visie en overkoepelend beleid mbt elektrisch laden"
2/11/2023	163	q	Middenveld - VOKA	Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland begrijpt dat naar maatregelen gezocht wordt om verkeer te sturen en te weren uit bepaalde zones. Daarom een bijkomende vorm van kilometerheffing invoeren is niet aanvaardbaar. Ondernemingen die voor hun activiteit genoodzaakt zijn om die zone te bedienen of via die zone te ontsluiten, worden onderworpen aan een concurrentieel nadeel. Bovendien is het beleid en het vastleggen van kilometerheffing op het wegneniet geen bevoegdheid van de Vervoerregio's. Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland vraagt dan ook om deze passage te schrappen uit het voorlopig ontwerp van beleidsplan	Neen	Neen	We nemen akte van dit standpunt.
2/11/2023	163	z	Middenveld - VOKA	Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland vindt het een meerwaarde dat het MER stelt dat "als nieuwe ruimte wordt aangesneden voor infrastructuur, er impact kan zijn (...) maar het weren van vrachtwagens uit kernen, het ontmoedigen van autogebruik en parkeren in de kernen positief is voor de beleving. Dit kan dan weer leiden tot meer mensen die in de kernen willen wonen. Het aantal elementen met impact is beperkt, dus wordt het globaal effect als beperkt positief beoordeeld." Toegepast op de verbindingsweg N70-E34 betekent dat er efficiënte en voldoende aanrijroutes naar deze infrastructuur moeten leiden. Anders doet dit het effect teniet. Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland vraagt daarvoor aandacht	Neen	Neen	We nemen akte van deze aanbeveling. Het vrachtroutenetwerk in Beveren wordt bepaald door vervoerregio Antwerpen. Het planproces rondom de nieuwe verbindingsweg geeft verdere invulling aan dit project en bepaald eveneens andere randvoorwaarden
2/11/2023	163	a	Middenveld - VOKA	Voka betreft dat het proces zo wordt voorgesteld. De stakeholders die de economische actoren vertegenwoordigen, zijn niet betrokken bij het ontwikkelen van de doelstellingen van het regionaal mobiliteitsplan. Daarnaast is het proces te vaak op het niveau van het eenzijdig delen van informatie gebleven. Dit vaak op ogenblikken dat de besluitvorming al had plaatsgevonden.	Neen	Neen	Op p.13 Tabel 1-1: "Oplijsting participatiesessies vervoerregio Waasland" wordt het doorlopen participatieproces geschetst. Hierbij werden stakeholders betrokken via sessies of bevragingen. Het RMP werd mede op basis van de input vorm gegeven. De gehele stakeholderslijst werd goedgekeurd door de vervoerregioraad op 24/10/2019, waarbij VOKA werd opgenomen en dus ook steeds uitgenodigd voor deze sessie.
2/11/2023	163	b	Middenveld - VOKA	Voka betreft eveneens het gebrek aan expertise met betrekking tot de logistieke stromen en goederenvervoer dat werd ingebracht vanuit het aangestelde studie bureau.	Neen	Neen	We nemen akte van dit standpunt.
2/11/2023	163	k	Middenveld - VOKA	Voka is bezorgd over gebrek aan erkenning van routes als regionale vrachtroutes. Er is er slechts één ingekleurd in de volledige regio (deel N41 ten zuiden van E17). Zowel de verbindingsweg E34-N70 als de Oostelijke Tangent worden louter als aanrijroute ingekleurd. We willen geen semantische discussie aangaan, maar Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland vreest dat fundamenteel anders zal worden gekeken naar een regionale vrachtroute dan naar een lokale vrachtroute of aanrijroute op vlak van investeringen, ontwerp, onderhoud en beveiliging zwakke weggebruikers. Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland vraagt om aanrijroutes op dat niveau als gelijkwaardig aan regionale vrachtroutes te beschouwen. De lokale ontsluiting naar de E17 en de E34 mag in de feiten geenszins worden gehypothekeerd door een te lage categorisering van deze wegsegmenten.	Neen	Neen	Beide wegvakken worden geselecteerd als interlokale weg en als aanrijroute. Deze fundamentele eigenschappen en gewenste functies moeten door de wegbeheerder gekoppeld worden aan een gepaste inrichting, zoals beschreven in de geldende inrichtingsprincipes.

2/11/2023	163	y	Middenveld - VOKA	Voka stelt zich vragen bij de aanbeveling "om meer in te zetten op elektrisch goederenvervoer over het spoor en op watertransport met groenere vaartuigen." En aansluitend de aanbeveling om "het vrachtroutenetwerk uitbreiden met spoor, waterweg en pijpleidingen." De aanbeveling getuigt van weinig kennis van de lokale economische en logistieke realiteit. Als we het havengebied buiten beschouwing laten (is afwezig op het grondgebied van de Vervoerregio Waasland), wegen eventuele inspanningen in infrastructuur of organisatie op vlak van spoorvervoer, binnenscheepvaart en pijpleidingen niet op tegen de transportvolumes en type goederen die van/naar de lokale bedrijvzones worden verplaatst. In het plan van de Vervoerregio Waasland staat dan ook terecht dat "om het goederenverkeer te verduurzamen en economisch haalbaar te houden, moet er binnen de regio eerder gestreefd worden naar consolidatie en bundeling van productie- en logistieke bedrijven dan er wordt ingezet op synchromodale vervoersoplossingen, temeer omdat er binnen de Vervoerregio Waasland geen locaties zijn waar een shift/overslag van weg naar spoor of naar (binnenlandse) waterweg bestaat." Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland vraagt dan ook om deze strategie in het voorlopig ontwerp van beleidsplan te behouden	Neen	ja	Er wordt in de regio in eerste instantie gestreefd naar consolidatie en bundeling van productie- en logistieke bedrijven. Actie 73 stelt daarnaast: "Onderzoeken wat er mogelijk is om de modal shift in het goederenvervoer in de regio te stimuleren (met inbegrip van de mogelijkheden van de waterweg Schelde en de spoorlijnen)". Wat betreft goederenvervoer wordt ook gekeken naar de ontwikkelingen rondom spoorlijn 77 en toegevoegd aan het beleidsplan. Eventuele andere vervoerswijzen voor goederentransport zijn voor de regio Waasland beperkt tot pijpleidingen. De overige bevindingen zijn aangrenzend aan de eigenlijke regio. Dit wordt verduidelijkt in het MER.
2/11/2023	163	e	Middenveld - VOKA	Voka wijst erop dat woon-werkverkeer over langere afstand inderdaad alleen maar kan verduurzamen door openbaar vervoer dat zich enerzijds aanbiedt in economische attractiepolen (ook buiten de stadskernen, in bedrijvzones) en anderzijds is afgestemd op de bedrijfsrealiteit (uren, frequentie). Dit vergt een andere kijk op het organiseren van openbaar vervoer dan de klassieke bediening.	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
2/11/2023	163	d	Middenveld - VOKA	Vragen nadrukkelijk om ook de fiets toegankelijkheid van bedrijvzones in de bouwsteen mee op te nemen. De fiets kan pas een volwaardig alternatief voor de woon-werkverplaatsing zijn als die veilig en vlot kan verlopen. Bedrijvzones zijn plaatsen waar vrachtverkeer in zwakke weggebruikers het vaakst met elkaar geconfronteerd worden. Beveiligde fiets verbindingen naar en in bedrijvzones kan zo een gamechanger worden in woon-werkverplaatsingen.	Neen	Neen	De vervoerregio zet onder actie 1 prioritair in op een kwaliteitslag in het bestaande fietsnetwerk, dat alle attractiepolen en bedrijventerreinen met elkaar verbindt. Acties 24, 25, 26, 27 en 28 zetten dan weer in op verkeersveiligheid en maximaal conflictvrij organiseren van de verschillende vervoersmodi. De genoemde bezorgdheden worden bijgevolg aangepakt.
2/11/2023	163	s	Middenveld - VOKA	Wat betreft "gedragsverandering" wordt gesteld dat "betreffende woon-werkverplaatsingen werkgevers een belangrijke rol kunnen vervullen in het promoten van duurzaam woon-werkverkeer." Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland is het daarmee eens, maar enkel als volgende randvoorwaarden worden vervuld: - De aanwezigheid van veilige fietsinfrastructuur in bedrijvzones - De beschikbaarheid van openbaar vervoer en/of efficiënte combimobiliteitsoplossingen in en aan bedrijvzones Voor beide voorwaarden ziet Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland voorlopig nog onvoldoende garanties in het voorlopig ontwerp van beleidsplan.	Neen	Neen	De genoemde paragraaf verwijst naar bestaande instrumenten (Provinciale Mobiliteitspunten en Pendelfonds) die momenteel al ten dienste staan van werkgevers om al in huidige omstandigheden (gunstige of ongunstige) werk te maken van een modal shift in het woon-werk verkeer. Uiteraard kan daarnaast gestreefd worden naar bijkomende maatregelen in allerlei vormen, zoals betere fietspaden, veelal langs gemeentewegen. Het OV-netwerk zal permanent gemonitord en periodiek geëvalueerd worden.
2/11/2023	163	g	Middenveld - VOKA	wijst erop dat dit in de praktijk omgezet moet worden door een uitgekend regionaal en lokaal vrachtroutenetwerk, met voldoende en efficiënte aanrijroutes.	Neen	Neen	Het beleidsplan onderschrijft dit standpunt in acties 59 en 60.
2/11/2023	164	b	Burger	Aanpassing busplan: de bussen die met 10 minuten voor of na een tijdslot van de trein de gemeente Temse passeren, rijden wel via Regionaal Hoppinpunt STATION TEMSE. Deze bussen kunnen het opschrift krijgen "93 Antwerpen L.O. (via Staton Temse)" en "93 Sint-Niklaas (via Staton Temse)".	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
2/11/2023	164	a	Burger	Aanpassing: Alle buslijnen in Temse rijden via regionaal hoppinpunt STATION TEMSE	Neen	Neen	Zie antwoord op advies 12a
2/11/2023	164	d	Burger	De lokale besturen van Temse en Krulbeke zijn vragende partij voor het doortrekken van de Waterbus als openbaar vervoer tot Temse, omwille van de volgende redenen: • Aangenaam en comfortabel alternatief van en naar Antwerpen en gemeenten op rechteroever; • Aanmoedigen van duurzame verplaatsingen; • Vlot te combineren met de fiets; • Verlagen van de uitstoot door verkeer; • Aanmoedigen van verplaatsingen via het water; • Momenteel is de Schelde een onderbenute verbindingmogelijkheid; • Rechtstreekse verbinding naar de haven van Antwerpen Wel, deze redenen kan men ook inroepen voor het afleiden van alle buslijnen in Temse tot STATION TEMSE. Vervang daarbij rechtstreekse verbinding naar de haven van Antwerpen door: "vlotte overstap van bus op trein voor pendelaars richting ziekenhuis van Bornem, de bedrijvenbundel rond de N16 en Mechelen".	Neen	Neen	Hoppinpunt Temse Vrijheidsstraat werd toegevoegd na akkoord tussen wegbeheerder en het lokaal bestuur Temse. De projectstuurgroep staat in voor verdere uitwerking van het hoppinpunt.
2/11/2023	164	c	Burger	Halte Vrijheidsstraat werd toegevoegd als lokaal Hoppinpunt, maar zou enkel die rol vervullen om een overstap van 500 meter tot station Temse theoretisch te doen kloppen. De afstand van die overstap sluit niet aan bij de lezing van een vlotte overstap tussen trein en bus. Aanpassing: Schrap Halte Vrijheidsstraat Temse als lokaal Hoppinpunt.	Neen	Neen	Hoppinpunt Temse Vrijheidsstraat werd toegevoegd na akkoord tussen wegbeheerder en het lokaal bestuur Temse. De projectstuurgroep staat in voor verdere uitwerking van het hoppinpunt.