

CODE	subcode	Adviesverlenende instantie	RMP	MER	OV KT	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	antwoord / motivatie
1	1a	TLV	X			algemeen	Herhaaldelijk wordt in het Vlaamse regeerakkoord en in assumpties van het regionaal plan het goederenvervoer (impliciet) samen besproken met het personenvervoer. De logica van de tekst laat uitschijnen dat de oplossingen die voor het personenvervoer gelden, ook toegepast kunnen worden voor het goederenvervoer. Deze aanname strookt absoluut niet met de realiteit. Het goederenvervoer vertrekt vanuit een totaal andere dynamiek dan het personenvervoer, en vraagt ook voor een totaal andere aanpak dan het personenvervoer. Elke verplaatsing van goederen is per definitie een afgeleide van een economische beslissing, en uiteindelijk is elk van deze beslissingen te herleiden tot elk van ons als consument. Nog nooit heeft een appel beslist om zichzelf te verplaatsen van A naar B. Evenzeer heeft ook nog nooit een transportonderneming beslist welke goederen verplaatst moeten worden en naar waar. Het zijn uiteindelijk wij allemaal die het goederenvervoer genereren. We willen bovendien dat die goederen heel goedkoop (of zelfs gratis!) tot bij onze eigen voordeur komen. Het goederenvervoer is dus niet een "zij, de storende vrachtwagen", maar "wij moeten goederenvervoer aanvaarden, want we wensen deze goederen".	We nemen akte van dit standpunt. De visienota erkent de verschillende aanpak tussen personen- en goederenvervoer en heeft daarom ook aparte thema's voor logistiek en vrachtroutenetwerk.
1	1b	TLV	X			milieu	De politieke wens om het goederenvervoer meer via het spoor en via de binnenvaart te laten verlopen, is in grote mate gebaseerd op de wens om de uitstoot van deze vervoersmodi te verkiezen boven de uitstoot komende uit vrachtwagens. Het is onjuist om deze assumptie naar de toekomst onverkort vast te houden. Nu al verloopt meer dan 90% van het goederenvervoer over de weg in België met vrachtwagens die beantwoorden aan de strengste euro 6 norm inzake uitstoot. In de komende jaren zal het goederenvervoer over de weg in zeer sterke mate decarboniseren. Dankzij een gerichte bedrijfspolitiek op sectorniveau van permanente vlootvernieuwing op relatief korte termijn, zal het goederenvervoer over de weg veel snellere stappen vooruitzetten dan eerder welke andere vervoersmodi van goederen. Twee andere motieven om de modal shift te bepleiten, zijn de verkeersveiligheid en de files. Nochtans blijkt uit jarenlange tellingen dat niet het vrachtverkeer, maar wel het personenverkeer de belangrijkste component is van de dagelijkse files. Dit mocht ook duidelijk blijken tijdens de covidcrisis. Toen was er maandenlang van congestie geen sprake, terwijl het goederenvervoer over de weg zo goed als normaal verliep. Inzake verkeersveiligheid scoort de vrachtwagen per kilometer daarnaast overduidelijk veel beter dan de personenwagen. Dit goed rapport heeft ongetwijfeld te maken met het feit dat vrachtwagenchauffeurs een permanente bijscholing volgen en als professionals nog beter hun best doen om veilig te rijden.	De gewenste modal shift inzake goederenvervoer werd door de Vlaamse overheid vastgelegd als doelstelling binnen het Vlaamse Klimaat- en Energieplan. Deze doelstelling werd ingegeven door bezorgdheden inzake leefbaarheid (bv. doortochten kleinere dorpen zijn niet berekend op veel vrachtverkeer), verkeersveiligheid (bv. ongevallen tijdens schoolspits tussen vrachtwagens en fietsers/voetgangers) en milieu-/klimaatdoelstellingen. In de visienota werd aangegeven dat specifiek voor de Westhoek de gewenste modal shift op korte termijn moeilijk kan bereikt worden gelet op de huidige capaciteit van de spoorwegen en binnenvaart binnen deze vervoerregio.
1	1c	TLV	X			vrachtwagenparkeren	Het onderdeel over een beleid voor vrachtwagenparkeren maakt de verkeerde assumptie dat er slechts twee soorten vrachtwagens in de regio voorkomen. Naast de lokale vrachtwagenchauffeur en de vrachtwagen die de regio gebruikt om door te rijden, zijn er ook talloze vrachtwagens die hun goederen moeten laden of lossen in de vervoersregio en dus ook voorafgaand hieraan of volgend hierop de wettelijke regels met betrekking tot rij en rusttijden moeten respecteren. Er is echter op geen enkele manier een kwantificering gemaakt van het aantal vrachtwagens, waardoor het onmogelijk is om de precieze parkeernoden te voorspellen. Aangezien deze noden niet gekend zijn, is het ook onmogelijk om een planning te maken met betrekking tot het centraliseren van vrachtwagenparkings. TLV gaat er alvast vanuit dat er een heel grote spreiding is over de gehele vervoersregio. Het is niet mogelijk om die noden te concentreren op een klein aantal plaatsen. Ook de suggestie met betrekking tot het laten parkeren op de bedrijventerreinen is niet concreter gemaakt. Hierdoor is het onmogelijk om te kunnen evalueren welke de bestaande capaciteit is. TLV krijgt alvast het signaal van haar leden dat het voor bedrijven zeer moeilijk is om te terreinen te verwerven waarvan het doel onder meer het stallen van vrachtwagens is. Met name de lokale overheden zelf staan hier zeer weigerachtig tegenover. TLV wijst er op dat het vrachtverkeer de komende jaren volgens alle voorspellingen verder zal toenemen. De lokale overheid moet dus niet alleen het huidige tekort opvangen, maar ook de voorspelde toename aan vrachtwagens een plaats geven wanneer die niet aan het rijden zijn. De visie om waar mogelijk de nood aan bijkomende parkings te minimaliseren, is volledig contradictorisch aan de realiteit waarmee onze leden dagelijks geconfronteerd worden. Er is op vandaag al een manifest tekort aan goede parkeerplaatsen met adequate voorzieningen overal in Vlaanderen. 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, begrijpt TLV dat het de bedoeling is van de vervoersregio om dit fenomeen aan te pakken in eerste instantie door dit op bestaande private bedrijventerreinen af te wikkelen. Helaas zijn deze terreinen nagenoeg onbeschikbaar. Overheden zullen dus deze terreinen ter beschikking moeten stellen. 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 verantwoordt met het oog op de verkeersveiligheid. We wijzen er ook op dat een gecentraliseerde parking de problematiek voor lokale chauffeurs vergroot. De afstand van de woning van de chauffeur tot de geparkeerde vrachtwagen zal hierdoor soms zeer groot worden, en het bereiken van de vrachtwagen met het openbaar vervoer voor de chauffeur is vaak helemaal geen optie. Vrachtwagenritten beginnen typisch morgens heel vroeg, nog voor dat openbaar vervoer is opgestart. In veel gevallen beschikt de chauffeur niet over een alternatief om zich naar de vrachtwagen te bewegen. Ook de rusttijd van de chauffeur is vaak te kort om de vrachtwagen te bereiken.	Het klopt inderdaad dat het (inter)nationaal verkeer dat laadt en lost in de VVR een belangrijke categorie van vrachtverkeer is. We nemen deze derde categorie, naast lokale vrachtwagens en doorgaand vrachtverkeer, bijkomend op in de visienota. In deze aanvulling schrijven we dat ook de bedrijven zelf, hierin een verantwoordelijkheid moeten opnemen. De kwantificering vormt een onderdeel van de opmaak van een overkoepelende visie rond vrachtwagenparkeren, zoals opgenomen in het actieplan. Wat betreft de verwerving van de terreinen is het een lokale bevoegdheid om vergunningen te verlenen. Het onderzoek naar geschikte locaties voor vrachtwagenparkeren in de regio, kan gevat worden door de op te maken visie die is voorgesteld in het actieplan.

1	1d	TLV	X	vrachtroutenetwerk	TLV heeft ook heel veel vragen bij de mogelijke gevolgen van de invoering van een vrachtroutenetwerk zoals voorzien op pagina 48 van de visienota. Het onderdeel vrachtroutenetwerk vertrekt vanuit de assumptie dat er slechts een beperkt aantal factoren de aanvaardbare omrijfactor moeten bepalen, namelijk afstand, tijd, kost en verkeersveiligheid. Deze elementen waren al in de oorspronkelijke studie van de Vlaamse overheid aanwezig. Maar ondertussen is deze meer dan 10 jaar oude studie voorbijgestreefd. Het belang van de reductie van CO ₂ uitstoot werd op het allerhoogste niveau (Europese Unie) als een topprioriteit naar voren geschoven via de Green Deal, de maatregelen van Fit for 55. Concreet krijgt de sector van het goederenvervoer over de weg de bindende doelstelling om tegen 2030 55% minder CO ₂ uit te stoten. Dit betekent dat elke extra kilometer, dus elke omweg, hoe klein ook, een negatieve impact heeft op deze verplichting. De assumptie uit de oorspronkelijke studie, dat omwegen tot 20 of 30% nog net gerechtvaardigd kunnen zijn, is voor de komende tijd absoluut geen automatisch correcte assumptie meer. Nochtans heeft de vervoersregio op geen enkele manier de mogelijk bijkomende uitstoot van CO ₂ als gevolg van het vrachtroutenetwerk in kaart gebracht. Op deze manier kan er dus op geen enkele manier een afweging gemaakt worden tussen de verschillende belangen, die tot een weliswaar tegen strijdige conclusie zouden kunnen leiden, en tot een andere beleidsmaatregel als beste oplossing dan de introductie van vrachtroute netwerken.	De uitstoot verminderen is inderdaad een van de belangrijkste doelstellingen voor de transportsector. Daarnaast zijn er ook nog doelstellingen zoals leefbaarheid, veiligheid, modal shift. Het is dus een keuze om niet elke vrachtwagen zomaar overal te laten passeren. Het vrachtroutenetwerk heeft de bedoeling om vrachtverkeer op langere afstand te leiden over hoofdwegen en wegen die een vlottere doorstroming kennen dan de lokale wegen met veel start en stop. Lokaal vrachtverkeer kan nog steeds zijn bestemming bereiken.
1	1e	TLV	X	vrachtroutenetwerk	TLV vreest dat een 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 dorpskernen. TLV is ook vragende partij om het verkeer op lange afstand zoveel als mogelijk via de hoofdwegen te laten verlopen. Eender welke maatregel moet evenwel gebaseerd zijn op de vaststelling van doorgaand verkeer dat de bestemming niet heeft op lokaal niveau. Voor een verplaatsing die de duidelijke kortste weg is van A naar B is het door de historische ruimtelijke ordening in combinatie met het wegennet vaak niet anders mogelijk dan hiervoor dwars door C te rijden. Indien de doortocht van C wordt vermeden door het aanleggen van een andere hoofdweg er vlak langs, dan juicht TLV dit toe. Indien er evenwel een omweg wordt aangegeven, dan speelt naast de belangrijke evolutie van de verkeersveiligheid binnen C, ook het aspect van de impact van deze maatregel voor het goederenvervoer over de weg. TLV verwijst naar de impact op het niveau van klimaat, milieu en de economische welvarendheid van de regio. Daarnaast zijn er uiteraard ook de ongewenste aspecten van directe economische impact voor de transport onderneming, de invloed op rij- en rusttijden en het mogelijke risico op het inzetten van meerdere voertuigen in plaats van één vrachtwagen. Al deze gevolgen moeten grondig tegen elkaar afgewogen worden. Slechts op basis van deze analyse kan een weloverwogen maatregel beslist worden.	De doelstelling van het vrachtroutenetwerk is om de goederenstromen efficiënter af te wikkelen, waarbij de nadelige effecten op kernen, school- en woonomgevingen zo maximaal mogelijk beperkt worden. Daarom werken we niet alleen met hoofdroutes maar ook met aanrijroutes. Deze moeten ervoor zorgen dat verkeer van en naar bedrijvzones zo snel en veilig mogelijk toegeleid 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 er het doorgaand verkeer te faciliteren.
1	1f	TLV	X	vrachtroutenetwerk	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.	We nemen akte van dit standpunt
1	1g	TLV	X	vrachtroutenetwerk	Naast hierboven al beschreven argumentatie voegt TLV hier nog het volgende aan toe: Het is verkeerd om aan te nemen dat een vrachtwagen die volgeladen is doorgaans rijdt van één herkomstplaats naar één bestemmingsplaats. Het is in de goederenvervoersmarkt eerder regel geworden dat een vrachtwagen deelladingen heeft. Op die manier ontstaat een regionale rit, waarbij binnen de vervoersregio misschien wel vijf of meer losplaatsen en evenveel laadplaatsen zullen moeten aangedaan worden. In bepaalde gevallen zal de stop net buiten de vervoersregio gelegen zijn. Wie de logica van de aanrijroutes oplegt, houdt geen rekening met deze realiteit, en stuurt de vrachtwagen telkens weer naar het hoofdwegennet. Hierdoor ontstaan zeer belangrijk omwegen op deze dagelijkse route. De impact van een dergelijke invoering van het vrachtroutenetwerk is evenwel niet berekend. Ook in het ontwerp planMER is het bij het subhoofdstuk klimaat tevergeefs zoeken naar een concrete afweging. TLV concludeert dat de extra omwegen niet op hun klimaateffect zijn bestudeerd.	zie antwoord 1c
1	1h	TLV	X	vrachtroutenetwerk	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 op de eerste plaats te zullen leiden tot het weren van bepaalde voertuigen op bepaalde plaatsen. Op die manier lijkt op het eerste gezicht de verkeersleefbaarheid toe te nemen op die locatie. Het is evenwel perfect mogelijk dat dit soort maatregelen, wanneer ze het bestemmingsverkeer treffen, net leiden tot meer bewegingen van vrachtvoertuigen. Het is namelijk niet uitgesloten dat de lading van één zwaar voertuig wordt verdeeld over meerdere lichte voertuigen, voor wie geen tolheffing geldt. Het is niet aangetoond dat dit inzake verkeersveiligheid een betere oplossing is, wel integendeel. Met name bij de lichte vrachtvoertuigen 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.	We nemen akte van uw standpunt. In het RMP wordt geen visie ontwikkeld rond het overliden van vracht naar kleinere voertuigen. De algemene effecten van invoering van maatregelen zoals een tonnagebeperking worden best op een Vlaams niveau bestudeerd.

1	1j	TLV	X	vrachtroutenetwerk	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 vertraging die men dreigt op te lopen is dus een veel belangrijker factor voor de keuze van de route dan het al dan niet toeplichtig zijn van een bepaalde weg. De eventuele invoering van een gedifferentieerde tolheffing afhankelijk van de weg waarop een vrachtwagen rijdt, zal niet tot effect hebben dat men bepaalde wegen vermijdt. Het is derhalve correct om aan te nemen dat het verkeer dat op onderliggend wegennet zit, dit doet omwille van specifieke redenen die te maken hebben met de bestemming of de oorsprong van de rit in kwestie. Zelfs indien men bepaalde routes die vandaag gratis zijn, betalend zou maken, dan zou dit voor de keuze van de route nog geen rol spelen. 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. 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 sluipverkeer, waarbij het weggebruik enkel de bedoeling heeft om de betaling van tol te ontlopen, aangepakt dient te worden. Dit kan dan door het toeplichtig maken van deze weg, waardoor deze route niet meer als uitwijk route genomen wordt. Indien er geen bewijs is van sluipverkeer, dan is de uitbreiding van het toeplichtig netwerk of eender 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 Het toevoegen van zones rond schoolomgevingen tijdens het begin en het einde van de schooldtijd aan zones waar geen vrachtwagens welkom zijn, is een extreem vergaande maatregel, rekening houdend met de grote spreiding van de schoollocaties. Veel van de schoolsites liggen op belangrijke gewestwegen die ook van oudsher een verbindende functie hebben. Los van alle andere rechtstreekse gevolgen van de invoering van een verbod in schoolomgevingen voor vrachtwagens, antwoord de vervoersregio niet op de centrale vraag waar de vrachtwagens zouden moeten gestald worden tijdens de momenten van deze verboden	We doen geen uitspraak of arbeidskosten al dan niet zwaarder doorwegen dan tolheffingen. De doelstelling van een gedifferentieerde tolheffing is om zo een extra stimulan te bieden voor vrachtwagens om hoofdroutes te gebruiken.
1	1k	TLV	X	verkeersveiligheid	Op de kaart vrachtroutenetwerk staan naast heel wat wegen die vandaag ook door vrachtwagens gebruikt moeten worden, niet ingekleurd. Hierdoor wordt het statuut van deze wegen heel twijfelachtig. In veel gevallen gaat het over wegen die een belangrijke verbindende functie hebben, niet alleen binnen de vervoersregio maar ook om de vervoersregio te verbinden met andere bestemmingen. Indien deze gewestwegen in de toekomst verboden zouden worden voor alle vrachtverkeer behalve het bestemmingsverkeer, dan zou dit leiden tot zeer grote omwegen voor de fijnmazige distributie van goederen. Een vrachtwagen die zich in de regio voort beweegt, heeft heel vaak goederen aan boord voor meerdere bestemmingen in de regio. Op vandaag wordt er altijd gekozen voor de kortste en snelste weg van de ene bestemming naar de andere. Samen met een hoge beladingsgraad van het voertuig garandeert dit niet alleen een efficiënte logistieke operatie inzake de kostprijs van de goederen die ter bestemming moeten aankomen. Het zorgt er bovendien ook voor dat er zo weinig mogelijk lege kilometers worden gereden. Mochten meerdere wegen verboden worden voor vrachtwagens, dan zou een voertuig telkens van een bepaalde bestemming moeten terugrijden naar het 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.	zie antwoord 1c / de actie is niet dwingend opgesteld en biedt derhalve mogelijkheden om dit locatiespecifiek te benaderen.
1	1l	TLV	X	vrachtroutenetwerk	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.	zie antwoord 1c
1	1m	TLV	X	klimaatimpact	Ingevolge uw schrijven van 27.07.2023 kunnen wij u melden dat Infrabel geen principiële bezwaren heeft bij bovenvermelde aanvraag, van Vervoerregio Westhoek voor het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan en Strategisch MER van de VVR Westhoek. Infrabel vraagt om rekening te houden met het document Visie op omgeving en mobiliteit, hier bijgevoegd als bijlage.	Het belangrijkste principe van het vrachtroutenetwerk, nl. alle vrachtverkeer zo snel mogelijk naar de hoofdroutes sturen, zit vervat in de doorrekeningen met het verkeersmodel, voor zowel personenwagens als vrachtwagens. waarvan akte
2	2a	Infrabel	X	algemeen	Actiepunt 4.6 algemeen: gezien niet elke overweg wordt vervangen door een ongelijkgronds alternatief, voorstel om de verwoording "Bij het afschaffen van overwegen over het spoor, (ongelijkgronds) alternatief voorzien voor zowel fietsers en voetgangers, als voor openbaar vervoer" te vervangen door "Bij het vervangen van spoorwegovergangen wordt er een gepast mobiliteitsalternatief voorzien, afgestemd op het mobiliteitsplan van de betreffende gemeente. De nodige kruisingen van het weg- en fietsverkeer en openbaar vervoer met spoorlijnen worden altijd ongelijkgronds voorzien via tunnels of bruggen."	Deze actie heeft de bedoeling om op regionaal niveau een visie te ontwikkelen over de aanpak van de treinspooroverwegen. Deze actie vervangt niet het overkoepelende karakter van Infrabel noch zijn betrokkenheid. De concrete aanpassingen per overweg moeten verder bestudeerd worden op projectniveau. Voorstel van alternatieve formulering zal verwerkt worden in het RMP
2	2b	Infrabel	X	netwerken	P. 91 paragraaf 4.2.7, p. 224 paragraaf 5.3 en p. 228 paragraaf 6.1: voorstel om de verwoording "Treinspooroverwegen veiliger maken" te vervangen door "het vervangen van spoorwegovergangen door een gepast mobiliteitsalternatief, afgestemd op het mobiliteitsplan van de betreffende gemeente".	Voorstel van alternatieve formulering zal verwerkt worden in het RMP.

3		stad Mesen	X	X	openbaar vervoer	Voor wat betreft het onderdeel "openbaar vervoer" een ongunstig advies te verlenen op het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Westhoek en het ontwerp planmer voor de vervoerregio Westhoek, zoals goedgekeurd door de Vervoerregioraad op 3 mei 2023 en door de bevoegde minister op 20 juni 2022.	Het ongunstig advies werd gegeven naar aanleiding van operationele problemen bij de uitrol van fase 1 van het korte termijn openbaarvervoerplan. De opmerking werd opgenomen in overleg tussen De Lijn, de betrokken steden / gemeenten en de leperse scholen. Door een operationele bijsturing is dit probleem intussen opgelost.
4	4a	burger	X		vrachtroutenetwerk	Geen doorgaand zwaar verkeer in dorpskernen: Zwaar verkeer moet hoofdzakelijk tot het einde van de A19 rijden en daar via de Roeselarestraat in Langemark en de 's Graventafelstraat omgeleid worden. Die straten moeten daarvoor aangepast worden. Zo weren we een groot deel van het zware verkeer uit de dorpskom van Beselare en Passendale. Door aanpassingen in het centrum van die dorpskommen worden snelheidsduivels automatisch geremd. Hoe? Door de dorpscentra sterk te vergroenen en door de bestrating aan te passen.	Het RMP voorziet in een regionaal vrachtroutenetwerk dat er op gericht is de doorgaande vrachtstromen te richten naar de gepaste route en zo de hinder in de dorpskernen te beperken. Aanrijroutes zijn enkel bedoeld voor lokaal vrachtverkeer van en naar de bedrijven(terreinen); deze aanrijroutes sluiten aan op de hoofdroutes. Binnen het nieuwe regionaal mobiliteitsplan wordt het doorgaand verkeer ontmoedigd aan de hand van de aanrijroutes. Daarnaast nam de gemeente Zonnebeke initiatieven samen met het AWV om zowel de dorpskern van Beselare en Passendale verkeersveiliger te maken in kader van de schoolomgevingen. Snelheid is daarbij een belangrijke parameter. In Beselare werd een dynamische zone 30 ingevoerd met fietssuggestiestroken en ontbreekt nog oversteekverlichting. In Passendale is er oversteekverlichting en werden fietssuggestiestroken reeds ingevoerd. De vraag werd gesteld om een dynamische zone 30 te onderzoeken. De gemeente gaat verder in constructief overleg met het gewest om deze projecten af te werken. Bijkomend komt er een trajectcontrole op zone 50 doorheen de dorpskern van Beselare vanaf maart 2024.
4	4b	burger	X		fietsnetwerk	Afgescheiden fietspaden: We hebben nood aan afgescheiden fietspaden in bijvoorbeeld de leperstraat en de Roeselarestraat [Zonnebeke]. Wij moeten onze kinderen weer met de fiets naar school durven te sturen. Met een krachtig plan van aanpak geven we de dorpen terug aan de burger, de fietser en de voetganger.	Het RMP ondersteunt deze vraag in algemene zin. Voor specifieke wegen verwijzen wij graag naar de bevoegde wegbeheerder.
5	5a	burger	X		verkeersveiligheid	De gemeente Beselare is nog altijd zwaar belast in het nieuwe plan met zwaar doorgaand vrachtverkeer. Elke dag passeren hier bij wijze van spreken meer vrachtwagens dan auto's. Het zal waarschijnlijk niet veel schelen. Mensen durven hun kinderen niet alleen in de Beselarestraat laten wandelen of oversteken. Zo gevaarlijk is die baan met allemaal vrachtwagens en tractors. Dit zou toch opgelost moeten kunnen worden?	Het RMP voorziet in een regionaal vrachtroutenetwerk dat er op gericht is de doorgaande vrachtstromen te richten naar de gepaste route en zo de hinder in de dorpskernen te beperken. Aanrijroutes zijn enkel bedoeld voor lokaal vrachtverkeer van en naar de bedrijven(terreinen); deze aanrijroutes sluiten aan op de hoofdroutes. Binnen het nieuwe regionaal mobiliteitsplan wordt het doorgaand verkeer ontmoedigd aan de hand van de aanrijroutes. Daarnaast nam de gemeente Zonnebeke initiatieven samen met het AWV om zowel de dorpskern van Beselare en Passendale verkeersveiliger te maken in kader van de schoolomgevingen. Snelheid is daarbij een belangrijke parameter. In Beselare werd een dynamische zone 30 ingevoerd met fietssuggestiestroken en ontbreekt nog oversteekverlichting. In Passendale is er oversteekverlichting en werden fietssuggestiestroken reeds ingevoerd. De vraag werd gesteld om een dynamische zone 30 te onderzoeken. De gemeente gaat verder in constructief overleg met het gewest om deze projecten af te werken. Bijkomend komt er een trajectcontrole op zone 50 doorheen de dorpskern van Beselare vanaf maart 2024.

5	5b	burger	X	vrachtroutenetwerk	Vorstel geen doorgaand zwaar verkeer in dorpskernen Zwaar verkeer moet hoofdzakelijk tot het einde van de A19 rijden en daar via de Roeselarestraat in Langemark en de 's Graventafelstraat omgeleid worden. Die straten moeten daarvoor aangepast worden. Zo weren we een groot deel van het zware verkeer uit de dorpskom van Beselare en Passendale.	Het RMP voorziet in een regionaal vrachtroutenetwerk dat er op gericht is de doorgaande vrachtstromen te richten naar de gepaste route en zo de hinder in de dorpskernen te beperken. Aanrijroutes zijn enkel bedoeld voor lokaal vrachtverkeer van en naar de bedrijven(terreinen); deze aanrijroutes sluiten aan op de hoofdroutes. Binnen het nieuwe regionaal mobiliteitsplan wordt het doorgaand verkeer ontmoedigd aan de hand van de aanrijroutes. Daarnaast nam de gemeente Zonnebeke initiatieven samen met het AWV om zowel de dorpskern van Beselare en Passendale verkeersveilig te maken in kader van de schoolomgevingen. Snelheid is daarbij een belangrijke parameter. In Beselare werd een dynamische zone 30 ingevoerd met fietssuggestiestroken en ontbreekt nog oversteekverlichting. In Passendale is er oversteekverlichting en werden fietssuggestiestroken reeds ingevoerd. De vraag werd gesteld om een dynamische zone 30 te onderzoeken. De gemeente gaat verder in constructief overleg met het gewest om deze projecten af te werken. Bijkomend komt er een trajectcontrole op zone 50 doorheen de dorpskern van Beselare vanaf maart 2024.
6		stad Poperinge	X	algemeen	De gemeenteraad beslist [Artikel 1:] Gunstig advies te verlenen over het voorlopig ontwerp regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Westhoek en het ontwerp plan-MER voor de vervoerregio Westhoek.	waarvan akte
7		burger	X	wegencategorisering	Mijn aandacht is vooral gericht op de N369 en de degradatie ervan voor het stuk tussen Diksmuide en de oprit E40 Middelkerke (StPieterskapelle). Ik volg de problematiek van de omleidingswegen rond Diksmuide al van halfweg de jaren 60. Het bestuur van Diksmuide heeft op dat vlak altijd al een brokken parcours gereden en nooit blijk gegeven van een lange termijnvisie. Correctie; de herinrichting destijds van de N369 naar St Pieterskapelle langs de dorpen Keiem en Leke getuigde wel van een gezonde visie op lange termijn. Alle deskundigen zijn het er nu ook over eens dat de zuidwestelijke kwartring in uitvoering op termijn moet aan sluiten op een nog aan te leggen noordwestelijke kwartring naar de N369 en zo langs die perfect uitgeruste weg -tegelijk ook de kortste weg - naar de E40. De nu voorgestelde degradatie van dat stuk N369 is logisch als maatregel om op korte termijn om het zwaar verkeer dwars door het centrum te vermijden. Het probleem wordt hiermee wel gewoon doorgeschoven naar Pervijze en leidt ook tot een onnatuurlijke omweg naar de E40. Die korte termijnkeuze legt ook een zware een hypothese op de logische verdere uitbouw van een omleidingsweg rond Diksmuide, en dus op de verdere ontplooiing van Diksmuide. Diksmuide blijft daardoor als enig centrum zonder deftige omleidingsweg in het verdomhoekje zitten. Waaraan hebben haar inwoners dat verdiend? Ik sluit mij dus aan bij de unanieme beslissing van de gemeenteraad van Diksmuide van 25 september II. om de aanleg die noordwestelijke omleidingsweg als oplossing voor Diksmuide te behouden en vraag daarom ook het statuut van de N369 niet te wijzigen of hoogstens een nieuw tijdelijke en uitdoofbare lagere ranking te geven.	zie antwoord 16
8		MDK	X	algemeen	geen opmerkingen	waarvan akte
9		burger	X	algemeen	We zorgen voor een sturend prijsverschil tussen het gebruik van duurzame en niet-duurzame vervoerswijzen. Het gebruik van de auto moet duurder worden ten opzichte van de fiets, bus, tram of trein. We zetten in op meer voorrang voor duurzame verplaatsingswijzen, zodat zij minder last hebben van files of vertragingen en hun concurrentiepositie verbeterd zien. Om het gebruik van duurzame vervoersmodi te stimuleren moet het aanbod in de Westhoek sterk verhoogd worden, wat een combinatie van hogere investeringen in het fietsnetwerk en het openbaar vervoer in onze vervoerregio vereist.	Het opstellen van een regionaal mobiliteitsplan is een complex proces dat rekening houdt met vele factoren en belangen. We vertrekken daarbij van de bestaande (mobiliteits)context waarbij de bewoners van de Westhoek inderdaad in grotere mate dan de gemiddelde Vlaming op de auto aangewezen zijn. Door in te zetten op veilige fietsnetwerken en een versterking van het openbaar vervoer (o.m. op korte termijn al), proberen we de
10		burger	X	openbaar vervoer	70 km/u buiten bebouwde kom, 50 km/u binnen bebouwde kom Het is spijtig...die domme veranderingen. Vroeger was het veel beter. Dan nu .spijtig dat het nu verandert is	waarvan akte

11	11a	Unizo	X	proces	<p>We constateren dat er gedurende het verloop van het proces van opmaak onvoldoende concrete betrokkenheid was van belanghebbenden en stakeholders. Hoewel er stakeholderessies werden georganiseerd, was er een duidelijk gebrek aan diepgaand overleg. Het bij aanvang grote aantal deelnemers - met uiteenlopende belangen en achtergronden - betekende een beperking van de mogelijkheid om de discussie ten gronde te voeren. Dit is onmogelijk in een traject met een beperkt aantal sessies en een onderwerp dat zo breed en impactvol is als mobiliteit.</p> <p>Op basis van de beperkte terugkoppeling vanuit de studie bureaus was het dan weer niet duidelijk op welke manier werd omgesprongen met de inbreng die gegeven werd in voorgaande stakeholdermomenten. Opmerkingen als "we nemen het mee" geven daarbij weinig vertrouwen richting de persoon of organisatie die de opmerking gaf en vaak vrije tijd opgeeft om vrijwillig mee na te denken over de mobiliteit van morgen.</p> <p>Gedurende de loop van het traject is de representativiteit van de sessies dan ook afgenomen, aangezien steeds minder organisaties en personen zich bereid zagen om deel te nemen aan de sessies of de tijd hiervoor konden vrijmaken. Voor kleinere organisaties die in heel Vlaanderen actief zijn was het bovendien onmogelijk om alle sessies in de 15 vervoerregio's te volgen.</p> <p>Wanneer men dan het gevoel krijgt dat een deelname aan de sessie weinig tot niets oplevert, dan is het te verwachten dat het aantal deelnemers terugloopt. Dit afhaken heeft als gevolg dat de resultaten niet altijd stroken met de realiteit en noden van het brede mobiliteitssysteem, maar vaak voortkomen vanuit een voorkeur voor of betrokkenheid bij een bepaalde modus. Het is nochtans essentieel dat diverse belanghebbenden en stakeholders actief en in voldoende mate betrokken zijn bij het participatietraject, zodat er een breed gedragen mobiliteitsplan kan worden ontwikkeld. We vragen daarom met aandring om werk te maken van meer bi- of multilateraal overleg met sectoren en organisaties die een belangrijke rol spelen binnen de mobiliteit.</p>	<p>We verwachten van de professionele deelnemers aan het proces een proactieve houding. Als er meer nood was aan verduidelijking en of er meer diepgang en verfijning nodig was, waren dit zaken die tijdens de sessies en ook achteraf meegegeven konden worden. Zo werden gedurende het proces verschillende bilaterale overlegmomenten ingepland met partijen die hier om vroegen. Zij kregen de mogelijkheid om hun opmerkingen, suggesties en bedenkingen mee te geven, te bespreken en, in zoverre deze kaderden binnen de doelstellingen van het regionale mobiliteitsplan, werden deze meegenomen. Het is jammer om deze opmerkingen en adviezen pas in deze fase van het proces te vernemen anders hadden we ook deze tijdens een bilateraal overleg kunnen bespreken</p>
11	11b	Unizo	X	Logistiek; personenvervoer	<p>Naast de hierboven omschreven problemen rond het stakeholderoverleg moeten we wijzen op de te beperkte focus op enkele specifieke, maar belangrijke actoren binnen de mobiliteit. De materie rond transport en logistiek, maar ook het privaat collectief personenvervoer, vragen een specifieke expertise (ook per deeldomein) die vaak niet of beperkt aanwezig is in de vervoerregio's en de studie bureaus. Deze expertise is nochtans een vereiste om mee werk te kunnen maken van een toekomstplan. Net zoals het niet kan dat de betrokkenheid met de sectoren veel te beperkt is. Het is dan ook onaanvaardbaar dat beslissingen genomen in mobiliteitsplannen zonder voldoende expertise en voor thema's die beter op hoger niveau worden gestuurd en uitgetekend.</p> <p>In de opmaak van het mobiliteitsplan wordt er voornamelijk vertrokken vanuit het oogpunt van personenmobiliteit en moet het goederenvervoer het doen met een aantal clichématige ingrepen. Het belang voor onze economie en bevoorradingsystemen worden in deze dan ook niet erkend, integendeel, ondoordachte aanpassingen op lokaal of regionaal niveau kunnen ernstige gevolgen hebben voor bedrijven, organisaties.</p> <p>We zien heel wat intenties om onze mobiliteit te hervormen. Zo is er de focus op een modal shift voor zowel het personenvervoer als het goederenvervoer. Op vlak van personenvervoer kunnen we inderdaad nog betrekkelijk eenvoudig heel wat winsten boeken, onder meer door ingrepen op lokaal en regionaal niveau. Het uitbouwen van Hoppinpunten, uitrollen van deelwagens en -fietsen, betere afstemming van het openbaar vervoer... dragen hier allemaal toe bij. Ook de verbindingen die gelegd worden met tewerkstellingspolen, of het nu voor het openbaar vervoer of de fiets is, moeten verder geoptimaliseerd worden om meer mensen voor de duurzame oplossing te laten kiezen. Het is daarom noodzakelijk om onder meer de conflictpunten op fietsnelwegen en het BFF zoveel mogelijk weg te werken, om zo met vlotte verbindingen de mensen te kunnen verleiden om de fiets te nemen.</p>	<p>Het opstellen van een regionaal mobiliteitsplan is een complex proces dat rekening houdt met vele factoren en belangen. Wij waarderen de unieke expertise en inzichten die elke stakeholder brengt. Tegelijkertijd moeten wij ons houden aan de doelstellingen, de bestaande kaders, focussen op het strategische niveau van het plan en rekening houden met de gemeentelijke autonomie van de verschillende betrokken overheden. Voor de thema's logistiek en vrachtverkeer werden themasessies gehouden met de betrokken stakeholders uit de logistieke sector. Voor de opmaak van het vrachtroutenetwerk werd ook Het regionaal mobiliteitsplan ondersteunt deze ambitie.</p>
11	11c	Unizo	X	modal shift	<p>We constateren dat er gedurende het verloop van het proces van opmaak onvoldoende concrete betrokkenheid was van belanghebbenden en stakeholders. Hoewel er stakeholderessies werden georganiseerd, was er een duidelijk gebrek aan diepgaand overleg. Het bij aanvang grote aantal deelnemers - met uiteenlopende belangen en achtergronden - betekende een beperking van de mogelijkheid om de discussie ten gronde te voeren. Dit is onmogelijk in een traject met een beperkt aantal sessies en een onderwerp dat zo breed en impactvol is als mobiliteit.</p> <p>Op basis van de beperkte terugkoppeling vanuit de studie bureaus was het dan weer niet duidelijk op welke manier werd omgesprongen met de inbreng die gegeven werd in voorgaande stakeholdermomenten. Opmerkingen als "we nemen het mee" geven daarbij weinig vertrouwen richting de persoon of organisatie die de opmerking gaf en vaak vrije tijd opgeeft om vrijwillig mee na te denken over de mobiliteit van morgen.</p> <p>Gedurende de loop van het traject is de representativiteit van de sessies dan ook afgenomen, aangezien steeds minder organisaties en personen zich bereid zagen om deel te nemen aan de sessies of de tijd hiervoor konden vrijmaken. Voor kleinere organisaties die in heel Vlaanderen actief zijn was het bovendien onmogelijk om alle sessies in de 15 vervoerregio's te volgen.</p> <p>Wanneer men dan het gevoel krijgt dat een deelname aan de sessie weinig tot niets oplevert, dan is het te verwachten dat het aantal deelnemers terugloopt. Dit afhaken heeft als gevolg dat de resultaten niet altijd stroken met de realiteit en noden van het brede mobiliteitssysteem, maar vaak voortkomen vanuit een voorkeur voor of betrokkenheid bij een bepaalde modus. Het is nochtans essentieel dat diverse belanghebbenden en stakeholders actief en in voldoende mate betrokken zijn bij het participatietraject, zodat er een breed gedragen mobiliteitsplan kan worden ontwikkeld. We vragen daarom met aandring om werk te maken van meer bi- of multilateraal overleg met sectoren en organisaties die een belangrijke rol spelen binnen de mobiliteit.</p>	<p>We verwachten van de professionele deelnemers aan het proces een proactieve houding. Als er meer nood was aan verduidelijking en of er meer diepgang en verfijning nodig was, waren dit zaken die tijdens de sessies en ook achteraf meegegeven konden worden. Zo werden gedurende het proces verschillende bilaterale overlegmomenten ingepland met partijen die hier om vroegen. Zij kregen de mogelijkheid om hun opmerkingen, suggesties en bedenkingen mee te geven, te bespreken en, in zoverre deze kaderden binnen de doelstellingen van het regionale mobiliteitsplan, werden deze meegenomen. Het is jammer om deze opmerkingen en adviezen pas in deze fase van het proces te vernemen anders hadden we ook deze tijdens een bilateraal overleg kunnen bespreken</p>

11	11d	Unizo	X	logistiek	<p>Op vlak van goederenvervoer ligt dit echter anders. De opgenomen intenties op dit vlak vallen vaak terug op maatregelen die de voorbije decennia al op tafel lagen, maar in de praktijk niet tot een modal shift hebben geleid. Op papier klinken die voorstellen mooi en logisch, zeker voor leken, maar uit heel wat proefprojecten is vaak gebleken dat ze praktisch of economisch niet haalbaar zijn. De realiteit is dat goederenvervoer over de weg niet zo inefficiënt is als wordt aangenomen. Leveringen in stadscentra worden zodanig gepland dat de vracht- en bestelwagens zo optimaal mogelijk worden gevuld en ingezet. Een extra overslag, bijvoorbeeld aan de stadsrand, betekent niet zonder meer een efficiëntiewinst, laat staan dat het minder verkeer zou veroorzaken of per definitie een verbetering is voor de veiligheid. Het zet integendeel extra druk op de prijs, de efficiëntie van het proces en het aantal voertuigen in een kern. Willen we leveringen in de kernen gaan vergroenen, dan moeten we hiervoor kijken naar het Vlaamse niveau. Via stimulerende maatregelen moet gestreefd worden naar een groener voertuigenpark. Een Vlaams kader kan de toegang tot steden regelen, maar eenzijdige maatregelen per vervoerregio of gemeente zullen een negatief effect hebben op de economie in de kern.</p> <p>We moeten dus verder kijken dan maatregelen die op papier interessant lijken, maar in de praktijk een negatief</p>	<p>We staan bij de uitvoering van het RMP open voor concrete suggesties en inbreng van alle sectoren om ons begrip van specifieke gebieden, zoals transport en logistiek, te verbeteren.</p>
11	11e	Unizo	X	beleid	<p>Tot slot willen we nogmaals de aandacht vestigen op het ontbreken van een duidelijk ambitieus overkoepelend Vlaams mobiliteitsbeleid, wat nochtans een noodzakelijke voorwaarde is om een geloofwaardig en degelijk mobiliteitsplan op regionaal niveau uit te werken. Een coherent en gecoördineerd kader op Vlaams niveau is van essentieel belang om een consistente en effectieve mobiliteitsstrategie te waarborgen. Het is aangewezen om thema's als goederenvervoer en privaat collectief personenvervoer verder aan te pakken op het niveau waarop de grote stromen zich voordoen en waar het regionale niveau zich vervolgens kan aan vasthaken voor een diepere uitwerking specifiek voor de regio. We dringen erop aan dat er een duidelijk overkoepelend kader wordt vastgelegd dat richting geeft aan de vervoerregionale mobiliteitsplannen.</p>	<p>Betrokkenheid van hogere overheden: Het opstellen van een mobiliteitsplan is inderdaad een gelaagd proces dat samenwerking vereist op verschillende niveaus, van lokaal tot federaal. Op Vlaams niveau is de Mobiliteitsvisie 2040 het kader waarop de RMP's verder geënt zijn. 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.</p>

12	12a	Staden	X		wegencategorisering	<p>er wordt gevraagd om binnen de wegencategorisering de Houthulststraat af te waarderen van interlokale weg naar lokale ontsluitingsweg.</p> <p>De inrichtingsvoorstellen voor interlokale weg vermelden dat op dergelijke wegen een vlotte doorstroming wordt nagestreefd en het aantal aansluitingen beperkt blijft. Ook de kruispunten op deze assen worden ingericht op basis van goede doorstroming, met rotondes of verkeerslichten. De snelheden bedragen 70 of 50 km/uur op deze assen. Daarnaast wordt een bouwvrije strook voorzien buiten de bebouwde kom. Deze inrichtingsvoorstellen van een interlokale weg stemmen niet overeen met het huidige gebruik van de Houthulststraat. De Houthulststraat wordt op dezelfde manier behandeld als de Sint Jansstraat, Diksmuidestraat en Provinciebaan. Deze laatste zijn wegen waar veel doorgaand verkeer en ook veel vrachtverkeer van gebruik maakt. Op deze wegen is de doorstroming inderdaad belangrijk. Op de Houthulststraat is er geen verschil in gebruik en beleving dan op de andere gemeentewegen, zoals de Ieperstraat, Bruggestraat. Wij pleiten voor een verkeersveilige Houthulststraat met tragere snelheden en verschillende oversteekmogelijkheden zoals in de andere straten van onze gemeente. In de straat zijn er ook verschillende handelszaken die makkelijk bereikbaar moeten zijn voor zowel auto's maar ook voor fietsers en voetgangers.</p>	<p>De selectie van de Houthulststraat als interlokale weg komt niet alleen voort uit het huidige gebruik, maar ook uit haar door de VVR gewenste rol in het afbakenen van de interlokale mazen in de omgeving. Binnen de categorie van interlokale wegen bestaat er veel variatie: niet elke interlokale weg heeft dezelfde inrichting of dezelfde verkeersintensiteiten.</p> <p>Een interlokale weg dient niet om doorgaand verkeer op lange afstand te faciliteren, maar heeft wel een verbindingfunctie op bovengemeentelijk niveau voor autoverkeer. In het geval van de Houthulststraat is de gewenste functie o.a. het verbinden van Staden met Houthulst, Staden met Merkem, Hooglede met Houthulst,...</p> <p>De Houthulststraat is daarvoor beter geschikt dan andere wegen in de directe omgeving. De omrijfactor om deze bewegingen via bv. de regionale weg N35 te sturen zou te groot zijn.</p> <p>De selectie als interlokale weg geeft de gewenste functie van de Houthulststraat in het netwerk voor autoverkeer weer. Dat staat geheel los van het vrachtroutenetwerk. In het regionaal vrachtroutenetwerk is de Houthulststraat niet geselecteerd: d.w.z. dat vrachtwerende maatregelen mogelijk blijven indien nodig. Doorgaand zwaar verkeer heeft geen plaats in de Houthulststraat, want ze is niet geselecteerd als vrachtroute.</p> <p>De selectie als interlokale weg staat een verkeersveilige inrichting voor alle weggebruikers niet in de weg. De</p>
12	12b	Staden	X	X	vrachtroutenetwerk	<p>er wordt gevraagd om binnen het vrachtroutenetwerk voor de regionale bedrijven rond Sleihage en Westrozebeke een regionale vrachtgeleidingsroute te bepleiten richting Ieper. De toegang via de N313 vormt de meest logische ontsluiting. De omrijfactor geeft een bijkomend negatief effect op de milieuarportage;</p>	<p>Het vrachtroutenetwerk werd mee opgemaakt vanuit de bezorgdheid van veel lokale besturen om doorgaand vrachtverkeer door de kernen maximaal te weren met het oog op leefbaarheid en verkeersveiligheid. Lokaal vrachtverkeer kan via de aanrijroutes de respectievelijke bedrijven(terreinen) bereiken en van daaruit aansluiten op de hoofd- en regionale vrachtgeleidingsroutes. Over deze specifieke situatie zijn heldere afspraken gemaakt tussen de betrokken gemeentebesturen in de vervoerregioraden Westhoek en Midwest.</p>
13		burger	X		wegencategorisering	<p>Langs deze weg wensen we bezwaar in te dienen tegen het voornemen of de overweging om de Houthulststraat te Staden het statuut te geven van 'interlokale weg'.</p> <p>We wensen dat deze straat behouden blijft als lokale gemeenteweg.</p> <p>Dit laat toe om de huidige verkeersmaatregelen en snelheidsbeperkingen te behouden.</p> <p>In de houthulststraat wordt heden ten dage maximaal getracht rekening te houden met de aard van bebouwing, de hoeveelheid inwoners, de vele fietsers en schoolgaande jeugd die gebruik maken van de centrumweg .</p> <p>De houthulststraat heeft volledig andere eigenschappen dan de Sint-Jansstraat (N36)en provinciebaan (N313) dewelke typisch Interlokale wegen zijn .</p> <p>We wensen dat de houthulststraat een veilige weg blijft , dat de straat zijn uitzicht, indeling en eigenschappen zoals nu kan blijven behouden en dat het geen doorgangsweg voor druk en zwaar verkeer wordt.</p>	<p>De selectie van de Houthulststraat als interlokale weg komt niet alleen voort uit het huidige gebruik, maar ook uit haar door de VVR gewenste rol in het afbakenen van de interlokale mazen in de omgeving. Binnen de categorie van interlokale wegen bestaat er veel variatie: niet elke interlokale weg heeft dezelfde inrichting of dezelfde verkeersintensiteiten.</p> <p>Een interlokale weg dient niet voor doorgaand verkeer op lange afstand te faciliteren, maar heeft wel een verbindingfunctie op bovengemeentelijk niveau voor autoverkeer. In het geval van de Houthulststraat is de gewenste functie o.a. het verbinden van Staden met Houthulst, Staden met Merkem, Hooglede met Houthulst,...</p> <p>De Houthulststraat is daarvoor beter geschikt dan andere wegen in de directe omgeving. De omrijfactor om deze bewegingen via bv. de regionale weg N35 te sturen zou te groot zijn.</p> <p>De selectie als interlokale weg geeft de gewenste functie van de Houthulststraat in het netwerk voor autoverkeer weer. Dat staat geheel los van het vrachtroutenetwerk. In het regionaal vrachtroutenetwerk is de Houthulststraat niet geselecteerd: d.w.z. dat vrachtwerende maatregelen mogelijk blijven indien nodig. Doorgaand zwaar verkeer heeft geen plaats in de Houthulststraat, want ze is niet geselecteerd als vrachtroute.</p> <p>De selectie als interlokale weg staat een verkeersveilige inrichting voor alle weggebruikers niet in de weg. De</p>

14	14a	burger	X	wegencategorisering	Opname van noordwestelijke ringweg Diksmuide (in voorbereiding)	zie 16
14	14b	burger	X	wegencategorisering	Opname halve ringweg Pervijze zoals voorzien in het gewestplan Diksmuide-Torhout	zie 32
14	14c	burger	X	wegencategorisering	Opname van ringweg St. Pieterskapelle	zie 32
14	14d	burger	X	vrachtroutenetwerk	Ook aanduiding van de N355 richting Nieuwpoort als weg voor vrachtverkeer	In het regionaal mobiliteitsplan is er de keuze gemaakt om dorpskernen zoveel als mogelijk te ontzien van zwaar, doorgaand vrachtverkeer. Een selectie van de N355 richting Nieuwpoort conflicteert lokaal met de aanwezigheid van een schoolomgeving in de kern Pervijze.
15	15a	burger	X	wegencategorisering	<p>Jaren geleden heb ik me tegenover de bewoners van de zuidrand van leper geëngageerd om het op te nemen voor de verkeersleefbaarheid in onze straten. De verkeersoverlast is enorm. Meerdere gezinnen hebben hierdoor hun woning al verkocht. Met het voorliggende regionale mobiliteitsplan wordt deze toestand bestendig, zelfs verergerd, in plaats van opgelost.</p> <p>Vandaag werd ik er door een bewoner, die toevallig een kort artikel zag op HLN, op attent gemaakt dat er een openbaar onderzoek loopt over het regionaal mobiliteitsplan. Ik was hier niet van op de hoogte en bij navraag bij andere bewoners blijkt niemand dit te zijn.</p> <p>Gelieve hieronder enkele fundamentele bezwaren te vinden. Omdat ik deze ter elfder ure nog haastig bijeen moet schrijven heb ik vooral gepoogd om de hoofdzaken mee te geven. Ik reken erop dat dit verder toegelicht kan worden in een gesprek. Dit is echt noodzakelijk. Wanneer hieronder 'ik' gebruikt wordt, staat dit - gelet op bovenstaande- evenzeer voor de bewoners van de zuidrand.</p> <p>Krommenelstraat, Ruuschaartstraat en Kemmelseweg worden als interlokale wegen aangeduid. Door dit te doen creëert men de door leper reeds lang nagestreefde zuidelijk ringweg over straten en door een omgeving die zich hier absoluut niet toe lenen, zoals in de hogere structuurplannen aangegeven wordt. Reeds vele jaren werkt leper naar het sluiten van de ringweg toe, via het nodige gelobby en achterkamerpolitiek. Dit is niet zomaar een wilde bewering. Dit is ook het besluit van een doorlichting van Prof. Miermans van enkele jaren geleden (zie bijlage). Met een AWV en leper die mekaar in dit dossier gevonden hebben zullen binnen het regionaal overleg niet veel kritische stemmen op deze plannen te horen geweest zijn. Een ernstige kritische screening is daarom nodig.</p> <p>Vandaag wordt het besluit van Prof. Miermans verder bevestigd. Het is namelijk verbazend hoe leper en AWV in de meerdere vergaderingen die er - telkens op mijn aandringen – geweest zijn, geen, vage of ontwijkende antwoorden gaven op mijn herhaalde vraag naar de verdere plannen voor de zuidrand. De burgemeester had zich enkele jaren geleden geëngageerd om aan een oplossing voor de overlast te zullen werken; het aandringen op feedback leek Krommenelstraat en Ruuschaartstraat worden aangeduid als enige aanrijroute voor de 'maas Heuvelland', die aan de oostkant voor een deel uit Waals grondgebied bestaat.</p> <p>We zijn verheugd dat op deze manier het traject van het sluike transport dat zich momenteel over deze straten en dan verder via Kemmelseweg en Rijselseweg naar de N58 bij Waasten begeeft onderbroken wordt. Dit is net waar we al 10 (!) jaar voor aan het ijveren zijn.</p> <p>Er is echter ook een grote bezorgdheid die verdere bijsturing vereist. Het lijkt erop dat deze route de enige toegelaten aanrijroute (toegangspoort) voor heel de 'maas Heuvelland' wordt, ook voor alle transport dat nu van op de N58 (Waasten, Ploegsteert) deze maas inrijdt. Het kan toch niet de bedoeling zijn dat de ~400 (volgens burgemeester Evrard van Mesen) dagelijkse transporten die momenteel via de N314 tussen aardappelverwerkend bedrijf Clarebout Waasten en Clarebout Nieuwkerke rijden, dan plots via deze aanrijroute ten zuiden van leper zouden moeten aanrijden. Samen met de transporten die momenteel van op de Kemmelseweg van leper naar Heuvelland en omgekeerd rijden (o.a. Clarebout Nieuwkerke) en nu eveneens over deze ene aanrijroute gedwongen worden zou dat resulteren in een 800-900 transporten per dag ! Wat met het transport naar steenbakkerij Ploegsteert, het slachthuis in Wijschate en brouwerij Van Uxeem ? Dit zijn bedrijven die dicht bij de N58 gelegen zijn en veel transport genereren. Minstens van op de N58 (oostzijde van de maas) moet er een aanrijroute gedefinieerd worden. Die ontbreekt in het huidige ontwerp.</p> <p>In het regionaal mobiliteitsplan wordt heel correct gesteld dat bedrijven aan vrachtroutes gevestigd moeten zijn. Het grote probleem voor 'maas Heuvelland' is de ligging van Clarebout Nieuwkerke. Men kan zich geen ongeschiktere locatie voorstellen voor een dergelijk bedrijf dat honderden transporten per dag genereert. Dit ene bedrijf verziekt de hele streek. Er zijn al veel protesten geweest en iedereen is het erover eens dat dit bedrijf daar niet thuishoort. Het zou van visie getuigen om een dergelijk bedrijf niet langer te vergunnen. 'Put your money where your mouth is'. Het argument van werkgelegenheid gaat niet op; er is net een krapte op de arbeidsmarkt. De vestiging in Waasten daarentegen getuigt van de correcte aanpak: vlak aan de N58 en aan de Leie gelegen.</p>	De selectie van de Krommenelstraat, Ruuschaartstraat en Kemmelseweg als interlokale wegen komt deels voort uit het huidige gebruik, maar ook uit de door de Vervoerregiraad gewenste rol in het afbakenen van de interlokale mazen in de omgeving. Een interlokale weg dient niet om doorgaand verkeer op lange afstand te faciliteren, maar heeft wel een verbindingsfunctie op bovengemeentelijk niveau voor autoverkeer. In het geval van de Krommenelstraat, Ruuschaartstraat en Kemmelseweg is de gewenste functie o.a. het verbinden van Kimmel met de N38. De Krommenelstraat, Ruuschaartstraat en Kemmelseweg zijn daarmee een van de zeven bovenlokale assen die toegang geven tot de maas N38 - N58 - Franse grens . Binnen de categorie van interlokale wegen bestaat er veel variatie: niet elke interlokale weg heeft dezelfde inrichting of dezelfde verkeersintensiteiten. De selectie als interlokale weg staat een verkeersveilige inrichting voor alle weggebruikers niet in de weg, integendeel: ze moedigt deze aan. De inrichtingsprincipes voor interlokale wegen (zie brochure via link in visienota op p57) laten afhankelijk van de omgevingscontext een aangepaste snelheid toe en vragen steeds een veilige inrichting voor fietsers.
15	15b	burger	X	vrachtroutenetwerk	<p>Het is een misvatting dat enkel de geselecteerde wegen nog voor bovenlokaal vrachtverkeer zouden mogen gebruikt worden. De maas Heuvelland kan nog steeds uit verschillende richtingen rechtstreeks bereikt worden. De selectie van de Krommenelstraat en Ruuschaartstraat als aanrijroute geven aan dat op deze as geen beperkende maatregelen zullen genomen worden die het gewenste gebruik van deze route (i.e. als bestemmingsroute voor vrachtverkeer met bestemming in Heuvelland) zouden hypothekeren. Voor de bedrijven die u opnoemt, gelegen nabij de N58, is dergelijke selectie niet noodzakelijk: rekening houdend met hun bestemming, worden zij binnen de maas Heuvelland als bestemmingsverkeer beschouwd.</p>	

16		burger	X	wegencategorisering	<p>In het voorliggende plan Vervoerregio Westhoek merk ik een ernstig probleem voor de inwoners van de stad Diksmuide.</p> <p>Op dit moment wordt gewerkt aan de zuidwestelijke omleidingsweg rond de stad. Die heeft tot doel om doorgaand verkeer uit het stadscentrum te weren. Hoewel de omleidingsweg een stap in de goede richting is, kan die er nooit voor zorgen dat zwaar en doorgaand verkeer vanaf dan het hart van onze stad zal (kunnen) vermijden. Alle verkeer dat van de N35 naar de noordkant van de N369 of omgekeerd moet, heeft geen andere optie dan langs de Grote Markt te passeren. Ook alle noord-zuid verkeer moet diezelfde doortocht gebruiken. De realisatie van een noordwestelijke omleidingsweg is dus noodzakelijk om het doorgaand verkeer in de toekomst uit de stadskern te houden en zo de veiligheid en levenskwaliteit van de stadsbewoners te verbeteren.</p> <p>De degradatie van de N369 tussen Diksmuide en de oprit Middelkerke tot interlokale weg zal in de praktijk niets veranderen aan de hoeveelheid personenverkeer en naar mijn inschatting ook niet aan het zwaar verkeer die deze route neemt. Het omrijden via de N35 Pervijze – oprit Oostduinkerke is te ver voor de vrachtwagens die vanuit de industrieterreinen Kaaskerke en Heernisse richting E40 - bijvoorbeeld Oostende - moeten.</p> <p>De N369 Diksmuide - Oprit Middelkerke moet het label regionale weg krijgen, omdat ze in die hoedanigheid gebruikt wordt. Een degradatie naar interlokale weg zal de realisatie van een noordwestelijke omleidingsweg te bemoeilijken.</p> <p>Ik wil uitdrukkelijk vragen om de noordwestelijke omleidingsweg (in voorbereiding) op te nemen in het plan vervoerregio Westhoek. Het feit dat op de gemeenteraad van Diksmuide op 25 september 2023 unaniem gestemd werd om formeel advies in te dienen om de noordwestelijke omleidingsweg op te nemen in het plan is een erg belangrijk signaal.</p> <p>Als de Diksmuidse zuidwestelijke omleidingsweg in gebruik genomen wordt, mogen we er van uit gaan dat er meer verkeer gebruik zal maken van de N 35, wat een negatieve impact zal hebben op de dorpskernen Pervijze en Esen die door die weg doorkruist worden. Om de veiligheid en levenskwaliteit in die dorpen te verhogen zal ook daar naar een oplossing moeten gezocht worden. De omleiding in Pervijze ligt al lang op de tekentafel, maar Esen kan niet achterblijven.</p>	<p>Bij het uitwerken van de nieuwe wegcategorisering werd onder meer vertrokken van de vaststelling dat de ruimtelijke ontwikkelingen (vnl. bedrijventerreinen) zich in de jongste decennia voornamelijk geënt hebben op de zuidwestrand van de kern Diksmuide. Dit gebeurde ondanks de aanduiding van de N369 Diksmuide - Middelkerke als primaire weg II. Ook de ontwikkelingen die thans gepland worden, focussen zich hoofdzakelijk op deze zuidrand. Binnen de bestaande categorisering volgens de structuurplannen, betekent dit dat alle verkeer vanaf de E40 doorheen de kern Diksmuide moet geleid worden. Er is momenteel een zuidelijke ringweg in aanleg, in uitvoering van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan. Een noordelijke ringverbinding die de E40 oprit Middelkerke bereikbaar zou maken zonder overlast te veroorzaken in de kern van Diksmuide, ligt momenteel nog niet op de tekentafel. In de nieuwe wegcategorisering verzoenen we de gekende ruimtelijke ontwikkelingen en de daarbij verwachte verkeersstromen met de wens naar verkeersleefbaarheid in de kernen. Het RMP focust daarom zowel voor doorgaand autoverkeer als voor vrachtverkeer richting E40 niet langer op de oprit Middelkerke. Het RMP doet expliciet geen uitspraak over nut en noodzaak van een eventuele omleidingsweg, maar kijkt louter naar de wenselijke verbindingen tussen stedelijke kernen onderling en naar het hoofdwegenet toe. De eventuele noordwestelijke ring wordt dus niet gehypothekerd in het Waarvan akte</p>
17	17a	ACV West-Vlaanderen	X	algemeen	<p>Het regionaal mobiliteitsplan legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi. Het plan doet onder andere uitspraken over de belangrijke mobiliteitsuitdagingen van de regio, tekent het openbaar vervoersnetwerk uit en stelt maatregelen voor de verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid en het fietsbeleid voor.</p> <p>Het mobiliteitsplan heeft als doel het gebruik van de wagen te verminderen, het gebruik van fietsen en het openbaar vervoer stimuleren.</p> <p>Naar aanleiding van het openbaar onderzoek, dat loopt van 17 augustus tot 16 oktober 2023 wensen de sociale partners volgende nota mee te geven als reactie op het voorgelegd mobiliteitsplan voor de regio Westhoek. Vervolgens willen we ook benadrukken dat de motie van de provincieraad inzake het Vervoerplan van NMBS volledig wordt ondersteund door de sociale partners.</p>	
17	17b	ACV West-Vlaanderen	X	fiets	<p>Inzake infrastructuur</p> <p>Graag onderschrijven we het belang van het opnemen van het onderhoud van bestaande fietsverbindingen. Echter mag er nog meer focus op gelegd worden, alsook meer middelen hiervoor toegekend worden. De uitwijkstroken kunnen de veiligheid verhogen en wordt door ons als positief ervaren.</p> <p>Vervolgens is het ons niet duidelijk hoe men precies het fiets- en landbouwverkeer wil spreiden. Lokaal landbouwverkeer dient ten allen tijde op de velden te geraken.</p>	<p>Het fiets- en landbouwverkeer kan inderdaad niet altijd gespreid worden. Maar waar er parallele verbindingen aanwezig zijn, kan hier evenwel maximaal op ingezet worden. Daar waar niet ontvlecht kan worden, kan ingezet worden op begeleidende maatregelen zoals uitwijkstroken.</p>
17	17c	ACV West-Vlaanderen	X	openbaar vervoer	<p>Inzake dienstverlening</p> <p>'Vervoer op maat' komt momenteel onvoldoende aan bod. Er is nood aan een goed (basis)aanbod openbaar vervoer, dit ook buiten de schoolmomenten. Momenteel ligt de focus te veel op de schoolmomenten waardoor tijdens de vakanties, de dienstregeling onvoldoende is en onvoldoende afgestemd is met de werkende pendelaars. Ook voor werkzoekenden is het niet altijd evident om te gaan solliciteren, een opleiding te volgen zonder een wagen te kunnen gebruiken...</p> <p>Wil men het openbaar vervoer stimuleren, moet men eerst en vooral dringend werk maken van het vervoer op maat & mobipunten/hoppinpunten. Dat is nu nog onvoldoende uitgewerkt.</p> <p>Vlotte toegankelijkheid, een uitgebreid en afgestemd aanbod openbaar vervoer, betaalbaarheid en aandacht voor woon-werkverkeer zijn slechts enkele van de kerneigenschappen van dit aanbod. Daarnaast is het belangrijk om een koppeling mogelijk te maken met andere vervoersmogelijkheden. Met name de trein en tram maar ook hoppinpunten, deelfietsen en deelauto's. Er dient ook gewerkt te worden aan een betrouwbaar alternatief voor de belbus.</p> <p>Hierbij vragen we specifieke aandacht voor de kwetsbare doelgroepen, die vaak afhankelijk zijn van het openbaar vervoer voor hun verplaatsingen!</p> <p>Met betrekking tot de treinverbindingen in de Westhoek liggen er ook nog heel wat opportuniteiten. Om de ontsluiting van de Westhoek te optimaliseren en de trein als een waardig initiatief voor de auto te beschouwen, is er nood aan extra treinen. Extra inzet van rechtstreekse treinen vanuit de Westhoek naar Brussel, Antwerpen, Gent en Kortrijk. Maar ook snellere verbindingen garanderen en meer treinen (elk half uur) zorgen voor een betere ontsluiting en aansluiting bij het openbaar vervoersaanbod.</p>	<p>Het regionaal mobiliteitsplan ondersteunt deze ambities.</p>

17	17d	ACV West-Vlaanderen	X	algemeen	<p>Inzake (toekomst)visie</p> <p>Het ontbreekt aan een duidelijk ambitieus overkoepelend Vlaams mobiliteitsbeleid. Een coherent en gecoördineerd kader op Vlaams niveau is van essentieel belang om een consistente en effectieve mobiliteitsstrategie te waarborgen.</p> <p>Het mobiliteitsplan is weinig toekomstgericht, weinig innovatief en behoudt de zaken vooral zoals ze zijn. Er ontbreekt een plan omtrent elektrisch rijden. Er wordt vanuit de overheid meer en meer gestimuleerd om te investeren in elektrisch rijden. Dit heeft echter wel enkele gevolgen voor de organisatie van mobiliteit en oplaadpunten. Hoe kunnen we inzetten en vooral anticiperen op elektrisch rijden? De investeringen omtrent snellaadpalen dienen in kaart gebracht te worden. Waar zijn er nog zwarte vlekken in de Westhoek aanwezig? Dit dient opgenomen te worden in het actieplan.</p> <p>Vervolgens 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.</p> <p>In de opmaak van het mobiliteitsplan wordt er voornamelijk vertrokken vanuit het oogpunt van personenmobiliteit en moet het goederenvervoer het doen met een aantal clichématige ingrepen. Het belang voor onze economie en bevoorradingsystemen worden in deze dan ook niet erkend, integendeel, ondoordachte aanpassingen op lokaal of regionaal niveau kunnen ernstige gevolgen hebben voor bedrijven, organisaties, werven... die afhankelijk zijn van goederenvervoer. Het is dus van groot belang dat er voldoende aandacht wordt besteed aan de specifieke behoeften en uitdagingen van het goederenvervoer en sectoren die met leveringen te maken hebben, zodat een duurzame en efficiënte logistiek gewaarborgd blijft. Denk maar aan de leveringen van drank aan de horeca of bouwmaterialen op werven, de inzameling van bedrijfsafval of de bevoorrading voor winkels.</p> <p>Ook voor autocars zijn afspraken, routes en oplossingen nodig die werkbaar zijn en afgestemd zijn tussen steden, zodat ook deze stromen op een realistische manier kunnen worden gestuurd en gestroomlijnd.</p> <p>Voor het verder uitwerken van zaken als venstertijden, routegeleiding of -advies, tonnagebeperkingen... moet heel duidelijk gekozen worden om te vertrekken vanuit overleg met het goederenvervoer én het collectief</p>	<p>Het opstellen van een regionaal mobiliteitsplan is een complex proces dat rekening houdt met vele factoren en belangen. Wij waarderen de unieke expertise en inzichten die elke stakeholder brengt. Tegelijkertijd moeten wij ons houden aan de doelstellingen, de bestaande kaders, focussen op het strategische niveau van het plan en rekening houden met de gemeentelijke autonomie van de verschillende betrokken overheden. Op Vlaams niveau is dat de Mobiliteitsvisie 2040 het kader waarop de RMP's verder geënt zijn.</p>
17	17e	ACV West-Vlaanderen	X	algemeen	<p>Inzake werking vervoerregioraad</p> <p>We constateren dat er gedurende het verloop van het proces van opmaak onvoldoende concrete betrokkenheid was van belanghebbenden en stakeholders. Hoewel er stakeholdersessies werden georganiseerd, was er een duidelijk gebrek aan diepgaand overleg. Het bij aanvang grote aantal deelnemers - met uiteenlopende belangen en achtergronden - betekende een beperking van de mogelijkheid om de discussie ten gronde te voeren. Dit is onmogelijk in een traject met een beperkt aantal sessies en een onderwerp dat zo breed en impactvol is als mobiliteit.</p> <p>Op basis van de beperkte terugkoppeling vanuit de studiebureaus was het dan weer niet duidelijk op welke manier werd omgesprongen met de inbreng die gegeven werd in voorgaande stakeholdermomenten. Opmerkingen als "we nemen het mee" geven daarbij weinig vertrouwen richting de persoon of organisatie die de opmerking gaf en vaak vrije tijd opgeeft om vrijwillig mee na te denken over de mobiliteit van morgen. De informatiedoorstroom (agenda en verslagen) kan ook sneller en meer transparant.</p> <p>Gedurende de loop van het traject is de representativiteit van de sessies dan ook afgenomen, aangezien steeds minder organisaties en personen zich bereid zagen om deel te nemen aan de sessies of de tijd hiervoor konden vrijmaken.</p> <p>Wanneer men dan het gevoel krijgt dat een deelname aan de sessie weinig tot niets oplevert, dan is het te verwachten dat het aantal deelnemers terugloopt. Dit afhaken heeft als gevolg dat de resultaten niet altijd stroken met de realiteit en noden van het brede mobiliteitssysteem, maar vaak voortkomen vanuit een voorkeur voor of betrokkenheid bij een bepaalde modus. Het is nochtans essentieel dat diverse belanghebbenden en stakeholders actief en in voldoende mate betrokken zijn bij het participatietraject, zodat er een breed gedragen mobiliteitsplan kan worden ontwikkeld. We vragen daarom met aandrang om werk te maken van meer bi- of multilateraal overleg met sectoren en organisaties die een belangrijke rol spelen binnen de mobiliteit.</p> <p>De sociale partners wensen de samenwerking met de vervoerregioraad te optimaliseren en zijn bereid om hier mee over na te denken en dit mee vorm te geven.</p>	<p>We verwachten van de (professionele) deelnemers aan het proces een proactieve houding. Als er meer nood was aan verduidelijking en of er meer diepgang en verfijning nodig was, waren dit zaken die tijdens de sessies en ook achteraf meegegeven konden worden. Zo werden gedurende het proces verschillende bilaterale overlegmomenten ingepland met partijen die hier om vroegen. Zij kregen de mogelijkheid om hun opmerkingen, suggesties en bedenkingen mee te geven, te bespreken en, in zoverre deze kaderden binnen de doelstellingen van het regionale mobiliteitsplan, werden deze meegenomen. Het is jammer om deze opmerkingen en adviezen pas in deze fase van het proces te vernemen anders hadden we ook deze tijdens een bilateraal overleg kunnen bespreken. Uiteraard kan u bij de uitwerking van het RMP steeds uw expertise proactief aandragen.</p>

17	17f	ACW West-Vlaanderen	X	algemeen	<p>Conclusie</p> <p>Met deze nota willen we de aandacht vestigen op de elementen in het mobiliteitsplan die niet ten gronde zijn aangepakt en/of de realiteit onvoldoende weerspiegelen.</p> <p>We verzoeken u met aandrang om de bezwaren die we aanbrengen serieus te nemen en het proces rond het mobiliteitsplan te hernemen, mét extra aandacht voor bovenstaande genoemde zaken. Het is van groot belang dat het mobiliteitsplan een realistisch en effectief beleid bevatten dat de belangen van alle belanghebbenden dient en bijdraagt aan een duurzame en efficiënte mobiliteit in de Westhoek</p> <p>We vertrouwen erop dat u ons bezwaar zorgvuldig zult analyseren en de aanbeveling in het verdere proces zult toepassen. We hopen verder een constructieve dialoog over dit belangrijke onderwerp kunnen opzetten. Mocht u verdere informatie of verduidelijking wensen, dan zijn wij graag bereid om dit te verstrekken.</p>	<p>Waarvan akte</p>
17	17g	ACW	X		<p>Daarnaast ontbreekt er binnen het mobiliteitsplan enige koppeling met of verwijzing naar het 'Complex project', waar de verbinding tussen Ieper en de Westkust aan bod komt. Binnen de Westhoek een belangrijke verbinding waarover heel wat verschillende meningen bestaan. Het lijkt ons noodzakelijk om dit project op te nemen en te verbinden met het mobiliteitsplan Westhoek.</p>	<p>Het complex project 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)', waarvan de startbeslissing door de Vlaamse Regering goedgekeurd werd op 14 juli 2023, geeft verdere uitvoering aan de visie inzake de wegontsluiting van de Westhoek, zoals die vastgesteld wordt in het Regionaal Mobiliteitsplan. Concreet zal het complex project de ontwikkeling onderzoeken van de Regionale Weg tussen Ieper en Veurne, met een focus op het verbeteren van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid op het traject tussen de Kruisboomstraat in Vleteren zuidwaarts tot en met het kruispunt N38/N8. Daarbij wordt ook flankerend beleid voorzien.</p>
17	17h	ACW	X		<p>Tot slot is er nood aan meer duidelijkheid en een plan omtrent het budget gekoppeld aan het mobiliteitsplan. Wie is verantwoordelijk voor de uitvoering van dit plan? Welk budget is er hiervoor ter beschikking en onder welke voorwaarden ?</p>	<p>De actietabel geeft per maatregel weer wie verantwoordelijk is als initiatiefnemer voor de maatregel. Deze aanduiding impliceert ook een budgettaire verantwoordelijkheid.</p>
18		burger	X	openbaar vervoer	<p>Op de valreep, wens ik even te reageren op het ov-plan tijdens het openbaar onderzoek.</p> <p>Ik heb vernomen dat er op de as Poperinge - Ieper, één van de grootste vervoersvraag is binnen de vervoerregio. In de spits is het aanbod OV tussen de twee steden volgens mij goed uitgebouwd.</p> <p>Ik heb uit goede bron vernomen, dat het aanbod De Lijn vanaf januari 2024, grotendeels naar 1x/u wordt teruggebracht, ook tijdens de spits (op de as Ieper - Poperinge). Waarom gebeurt dit op een as, waar heel wat vervoersvraag is? Zal een deel van de diensten op die as met geledebussen worden uitgevoerd?</p> <p>Wanneer er gesproken wordt over een modal-shift, zie ik dat de industriezone te Ieper (Dehemlaan), niet meer bediend wordt (vandaag enkel door spitsdiensten lijn 60).</p> <p>Waarom werd die keuze gemaakt? Gebrek aan vervoersvraag?</p> <p>Opties zouden kunnen zijn;</p> <p>* Lijn Ieper - Roeselare, zou evengoed via Dehemlaan en Ter waarde kunnen rijden (extra bediening Ter Waarde).</p> <p>* In de spits zou een halfuurbieding op de as Poperinge - Ieper wenselijk kunnen zijn, net zoals vandaag. Waar vandaag tijdens de spits meerdere bussen tussen Poperinge en Ieper industrie rijden, kan dit vanaf 2024 ook door een andere verbinding (gedeeltelijk) door te trekken tot Poperinge.</p> <p>In Diksmuide zou vanaf 2024 ook de rechtstreekse verbinding VTI - Nieuwpoort een verbinding met krappe overstap worden, is er niet zoveel vraag naar zo'n verbinding?</p> <p>Tussen Veurne en De Panne rijdt tegenwoordig geen bus meer in het weekend (laagseizoen), dat is eigenlijk onbegrijpelijk.</p> <p>Ik wil enigzins begrijpen dat er keuzes gemaakt moeten worden, maar ik hoop dat er op termijn, toch enige ruimte tot bijsturing is...</p> <p>De vaste busverbindingen vanuit Ieper verbeteren wel en, als de onderlinge aansluiting grotendeels goed is, dan hoop ik op slagen van dit plan... Dat er in de volledige regio op de meeste assen 1x/u gereden wordt, is positief. Ik hoop dat er in de toekomst nog verdere mooie uitbreidingen volgen...</p> <p>Vriendelijke groet, [naam]</p>	<p>Deze vraag heeft betrekking op het korte termijn openbaarvervoerplan en wordt niet verder behandeld in dit openbaar onderzoek. De Lijn geeft aan dat er op de as Poperinge-Ieper vanaf 6/01/24 elk uur een bus voorzien wordt op alle wekdagen en zaterdag, op zondag om de twee uur. Tijdens de ochtendspits richting Ieper is er een 30'F voorzien, maar het klopt dat er minder ritten voorzien zijn tijdens de spits. Op basis van het gebruik en de bezettingsgraad lijkt het nieuwe aanbod voldoende. Tijdens de spits zullen enkele ritten uitgevoerd worden met een gelede bus. De huidige haltes in de Dehemlaan komen inderdaad te vervallen, dit omwille van het beperkt gebruik. Nabij het kruispunt met de Pijkemseweg is er wel een nieuwe halte "Dehemlaan" voor bediening van Westlandia. Leerlingen van het VTI Diksmuide kunnen met L30 of L92 naar het station van Diksmuide waar ze kunnen overstappen op de verbinding naar Nieuwpoort, dit is niet anders dan op vandaag. L56 De Panne-Veurne rijdt inderdaad niet meer in het weekend, reizigers kunnen gebruik maken van het flexvervoer. Tijdens juli en augustus rijdt L56 wel tijdens het weekend met een 120'F. Het nieuwe net zal geëvalueerd worden en zal in samenspraak met de vervoerregio Westhoek daar waar mogelijk en nodig bijgestuurd worden.</p>

19	burger	X	wegencategorisering	<p>Wij wonen in [nummer] van de Hogebrugstraat in Oost Vleteren en moeten tegenwoordig op alle mogelijke manieren proberen duidelijk te maken dat we niet alleen de straat inrijden maar ook onze oprit oprijden. De aanpassing naar zone 30 in West Vleteren, de komst van Waze en het feit dat we net buiten de bebouwde kom vallen (zone 70) maakt dit een ideale sluipteg voor dagelijks verkeer, vrachtwagens met of zonder oplegger en campers van alle aard.</p> <p>Bovendien wordt deze straat gebruikt als fietsknooppunt, voor wandelroutes en een geleide wandeling door de gemeente Vleteren.... een levensgevaarlijke situatie.</p> <p>mijn persoonlijk voorstel om paal en perk te stellen aan dit overmatig snelle sluipteg is om de straat verkeersvrij te maken door middel van bijvoorbeeld een tractorsluis ter hoogte van de blauwe doos. Op die manier kan het verkeer indien nodig nog tot daar geraken. Kan er geparkeerd worden in geval van evenementen op deze locatie en kan de familie De Meester nog in beide richtingen vertrekken gelet op het feit dat zij het verste in de straat wonen.</p> <p>Eenzelfde scenario zou kunnen uitgewerkt worden in de Molenstraat. Op deze manier blijft het doorgaand verkeer richting poperinge op de N321.</p>	Het RMP ondersteunt het nemen van maatregelen tegen ongewenst doorgaand verkeer in algemene zin. Voor concrete gevallen verwijzen we graag naar de bevoegde wegbeheerder.
20	burger	X	wegencategorisering	<p>In het voorliggende plan merken wij een ernstig probleem voor de inwoners van de stad Diksmuide. Op dit moment wordt gewerkt aan de zuidwestelijke omleidingsweg rond de stad. Die heeft tot doel om doorgaand verkeer uit het stadscentrum te weren. Hoewel de omleidingsweg een stap in de goede richting is, kan die er nooit voor zorgen dat zwaar en doorgaand verkeer vanaf dan het hart van onze stad zal (kunnen) vermijden.</p> <p>Langs deze weg wens ik jullie te contacteren voor de volgende situatie bij ons in ons dorp , en niet via jullie meldpunt want ik wens dat mijn privacy wordt gerespecteerd en dat mijn gegevens niet zomaar aan derden mogen worden vrijgegeven , en dan is toestemming wel vereist indien het mag vooraf gevraagd of vooraf overeengekomen .</p> <p>Met dank voor jullie begrip en respect hieromtrent .</p> <p>Tot op vandaag bleef ik aankloppen bij de gemeente voor onze situatie in ons dorp echter zonder resultaat en zonder gevolg hieraan .</p> <p>Vandaar dit contact nu naar jullie toe .</p>	zie antwoord 16
21	burger	X	verkeersleefbaarheid	<p>Sedert jaren woedt er in ons dorp een echte wildgroei inzake doorstroming van het verkeer aldoor de enige centrumstraat , nieuwerkerstraat-markt-seulestraat , zowel van gewoon verkeer als van heel zwaar vrachtverkeer , vrachtwagens en tractoren , 7 op 7 en 24 op 24 , en dit brengt serieuze gevolgen met zich mee als volgt .</p> <ul style="list-style-type: none"> -geen toezicht -geen controle -luchtverontreiniging -milieuhinder -lawaaihinder -trillingen -overdreven snelheid -parkeerproblemen -inhaalproblemen -minder en minder aantrekkelijk dorp voor woongelegenheid -minwaarden voor gebouwen en huizen langs deze straat -leegstand -minder nieuwe inwoners -ongezond wonen en leven -geen actie noch interventies van hogerhand 	Het regionaal mobiliteitsplan ondersteunt de ambitie om te komen tot leefbare dorpskernen door (onder meer) gerichte sturing van (vracht)verkeer via een categorisering van het wegennet en aangepast snelheidsbeleid.

22		burger	X	openbaar vervoer	<p>Bedankt om na te denken over onze mobiliteit en de toekomst vorm te geven en om onze mening te vragen. 😊</p> <p>Wellicht is er ongetwijfeld aan onderstaande gedacht door het team en zijn er goede redenen om dit niet te overwegen, maar toch...</p> <p>Is er aan gedacht aan de optie om (elektrische) trambussen te gebruiken, die energie van de tramlijn kunnen afnemen?</p> <p>Voordeel: Vernieuwde vergroening van de stadsbussen Ongebonden of beperkt gebonden aan spoorbedding, kunnen dus afwijken om andere haltes te bedienen. Flexibiliteit van de lijn De Panne-Oostende; Je kan dergelijke bussen hebben die beperkte stops hebben, en andere die meerdere stops doen. Daardoor zou je dus vanuit de extremen een snellere verbinding kunnen inleggen naar treinstations. Wellicht ook meer ruimte creëren door mogelijk gedeeld gebruik van de trambedding ; ontharding / fietspaden door verdere vernieuwing Albert1laan Mogelijks ook veiliger ; minder ongevallen met tram/ in steden met fietsers en sporen ... Ontdubbelen van bediening bus/tram. Hoger comfort voor reizigers Minder last van zandophoping bij harde wind. Bestaande infrastructuur kan wellicht relatief gemakkelijk gebruikt/aangepast worden.</p> <p>Ook in de steden met tramlijnen (Antwerpen, Gent, Brussel,...) zou dit mogelijks een oplossing kunnen bieden voor de stad verder te vergroenen...</p> <p>Een nadeel kan ik niet direct bedenken; maar ik verneem graag wat jullie hierover denken. Mogelijks werkgelegenheid Bombardier versus VanHool/ VDL?</p>	Dit is een operationele suggestie die wij overmaken aan De Lijn.
23		burger	X	openbaar vervoer	<p>Hallo, de bus van Nieuwpoort naar Diksmuide in het weekend vertrekt veel te laat vooral in de wintermaanden . 1 uur vroeger zouden er meer mensen gebruik van maken . Nu moet je zeker 4 uur in Nieuwpoort blijven.</p>	Deze vraag heeft betrekking op het korte termijn openbaarvervoerplan en wordt niet verder behandeld in dit openbaar onderzoek.
24		burger	X	openbaar vervoer	<p>Wilt u aub even denken aan ons ouder publiek, mensen met beperking, mensen die ziek zijn, mensen die onverwachts weg moeten/willen....reserveren van een belbus is voor deze groep mensen niet evident, ene dag is andere niet.</p> <p>In naam van hen vraag ik u beleefte terug een bushalte te plaatsen voor de mensen een koffie of wat dan ook te gunnen, of is een bushalte niet esthetisch genoeg, zorg aub voor deze mensen, ze zullen en vele anderen jullie dankbaar zijn.</p>	Deze vraag heeft betrekking op het korte termijn openbaarvervoerplan en wordt niet verder behandeld in dit openbaar onderzoek.
25	25a	NMBS	X	algemeen	<p>NMBS werkt, binnen de klijtlijnen van haar eigen beleidsprioriteiten, graag constructief mee aan de uitdagingen en geplande acties op vlak van mobiliteit in het kader van de regionale mobiliteitsplannen. We namen het voorliggende regionale mobiliteitsplan onder de loep en formuleren hierbij eerst enkele algemene opmerkingen, nadien volgen specifieke opmerkingen bij de actietabel</p>	Waarvan akte
25	25a1	NMBS	X	algemeen	<p>Versneld door de pandemie speelt het digitale een grote rol in zowel informatie als verkoop. Bovenal verwachten treinklanten een vlotte aankoop op één plaats en met één betalingstransactie (one-stop shop), met een maximale flexibiliteit aangepast aan hun gebruik en profiel (jong, sociaal, senior, enz.).</p> <p>Op die manier zet de NMBS volop in op de MaaS-revolutie, zowel voor haar eigen kanalen als in haar aanbod aan derden. De NMBS stelt haar open data en een groot deel van haar vervoersbewijzen nu al ter beschikking van derden en neemt deel aan het project Hoppin Centrale via de Vlaamse Overheid en De Lijn.</p> <p>De NMBS biedt momenteel een intermodale routeplanner aan op haar website en app, die de dienstregelingen van de 3 andere Belgische operatoren integreert, net als wandel-, fiets- en autoreizen in de eerste en laatste kilometers. Sinds begin 2023 bevat deze routeplanner realtime dienstregelingen voor bussen en trams van De Lijn.</p> <p>NMBS wil haar intermodale aanbod uitbreiden met one-stop shop tickets van de andere operatoren in haar app. Deelmobiliteit wordt op dit moment door te weinig treinreizigers gebruikt om op korte termijn rechtstreeks geïntegreerd te worden in de NMBS-kanalen.</p>	Waarvan akte
25	25b	NMBS	X	algemeen	<p>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>	Waarvan akte

25	25b1	NMBS	X	algemeen	<p>Op het vlak van intermodale producten biedt de NMBS momenteel, in samenwerking met De Lijn, een gamma gecombineerde producten (abonnementen NMBS+De Lijn) en geïntegreerde producten (Abonnementen City Pass Gent en Antwerpen en Abonnementen en tickets Brupass/Brupass XL) aan.</p> <p>Een meerderheid van de treinreizigers geniet van volledig gratis reizen via derdebetalersregeling. Het Contract van Openbare Dienst van NMBS voorziet in de mogelijkheid om het gratis reizen uit te breiden tot de supplementen TEC en De Lijn, op voorwaarde dat de 3 Gewesten een akkoord bereiken over de financiering ervan. De NMBS dringt aan op deze uitbreiding, die een zeer belangrijke hefboom is om het gebruik van de trein (en ander openbaar vervoer) te stimuleren voor woon-werkverplaatsingen, d.w.z. tijdens piekperiodes.</p>	<p>Waarvan akte</p>
25	25c	NMBS	X	stationsomgevingen	<p>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>	<p>Waarvan akte</p>
25	25c1	NMBS	X	algemeen	<p>Tariefintegratie: zeer complex om uit te voeren</p> <ul style="list-style-type: none"> • In termen van tariefbeheer: elke operator bepaalt zijn eigen tariefbeleid met zijn eigen beheersorgaan; in het geval van tariefintegratie moeten 2 tot 4 organen het eens worden (bv. verschillend tariefbeleid voor jongeren en senioren, definitie van een jongere (24 versus 25 jaar), tariefindexering, prijsniveau, enz.) • Op het gebied van inkomensverdeling (in te voeren logica, billijkheid, enz.) • Op het gebied van technische belemmeringen bij de invoering van vervoersbewijzen, met name digitaal (verschillende technische keuzes tussen OV-operatoren, enz.) • Het fiscale kader voor werkgevers moet herzien worden in het geval van een geïntegreerd abonnement. <p>Geïntegreerde tickets zijn vooral interessant voor voorstedelijke gebieden/grote steden en doelgroepen. Een geïntegreerd ticketaanbod in één ticket lijkt interessant te zijn in gebieden met een dicht en fijnmazig openbaarvervoernetwerk waar dit multimodale netwerk (tram/trein/metro/bus) één geheel vormt. Dit type aanbod heeft vooral betrekking op korte afstanden, waar het aandeel van de trein in de afgelegde afstand in de buurt blijft van dat van de andere modi (tram/metro/bus). Op lange afstanden botst het op kilometers gebaseerde tarief van NMBS met de forfaitaire tarieven voor regionaal vervoer. Bovendien zal het forfaitaire aanbod van de NMBS op termijn (2025) verdwijnen omdat het niet in overeenstemming is met het Contract van Openbare Dienst van NMBS.</p>	<p>Waarvan akte</p>
25	25d	NMBS	X	stationsomgevingen	<p>Wanneer er acties (bv. Hoppinpunten, fietssnelwegen...) gepland zijn in of nabij stationsomgevingen, of op grond van NMBS (ook buiten de stationsomgeving) wensen we steeds opgenomen te worden als partner bij de desbetreffende acties.</p>	<p>In de actietabel wordt telkens de trekker van de maatregel vermeld. Bij vele/alle maatregelen zullen evident meerdere partners betrokken worden. De VVRR opteert ervoor niet telkens alle partners expliciet te vermelden in de actietabel, met het oog op de leesbaarheid ervan.</p>
25	25d1	NMBS	X	actietabel	<p>Specifieke opmerkingen bij de actietabel:</p> <p>p.23: Alle treinstations voorzien van hoge perrons (Infrabel en NMBS)</p> <ul style="list-style-type: none"> • NMBS zal binnen de 10 jaar 176 stations autonoom toegankelijk maken (Contract van Openbare Dienst). De VVR Westhoek kan wel advies geven, maar niet verwachten dat alle perrons in de VVR Westhoek hoge perrons hebben binnen 10 jaar. <p>P 24: Voorzien rechtstreekse treinverbinding (minimaal tijdens de ochtend- en avondspits) tussen De Panne en Brussel; snelle(re) treinverbinding tussen Gent en De Panne en tussen Kortrijk en Poperinge, waarbij aanbod wordt verhoogd tot 2 treinen/uur (alle stations).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Op de lijn De Panne – Deinze – Gent legt het Contract van Openbare Dienst maar 1 trein/uur op. Indien de treinverbindingen in alle stations moeten stoppen, zal de dienstregeling niet echt versneld kunnen worden. <p>p.34: Tarieven van stationsparkings zo bepalen dat ze het gewenste gedrag faciliteren</p> <p>Gelet op de ligging van de Westhoek blijven de parkings van de treinstations gratis voor de pendelaars.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tarieven en het al dan niet betalend maken van stationsparkings kunnen niet bepaald worden door de lokale besturen of de vervoerregio. Dit een bevoegdheid van NMBS. We overleggen steeds met de betrokken stad of gemeente wanneer een parking betalend wordt. <p>p.46.: Alle treinen en bussen (bussen geregeld vervoer (KN/AN)) voorzien op personen met een motorische of visuele beperking. Alle nieuw rollend materiaal is zoveel mogelijk afgestemd op toegankelijkheid voor personen met een motorische of visuele beperking. Er mag geen nieuw rollend materiaal in gebruik genomen worden dat daar niet op voorzien is.</p> <ul style="list-style-type: none"> • NMBS volgt hierbij de regels van het Contract van Openbare Dienst 	<p>Wat tarieven stationsparkings betreft: om die reden werd als initiatiefnemer de federale overheid aangeduid, en niet de NMBS.</p>

25	25e	NMBS	X	algemeen	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.	Waarvan akte
25	25f	NMBS	X	algemeen	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.	Waarvan akte
25	25g	NMBS	X	algemeen	In het Contract van Openbare Dienst wordt onder andere de procedure omschreven voor de aanpassing van het treinaanbod, voor de bediening van een nieuw station of voor de stopzetting van de bediening van een bestaand station. NMBS moet elke 3 jaar een nieuw vervoersplan opstellen en laten goedkeuren door de regering. Het vervoersplan 12/2023-2026 werd inmiddels goedgekeurd door de Raad van Bestuur van NMBS van maart 2023 en door de federale regering op 14 juli 2023. Bijkomende aanpassingen van het aanbod kunnen dus pas bestudeerd worden in het kader van het vervoersplan 12/2026-2029. Ook de eventuele sluiting of opening van stations kan in het kader van het volgende vervoersplan onderzocht worden. NMBS kan geen standpunt innemen over het treinaanbod na afloop van het Contract van Openbare Dienst (na 2032).	Waarvan akte
25	25h	NMBS	X	algemeen	NMBS krijgt van alle vervoerregio's vragen voor wijzigingen van het aanbod. NMBS wijst erop dat deze vragen niet altijd onderling overeenstemmen. Ten slotte zijn de middelen om studies uit te voeren beperkt. NMBS kan dan ook nog geen garantie geven over de timing van de aflevering van de acties die in de mobiliteitsplannen zijn opgenomen.	Waarvan akte
25	25i	NMBS	X	algemeen	ivm actieplan / 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.	Waarvan akte
25	25j	NMBS	X	algemeen	De trein is vandaag de meest duurzame openbaarvervoerswijze en moet dus een centrale rol spelen in de koolstofvrije mobiliteit 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.	Waarvan akte
25	25k	NMBS	X	openbaar vervoer	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 hoofdassen van de IC-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.	Waarvan akte
25	25j	NMBS	X	openbaar vervoer	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.	Waarvan akte
25	25m	NMBS	X	openbaar vervoer	NMBS streeft ook ernaar een stiptheidsniveau te behalen waarbij meer dan 91% van de treinen op tijd aankomt, terwijl het aantal treinen en het aantal passagiers aanzienlijk zullen toenemen.	Waarvan akte
25	25n	NMBS	X	openbaar vervoer	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.	Waarvan akte
25	25o	NMBS	X	stationsomgevingen	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.	Waarvan akte
25	25p	NMBS	X	parkeren	Wat de autoparkings betreft past NMBS een strategie toe die gebaseerd is op de volgende principes: <ul style="list-style-type: none"> o Prioritaire toegang voor treinreizigers in de parkings met toegangscontrole; o Een voordeliger tarief voor regelmatige en occasionele treingebruikers wanneer de parking betalend is; o Een gedifferentieerd tariefbeleid dat rekening houdt met het stationstype, 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.	Waarvan akte

25	25q	NMBS	X	stationsomgevingen	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.	Waarvan akte
25	25r	NMBS	X	stationsomgevingen	NMBS werkt mee aan de realisatie van Hoppinpunten in stationsomgevingen om de duurzame mobiliteit en de realisatie van een mobiliteitsswitch te bevorderen.	Waarvan akte
25	25s	NMBS	X	stationsomgevingen	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.	Waarvan akte
25	25t	NMBS	X	openbaar vervoer	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..	Waarvan akte
25	25u	NMBS	X	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.	Waarvan akte
25	25v	NMBS	X	toegankelijkheid	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.	Waarvan akte
25	25w	NMBS	X	algemeen	De behoeften van de reizigers veranderen snel, vooral wat betreft online aankopen en het gebruik van apps. NMBS zal ook bijzondere aandacht besteden aan personen die minder vertrouwd zijn met digitale technologie, mensen met beperkte mobiliteit of mensen met cognitieve of zintuiglijke beperkingen. <ul style="list-style-type: none"> • Vanaf 2025 zal geleidelijk een nieuwe generatie automaten in gebruik worden genomen, met gebruiksvriendelijkere interfaces. Tegelijk gaan we door met het ontplooiën van onze digitale verkoopkanalen, mobiele applicaties en websites. • Als duurzame mobiliteitsoperator werken we verder aan de ontwikkeling van gecentraliseerde ticketing-oplossingen die de reiziger de mogelijkheid bieden om met een enkele handeling een of meer vervoerbewijzen van verschillende OV-operatoren of deelmobiliteit te kopen. • Wij werken ook samen met aanbieders van MaaS-oplossingen (Mobility as a Service), of het nu gaat om overheidsinstanties, openbaarvervoerbedrijven of privé-initiatieven, door de informatie te delen die nodig is om in real time een reis te plannen en een ruim aanbod van vervoersbewijzen te koop aan te bieden. • NMBS zal ook haar productaanbod vereenvoudigen en personaliseren, tegen aantrekkelijke prijzen. 	Waarvan akte
25	25x	NMBS	X	algemeen	NMBS heeft een duidelijke intermodale strategie met als uiteindelijk doel een modal shift van de privéwagens naar de trein. Deze ambitie wordt weerspiegeld in ons nieuwe Contract van Openbare Dienst: "NMBS streeft naar vlotte deur-tot-deurreizen die verschillende vervoersmiddelen combineren. In dat opzicht past NMBS het STOP-principe toe, dat verplaatsingen als volgt hiërarchisch rangschikt: stappen, trappen (fiets), het openbaar vervoer en personenwagens. Op die manier bevordert ze de modal shift naar de trein en, in samenwerking met andere openbaarvervoeroperatoren en andere openbare en particuliere partners, alle alternatieven voor de privéauto als een geïntegreerde mobiliteitsoplossing." <p>Belangrijke componenten van deze intermodale strategie hebben betrekking op:</p> <p>Het vervoersplan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De verwachtingen van klanten ten aanzien van intermodaliteit hebben in de eerste plaats betrekking op het vervoersplan, en in het bijzonder op de coördinatie van dienstregelingen (afstemming van frequentie, kadansering en amplitude) om competitieve deur-tot-deurreistijden te garanderen. • Om diensten en dienstregelingen op elkaar af te stemmen, neemt de NMBS deel aan overlegorganen en deelt ze op voorhand haar dienstregelingswijzigingen mee aan De Lijn - de trein is immers de ruggengraat van het openbaarvervoernetwerk. • NMBS heeft onlangs ook een proefproject gelanceerd in een aantal pilootstations om de dienstregelingen van trein en bus beter op elkaar af te stemmen en elke vorm van concurrentie tussen bus- en treindiensten te vermijden. 	Waarvan akte

25	25y	NMBS	X		stationsomgevingen	<p>Stations en hun faciliteiten spelen een belangrijke rol als intermodale knooppunten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • NMBS engageert zich voor een sterk beleid inzake fietsenstallingen (zie ook hoger) • Autoparkeren is een essentiële hefboom voor modal shift, maar mag niet concurreren met meer duurzame vervoerswijzen (openbaar vervoer en fietsen) in de eerste en laatste kilometer. Betalend parkeren zet mensen aan om het STOP-principe toe te passen en maakt het ook mogelijk om de toegang zoveel mogelijk te reserveren voor treinreizigers. • De NMBS werkt samen met Blue Mobility om een last mile bike-sharing oplossing aan te bieden in de 90 middelgrote en grote stations in het Vlaamse Gewest. De NMBS werkt samen met lokale overheden om een "back to many"-dienst aan te bieden voor fietsen rond stations. <p>De NMBS engageert zich om het aantal fietsplaatsen in de treinen voortdurend uit te breiden om een snelgroeiend vrijetijdsgebruik buiten de spitsuren te ondersteunen. Nieuwe en te bestellen treinen zullen 8 plaatsen voor fietsen hebben. Vouwfietsen worden aangemoedigd voor pendelaars.</p>	Waarvan akte
25	25z	NMBS	X		fiets	<p>De gemeenteraad verleent een gunstig advies aan het Ontwerp van Regionaal Mobiliteitsplan en het ontwerp van plan-MER van de vervoerregio Westhoek.</p> <p>Wij hebben op 10 en 15 mei 2023 adviesvragen ontvangen voor de Regionale Mobiliteitsplannen van meerdere Vervoerregio's, nl.:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>We gaan ervan uit dat ook voor de andere vervoerregio's zelfde adviesvraag zal volgen.</p> <p>We hebben niet de mogelijkheid om de dossiers nogmaals in detail door te nemen.</p> <p>We verwijzen expliciet naar onze adviezen op de startnota's van alle vervoerregio's die we (toen nog "Agentschap Zorg en Gezondheid") het voorbije jaar geschreven hebben.</p> <p>We geven wel een kort overzicht mee van onze algemene visie op een gezonde publieke ruimte en wat de rol van mobiliteit daarbinnen is, en verwijzen naar een aantal interessante studies en tools.</p>	Waarvan akte
26		gemeente Alveringem	X		algemeen		Waarvan akte
27	27a	departement Zorg	X		algemeen		<p>Hartelijk dank voor uw grondige beoordeling en advies op het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Oostende. Wij waarderen uw expertise en de inzichten die u ons heeft gegeven op het gebied van gezonde publieke ruimte en mobiliteit.</p> <p>We hebben uw algemene visie en de voorgestelde strategieën genoteerd en hebben deze meegenomen in uitwerking van het plan. De benadering van gezondheid, die zowel fysieke, sociale als mentale aspecten omvat, is van groot belang voor ons plan. In overeenstemming met uw suggesties besteedt het plan sterke aandacht aan de bevordering van actieve verplaatsingen, de inzet op verminderen van autobezit, en de aandacht voor ruimte, groen en klimaatbestendigheid.</p> <p>We nemen uw aanbevelingen en verwijzingen naar verschillende studies, instrumenten en richtlijnen mee om ons mobiliteitsplan verder te ontwikkelen en te verfijnen. We zullen nagaan hoe we deze optimaal kunnen integreren in uitwerking van het plan en deze inzichten te vertalen naar concrete acties en maatregelen voor de vervoerregio.</p> <p>Nogmaals dank voor uw constructieve feedback.</p>
27	27b	departement Zorg	X		algemeen	<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 stimuleren deelwagens). • Invloed elektrische wagens en deelwagens op de gezondheid: zie verder via onze rapporten. https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte • Het richtlijnenboek mens gezondheid van 2016 volstaat niet meer om gezondheid (brede definitie) te beoordelen volgens de voortschrijdende inzichten. • Momenteel loopt een studie van Departement Omgeving over de verdichtingsparadox: "Slimme verdichting: onderzoek naar slimme verdichtingsvoorwaarden via scenariodoorrekeningen en doorwerking in milieueffectenbeoordeling." Eens gepubliceerd is deze zeker ook nuttig voor dossiers rond gezonde publieke ruimte. 	zie globaal antwoord 27a

27	27c	departement Zorg	mer	<p>Algemene visie: Departement Zorg Afdeling Preventief Gezondheidsbeleid kijkt 'breed' en 'integraal' naar gezondheid; meer bepaald naar zowel gezondheidsbescherming als gezondheidsbevordering en dit op zowel fysiek als sociaal als mentaal vlak.</p> <p>We kijken niet enkel naar invloeden van pollutanten rechtstreeks (zoals NO2, PM2,5, BC en geluid: zie richtlijnenboek mens-gezondheid) maar ook naar de invloed van bijvoorbeeld het klimaat, zoals de invloed van hitte en watertekorten/overstromingen op gezondheid of de invloed van ruimte en groen of net het tekort aan ruimte en groen op de gezondheid. In een gezonde publieke ruimte is er oog voor plaatsen waar we stilte, rust en verkoeling kunnen opzoeken, maar ook voor plaatsen waar er ruimte is voor ontmoeting, vrije tijd en sport.</p> <p>Ook kijken we naar de invloed van bewegen op gezondheid, vandaar ook de nadruk op het stimuleren van actieve verplaatsingen en het volgen van het STOP-principe, naast de positieve invloed van stappen en trappen op luchtvervuiling en geluidshinder doen voetgangers, fietsers en openbaarvervoergebruikers méér aan lichaamsbeweging dan automobilisten die eerder een sedentaire levensstijl hebben. De nodige infrastructuur hiervoor neemt tevens minder ruimte in dan die voor personenwagens, ruimte die dan voor andere doeleinden kan worden ingezet. Meer actieve beweging zal ook vanzelfsprekender zijn als er oog is voor kernversterking, nabijheid en voldoende functiemix zodat de autoafhankelijkheid kan dalen. Bovendien komen de maatregelen die nodig zijn om tot een gezonde publieke ruimte te komen, naast gezondheid veelal ook milieu en klimaat ten goede.</p>	De algemene visie van agentschap Zorg en Gezondheid werd reeds als advies overgemaakt op de NIA. Hiermee werd rekening gehouden bij de verdere uitwerking van het MER.
			X		
27	27d	departement Zorg	mer	<p>In verband met Gezonde Publieke Ruimte zijn al heel wat interessante studies en instrumenten opgeleverd, we halen er hier enkele aan maar er zijn er nog meer:</p> <p>De rapporten "Hoe passen elektrische wagens in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?" en "Hoe passen deelwagens in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?", deze gaan in op het grote belang van actieve verplaatsingen en de noodzaak van een modal shift naar deelmobiliteit.</p> <p>Deze en andere rapporten kunnen gedownload worden via: https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte</p>	zie globaal antwoord 27a
			X		
27	27e	departement Zorg	mer	<p>Het Project Gezonde Publieke Ruimte: https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte</p> <p>Het handboek voor planning, inrichting en beheer "Groenblauwe ruimtes als bouwsteen van gezonde en veerkrachtige leefomgevingen.</p> <p>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</p>	zie globaal antwoord 27a
			X		
27	27f	departement Zorg	mer	<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>	zie globaal antwoord 27a
			X		
27	27g	departement Zorg	mer	<p>"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</p>	zie globaal antwoord 27a
			X		

27	27h	departement Zorg	mer	<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>	X	zie globaal antwoord 27a
27	27i	departement Zorg	mer	<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 street canyons te beperken.</p>	X	zie globaal antwoord 27a
27	27j	departement Zorg	mer	<p>Luwte-oases zijn groene oases in een lawaaierige, fel beschadigde, 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>	X	zie globaal antwoord 27a
27	27k	departement Zorg	mer	<p>De overzichtstabel van gezondheidskundige advieswaarden voor 20 parameters voor inhalatoire blootstelling in buitenlucht, voor gebruik in MER worden momenteel geüpdatet en kunnen hier geraadpleegd worden: https://www.zorg-en-gezondheid.be/aandachtsgebieden-en-humane-biomonitoring</p> <p>De advieswaarden van de WHO (2021): ☐NO2: jaargemiddelde concentratie 10 µg/m³ ☐PM10: jaargemiddelde concentratie 15 µg/m³ ☐PM2,5: jaargemiddelde concentratie 5 µg/m³ De E-HIS-Infographic brengt de verwachte ziektelast en mortaliteit van luchtverontreiniging en wegverkeersgeluid in kaart. https://www.zorg-en-gezondheid.be/per-domein/preventie/gezonde-publieke-ruimte/hoe-gezond-is-onze-leefomgeving-ontdek-het-met-de-e-his-infographic</p>	X	zie globaal antwoord 27a
27	27l	departement Zorg	mer	<p>Voor de relatie hitte en gezondheid in een bepaald gebied kunnen de hittekwaalbaarheidkaarten opgevraagd en meegenomen worden. https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/hittekwaalbaarheidkaarten</p>	X	zie globaal antwoord 27a
27	27m	departement Zorg	mer	<p>Voor een gezonde omgeving is er groen nodig op verschillende niveaus en afstanden zoals de Vlaamse groennorm aangeeft. Maar er is ook nog een andere regel die meer en meer gebruikt wordt nl. de 3-30-300 regel (oorspronkelijk: https://nbsi.eu/the-3-30-300-rule/) ☐3 bomen zichtbaar vanuit elk huis ☐30% boomkroonbedekking rondom elk gebouw ☐300 meter vanaf het dichtstbijzijnde park of groene ruimte De Vlaamse groennormen staan vermeld in MER-richtlijnenboek mens – ruimtelijke aspecten op p25. Let wel: er loopt momenteel een studie om deze groennormen eventueel bij te stellen.</p>	X	zie globaal antwoord 27a
27	27n	departement Zorg	mer	<p>Wat gezondheid betreft stellen we voor dat wordt nagegaan of al deze elementen zijn meegenomen in het voorliggend plan.</p>	X	De relevante referenties werden geraadpleegd bij de opmaak van het MER en waar relevant meegenomen in de beoordeling.

28		departement Zorg		mer	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>In plaats van marktvolgend te zijn, kunnen verdichtingsprojecten net ingezet worden als hefboomen om sneller te gaan in het terugdringen van autobezit en -gebruik.</p> <p>We moeten vaststellen dat dit tot op heden niet of nauwelijks gebeurt in Vlaanderen. Zelfs ambitieuze duurzame stadsvernieuwingsprojecten kennen vaak een 'klassieke' mobiliteitsaanpak.</p>	zie globaal antwoord 27a	
			X	X			
30	30a	departement Landbouw	X		algemeen	<p>Het Departement Landbouw en Visserij kan zich vinden in de algemene principes van het regionaal beleidsplan die binnen de strategische doelstellingen en verschillende thema's zijn uitgewerkt</p>	We nemen akte van dit standpunt
30	30b	departement Landbouw	X		ruimte	<p>Binnen het thema ruimte wordt een ambitie uitgeschreven om het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem terug te dringen en overmatige verharding zo veel mogelijk weg te nemen. Het Departement Landbouw en Visserij ondersteunt deze ambitie. Bij een verdere uitrol van de concrete acties zal binnen de vervoerregio lokaal bijkomend ruimtebeslag voor bepaalde infrastructures niet kunnen worden vermeden. Een deel van de acties die een impact heeft op het ruimtebeslag, zal ook een invloed hebben op landbouw en dit zowel op het landbouwgebruik van de individuele landbouwer – gebruiker van de betrokken percelen, maar ook op de agrarische structuur. Het Departement Landbouw en Visserij vraagt hierbij steeds de principes van een zuinig ruimtegebruik te hanteren en aandacht voor de volgende aspecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De inname van landbouwgrond voor weginfrastructuur voor de verschillende transportmodi, incl. de nodige waterbuffers, groenbuffers,... zo veel als mogelijk beperken. Ook het verder uitbouwen/opwaarderen van bestaande infrastructuur betekent vaak een zekere grondinname. • Het vormen van restpercelen die niet meer interessant zijn voor de professionele landbouw of het creëren van twee kleinere (moelijker bewerkbare) percelen vermijden. • Het (gemakkelijk) toegankelijk houden van de landbouwpercelen met de huidige landbouwmachines. Dit gaat zowel om de breedte van de wegen, als om het feit dat landbouwvoertuigen op sommige wegen geweerd worden omwille van verkeersveiligheid, waardoor percelen niet of enkel via een grote omrijfactor bereikbaar zouden zijn. • Natuurcompensaties die worden opgelegd bij ruimte-innames voor het transportnetwerk, • kunnen eveneens een bijkomende indirecte inname van landbouwpercelen met zich meebrengen. • Maar anderzijds kan vrijgekomen ruimte (door ontharding bv.) ook teruggegeven worden aan de landbouw. 	We nemen akte van dit standpunt

30	30c	departement Landbouw	X	mer	In het MER wordt landbouw meegenomen binnen het hoofdstuk 'impact op ruimte'. De impact van het regionaal mobiliteitsplan op ruimte is te vertalen in drie aspecten. Ruimtelijke samenhang gaat over hoe de netwerken voor auto, fiets, trein en water de ruimte versnipperen of ontsnipperen. Het thema ruimtebeslag behandelt de oppervlakte die infrastructuur en andere functies innemen. Ruimtelijke kwaliteit kijkt naar de impact van het plan op hoe we ruimte gebruiken, beleven of vrijwaren voor de toekomst. In het buitengebied van de vervoerregio Westhoek is landbouw een belangrijke landgebruiker en betekent dit dus per definitie een mogelijke impact op landbouw. Het Departement Landbouw en Visserij vraagt de impact op landbouw voldoende mee te nemen, zeker bij een verdere uitwerking van de concrete acties dient dit expliciet beschreven te worden en waar nodig te worden gemilderd.	Het betreft een plan-MER op strategisch niveau: de mogelijke effecten van het plan op de landbouw en het landbouwverkeer werden op hoofdlijnen beschreven. Bij verdere uitwerking van de acties moet een effectenonderzoek uitgevoerd worden op niveau van het plan of project en de concrete effecten beschreven en eventueel gemilderd worden.
30	30d	departement Landbouw		algemeen	Verder wenst het Departement Landbouw en Visserij een aantal algemene aandachtspunten te herhalen die reeds werden aangehaald in het advies op de nota inhoudsafbakening van het strategisch MER en die relevant zijn bij een verdere uitwerking van concrete acties: <input type="checkbox"/> De impact van het plan op landbouw moet voldoende onderzocht worden. Het Departement Landbouw en Visserij kan steeds op basis van een aangeleverde contour in de vorm van een shapefile (polygoon) een landbouwimpactstudie opmaken. https://lv.vlaanderen.be/nl/voorlichting-info/publicaties-cijfers/landbouwimpactstudie <input type="checkbox"/> Elke inname van herbevestigd agrarisch gebied (HAG) moet voldoende gemotiveerd en gecompenseerd worden conform omzendbrief RO/2010/01. <input type="checkbox"/> Er moeten milderende maatregelen voorzien worden voor de inname van professioneel uitgebate landbouwpercelen. <input type="checkbox"/> 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. <input type="checkbox"/> Alle nodige bufferzones moeten binnen het plangebied zelf aangelegd worden. <input type="checkbox"/> 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. <input type="checkbox"/> Het Departement Landbouw en Visserij vraagt voldoende aandacht voor de breedte van landbouwwegen, alsook voor de inrichting van bochten en passeerstroken, zodat die voldoen voor moderne landbouwwerktuigen. Er dienen waar nodig maatregelen te worden genomen om sluisverkeer op landbouwwegen te verhinderen en de omrijfactor voor landbouwverkeer bij het knippen of aanleggen van wegen te beperken (bijv. tractorsluizen).	We nemen akte van dit standpunt
31	31a	De Lijn	X	openbaar vervoer	Deze opmerkingen die reeds eerder gemaakt werden, zijn niet opgenomen in de actietabel: p. 23: 'Subthema: Openbaar vervoer als duurzaam en multimodaal gelaagd en integraal systeem' titel aan te passen: dit gaat quasi enkel over infrastructuur en niet zozeer over de multimodaliteit en gelaagdheid van het systeem?	suggestie op te nemen
31	31b	De Lijn	X	openbaar vervoer	<input type="checkbox"/> P.25: 'Op de juiste plaatsen en momenten een aantrekkelijk aanbod creëren om de keuzereiziger uit de auto te halen' hier ontbreekt toch een gewenste actie van de NMBS als initiatiefnemer, niet? Evt. al wat in het vet op p.24 staat hierheen verplaatsen.	suggestie op te nemen
31	31c	De Lijn	X	openbaar vervoer	<input type="checkbox"/> P.25/26: de link maken met de omliggende regio's/aanbod van het OV afstemmen op de omliggende vervoerregio's Mag wat mij betreft worden aangevuld met iets vaags als "Uitgangspunt van het onderzoek kan hier het voorzien van snelle buslijnen tussen de grootste stedelijke kernen zijn, complementair aan de bestaande treinverbindingen."	suggestie op te nemen
31	31d	De Lijn	X	openbaar vervoer	<input type="checkbox"/> P.25-26 'Subthema: OV-aanbod versterken tijdens bepaalde periodes in functie van toerisme'. Sowieso dient naast het trein- en busnetwerk ook het tramnetwerk mee te worden opgenomen. Maar moeten we het niet algemener formuleren en het aanbod 'flexibel inzetten ifv periodiek toenemend potentieel naar blijvende en tijdelijke attractiepolen'. De formulering kan gewijzigd worden maar hiermee bedoel ik niet alleen in te spelen op een toeristisch seizoen maar bijvoorbeeld ook op evenementen, festivals, concerten... die een tijdelijk toenemende vraag genereren naar een tijdelijke locatie.	suggestie op te nemen

31	31f	De Lijn	X		openbaar vervoer	<p>▣p.26 'Subthema: Versterking openbaar vervoer'</p> <p>▣Toekomstige investeringen in OV inzetten op verbinden van Hier is ook NMBS aan zet!</p> <p>▣Op de sterke OV-assen ruimte voor infra en doorstroming voorzien... Ook lokale besturen en Infrabel (ondertunneling van sporen, stationsomgevingen e.d.) zijn hier aan zet.</p>	suggestie op te nemen
32		stad Diksmuide	X		wegencategorisering	<p>Enig artikel: Goedkeuring te verlenen om in het kader van het openbaar onderzoek rond het regionaal mobiliteitsplan formeel advies uit te brengen om de omleidingsweg rond Pervijze en de noordwestelijke omleidingsweg op te nemen in dit plan.</p>	De nieuwe wegcategorisering kreeg binnen de vervoerregioraad vorm in een nieuw netwerk voor autoverkeer. Daarbij werd gekeken naar de wenselijke verbindingen tussen stedelijke kernen onderling en naar het hoofdwegenet toe. Een inschatting van nut en noodzaak om ter hoogte van doortochten door de bebouwde omgeving een omleidingsweg aan te leggen, is in het kader van dit regionaal mobiliteitsplan niet gebeurd. Het RMP vormt geen hypotheek voor de door u gesuggereerde omleidingen, noch voor die van Pervijze, noch voor een noordwestelijk tracé rond Diksmuide.
33	33a	gemeente Vleteren	X		algemeen	<p>Artikel 1: Verleent - onder voorwaarden van de gegeven opmerkingen en aandachtspunten - gunstig advies op het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Westhoek en het ontwerp plan-mer voor de vervoerregio Westhoek</p>	Waarvan akte
33	33b	gemeente Vleteren	X		algemeen	<p>Artikel 2: Stemt in met de opmerkingen als hierboven weergegeven en vraagt bij de verdere besluitvorming en implementatie rekening te houden met de geformuleerde voorwaarden en opmerkingen.</p>	Waarvan akte
33	33c	gemeente Vleteren	X		algemeen	<p>De gemeenteraad sluit zich unaniem aan bij de opmerkingen gemaakt naar aanleiding van de bespreking door verkeerscommissie op 2 oktober 2023:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maatregelen om zwaar doorgaand verkeer uit dorpskern te weren: o bestaande wegenis inrichten als bypass of ringweg bijvoorbeeld Kruisboomstraat o systeem heffingen aanpassen zodat lokale wegen niet misbruikt worden - Bestaande fietsroutes beter onderhouden 	Het RMP bevat deze uitgangspunten, al doet deze geen uitspraak over concrete wegenis omwille van het strategisch karakter van het plan.
33	33d	gemeente Vleteren	X		wrachtroutenetwerk	<p>De gemeenteraad wenst nog te verduidelijken en aan te vullen met:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Op heden enkel tolheffing op N8, waardoor er teveel langs de N321 en dus ook door Westvleterendorp gereden wordt. Beter ook tolheffing op N321 en die zelfs hoger dan de N8, zodat Westvleterendorp minder belast wordt van vrachtvervoer <p>[...]</p>	Het RMP bevat een helder standpunt in verband met een sturende tolheffing voor vrachtverkeer.
33	33e	gemeente Vleteren	X	X	openbaar vervoer	<p>De gemeenteraad wenst nog te verduidelijken en aan te vullen met:</p> <p>[...]</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het openbaar vervoer is al verbeterd, maar het blijft soms nipt om met de Lijnbus tijdig in de scholen leper en Poperinge te raken <p>[...]</p>	Waarvan akte
33	33f	gemeente Vleteren	X		fiets	<p>De gemeenteraad wenst nog te verduidelijken en aan te vullen met:</p> <p>[...]</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het onderhoud van de bestaande fietsroutes is even belangrijk als aanleg van nieuwe fiets(snel)wegen <p>[...]</p>	Aan te passen in tekst
33	33g	gemeente Vleteren	X		verkeersveiligheid; fiets	<p>De gemeenteraad wenst nog te verduidelijken en aan te vullen met:</p> <p>[...]</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voor Vleteren blijft de N8 het belangrijkste dossier, op heden nog steeds geen concrete timing, fasering?? <p>Ook dringend nood aan een veilig fietspad langs N8</p>	Deze vraag sluit aan bij de beslissing van de Vervoerregioraad Westhoek om de herinrichting van de N8 leper - Veurne aan te duiden als strategisch project van regionaal belang. Daarnaast bevestigde de Vlaamse Regering op 14 juli 2023 haar engagement ten aanzien van de uitvoering van de projecten voor herinrichting van de N8 Veurne - leper die vandaag in voorbereiding zijn, waaronder de aanleg van veilige fietsinfrastructuur op grondgebied Vleteren.
34		gemeente Houthulst	X	X	algemeen	<p>enig artikel: Verleent gunstig advies op het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Westhoek en het ontwerp plan-MER voor de Vervoerregio Westhoek.</p>	Waarvan akte
35		stad Lo-Reninge	X	X	algemeen	<p>Verleent gunstig advies op het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Westhoek en het ontwerp plan-MER voor de Vervoerregio Westhoek.</p>	Waarvan akte

29	29a	departement Omgeving	X	algemeen	Er werd een traject doorlopen met verschillende vervoerregioraden. Vanuit het dOMG kon jammer genoeg niet actief aan de politieke en ambtelijke vergaderingen participeren, gezien de veelheid van opdrachten en de gestelde prioriteiten. We stellen desondanks vast dat het RMP voorstellen bevat die ons dichter kunnen brengen naar de vooropgestelde doelstellingen en in een samenwerking een basis kan betekenen voor verdere afstemming. Een aantal zaken hebben echter nog geen doorvertaling gekregen in de documenten. We vragen om die alsnog op te nemen of om minstens te motiveren waarom zaken niet werden meegenomen. Hieronder gaan we dieper in op een aantal aspecten. Daarnaast geven we in dit advies nog een aantal nieuwe voorstellen en opmerkingen mee.	We betreuren uiteraard de afwezigheid van het departement Omgeving op de politieke en ambtelijke vergaderingen. Vanuit de Provincie West-Vlaanderen, dienst omgeving, werd expliciet gevraagd geen concrete maatregelen op te nemen in de actietabel mbt ruimte om dit bevoegdheidsdomein de ruimte te geven voor voldoende autonoom beleid en/of eigen accenten. Het thema ruimte in de Visienota werd evenwel zodanig geformuleerd dat de interactie tussen mobiliteit en ruimte/omgeving op een constructieve en duidelijke wijze werd omschreven.	
29	29am	departement Omgeving	X	algemeen	Voorliggend RMP betreft een strategisch plan met een strategische milieueffectbeoordeling. Acties en voorstellen zullen nog steeds op hun haalbaarheid moeten onderzocht worden (incl. vergunbaarheid) en concreet gemaakt worden in relatie tot verschillende (omgevings-)aspecten. Omwille van het strategisch karakter is er voor geopteerd om de effectbeoordeling van het plan (incl. acties) op een abstract niveau te houden en in de eerste plaats kwalitatief te beoordelen. Er werden op niveau van beleidsscenario's alsook op niveau van acties geen alternatieven bekeken. Dit betekent dat verschillende elementen opgenomen in dit plan, nog steeds alle noodzakelijke besluitvormingen moeten doorlopen en een (milieu)afweging noodzakelijk blijft op het gepaste schaalniveau.	De Milieubeoordeling gebeurt zoals wettelijk vastgelegd op het niveau van de beslissing, in deze een strategisch plan. Eventueel verdere uitwerkingen, zowel op plan- als projectniveau, zijn eveneens onderworpen aan de wettelijke bepalingen inzake milieubeoordelingen.	
29	29an	departement Omgeving	X	algemeen	Evaluatie bijdrage plan aan vooropgestelde doelstellingen In voorgaand advies hebben wij het belang van inspanningen vanuit het regionale mobiliteitsbeleid reeds benadrukt en daarbij ook de link gemaakt met het hoger Vlaamse beleid.	De vervoerregio is niet het enige niveau waarop duurzame mobiliteitsplanning voorbereid wordt. Bij het al dan niet behalen van de doelstellingen hebben ook de andere niveaus inderdaad hun rol te spelen en hun bijdrage te leveren.	
29	29aa	departement Omgeving	X	algemeen	Het woord "knooppunt" heeft vele betekenissen, net als andere termen die veelvuldig worden gebruikt in de interactie ruimte en mobiliteit. We verwijzen naar de in opmaak zijnde lexicon, die via het MOM (overleg tussen de departementen MOW en Omgeving) gemaakt wordt, over de vervoerregio's heen. We vragen bij het finaliseren van het einddocument van het RMP de termen en definities in deze lexicon te hanteren	We hebben aan de adviesverlener de vraag gesteld om dergelijk lexicon ter beschikking te stellen. Bij finaliseren van het RMP zal de toets gemaakt worden of het lexicon beschikbaar is.	
29	29ab	departement Omgeving	X	algemeen	Wanneer in het MER en RMP termen worden gebruikt die een beleidsmatige invulling hebben/krijgen via het ruimtelijk beleid (zoals kernversterking, landelijk gebied, verdichting,...) dan is het aanbevolen om ofwel de definitie over te nemen uit het ruimtelijk beleidsplan/structuurplan ofwel naar deze plannen te verwijzen voor meer duiding. Op die manier is het voor eenieder duidelijk wat juist bedoeld wordt	We hebben aan de adviesverlener de vraag gesteld om dergelijk lexicon ter beschikking te stellen. Bij finaliseren van het RMP zal de toets gemaakt worden of het lexicon beschikbaar is.	
29	29ac	departement Omgeving	X	X	algemeen	We verwijzen graag naar voorgaande input vanuit de VMM en het departement Omgeving, zo ook naar afspraken die tijdens algemene overlegmomenten werden gemaakt. - Verslag versie 7/3/2023 alg overleg (MER, MOW, dOMG, VMM) d.d. 9/2/2023 - Advies Nota inhoudsafbakening MER ifv Strategisch MER regionaal mobiliteitsplan (Versie 21/12/2022) - Verslag versie 7/7/2022 alg. overleg (MER, MOW, dOMG, VMM) d.d. 22/06/2022 - Nota doelstellingen en indicatoren regionale mobiliteitsplannen.	Er werd rekening gehouden met hogervermelde opmerkingen en afspraken bij de opmaak van het plan-MER.
29	29ad	departement Omgeving	X	algemeen	Uit het overzicht blijkt dat heel wat aanbevelingen zich situeren 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.	Het regionaal mobiliteitsplan vormt - na definitieve goedkeuring - het kader voor de uitvoering van een grote verscheidenheid aan projecten. Bij de verdere voorbereiding van deze projecten zal het RMP als kader gebruikt worden waarbij vermeldde aanbevelingen zullen meegenomen worden.	
29	29ae	departement Omgeving	X	ruimte	Ruimtegebruik: Met betrekking tot het ruimtegebruik wordt aangenomen dat een verdere verdichting zal plaatsvinden in de steden en een afname van de verspreide bevolking, met meer vakantielogies in de open ruimte. Gelieve te verduidelijken waarop dit is gestoeld (p.94).	Op basis van de beleid inzake kernverdichting, de aanname dat de bestaande toeristische druk niet zal afnemen en de ontwikkelingsmogelijkheden die het vigerende PRUP solitaire vakantiewoningen Brugge-Oostende biedt kan aangenomen worden dat er een afname zal zijn van verspreide bebouwing en een toename van vakantielogies. Dit wordt verduidelijkt in het MER.	

29	29af	departement Omgeving	X	openbaar vervoer	<p>Ruimtelijke samenhang: Een hoeksteen van de netwerkkaart voor het openbaar vervoer betreft sterke, multimodale en ruimtelijk meerledige stationsomgevingen. Dit ligt in de lijn van de stedenbouwkundige oefening welke door het dOMG, de provincie en de stad Veurne werd uitgevoerd voor de opwaardering van de stationsomgeving van Veurne. De benadering en filosofie van deze studie zou ook als inspiratie kunnen dienen voor andere stationsomgevingen in deze regio.</p> <p>Voor het busnetwerk voorziet men zowel nieuwe verbindingen, als opwaardering van bestaande lijnen. Hier is het misschien wel aangewezen prioriteiten naar voren te schuiven (tevens rekening houdende met de toeristische functie van een aantal gebieden).</p> <p>De aandacht voor grensoverschrijdend vervoer is eerder beperkt. De bestaande buslijn Poperinge-Armentières zal worden geëvalueerd, maar verder worden er geen uitspraken gedaan. Ook voor de kusttram wordt terecht een grensoverschrijdende dimensie voorgesteld. Een afstemming met de netwerkkaarten van de aangrenzende regio's is dan ook aangewezen, alsmede een verdere verdieping van de opportuniteiten in een grensoverschrijdend perspectief. (p.126)</p> <p>In tegenstelling tot andere kustregio's wordt hier niets vermeld over de logistieke mogelijkheden van de kusttram inzake (kleinschalig) goederenvervoer. Dit zou best regiogrensoverschrijdend worden bekeken. Ook alternatieven over spoor en via (pijp)leidingen zijn belangrijk. Het zou een suggestie kunnen zijn naar andere overheden om hier aandacht aan te besteden.</p>	<p>Het regionaal mobiliteitsplan ondersteunt de ambitie inzake sterke stationsomgevingen die we als ideale locatie naar voor schuiven voor publieksgerichte ontwikkelingen (op wandelafstand). Het grensoverschrijdend openbaar vervoer is een belangrijk speerpunt van het korte termijn openbaarvervoerplan (dat geen onderwerp was van dit openbaar onderzoek) met twee proefprojecten in de zuidelijke westhoek. De evaluatie daarvan is voorzien en zal bepalend zijn voor het verdere ambitieniveau op dit vlak. Logistieke mogelijkheden voor de Kusttram zijn in deze regio minder aan bod gekomen aangezien dit vervoermiddel enkel in de gemeente De Panne aanwezig is, maar er zal op dit punt aangesloten worden op ontwikkelingen in de buurregio Oostende.</p>
29	29ag	departement Omgeving	X	ruimte	<p>Van de 179 geformuleerde acties, hebben er 51 een impact op het ruimtebeslag. Het is een gemiste kans dat er geen positieve effecten op het ruimtebeslag van de infrastructuur te noteren vallen. Er dient in de eerste instantie gestreefd te worden naar het optimaliseren van de bestaande infrastructuur, vooraleer er nieuwe infrastructures worden aangelegd. Voor de bijkomende infrastructures moet er over gewaakt worden dat de extra verharding minimaal is (vb groene randparkings). Inzake het ruimtebeslag van andere functies, is het positief dat in de eerste plaats wordt gestreefd naar een concentratie van het vervoersaanbod, de aandacht voor langzaam verkeer en verdichtingsinitiatieven. (p.105-106)</p>	<p>Dit uitgangspunt zit vervat in de visienota.</p>
29	29ah	departement Omgeving	X	algemeen	<p>Als er, indien er geen andere opties voorhanden zijn, zou moeten worden overgegaan tot onteigeningen, moet er over gewaakt worden dat enkel de strikt noodzakelijke infrastructuur en ruimte inname wordt voorzien, met waar mogelijk compensatiemaatregelen.(p.121)</p>	<p>Waarvan akte</p>
29	29ai	departement Omgeving	X	algemeen	<p>Voor het actieplan suggereren we enkele acties mbt. ontharding, compensatie, sturend parkeerbeleid. We verwijzen naar enkele acties uit een ander regio die als inspiratie kunnen dienen</p>	<p>Waarvan akte</p>
29	29aj	departement Omgeving	X	algemeen	<p>De impact op de belevingswaarde is eerder beperkt te noemen, waarbij van 24 acties de negatieve impact niet uitgesloten kan worden. Het lijkt aangewezen dit verder uit te diepen om deze negatieve repercussies tot een minimum te beperken. Specifiek kan gedacht worden aan de herinrichtingsvoorstellen met bijkomend ruimtebeslag. Zo kan bijvoorbeeld het bestaande gabarit van de wegeninfrastructuur aangepast worden waarbij minder ruimte voor de wagens wordt voorzien, ten voordele van de fietsers. Zeker in de Westhoek, met vele hoge (beschermd) beeldwaardes, is dit een belangrijke oefening (polderlandschap en erfgoedzone). Goede ruimtelijke integratie en kwaliteitsvolle architectuur dienen in dit verhaal meegenomen te worden. Dit laatste kan zeker uitgewerkt worden voor bijvoorbeeld de laadinfrastructuur (p.122-123).</p>	<p>Dit uitgangspunt zit vervat in de visienota.</p>
29	29ak	departement Omgeving	X	lucht en klimaat	<p>Gezondheid, geluid, lucht & klimaat</p> <p>Deze thema's werden niet opnieuw specifiek bekeken. Hiervoor verwijzen we naar voorgaande adviezen en afspraken. Voor luchtkwaliteit moeten de regionale beleidsplannen afgestemd worden op het Vlaamse luchtbeleidsplan. "</p>	<p>Waarvan akte</p>
29	29al	departement Omgeving	X	biodiversiteit	<p>Biodiversiteit</p> <p>Dit thema werd niet specifiek bekeken, omdat de expertise en de beslissingsbevoegdheid (bvb. over (voortoets) passende beoordeling) bij andere instanties zit. De algemene opmerkingen gelden uiteraard ook voor dit thema. Belangrijke aandachtspunt is de relatie met stikstof (N-depositie).</p>	<p>Waarvan akte</p>
29	29b	departement Omgeving	X	mer	<p>Het feit dat we ondanks het voorgestelde beleidsscenario nog ver van de noodzakelijke daling in voertuigkilometers staan, is een belangrijk signaal dat ook het RMP duidelijk moet stellen om aan te geven dat er nog verdere inspanningen en keuzes nodig zijn.</p>	<p>De vervoerregio is niet het enige niveau waarop duurzame mobiliteitsplanning voorbereid wordt. Bij het al dan niet behalen van de doelstellingen hebben ook de andere niveaus inderdaad hun rol te spelen en hun bijdrage te leveren.</p>
29	29c	departement Omgeving	X	mer	<p>Het RMP omvat echter ook een aantal flankerende maatregelen inzake gedrag, parkeerbeleid en fiscaliteit. Dit soort maatregelen zijn meestal zeer doeltreffend en vaak ook kostenefficiënt. Aangezien deze niet meegenomen zijn in de doorrekening van het verkeersmodel (als hogere verplaatsingskost of parkeerkost) is het niet duidelijk welke impact deze kunnen hebben naar de vooropgestelde doelstellingen. We vragen om deze info bijkomend in het RMP toe te voegen, zodat duidelijk wordt welke maatregelen, eventueel op andere beleidsniveaus (lokaal, regionaal, Vlaams), zeker nodig zijn en of er daarnaast nog bijkomende maatregelen noodzakelijk zijn om de vooropgestelde doelstellingen alsnog te halen. Ook de doorrekeningen fase 2 (Vlaanderen-breed) zouden bijkomend insteek kunnen leveren.</p>	<p>In het MER gebeurt een aftoetsing aan de beleidsdoelstellingen waarbij aangegeven wordt of deze al dan niet gehaald worden. Er worden aanbevelingen opgenomen die zich binnen de bevoegdheid van het RMP bevinden.</p>

29	29d	departement Omgeving X	mer	Het regionaal mobiliteitsplan neemt een aantal acties op rond vrachtverkeer (logistieke hubs, vrachtroutenetwerk, gecoördineerde visie vrachtwagenparkeren). Zaken waarvan wordt aangenomen dat die tot positieve evoluties inzake modal shift en voertuigkilometers zullen leiden, maar deze aannames zijn niet afgetoetst via het verkeersmodel. Het is niet duidelijk waar en wanneer deze aftoetsing zal gebeuren. Gelieve dit te verduidelijken	Het betreft in eerste instantie een beoordeling van de visie van het plan, waarbij op strategisch niveau ook al een eerste aftoetsing gebeurd van de acties. De principes van het vrachtroutenetwerk, onderdeel van de visie, zijn toegepast in de verkeersmodellen die gehanteerd worden in de beoordeling. Eventuele verdere gedetailleerde beoordelingen van de acties, zoals verkeersmodellering bij de specifieke logistieke hub's, worden waar relevant uitgevoerd bij de verdere toepassing van de acties, zoals voorgeschreven in de wettelijke bepalingen met betrekking tot milieueffectenrapportage. De visienota reikt net vanuit deze benadering een aantal Waarvan akte
29	29e	departement Omgeving X	algemeen	Versterkte samenwerking ruimte-mobiliteit	De vervoerregio Westhoek wenst zich op dit punt niet vast te zetten op een concreet cijfer maar onderschrijft wel de doelstelling om de stationsomgevingen als strategische collectieve vervoersknooppunten te versterken. De visienota stelt dat (3.5.1. - p/29) "publieksgerichte functies en ontwikkelingen zijn zeker op hun plaats op (wandlafstand van) deze locaties". De verdere uitwerking van deze ambitie is een taak waar diverse gebiedsdomeinen samen aan kunnen werken.
29	29f	departement Omgeving X	algemeen	Bij de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan werden verschillende aspecten van het beleidsplan ruimte Vlaanderen, het in opmaak zijnde provinciaal beleidsplan ruimte en lokale ruimtelijke beleidsplannen meegenomen in het proces. Sleutelwoorden zijn wisselwerking en afstemming: er is geen plan dat als eerste komt en dicteert wat er in de andere plannen hoort te staan. Wel worden er, op basis van de concepten en netwerken die er worden uitgedacht, een aantal sterke conceptuele uitspraken vanuit mobiliteit meegeven aan ruimtelijk beleid. Uiteraard moeten er ook andere perspectieven (energie, woonbehoefte, erfgoed,...) meegenomen worden in het ruimtelijk beleid.	
29	29g	departement Omgeving X	ruimte	De vervoerregio Westhoek stapt af van de intentie om tegen 2025 ter hoogte van de strategische collectieve vervoersknooppunten de kwalitatieve woondichtheid in de vervoerregio ten opzichte van 2015 met 50% te doen toenemen. Men wil meer inzetten op een kwalitatieve versterking van stationsomgevingen met ruimte voor wonen met hoge dichtheid, naast een gerichte invulling met publieksaantrekkelijke functies op wandelafstand van het knooppunt. Gezien de specifieke ruimtelijk-demografische situatie van de Westhoek, is deze keuze te begrijpen maar zou verder in detail moeten worden uitgewerkt in de interactie tussen de regionale mobiliteitsplannen en ruimtelijke beleidsplannen (p.19-20).	
29	29h	departement Omgeving X	ruimte	Het ruimtelijk herlokalisieren van (zonevreemde) bedrijven die slecht ontsloten zijn of/en die de leefbaarheid in het gedrang brengen naar strategische plaatsen, lijkt een goede optie, zeker indien beide aspecten aan de orde zijn. Wel dient het financieel prijskaartje hiervan in rekening gebracht te worden (p.22). Gelieve deze nuance toe te voegen in de tekst	Aan te vullen in tekst
29	29i	departement Omgeving X	ontharding	Het is positief dat de vervoerregio Westhoek vanaf 2030 actief wil op zoek gaan naar locaties waar wegen kunnen onthard worden, of zelfs worden afgeschaft. Wel zal een gedeelte van deze onthardingsinspanningen tenietgedaan worden door bijkomende infrastructuurprojecten. Men kan dan ook geen dalend verloop van de ontharding garanderen. Tevens wordt nieuwe fietsinfrastructuur, infrastructuur voor openbaar vervoer en duurzaam vrachtvervoer niet meegenomen in de scope, waardoor een vertekend beeld zal bekomen worden (p.22). Gelieve deze verduidelijking mee te nemen in de tekst.	We vullen aan in de tekst van het RMP: "We zetten in op het compenseren van bijkomende verharding voor harde verkeersinfrastructuur. De regio heeft de ambitie om bijkomende verhardingen voor verkeersinfrastructuur te compenseren door ontharding en kritisch te kijken naar, en eventueel vervangen van bestaande onnuttige verharding, zoals overgedimensioneerde wegen. Vanuit de regio moet een kader worden opgezet voor deze ambitie."
29	29j	departement Omgeving X	algemeen	Het is een goede zaak dat er inzake de mobiliteitsproblematiek afstemming wordt gezocht met de naburige regio's. Dit wordt (slechts) voor de eerste maal vermeld op pagina 27 (afstemming recreatief fietsnetwerk kust). Dit mag meer aandacht krijgen in de tekst. Inzake grensoverschrijdende opportuniteiten/knelpunten (Noord-Frankrijk) voor de fiets wordt er niet gesproken (p.27) (wel p.32 voor – alleen-het openbaar vervoer).	De grensoverschrijdende afstemming met de naburige vervoerregio's is gebeurd bij de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan. Met de Franse partners zal dit verder thematisch opgenomen worden
29	29k	departement Omgeving X	fiets	In hoofdstuk 3.4. merken we geen vermelding van speed-pedelecs. Dit aspect zou meer aandacht mogen krijgen, gezien het potentieel van speed-pedelecs in deze regio	Speed-pedelecs zullen vermeld worden bij elektrische fietsen.
29	29l	departement Omgeving X	ruimte	De visie om het openbaar vervoer als dragend netwerk voor de (ruimtelijke) ontwikkelingen te nemen, kunnen we algemeen onderschrijven. Wel dient ook de link naar spoorinfrastructuur en waterinfrastructuur gelegd te worden. Verder is het ook aangewezen dit af te stemmen met het nieuwe in opmaak zijnde Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen (en niet alleen het PRS). Een verfijning van deze algemene visie dringt zich dan ook op (p.29).	Vanuit de Provincie West-Vlaanderen, dienst omgeving, werd expliciet gevraagd geen concrete maatregelen op te nemen in de actietabel mbt ruimte om dit bevoegdheidsdomein de ruimte te geven voor voldoende autonoom beleid en/of eigen accenten. Het thema ruimte in de Visienota werd evenwel zodanig geformuleerd dat de interactie tussen mobiliteit en ruimte/omgeving op een constructieve en duidelijke wijze werd omschreven.
29	29m	departement Omgeving X	parkeren	De opmaak van een parkeerverordening om het mobiliteitsbeleid te verduurzamen is zeker een goede zaak, waarbij via omgevingsvergunningen sturend kan worden opgetreden (met aandacht voor gemeentelijk maatwerk). Inzake het parkeren is het aangewezen de mogelijkheden van duurzaam meervoudig ruimtegebruik te onderzoeken (randparkings, carpoolparkings,...) (p.37).	Dit kan aangevuld in de visienota

29	29n	departement Omgeving	X	verkeersleefbaarheid	De intentie om vrachtvervoer, inzonderheid landbouwvoertuigen, te weren uit de kernen van de gemeenten en specifiek rond de scholen is, zeker voor de Westhoek, een goede zaak. Echter, er wordt wel gesteld dat dit enkel zal ingevoerd worden waar dit mogelijk is en enkel tijdens de spitsuren, waardoor de intentie wordt afgezwakt (p.15)	Dit houdt rekening met de specifieke context van de Westhoek, vandaar <i>maximaal</i> weren.
29	29o	departement Omgeving	X	wegencategorisering	Er wordt uitvoerig ingegaan op de algemene principes van de nieuwe wegcategorisering (P.39 – 47). Er wordt echter niet verduidelijkt hoe zich dit zal vertalen naar de Westhoek. Bepaalde knelpunten of zelfs opportuniteiten die samenhangen met de inrichtingsprincipes zouden nu al kunnen in hoofdlijnen aangeduid worden	De vertaling van de algemene principes van de nieuwe wegcategorisering kreeg binnen de vervoerregieraad vorm in een nieuw netwerk voor autoverkeer. De toepassing van de inrichtingsprincipes die samenhangen met de nieuwe categorisering is nog niet gebeurd. Het is waarschijnlijk correct in te schatten dat er bij het uittekenen van concrete herinrichtingsprojecten "knelpunten of zelfs opportuniteiten" zullen opduiken. Deze hebben we vandaag nog niet in beeld gebracht.
29	29p	departement Omgeving	X	waterwegen	Ook vanuit ruimtelijk perspectief is het aan te moedigen dat blijvend zal onderzocht worden om de waterinfrastructuur in de Westhoek te optimaliseren (en niet enkel voor de pleziervaart). De aangegeven potentiële locaties (en verbindingstrajecten) kunnen opportuniteiten rond verduurzaming aanreiken (p.55).	Optimalisatie van waterinfrastructuur wordt niet beperkt tot de pleziervaart. Er wordt evenwel rekening gehouden met de specifieke context van de waterinfrastructuur in de Westhoek.
29	29q	departement Omgeving	X	algemeen	De actietabel vormt een handig overzicht om van daaruit proactief samenwerkingen te benoemen die een betrokkenheid vragen van verschillende bestuurslagen en impact hebben op uiteenlopende domeinen. Hierbij enkele vragen en suggesties:	Er werd voor geopteerd om in de actietabel enkel de trekker van de maatregel op te nemen en niet alle potentiële partners.
29	29r	departement Omgeving	X	algemeen	Op locaties waar dOMG en VMM reeds processen hebben lopen (als trekker of in functie van opvolging) of wanneer onze instrumenten nodig geacht worden om acties te realiseren, worden wij graag in een vroeg stadium betrokken	Waarvan akte
29	29s	departement Omgeving	X	algemeen	Een Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) biedt de mogelijkheid om investeringsmiddelen strategisch te prioriteren. Het is belangrijk om in het RMP aan te geven hoe de prioritering tot stand is gekomen.	De prioriteit werd bepaald in samenspraak met de leden van de Vervoerregieraad. Deze is gebaseerd op elementen zoals belang voor de realisatie van de modal shift, verbetering van de verkeersveiligheid en lopende processen.
29	29t	departement Omgeving	X	algemeen	Het is daarnaast aangewezen om de acties gebiedsgericht te clusteren zodat de onderlinge samenhang zichtbaar wordt en er op een geïntegreerde manier, op verschillende schaalniveaus, een gebiedsgerichte prioritering aan gekoppeld kan worden. Het Decreet Basisbereikbaarheid laat de aanpak om acties te clusteren per "gebiedsdeel" ook expliciet toe.	De Vervoerregieraad koos ervoor de acties op strategisch niveau uit te schrijven en niet gebiedsgericht te clusteren.
29	29u	departement Omgeving	X	algemeen	Wij steunen het principe om het actieplan te monitoren en waar nodig te actualiseren. We	Monitoring en opvolging zal belangrijk zijn in het verdere
29	29v	departement Omgeving	X	fiets	Er wordt gepleit dat de Vlaamse overheid de doorlooptijd voor de realisatie van fietsverbindingen herbekijkt en	We nemen akte van dit standpunt.
29	29w	departement Omgeving	X	ruimte	Voor de bedrijventerreinen met een regionale mobiliteitsvraag worden een aantal acties	Aan te vullen in tekst
29	29x	departement Omgeving	X	ruimte	In de strategische visie BRV staat volgend ruimtelijke principe: 'geen netto stijging van het ruimtebeslag en afnemende verhardingsgraad in de open ruimte'. In de meeste regionale mobiliteitsplannen komen deze principes onder druk en is het risico tot bijkomend ruimtebeslag is groot. Bijvoorbeeld: acties rond weginfrastructuur, openbaar vervoer, fiets, aanleg hoppinpunten, uitbouw P+R's. Daarom vragen we om voldoende kansen te	We vullen aan in de tekst van het RMP: "We zetten in op het 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
29	29y	departement Omgeving	X	ruimte	Een tweede ruimtelijk principe is: 'ruimtelijk uitbreiden als uitzondering' dat als volgt wordt omschreven: "Ruimtelijk uitbreiden kan enkel in functie van een aangetoonde maatschappelijke ruimtebehoefte en wanneer hiervoor redelijke alternatieven via rendementsverhoging van het bestaande ruimtebeslag niet toereikend zijn. (...) De uitbreiding zelf realiseert een 'state of the art' op het vlak van ruimtelijk rendement en multimodale ontsluiting." Het zal dus geen vanzelfsprekendheid zijn om nieuwe wegen ten koste van de open ruimte te verantwoorden. Waar bijkomend ruimtebeslag en verharding niet kan worden vermeden, moet het tot een minimum beperkt worden en zouden tegelijkertijd onthardingskansen in de omgeving of op andere plekken moeten gerealiseerd kunnen worden als ruimtelijke compensatie. Hierrond zou best een actie opgenomen worden. Ter inspiratie een voorstel uit een andere regio: "Inzetten op compenseren van bijkomende verharding voor harde verkeersinfrastructuur. De regio heeft de ambitie om bijkomende verhardingen voor verkeersinfrastructuur te compenseren door ontharding en kritisch te kijken naar, en eventueel vervangen van bestaande onnuttige verharding, zoals overgedimensioneerde wegen. Vanuit de regio moet een kader worden opgezet voor deze ambitie."	We vullen aan in de tekst van het RMP: "We zetten in op het compenseren van bijkomende verharding voor harde verkeersinfrastructuur. De regio heeft de ambitie om bijkomende verhardingen voor verkeersinfrastructuur te compenseren door ontharding en kritisch te kijken naar, en eventueel vervangen van bestaande onnuttige verharding, zoals overgedimensioneerde wegen. Vanuit de regio moet een kader worden opgezet voor deze ambitie."
29	29z	departement Omgeving	X	algemeen	Monitoring en evaluatie: Het operationele beleid zet sterk in op monitoring en evaluatie van het actieplan. Dat is positief. Er zijn diverse data beschikbaar m.b.t. omgeving en leefomgevingskwaliteit (bv. ruimtebeslag door	Waarvan akte