

CODE	SUBCODE	Adviesverlenende instantie	RMP	MER	OV KT	onderwer p/ trefwoord inhoud (letterlijke passage)	antwoord / motie
4	4	De Lijn	X			algemeen Vanuit De Lijn werd het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Oostende en bijhorend plan-mer doorgenomen. We hebben geen bemerkingen.	We nemen akte van dit standpunt.
	6	gemeentebestuur Koksijde	X			algemeen Art. 1: Gunstig advies te verlenen op het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Oostende en het ontwerp plan-mer voor de vervoerregio Oostende, zoals goedgekeurd door de Vervoerregioraad op 30 juni 2023 en door de bevoegde minister op 10 juli 2022.	wij nemen akte van dit standpunt.
6							
7	7	stadsbestuur Nieuwpoort	X			algemeen Het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan gunstig te adviseren	We nemen akte van dit standpunt.
8	8	gemeentebestuur Bredene	X			algemeen De gemeenteraad verleent gunstig advies op het voorlopig ontwerp regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Oostende en het ontwerp plan-mer voor de vervoerregio Oostende, zoals goedgekeurd door de vervoerregioraad op 30/06/2023	wij nemen akte van dit standpunt.
	9	burger			X	openbaar \ Al een hele tijd volgen wij in de Oudenburgse deelgemeente Ettelgem samen met de bewoners van de oostzijde van Oudenburg de nieuwe vervoersplannen van De Lijn. Overdag en in de weekend zou het openbaar vervoer bij ons verdwijnen. Al verschillende keren hebben wij met Werkgroep Kern Ettelgem vzw dit aangehaald bij contacten met het stadsbestuur van Oudenburg. Er werden allerlei voorstellen geformuleerd, één ervan was het de toekomstige lijn 30 te splitsen, zie bijlage. Het voorstel is vast haalbaar en mogelijk uit te proberen.	Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.
9	10	stadsbestuur Blankenberge	X			algemeen Bij deze breng ik u op de hoogte dat de stad Blankenberge geen opmerkingen wenst te formuleren inzake het voorlopig Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan en het Ontwerp Plan-MER van de Vervoerregio Oostende.	We nemen akte van dit standpunt.
10	12	burger			X	openbaar \ De lijn 504 en 505 zijn niet bruikbaar voor scholieren die in het centrum van oostende naar school gaan. Mijn school (verpleegkunde vesalius) begint om 8u20 en de dichtstbijzijnde halte is Petit paris. De busuren die voorzien zijn sluiten niet aan op de schooluren. Een bus vroeger nemen is geen optie want deze is er niet.	Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.
12	13	burger			X	openbaar \ Omdat ik niet op tijd op mijn werk raak met bus 504 en 505, besloot ik vandaag om een bus vroeger op 4km l van mijn woonplaats te nemen. Bus 51 aan halte Gistel kruiskantje dus. Deze zat echter propvol, waardoor de chauffeur noodgedwongen doorreed en ik weer 504 moest nemen en te laat was, net als enkele scholieren.... Hoe lang gaan jullie nog blijven sollen met de chauffeurs (eerste aanspreekpunt...) en de belastingbetaler?	Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.
13	14	burger			X	openbaar \ Hou aub rekening ermee dat er heel veel kinderen in beide richtingen Middelkerke markt tussen 7u30 en 8u30 in beide richtingen dus op beide lijnen heel veel de bus nemen, alsook tussen 16u en 17u. De bus 60 om 16u15 aan Koksijde kazerne richting Oostende en zit stampende vol. Miss grotere bussen inzetten zou een meerwaarde zijn. Ik neem dagelijks de bus naar mijn werk en terug vanuit Koksijde kazerne naar Middelkerke markt!	Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.
14	15	burger			X	openbaar \ Beste, Waarom rijdt Bus 60 (Oostende _ Veurne)om het 1/2u naar Middelkerke tot ter Strepe, en niet naar richting Lombardsijde , wij moeten 1Uur wachten op de bus, Westende , Lombardsijde is toch ook Middelkerke als ikzelf mij niet vergis? Graag enige toelichting ?	Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.
15	18	burger			X	openbaar \ Laet de lijn 4 en 9 terugkomen Ipv de 2 nu en de 4 naar Bredene dit was veel gemakkelijker	Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.
18	19	burger			X	openbaar \ Jullie kunnen het zo mooi brengen, mobiliteit voor iedereen met grafieken , filmpjes, veel tekst maar de realiteit is sinds 1 juli, dat de inwoners van Raversijde er sterk op achteruit gegaan zijn, met name door het schrappen van de halte in de middenlaan. De vele ouderen die meestal moeilijker te been zijn tot de halte ter hoogte van de luchthavenstraat laten gaan is voor mensen die deze beslissing nemen misschien maar 400 m, doe het maar eens met een rollator of wandelstok om dan te moeten rechtestaan op een overvolle bus met scholiegende jeugd! Waarom kan er om de 10 min een bus naar de luchthaven rijden vanuit Oostende, zoveel vliegtuigen vertrekken er niet, omgekeerd moet je eens van Raversijde naar de luchthaven geraken. De tram is niet steeds een optie , de tramhaltes liggen een stuk weg van de haltes die men nodig heeft met de bus, bvb. een apotheker, ziekenhuis, scholen. Vroeger maakte ik bijna dagelijks gebruik van de bus, nu (mooi weer) probeer ik er te geraken met de fiets of de tram en dan meestal nog een flink stuk stappen, dus als het straks winter is, heb ik een stuk minder mobiliteit. Door het aanpassen van lijn 6 hebben jullie in samenspraak met "ons" stadsbestuur, enkel Raversijde en zijn inwoners gekloot, want de vroegere lijn 6 loopt mooi van het station zoals vroeger door de hele stad naar de luchthaven! Waarom kan die lus dan niet meer door Raversijde ? Die +- 1500 mensen zijn blijkbaar van geen tel. Ik hoop ten zeerste dat deze beslissing terug gedraaid zal worden .	Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.
19	20	burger	X			openbaar \ Gisteren was ik aanwezig op de uiteenzetting van de vervoersplannen voor de regio Oostende. Heel interessant , spijtig van de beperkte opkomst. Naar aanleiding hiervan heb ik volgend voorstel. Met de nieuwe uurregeling is er nu ook een bijkomende bus uit Oostende , die zich beperkt tot de halte Middelkerke Ter Strepe. Mijn vraag is of deze bus na deze halte verder kan rijden tot Nieuwpoort. Motivatie. De oudere inwoners van Westende Dorp en Lombardsijde hebben bijkomende mogelijkheid om gebruik te maken van deze buslijn. Dit zowel richting Oostende als Nieuwpoort. Willen de inwoners van Westende Dorp en Lombardsijde gebruik maken van de tramlijn dan dienen zij zich minimaal 600 meter te verplaatsen. De bus blijft genuïne tijd stilstaan aan de halte Ter Strepe vooraleer terug te keren naar Oostende. Met dit voorstel wordt de wachttijd nuttig besteed. Zoals steeds is er het kostenplaatje. Ik denk dat deze bijkomende kost zeker kan gerecupereerd worden door niet elke bus, zowel heenrit als terugrit, op deze lijn (5 tot 6 per uur) te laten langrijden tot de inkomhal van de luchthaven. Er is reeds een bestaande halte op 150 meter van de inkomhal. Dit brengt voor elke rit een tijdverlies mee van 3 min, bovendien zijn er maar 2 vliegtuigen per dag die vertrekken of landen (soms om middernacht). Als het beter kan , waarom niet. Met dank bij voorbaat voor de aandacht die u aan dit voorstel, met hopelijk gunstig resultaat , wil weerhouden.	Deze reactie heeft betrekking op de lopende implementatie en voorgezette evaluatie van het korte termijn openbaarvervoerplan en kan in dat verband meegenomen worden.
20	21	burger			X	openbaar \ In augustus zijn wij een petitie gestart voor de buslijnen 4 en 9, de busverbinding tussen Oostende (wijk Opex) en Bredene terug te schroeven. De impact is enorm op vele mensen die van de Opex naar Bredene moeten en omgekeerd. Kinderen van de Opex moeten bijna 50min op de bus zitten om naar school te gaan die 3 a 4 km ver is. Oudere mensen moeten een uur op de bus zitten om hun familie te bezoeken in Bredene, om naar een grootwarenhuis te gaan,... Mensen die in Bredene wonen en werken op de Opex, of omgekeerd, ook 50min heen en 50min terug op de bus. Dit kan niet voor vele mensen. Dit verzoekschrift met petitie is ingediend door mezelf bij de stad Oostende en dit is op de agenda gekomen van de gemeenteraad september. De stad Oostende houdt blijkbaar géén rekening met de inwoners hun opmerkingen en gevoeligheden, en schuift het probleem dan ook graag door naar de lijn en de vervoerregioraad. Ondertussen hebben 1450 mensen deze petitie getekend. Ik vraag jullie om toch rekening te houden met die vele mensen en de buslijnen 4 en 9 terug te brengen naar hoe het was.	Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.
21							

22	burger	X	<p>openbaar \ Het nieuwe vervoerplan van De Lijn voor het stadstnet Oostende dat intussen al in voege getreden (maar blijkbaar al in 2020 was voorgesteld : "Vervoerregio Oostende Nieuw Openbaarvervoerplan 2021", november 2020) wijzigd de situatie die begin 2023 nog in voege was. De Lijnen 4 en 9 die beiden in een lus reden tussen Oostende Station, Bredene Sas, Bredene Dorp, Vuurtorenwijk, Oostende Station) hielden op te bestaan en werden vervangen door lijn 4 die enkel Bredene bediend en niet langer de Vuurtorenwijk en Lijn 2 (in het vervoerplan 2021 nog Lijn 9 genoemd) die enkel de Vuurtorenwijk bediend tot aan Bredene Groenendijk).</p> <p>Dit is een erge vermindering van de dienstverlening door de Lijn. Voorheen kon iemand van de Vuurtorenwijk met 1 bus naar bv. het woonzorgcentrum Jacky Maes (Wackerbout) of naar de Europaschool. Het Shoppingcentrum Bredene is op wandelafstand bereikbaar van een halte van Lijn 4. Dit is nu niet meer mogelijk, tenzij men eerst de bus (lijn 2) naar het station Oostende neemt en daarna de lijn 4.</p> <p>Deze wijziging is geen verbetering, geen optimalisatie, maar is zelfs strijdig met de vooropgestelde doelstellingen:</p> <p>Visionota : blz 12 : anders, vlot, nabij, groen (want nu zullen inwoners Vuurtorenwijk hun auto moeten nemen) blz 31 : Optimale inzet van vervoersmiddelen.</p> <p>In het MERrapport worden dezezelfde elementen aangehaald, maar die doelstellingen zullen niet worden behaald in het specifieke geval voor de verbinding Vuurtorenwijk - Bredene.</p> <p>Er zou minstens een gezamenlijke halte moeten zijn van de Lijn 2 en Lijn 9 ter hoogte van bv. de Groenendijk, zodat men daar kan overstappen op de andere lijn.</p> <p>De inwoners van de Vuurtorenwijk werden niet betrokken bij het voorafgaand onderzoek een paar jaar geleden, ze wisten zelfs niet dat daar besprekingen tussen de gemeentebesturen Oostende en Bredene over gevoerd waren.</p> <p>Voorstel: ofwel terug de vroegere situatie met 2 lijnen op dezelfde lus, in tegengestelde richting, ofwel een gezamenlijke halte ter hoogte van bv. Groenendijk.</p>	<p>Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.</p>
22	23 burger	X	<p>openbaar \ In bijlage stuur ik u de petitie in verband met de bediening van Bredene door De Lijn.</p>	<p>Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.</p>
23	24 burger	X	<p>openbaar \ Sinds 1 juli veranderde de busverbinding van en naar Raversijde drastisch. Amper om het half uur hebben wij nog een bus naar de handelszaken op de Nieuwpoortsteenweg /Alfons Pieterslaan ipv om de 10 minuten.</p> <p>Bovendien zitten deze bussen nu overvol, rijden ze vaak niet (reden?), niet meer zo vroeg noch laat. Het is dus voor vele pendelaars heel moeilijk om tijdig op hun werk te geraken, idem de studenten. Voor oudere wijkbewoners is het quasi onmogelijk geworden om met de bus boodschappen te doen. De dichtstbijzijnde halte die wel om de 10 minuten bediend wordt is te ver en aan een gevaarlijk kruispunt gelegen.</p> <p>De tram is geen alternatief aangezien deze de andere kant van de stad bediend en tijdens het toeristisch seizoen overvol zit. Waarom wordt onze wijk plots als een plattelanddorp behandeld terwijl ook wij deel uitmaken van stad Oostende.</p> <p>Een petitie van ruim 700 handtekeningen wordt door jullie genageerd.</p> <p>Diverse organisaties en het buurtcollectief Wij, Raversijde signaleerden reeds ons ongenoegen. Zelfs de zevende dag schonk aandacht aan onze problematiek. Tot heden kregen wij geen gehoor.</p> <p>Wij zijn dus zeer ontevreden over de huidige regeling en hopen dat dit zo snel mogelijk opgelost wordt.</p>	<p>Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.</p>
24	26 burger	X	<p>openbaar \ Het verdwijnen van de lus in wijzerzin en tegenwijzerzin die door de lijnen 4 en 9 werd gemaakt zorgt voor zeer veel onnodig tijdverlies en ongemak.</p>	<p>Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.</p>
26	31 burger	X	<p>openbaar \ Al een hele tijd volgen wij in de Oudenburgse deelgemeente Ettelgem samen met de bewoners van de oostzijde van Oudenburg de nieuwe vervoersplannen van De Lijn.</p> <p>Overdag en in de weekend zou het openbaar vervoer bij ons verdwijnen.</p> <p>Al verschillende keren hebben wij met Werkgroep Kern Ettelgem vzw dit aangehaald bij contacten met het stadsbestuur van Oudenburg.</p> <p>Er werden allerlei voorstellen geformuleerd, één ervan was het de toekomstige lijn 30 te splitsen, zie bijlage.</p> <p>Het voorstel is vast haalbaar en mogelijk uit te proberen.</p>	<p>Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.</p>
31	32 stad Brugge - mobiliteit	X	<p>algemeen</p> <p>We hebben het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Oostende met de nodige aandacht onderzocht. We hebben hierbij enkele punten van feedback.</p> <p>-Pagina 32: Subthema fietsparkeren: We verwijzen hier naar de groepsaankoop van het WVI om eventuele aankopen voor fietspompen en oplaadpunten voor elektrische fietsen te kunnen voorzien.</p> <p>-Pagina 34: Optimalisatie waternetwerk: aanpakken aandachtpunten waterlink Oostende – Gent: Is het mogelijk om de stad Brugge in tandem mee te nemen bij de geplande projecten opdat een afstemming op de Brugse projecten zo vlot mogelijk kon verlopen.</p> <p>-Pagina 36: punt 3: Onderzoek naar de knelpunten van de binnenvaartontsluiting van de haven van Zeebrugge en de doortocht via de Ringvaart rond Brugge: Dit is geen project voor de vervoerregio Oostende maar een project/studie die Brugge toebehoort.</p>	<p>We nemen akte van dit standpunt.</p>
32	33 burger	X	<p>openbaar \ Al een hele tijd volgen wij in de Oudenburgse deelgemeente Ettelgem samen met de bewoners van de oostzijde van Oudenburg de nieuwe vervoersplannen van De Lijn.</p> <p>Overdag en in de weekend zou het openbaar vervoer bij ons verdwijnen.</p> <p>Al verschillende keren hebben wij met Werkgroep Kern Ettelgem vzw dit aangehaald bij contacten met het stadsbestuur van Oudenburg.</p> <p>Er werden allerlei voorstellen geformuleerd, één ervan was het de toekomstige lijn 30 te splitsen, zie bijlage.</p> <p>Het voorstel is vast haalbaar en mogelijk uit te proberen.</p>	<p>Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.</p>
33	34 burger	X	<p>openbaar \ Al een hele tijd volgen wij in de Oudenburgse deelgemeente Ettelgem samen met de bewoners van de oostzijde van Oudenburg de nieuwe vervoersplannen van De Lijn.</p> <p>Overdag en in de weekend zou het openbaar vervoer bij ons verdwijnen.</p> <p>Al verschillende keren hebben wij met Werkgroep Kern Ettelgem vzw dit aangehaald bij contacten met het stadsbestuur van Oudenburg.</p> <p>Er werden allerlei voorstellen geformuleerd, één ervan was het de toekomstige lijn 30 te splitsen, zie bijlage.</p> <p>Het voorstel is vast haalbaar en mogelijk uit te proberen.</p>	<p>Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.</p>
34	35 burger	X	<p>openbaar \ Het dit schrijven vraag ik dringend de vervoersplannen te herzien en sluit ik mij aan bij het onderstaand voorstel van 30 Oct 2023</p> <p>Ik vind dat het niet kan dat onze meest kwetsbare dorpsgenoten zo maar in de kou worden gezet. Ik denk dan aan de mensen die zich dagelijks naar de beschermde werkplaats de Oesterbank moeten verplaatsen. De schoolgaande jeugd, de minder mobiele bejaarden en de bejaarden van de beide rusthuizen waar hun opstapplaats verdwijnt.</p> <p>[vndr. "onderstaand voorstel" verwijst naar de petitie onder indliener 31.</p>	<p>Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.</p>
35	36 burger	X	<p>openbaar \ Al een hele tijd volgen wij in de Oudenburgse deelgemeente Ettelgem samen met de bewoners van de oostzijde van Oudenburg de nieuwe vervoersplannen van De Lijn.</p> <p>Overdag en in de weekend zou het openbaar vervoer bij ons verdwijnen.</p> <p>Al verschillende keren hebben wij met Werkgroep Kern Ettelgem vzw dit aangehaald bij contacten met het stadsbestuur van Oudenburg.</p> <p>Er werden allerlei voorstellen geformuleerd, één ervan was het de toekomstige lijn 30 te splitsen, zie bijlage.</p> <p>Het voorstel is vast haalbaar en mogelijk uit te proberen.</p>	<p>Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.</p>
36				

37	burger	X	<p>openbaar v. Al een hele tijd volgen wij in de Oudenburgse deelgemeente Ettelgem samen met de bewoners van de oostzijde van Oudenburg de nieuwe vervoersplannen van De Lijn.</p> <p>Overdag en in de weekend zou het openbaar vervoer bij ons verdwijnen.</p> <p>Al verschillende keren hebben wij met Werkgroep Kern Ettelgem vzw dit aangehaald bij contacten met het stadsbestuur van Oudenburg.</p> <p>Er werden allerlei voorstellen geformuleerd, één ervan was het de toekomstige lijn 30 te splitsen, zie bijlage.</p> <p>Het voorstel is vast haalbaar en mogelijk uit te proberen.</p>	Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.
37	38 burger	X	<p>openbaar v. Al een hele tijd volgen wij in de Oudenburgse deelgemeente Ettelgem samen met de bewoners van de oostzijde van Oudenburg de nieuwe vervoersplannen van De Lijn.</p> <p>Overdag en in de weekend zou het openbaar vervoer bij ons verdwijnen.</p> <p>Al verschillende keren hebben wij met Werkgroep Kern Ettelgem vzw dit aangehaald bij contacten met het stadsbestuur van Oudenburg.</p> <p>Er werden allerlei voorstellen geformuleerd, één ervan was het de toekomstige lijn 30 te splitsen, zie bijlage.</p> <p>Het voorstel is vast haalbaar en mogelijk uit te proberen.</p>	Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.
38	39 burger	X	<p>openbaar v. Al een hele tijd volgen wij in de Oudenburgse deelgemeente Ettelgem samen met de bewoners van de oostzijde van Oudenburg de nieuwe vervoersplannen van De Lijn.</p> <p>Overdag en in de weekend zou het openbaar vervoer bij ons verdwijnen.</p> <p>Al verschillende keren hebben wij met Werkgroep Kern Ettelgem vzw dit aangehaald bij contacten met het stadsbestuur van Oudenburg.</p> <p>Er werden allerlei voorstellen geformuleerd, één ervan was het de toekomstige lijn 30 te splitsen, zie bijlage.</p> <p>Het voorstel is vast haalbaar en mogelijk uit te proberen.</p>	Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.
39	40 burger	X	<p>openbaar v. Al een hele tijd volgen wij in de Oudenburgse deelgemeente Ettelgem samen met de bewoners van de oostzijde van Oudenburg de nieuwe vervoersplannen van De Lijn.</p> <p>Overdag en in de weekend zou het openbaar vervoer bij ons verdwijnen.</p> <p>Al verschillende keren hebben wij met Werkgroep Kern Ettelgem vzw dit aangehaald bij contacten met het stadsbestuur van Oudenburg.</p> <p>Er werden allerlei voorstellen geformuleerd, één ervan was het de toekomstige lijn 30 te splitsen, zie bijlage.</p> <p>Het voorstel is vast haalbaar en mogelijk uit te proberen.</p>	Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.
40	41 burger	X	<p>openbaar v. Al een hele tijd volgen wij in de Oudenburgse deelgemeente Ettelgem samen met de bewoners van de oostzijde van Oudenburg de nieuwe vervoersplannen van De Lijn.</p> <p>Overdag en in de weekend zou het openbaar vervoer bij ons verdwijnen.</p> <p>Al verschillende keren hebben wij met Werkgroep Kern Ettelgem vzw dit aangehaald bij contacten met het stadsbestuur van Oudenburg.</p> <p>Er werden allerlei voorstellen geformuleerd, één ervan was het de toekomstige lijn 30 te splitsen, zie bijlage.</p> <p>Het voorstel is vast haalbaar en mogelijk uit te proberen.</p>	Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.
41	42 burger	X	<p>openbaar v. Al een hele tijd volgen wij in de Oudenburgse deelgemeente Ettelgem samen met de bewoners van de oostzijde van Oudenburg de nieuwe vervoersplannen van De Lijn.</p> <p>Overdag en in de weekend zou het openbaar vervoer bij ons verdwijnen.</p> <p>Al verschillende keren hebben wij met Werkgroep Kern Ettelgem vzw dit aangehaald bij contacten met het stadsbestuur van Oudenburg.</p> <p>Er werden allerlei voorstellen geformuleerd, één ervan was het de toekomstige lijn 30 te splitsen, zie bijlage.</p> <p>Het voorstel is vast haalbaar en mogelijk uit te proberen.</p>	Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.
42	43 burger	X	<p>openbaar v. Al een hele tijd volgen wij in de Oudenburgse deelgemeente Ettelgem samen met de bewoners van de oostzijde van Oudenburg de nieuwe vervoersplannen van De Lijn.</p> <p>Overdag en in de weekend zou het openbaar vervoer bij ons verdwijnen.</p> <p>Al verschillende keren hebben wij met Werkgroep Kern Ettelgem vzw dit aangehaald bij contacten met het stadsbestuur van Oudenburg.</p> <p>Er werden allerlei voorstellen geformuleerd, één ervan was het de toekomstige lijn 30 te splitsen, zie bijlage.</p> <p>Het voorstel is vast haalbaar en mogelijk uit te proberen.</p>	Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.
43	44 burger	X	<p>openbaar v. Geplande Buslijn 30 Brugge -Oostende via Roksem -Westkerke en Oudenburg en Zandvoorde Geplande cadans om het half uur.</p> <p>Bij deze regeling valt Ettelgem en de Oostzijde van Oudenburg zonder geregeld openbaar vervoer.</p> <p>Op dit traject liggen 2 rusthuizen en het Dienstencentrum de Mandelwijk en heel wat appartementen, de nieuwe Bellerochewijk en de seniorenwoningen en de winkel Okay.</p> <p>Voorstel:</p> <p>Als men nu eens vanaf Zerkegem Kruiskalsijde (de lichten) het ene halfuur één laet rijden via Ettelgem naar Oudenburg en de andere via Roksem – Westkerke naar Oudenburg</p> <p>Voordelen: Het traject via Ettelgem is 2 km korter en een tijds winst van ruim 5 minuten.</p> <p>De bus hoeft geen omweggetjes te maken in Oudenburg centrum zoals gepland om het</p> <p>Alternierend rijden zorgt er voor dat:</p> <p>Alle inwoners van de deelgemeenten een uur verbinding hebben met het centrum van Oudenburg. Alle inwoners hebben een uur verbinding met Brugge en Oostende</p> <p>Zeer belangrijk ook: alle inwoners hebben een verbinding met het ziekenhuis Damiaan en station!</p> <p>Er moet niet meer gezocht worden naar oplossingen die extra geld</p> <p>Vraag:</p> <p>Wat gaat men doen bij de geplande werken binnen een paar jaar aan de Brugsteenweg in Roksem? Gaat men dan wel via Ettelgem mogen rijden?</p> <p>Met alle extra's die men gaat aanbieden op een Hopipunt heeft men in Ettelgem nog geen busvervoer.</p> <p>Klanten kun je pas binden als er vaste regelmaat is. Om het uur is beter dan geen! Met een Bus op aanvraag lokt men geen klanten, het telkens moeten vragen is een REM</p> <p>Men moet naar de halte kunnen stappen waar de regelmaat vastligt! De geplande 312 rijdt enkel op schooldagen en in de week!</p> <p>Deze bus rijdt richting via Snaaskerke naar Oostende niet via Ziekenhuis Damiaan en doet er te lang over om naar station te rijden</p> <p>Het huidige vervoersplan voor Oudenburg lijkt oppgemaakt zonder de noden van de gebruikers. Als er al een studie gemaakt is naar het aanbod en de noden van het openbaar vervoer,</p> <p>dan vermoeden we dat de betrokkenheid van de gebruikers miniem was.</p> <p>De noden evolueren ook en dan is er verouderde studie ook weinig waard.</p>	Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.
44	47 burger	X	<p>openbaar v. Al een hele tijd volgen wij in de Oudenburgse deelgemeente Ettelgem samen met de bewoners van de oostzijde van Oudenburg de nieuwe vervoersplannen van De Lijn.</p> <p>Overdag en in de weekend zou het openbaar vervoer bij ons verdwijnen.</p> <p>Al verschillende keren hebben wij met Werkgroep Kern Ettelgem vzw dit aangehaald bij contacten met het stadsbestuur van Oudenburg.</p> <p>Er werden allerlei voorstellen geformuleerd, één ervan was het de toekomstige lijn 30 te splitsen, zie bijlage.</p> <p>Het voorstel is vast haalbaar en mogelijk uit te proberen.</p>	Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.
47	48 burger	X	<p>openbaar v. Al een hele tijd volgen wij in de Oudenburgse deelgemeente Ettelgem samen met de bewoners van de oostzijde van Oudenburg de nieuwe vervoersplannen van De Lijn.</p> <p>Overdag en in de weekend zou het openbaar vervoer bij ons verdwijnen.</p> <p>Al verschillende keren hebben wij met Werkgroep Kern Ettelgem vzw dit aangehaald bij contacten met het stadsbestuur van Oudenburg.</p> <p>Er werden allerlei voorstellen geformuleerd, één ervan was het de toekomstige lijn 30 te splitsen, zie bijlage.</p> <p>Het voorstel is vast haalbaar en mogelijk uit te proberen.</p>	Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.
48				

49	burger		X	<p>openbaar \ Mijn zoon neemt elke schooldag de bus van lijn 50 naar zijn school in Gistel, hij kan te voet van thuis naar de halte wandelen, hij stapt op aan de Rietmustraat te Oostende.</p> <p>Nu verneem ik dat deze buslijn gewoon verlegd wordt naar de Torhoutsesteenweg te Oostende, zonder verdere uitleg.</p> <p>Hij moet dus samen met een heleboel andere scholieren een heel stuk verder fietsen (te ver om te wandelen) om zijn bus te kunnen nemen.</p> <p>Dit moedigt natuurlijk het gebruik van het openbaar vervoer niet bepaald aan. Laat staan dat de fietsen daar veilig staan.</p> <p>Mag ik de redenen weten waarom dit traject zomaar afgeschaft wordt? Dit is bijzonder ongelukkig voor heel wat mensen.</p>	Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.
49	57 burger		X	<p>openbaar \ Vief Bredene werd maar laat op de hoogte gesteld dat we suggesties, opmerkingen konden indienen naar aanleiding van een openbaar onderzoek van het nieuwe vervoersplan.</p> <p>Na overleg met Bredenaar Ariane Delaere hebben wij een online petitie opgesteld op 22/10/2023.</p> <p>We hebben 93 ondertekenaars die onze opmerkingen, suggesties ondersteunen.</p> <p>Hierbij laat ik onze suggesties en opmerkingen weten :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Wij willen dat het gemeentebestuur Bredene samen met de vervoersregio werk maakt van een betere dienstverlening. •Onderzoeken of de oude dienstregeling lijbus 4 en lijnbus 9 terug in werking kan gesteld worden. •Meerdere bushaltes voorzien worden rondom de Vicognewijk •Onderzoeken of er een extra tramhalte kan voorzien worden ter hoogte van de Breeweg. •Indien er een overstap moet gebeuren tussen buslijn 4 en buslijn 2 de overstapplaatsen dicht bij elkaar doen aansluiten. Nu is er een afstand van 750 meter tussen halte Groenendijk en halte Duinenzichterf. •De laatste busrit om 22 u 30 over het volledig traject laten halt houden. I.p.v. enkel de toer te stoppen aan het gemeentehuis en dan door te rijden naar de stalplaats. 	Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.
57	58 burger		X	<p>openbaar \ Ingesloten vindt u de online petitieactie die de seniorenverenigingen VIEF Bredene, Okra Bredene en Vlas Bredene hebben gehouden van 15/10/2022 t.e.m. 17/03/2023.</p> <p>De seniorenverenigingen hebben op 22 februari, 707 handtekeningen (284 online + 423 handtekeningen op papier) overhandigd aan De Lijn Oostende.</p> <p>Hierbij waren de seniorenverenigingen tevreden met het behoud van de halte Groenendijk maar ontgoocheld dat de overstapplaats tussen halte Groenendijk en halte Duinenzichterf een afstand van 750 meter was.</p> <p>Hierbij danken wij jullie nogmaals voor het behoud van de halte Groenendijk maar hadden graag een oplossing voor de overstapplaats tussen de Groenendijk en Duinenzichterf.</p> <p>We krijgen als seniorenvereniging dagelijks opmerkingen dat de afstand tussen beide halten te ver is.</p> <p>Kunnen jullie een onderzoek doen om een overstapplaats te maken waarbij je maar een overstap van enkele meters moet doen.</p>	Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.
58	11a burger		X	<p>verkeersle \ Wij zijn zeer blij met de aanpassing naar 30km per uur gezien onze straat best wel druk is en wij vooral fietsen in en rond de stad. Helaas wordt deze maatregel amper gevolgd en wordt er nog steeds aan 50 of meer in de straat gereden. Een voorstel hiervoor is misschien een bord die snelheid aangeeft zodat bestuurders bewust worden van hun snelheid?</p>	Dit is een operationele opmerking die voorbij gaat aan het strategische karakter van het RMP. U kan deze opmerking overmaken aan de gemeente/wegbeheerder
11	11b burger		X	<p>vrachtrout \ Toen wij onze verkoopakte hadden getekend was er op dat moment in de straat ter hoogte van ons huis een verkeersremmer (foto is van aan andere zijde van de Mariakerkeleien) - van bewoners in de buurt hoorden we dat dat een goed plan was wegens het wegnemen van het zwaar vrachtverkeer. Zeer jammer om tijdens ons verblijf te zien dat deze weggemomen werden na amper geëvalueerd te zijn.</p> <p>Het vrachtverkeer zorgt namelijk voor trillingen in ons huis die zwaar genoeg zijn om wakker van te worden. Logischerwijze vraag ik me dan af of dit geen schade veroorzaakt aan de huizen. De straat zelf kan wel heraanlegge gebeuren maar het zware vrachtverkeer maakt dit natuurlijk steeds erger.</p> <p>Bijvoorbeeld firma Remondis passeert vaak langs onze straat, reeds om 5:30 en daar kom je dus steeds wakker van. Ook kan ik meedelen dat veel vrachtwagens echt niet aan 30km / uur per uur rijden.</p> <p>Vooraf dit stuk wordt gebruikt door vrachtverkeer om andere drukke punten te vermijden.</p>	Dit is een operationele opmerking die voorbij gaat aan het strategische karakter van het RMP. U kan deze opmerking overmaken aan de gemeente/wegbeheerder
11	16a Infrabel		X	<p>openbaar \ Ingevolge uw schrijven van 31.07.2023 over Regionaal Mobiliteitsplan en Strategisch MER van de VVR Oostende kunnen wij u melden dat Infrabel vraagt rekening te houden met volgende aspecten:</p> <p>De lijn SOA is een belangrijke spoorlijn binnen België, als ader van openbaar vervoer wenst Infrabel de mogelijkheid te behouden dat aanpassingen, uitbreidingen ed. mogelijk zijn op deze as. Infrabel vraagt dan ook een bouwrijpe strook van 10m te respecteren langsheen de spoorlijn (beide zijden) te rekenen vanaf de vrije rand (di 4.5m van de buitenste spoorstaaf of onderkant talud als het spoor in ophoging ligt).</p>	Dit is als aandachtspunt mee te nemen bij de uitwerking van concrete maatregelen die voortvloeien uit dit regionaal mobiliteitsplan.
16	16b Infrabel		X	<p>openbaar \ Overwegen zijn conflictpunten voor het treinverkeer, de dagelijkse hinder die treinen ondervinden tgv overwegen heeft een groot effect op de stiptheid van de treinen (hinder aan een overweg wil zeggen vertraging, de trein met vertraging rijdt te laat zijn station binnen, neemt een slot van een andere trein aan het perron, ... dit zorgt voor een sneeuwbaaleffect van vertragingen). Het is dan ook belangrijk dat er een actief beleid gevoerd wordt inzake het vervangen van deze overwegen, dit kan door fietstunnels, langswegenis, bruggen en tunnels waar nodig. We vragen dan ook om het streefbeeld overwegen op te nemen als actiepunten in de VVR mobiliteitsplan zoals dit ook reeds in de MER werd aanbevolen.</p>	Deze suggestie zal verwerkt worden in het document.
16	17a gemeentebestuur Jabbeke		X	<p>algemeen \ artikel 1: De gemeenteraad verleent gunstig advies aan het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Oostende en het ontwerp plan-MER voor de vervoerregio Oostende.</p>	wij nemen akte van dit standpunt.
17	17b gemeentebestuur Jabbeke		X	<p>algemeen \ artikel 2: De gemeenteraad stemt in met de opmerkingen zoals hierboven weergegeven en vraagt bij de verdere besluitvorming en implementatie rekening te houden met de geformuleerde voorwaarden en opmerkingen.</p>	wij nemen akte van dit standpunt.
17	17c gemeentebestuur Jabbeke		X	<p>wegenate \ Het schepencollege wenst net als de Vervoerregio Brugge bedachtzaam om te gaan met verharding in functie van transportinfrastructuur. De huidige N377 werd ooit aangelegd als een expressweg, een rechtstreekse verbinding tussen Jabbeke en De Haan, maar deze verbinding werd niet volledig uitgevoerd. De huidige N377 is overgedimensioneerd voor de functie die deze weg op heden dient te vervullen. De huidige ruimte-inname van de N377 wordt in vraag gesteld, waarbij een reorganisatie en herinrichting nodig wordt geacht. Het college wenst dat hierbij prioriteit gaat naar een herverdeling van het doorgaand en plaatselijk autoverkeer, ten voordele van de fietser en het voorzien van voldoende ruimte voor vergroening en natuurontwikkeling.</p> <p>Om verder uitvoering te kunnen geven aan deze herinrichting en gemotiveerd vanuit bovenstaande argumenten, wordt geadviseerd om de expressweg N377 niet langer als regionale weg, maar in beide Vervoerregio's onder éénzelfde wegcategorie, als interlokale weg te categoriseren.</p>	De vervoerregio Oostende is van mening dat een categorisering van de N377 als Regionale Weg noodzakelijk is voor de vlotte ontsluiting van de gemeente Bredene naar het hoofdwegenet.
17	1a gemeentebestuur Zuienkerke		X	<p>algemeen \ Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het ontwerp Regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Oostende en formuleert de volgende opmerking:</p>	wij nemen akte van dit standpunt.
1	1b gemeentebestuur Zuienkerke		X	<p>fiets \ In kader van een bovenlokaal fietstroutenet is het essentieel dat de missing-link vanaf 'Strooien Haan' richting De Haan/Bredene wordt voorzien langs de N0. Deze as ligt zowel binnen de vervoerregio Brugge als binnen de vervoerregio van Oostende.</p>	De opmaak en goedkeuring van een nieuw bovenlokaal functioneel fietstroutenet volgt in deze regio een apart traject, afgestemd met het provinciebestuur en de betrokken lokale en bovenlokale partners. Het nieuwe netwerk wordt later ter goedkeuring aan de Vervoerregio bezorgd. Wij nemen alvast akte van uw vraag en standpunt.
1	25a NMBS		X	<p>algemeen \ NMBS werkt, binnen de krijtlijnen 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>	Wij danken u voor uw actieve opvolging van de vervoerregio en voor het nazicht van de voorgelegde documenten.
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 autorizen 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>	We nemen akte van dit standpunt.	
25	25a2	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 de 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 piek- en fileperiodes.</p>	We nemen akte van dit standpunt.
25	25a3	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>	We nemen akte van dit standpunt.
25	25a4	NMBS	X	openbaar v	<p>Actie p.21: Versterken van de kwaliteit van de treinverbindingen van en naar onze vervoerregio. Dit door: Hogere frequentie van de huidige treinjnen; Comfortabelere en hedendaagse treinstellen (met stroom voor passagiers, wifi, ...)</p> <ul style="list-style-type: none"> • NMBS is hierbij niet vermeld, maar is wel gebonden aan het Contract van Openbare Dienst 	Deze suggestie zal verwerkt worden in het document.
25	25a5	NMBS	X	OV-netwer	<p>Actie p. 22: Te onderzoeken: opening station Oudenburg</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het openen van stations kan in kader van een nieuw vervoersplan onderzocht worden, maar een dergelijk onderzoek, waarbij dan alle potentiële nieuwe stations onderzocht worden is op dit moment niet gepland 	We nemen akte van dit standpunt.
25	25a6	NMBS	X	openbaar v	<p>Actie p. 22: Actief nadenken over de mobiliteitsimpact bij evenementen Daarbij wordt nagedacht over de meest geschikte vervoersoplossingen op maat van het type en de schaal van het evenement (afstandsparking, rol van de fiets, bustransporten, ...) al dan niet via het vergunningenbeleid</p> <ul style="list-style-type: none"> • NMBS is hierbij enkel actor die gecontacteerd kan worden door organisatoren evenementen. <p>NMBS zal, op uitzondering van het standaard toeristisch Kust-Expressaanbod niet proactief treinen inleggen zonder de vraag hiervoor te krijgen</p>	We nemen akte van dit standpunt.
25	25a7	NMBS	X	OV-netwer	<p>Actie p. 23: Aanbod van het openbaar vervoer afstemmen op de omliggende vervoerregio's. Voor volgende relaties zijn vlotte verbindingen belangrijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> o In oostelijke richting naar Brugge, en verder richting Gent, Brussel en Antwerpen o In zuidelijke richting: Richten op verbinding met Diksmuide en Torhout (train en bus) en Nood aan een vlotte relatie met Roselare en Kortrijk (en Rijsel) o In westelijke richting: Veurne en De Panne met tram en bus. Aantakking met Duinkerke. <ul style="list-style-type: none"> • NMBS is hierbij niet vermeld, terwijl we hierbij toch ook actor zijn 	Deze suggestie zal verwerkt worden in het document.
25	25a8	NMBS	X	openbaar v	<p>Actie p.23: Hoppinpunten gelegen aan belangrijke trein-, tram- en bushaltes transformeren tot een integraal, toegankelijk hoppinpunt met kwalitatieve en toegankelijke perrons, fietsenstallingen en ruimte voor deelmobiliteit.</p> <ul style="list-style-type: none"> • NMBS toevoegen als partner 	Deze suggestie zal verwerkt worden in het document.
25	25a9	NMBS	X	milieu	<p>Actie p.25: Investeren in groenere voertuigen voor het openbaar vervoer</p> <ul style="list-style-type: none"> • OV-maatschappijen zijn vermeld. NMBS heeft maar een beperkt aantal dieseltreinen voor niet geëlektrificeerde lijnen, die niet worden ingezet in de VVR Oostende m.u.v. rangeerlocomotieven. 	Deze suggestie zal verwerkt worden in het document.
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>	We nemen akte van dit standpunt.
25	25b1	NMBS	X	parkeren	<p>Actie p. 30: Tarieven van stationsparkings zo bepalen dat ze het gewenste gedrag faciliteren</p> <ul style="list-style-type: none"> • NMBS bepaalt zelf de tarieven van de stationsparkings. We overleggen steeds met de betrokken stad of gemeente wanneer een parking betaald wordt. 	We nemen akte van dit standpunt.
25	25b2	NMBS	X	toegankelijk	<p>Actie p. 43: Toegankelijkheid: Alle treinen en bussen voorzien op personen met een motorische of visuele beperking; Alle nieuw rollend materiaal is voorzien op gebruik door mensen met een functionele beperking</p> <ul style="list-style-type: none"> • NMBS volgt hierbij de regels van het Contract van Openbare Dienst 	We nemen akte van dit standpunt.
25	25c	NMBS	X	stationsor	<p>NMBS hanteert haar eigen strategieën, visie en timing wat betreft de vernieuwing van stations en stationsomgevingen (autonome toegankelijkheid, onthalt 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>	We nemen akte van dit standpunt.
25	25d	NMBS	X	stationsor	<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>	Omwille van de leesbaarheid vermeldt de actietabel telkens slechts de initiatiefnemer van een deelproject. Uiteraard is het logisch dat NMBS een partner is bij projecten in stationsomgevingen.
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.	We nemen akte van dit standpunt.
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 spoorwagennet 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.	We nemen akte van dit standpunt.
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).	We nemen akte van dit standpunt.
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.	We nemen akte van dit standpunt.
25i	NMBS	X	algemeen	Als suggestie van de mobiliteit moet NMBS ervoor zorgen dat ze een globale en coherente visie behoudt voor de ontwikkeling van haar spoorwegdiensten, die de ambitie hebben om tegen 2032 30% meer passagiers aan te trekken.	We nemen akte van dit standpunt.
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.	Het regionaal mobiliteitsplan ondersteunt deze ambitie.
25k	NMBS	X	openbaar	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 hoofdfasen 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.	Het regionaal mobiliteitsplan ondersteunt deze ambitie.
25l	NMBS	X	openbaar	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.	Het regionaal mobiliteitsplan ondersteunt deze ambitie.
25m	NMBS	X	openbaar	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.	Het regionaal mobiliteitsplan ondersteunt deze ambitie.
25n	NMBS	X	openbaar	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.	We nemen akte van dit standpunt.
25o	NMBS	X	stations	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 fietsstallingen met plaatsen voor buitenmaatse fietsen aan te bieden. Bovendien verwachten treingebruikers meer veiligheid met 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.	Het regionaal mobiliteitsplan ondersteunt deze ambitie.
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 betaald 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 autoparkerplaatsen 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.	We nemen akte van dit standpunt.
25q	NMBS	X	deelmobiliteit	NMBS zal het aanbod van deelfietsen en -auto's in de stationsomgevingen 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.	We nemen akte van dit standpunt.
25r	NMBS	X	stations	NMBS werkt mee aan de realisatie van Hoppinpunten in stationsomgevingen om de duurzame mobiliteit en de realisatie van een mobiliteitswisch te bevorderen.	We nemen akte van dit standpunt.
25s	NMBS	X	stations	NMBS hanteert haar eigen visie en timing wat betreft de vernieuwing van stationsomgevingen (autonome toegankelijkheid, fietsstallingen, autoparkings, ...), maar zoekt wel constructief naar synergie om de uitrol van Hoppinpunten mogelijk te maken.	We nemen akte van dit standpunt.
25t	NMBS	X	ruimte	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 verhoogt betekent ook de continuïteit van voet- en fietspaden verzekeren, evenals busverbindingen naar de stations vanuit de belangrijkste verkeersgenererende centra.	Het regionaal mobiliteitsplan ondersteunt deze ambitie.
25u	NMBS	X	toegankelijk	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.	Het regionaal mobiliteitsplan ondersteunt deze ambitie.
25v	NMBS	X	toegankelijk	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.	We nemen akte van dit standpunt.
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. 	We nemen akte van dit standpunt.
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-deurritten 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 openbaarvervoersoperatoren 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-deurresttijden te garanderen. • Om diensten en dienstregelingen op elkaar af te stemmen, neemt de NMBS deel aan overlegorganen en deelt ze op voorhand haar dienstregelingwijzigingen mee aan De Lijn - de trein is immers de ruggengraat van het openbaarvervoernetwerk. • NMBS heeft onlangs ook een proefproject gelanceerd in een aantal pilotstations om de dienstregelingen van trein en bus beter op elkaar af te stemmen en elke vorm van concurrentie tussen bus- en treindiensten te vermijden. 	We nemen akte van dit standpunt.

25y	NMBS	X	stationsor	Stations en hun faciliteiten spelen een belangrijke rol als intermodale knooppunten. <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. 	We nemen akte van dit standpunt.	
25	25z	NMBS	X	fiets	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.	Het regionaal mobiliteitsplan ondersteunt deze ambitie.
25	27a	burger	X	fiets	De werkgroep Fietseling kan niet akkoord gaan met bepaalde fietsroutes die in uw kaart als veilig beschouwd worden. -De Elisabethlaan wordt volgens uw kaart volledig groen ingekleurd. De kruising aan de "avondschool" de Box, is echter voor fietsers een onveilige zone. Het fietspad wordt ingedaald, op gelijke hoogte van de rijweg, terwijl het fietspad verhoogd zou moeten blijven. Op die manier past het fietspad zich aan de rijbaan aan, terwijl het met andersom zou moeten zijn. Een doorlopend verhoogd fietspad zou voor de automobilist juist een extra signaal vormen, wat de veiligheid voor de fietsers verhoogt. En voor de automobilist tevens een waarschuwing dat hij binnen een wijk terecht komt met verlaagde snelheid. Dit zou trouwens op alle zijwegen van de Elisabethlaan van toepassing moeten zijn. -Torhoutsesteenweg: Het stuk tussen de "Kromme elleboog" en de Elisabethlaan is onveilig aan beide zijden. Auto's rijden gewoon veel te dicht bij de fietsers, omdat het fietspad op gelijke hoogte ligt. Fietsers rijden soms in de verkeerde richting, vooral wanneer ze van het dubbel fietspad komen uit de richting Leffinge en hierbij verkiezen de baan niet over te steken. Auto's die wegrijden verwachten wel fietsers links maar niet van rechts wanneer ze de baan willen kruisen. Maar zelfs auto's die wegrijden van of rijden naar de verschillende winkels hebben geen oog voor reglementaire fietsers op de rijbaan. -Trooststraat: Van Nothilaan naar Thermane Palace, fietsers te dicht bij de auto's, te weinig plaats, Middelkerke naar Oostende: Fietspad te dicht bij de auto's, een onveilige situatie. -Zandvoordesteenweg, richting Zandvoorde: Ontbreken van een fietspad op bepaalde stukken; -Gistelsesteenweg: Fietspad past zich aan de rijweg aan, waardoor de fietser in een onveilige situatie komt. Idem als in de Elisabethlaan (supra).	De visienota bevat twee kaarten die een beeld geven van de conformiteit van de inrichting van resp. het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk (fietscan door de provincie West-Vlaanderen) en het gewestwegennet (fietspadenrapport 2023 agentschap wegen en verkeer). Beide documenten vallen onder de verantwoordelijkheid van de opsteller ervan en zijn in dit plan informatief overgenomen omdat ze een beeld geven van de globale inrichting van het fietspad. Daarbij werd met name de breedte van het fietspad en de veiligheidsafstand tot het rijdend autoverkeer in rekening gebracht worden. Deze analyse doet geen uitspraken over punctuele gebreken of verkeersveiligheidsknelpunten zoals u er een aantal aanhaalt. Overigens worden diverse van de wegvakken die u aanhaalt in beide analyses aangegeven als "voor verbetering vatbaar" of "slecht".
27	27b	burger	X	fiets	Tevens willen wij het belang van de fietsinfrastructuur binnen onze regio benadrukken: -De ambitie in verband met fietsverplaatsingen in Oostende, deze moet minstens even snel of zelf sneller kunnen dan een verplaatsing met de auto, -Het belang van gezamenlijk fietsdelen over de gemeenten heen -Comfortabele diefstalveilige en vandaalgevoelige fietsvoorzieningen -Voorzien van fietspompen, oplaad- en herstelpunten (dergelijke zullen bestaan al elders) -Bijbouwen van fietssnelwegen -Integreren van voldoende groen naast verharde oppervlakten als scheiding tussen fietspad en auto baan	Het regionaal mobiliteitsplan ondersteunt deze ambitie.
27	27c	burger	X	fiets	Werkgroep Fietseling Oostende heeft moeite met de volgende omschrijving: "We ontwerpen vergevingsgezinde fietspaden zodat fietsen bij ongevallen op een veiliger manier tot stilstand kunnen komen. We suggereren: We ontwerpen vergevingsgezinde fietspaden zodat de impact van fouten vanwege zachte weggebruikers maximaal beperkt wordt. Daarnaast houdt een vergevingsgezind ontwerp er rekening mee dat voetgangers en fietsers uit koers kunnen raken of in onveilige situaties terecht kunnen komen door stuurfouten, misslappen, balansproblemen of onverwachte situaties. Daarom biedt een vergevingsgezind ontwerp voldoende mogelijkheden in tijd en ruimte om eventuele fouten te corrigeren om een ongeval te voorkomen. In tweede instantie moet vergevingsgezinde infrastructuur de impact van fouten, als die toch tot een ongeval zouden leiden, maximaal beperken. (We verwijzen naar Vademecum vergevingsgezinde wegen, deel kwetsbare weggebruikers van AWV).	suggestie tekstueel overnemen
27	27d	burger	X	openbaar	Zoals aangehaald op jullie infoavond is er een belangrijke rol weggelegd voor De Lijn. Uit onderzoek blijkt dat het aantal reizigers stagneert. Om meer reizigers te kunnen aantrekken is er een nood aan betere verbindingen. U spreekt van de verschillende fases, waarin u eerst een aantal lijnen afschaft en een periode van minder bereikbaarheid inlapt, om daarna in een latere fase betere verbindingen door te voeren. Dit resulteert echter in minder reizigers, waarin de bestaande reizigers niet alleen in de kou blijven staan, maar gedwongen worden alternatieven te zoeken. Het lijkt ons eerder een beleid dat leidt tot minder reizigers en niet tot een toename. Dit wordt gestaafd door de gevolgen van de Coronacrisis waarbij na deze periode blijkt dat vele verloren reizigers definitief afhaken. De strategie zou moeten zijn om automobilisten te overtuigen om de auto aan de kant te laten staan door een alternatief aan te bieden dat comfortabeler is dan de wagen. Tot op heden snoeit men alleen in het aanbod, wat enkel resulteert in minder reizigers in onze regio.	We nemen akte van dit standpunt.
27	27e	burger	X	openbaar	Aansluitend wil de Werkgroep Fietseling - Fietsersbond Oostende het belang van intermodaliteit benadrukken. Zoals verschillende malen werd opgemerkt tijdens uw infoavond, zijn de aansluitingen tussen tram en bus totaal niet op elkaar afgestemd. Dit dwijt pendelaars meer en meer richting auto. Afstemming zou toch een essentieel punt moeten zijn in de mobiliteit. Op dit vlak heeft Fietseling noch tijdens de infoavond, noch in de beleidsnota afdoende antwoorden gekregen. De aansluitingen van bus /tram met trein alsook de aansluiting van randparkings door een betere busverbinding zal voor een stad als Oostende prioritair zijn om een mobiliteitsplan te doen slagen.	Het regionaal mobiliteitsplan ondersteunt deze ambitie.
27	27f	burger	X	fiets	Als Fietseling willen wij dan ook aandringen op een gemakkelijke fietsverbinding en op fietsverhuurpunten en gezamenlijke fietsdeelsystemen om de automobilist te stimuleren om zijn/haar wagen achter te laten aan een randparking om zo over te stappen op een fiets/of openbaar vervoer. Dit resulteert in minder auto's in een stad.	Het regionaal mobiliteitsplan ondersteunt deze ambitie.
27	27g	burger	X	fiets	Om auto's uit een stad te weren, kunnen we niet alleen inzetten op het weren van auto's uit de kernen door via infrastructuurgroepen het de automobilist met zoekgedrag moeilijk te maken, maar door tevens in te zetten op een haalbaar alternatief.	Het regionaal mobiliteitsplan ondersteunt deze ambitie.
27	27h	burger	X	fiets	Een vlotte aansluiting, een voldoende aanbod en een aangepaste infrastructuur (o.a. verzorgde fietspaden, wegbeveiliging, betaalbare fietsverhuurpunten of fietsdeelsystemen, veilige wachthaltes met liefst overdekte haltes om fietsen droog te houden en met infrastructuur om fietsen van pendelaars veilig te kunnen stallen, duidelijke communicatie van de verschillende trajecten, ...) staan voorop.	Het regionaal mobiliteitsplan ondersteunt deze ambitie.
27	27i	burger	X	fiets	Tevens willen we nogmaals terugkomen op onze vraag, waar we ook onvoldoende antwoord op kregen: "Uw beleidsonderzoek is al een tijdje lopende, waardoor u geen rekening gehouden hebt met de voortdurende veranderingen in de mobiliteitswereld". De opmars van de elektrische fiets, de speedpedelec, de cargo- en bakfiets en de step zijn nergens terug te vinden in uw beleidsplan. Niettemin vormen ze bijkomende en belangrijke spelers in de mobiliteit. Maar evenzeer in de Logistiek. De werkgroep Fietseling vraagt om bij de uitbouw van de infrastructuur hiermee rekening te houden, zodat fietsen een aangenaam, veilig en nuttig verplaatsings- en vervoers-alternatief blijft.	De opmars van de elektrische fiets in al zijn vormen heeft zich vertaald in de grondige bijsturing van het Vademecum Fietsvoorzieningen, het richtlijnenboek voor het uitwerken van fietsinfrastructuur in Vlaanderen. Zoals aangegeven op p. 13-14 van het Actieplan vormt het vernieuwde Vademecum Fietsvoorzieningen in deze vervoerregio het kader voor de uitbouw van deze infrastructuur.
27	28a	burger	X	openbaar	een significante verbetering zou zijn om	Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.
28	28b	burger		openbaar	1° een aansluiting, dus een overstap in te planten aan de halte Groenendijk. De 4 staat steevast een 5-tal minuten in pauze aan de Zeemeeuw en kan dus gerust doorrijden tot de halte Groenendijk, waardoor mensen van beide lijnen kunnen overstappen. Daarnaast:	Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.
28	28c	burger		openbaar	2° Een overdekte fietsstalling aan de halte Breeweg (zie de schoolgaande jeugd).	Deze operationele suggestie wordt overgenomen aan de betrokken diensten.
28	28d	burger	X	openbaar	3° Uit jullie eigen evaluatie toch ernstig nagaan hoe die basisbereikbaarheid kan geoptimaliseerd worden voor bepaalde groepen in de samenleving (bejaarden, gehandicapten, ect.).	Het RMP voorziet in een evaluatie van het korte termijn openbaar vervoerplan.
28				openbaar	4° De Lijn 2 (9) verzekert een vrij snelle verbinding met het station om dan als pendelaar de trein te kunnen nemen. Hoe kan dit geoptimaliseerd worden voor lijn 4, toch een lang traject ?	Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.

29a	burger	X	openbaar vervoer - aanschaffing buslijn 6 in Oostende. Tot voor het nieuwe plan werd de wijk Raversijde om de 10 minuten bediend. Met het nieuwe vervoersplan zijn de bewoners van Raversijde aangewezen op de nieuwe lijn 60 die tot Middelkerke gaat en maar om het halfuur langskomt. Ook een vroege of late bus zit er niet meer in. De Avondlijn komt ook niet meer. Voor de schoolgaande jeugd, voor pendelaars, voor de oudere bevolking is dit een flinke stap achteruit. De nieuwe stadslijn stopt enkel in een uithoek van de wijk, maar gaat dan wel om de 10 minuten naar de luchthaven. Waarom kan de stadslijn niet tot Raversijde rijden en de hele wijk bedienen? Ik laat hierbij nog in het midden de bus dan in de wijk zelf rijdt of op de Nieuwpoortse Steenweg blijft. Bus 60 die van Middelkerke en Veurne komt kan dan de luchthaven bedienen. Heel bizar trouwens dat de Oostendse schepen het in deze zaak niet opeenvoer voor zijn bevolking. Voor ons is het simpel: als het teveel regent om met de fiets naar school te gaan neemt mijn dochter nu niet meer de bus, ik breng haar met de auto. De Lijn mag zijn slogan aanpassen: Beweeg mee naar MEER CO2. Onze bureu die hun tijd verdeelden tussen hun huis in Antwerpen en hun huis in Raversijde hebben al laten weten om hun stek in Raversijde te verkopen en enkel nog in Antwerpen te verblijven nu de transportmogelijkheden met de bus zo fel verslechterd zijn. Triest om zo iets te moeten horen.	Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.		
29	29b	burger	X	fiets	Er wordt een grote inspanning gedaan om het fietsverkeer veiliger en comfortabeler te maken. Zolets juich ik toe. Meer mensen op de fiets heeft enkel voordelen. Ondanks alle inspanningen is er nog werk aan de winkel. Het nieuwe fietspad langs de N34 tussen de Lange Brug in Nieuwpoort en de Militaire Basis in Lombardsijde is veel te smal. En er is nochtans ruimte zat. Het is triestig om te zien dat koppels achter elkaar moeten rijden ipv naast elkaar.	Dit fietspad is aangelegd in overeenstemming met de toen geldende ontwerprichtlijnen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen en is ontworpen op 1,75m breed. Intussen zijn de ontwerprijlijnen wel aangepast om rekening te houden met de toenemende snelheid van (elektrische) fietsers en om het naast elkaar fietsen te vergemakkelijken.
29	29c	burger	X	fiets	Er zijn ook nog te vaak onnodige en te scherpe bochten in de fietspaden. Tussen Mannekensvere en de Uniebrug (over de Uizer), Tussen Schore en de Schoorbakkebrug (over de Uizer), ... Ik heb vaak de indruk dat de ingenieurs zelf niet met een fiets rijden. Ook in Raversijde aan de werken in de Nieuwpoortse Steenweg is het zo: korte bochten in het fietspad terwijl er plaats genoeg is voor een vloeiend traject. Niet elke fietser rijdt aan 15 km per uur. Telkens moeten afremmen en weer optrekken is frustrerend en nergens voor nodig.	deze operationele suggestie wordt overgemaakt aan de betrokken diensten.
29	29d	burger	X	fiets	Het is niet al kommer en kwel hoor, 90% van de nieuwe trajecten zijn goed maar met meer overleg kan dit 99% worden. Er wordt tussen de dorpskernen vaak een breed en goedlopend fietspad aangelegd in asfalt. Wanneer er raakpunten zijn met ander verkeer komt de fiets op de 2e plaats.	We nemen akte van dit standpunt.
29	29e	burger	X	fiets	De Zeedijk in Mariakerke is te smal ter hoogte van VayaMundo. Er werd vlakbij een houten misbaksel neergespot maar het geld daarvoor was beter gebruikt geweest om de Zeedijk breder te maken. Met je fiets moet je laven tussen vele obstakels: zitbanken, trappen, tramhalte, wandelaars. Vlot fietsverkeer houdt ook in dat je kan rijden ipv stilstaan. Op de Nieuwpoortse Steenweg en de Torhoutse Steenweg is dit niet meer het geval aan de kruispunten met de Elisabethlaan. Je hebt er respectievelijk 10% en 5% van een cyclus groen licht. En dit enkel wanneer je op de knop gedrukt hebt. Anders blijft het gewoon rood. Vroeger had je een kleine 40% van een cyclus groen licht en ik begrijp dat met streeft naar gescheiden verkeersstromen maar dit is niet ok. Men kan per cyclus toch meerdere momenten voorzien waarop de fietsers mogen oversteken?	deze operationele suggestie wordt overgemaakt aan de betrokken diensten.
29	29f	burger	X	algemeen	Mobiliteit is niet altijd puur functioneel. Het kan ook het mentale welzijn bevorderen. Daarom ben ik sterk gekant tegen het duin-voor-duin principe dat tussen Mariakerke en Raversijde aangelegd wordt. Mensen wandelen en fietsen langs de Zeedijk omdat ze de zee willen zien. Niet om op een duin te kijken. Het weidse uitzicht over de zee brengt mensen tot rust in deze jachtige maatschappij. Een hoge duin langs de Zeedijk heeft geen enkele meerwaarde. Deze duinen moeten laag gehouden worden.	We nemen akte van dit standpunt.
29	29g	burger	X	wegenetie	Al in 1991 deed mijn vader het voorstel om een ring aan te leggen rond Oostende. Deze ring begon aan de rotonde van het Middelkerkse shoppingcenter, liep via de Kromme Elbeogge achter de Schorre door tot aan de snelweg A10. Vandaar kon dan via het Kennedyrondpunt de aansluiting gemaakt worden richting Bredene. Het verkeersinfarct op de Torhoutse Steenweg en de Elisabethlaan zijn voor het grootste stuk te wijten aan het ontbreken van deze ring. Het is 5 voor 12. Begin met deze ring.	De nieuwe wegencategorisering kreeg binnen de vervoerregioard 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. Daarvoor is verder, specifiek onderzoek nodig.
29	2a	departement Landbouw en Visserij		algemeen	Het Departement Landbouw en Visserij kan zich vinden in de algemene principes van het regionaal beleidsplan die binnen de strategische doelstellingen en verschillende thema's zijn uitgewerkt.	wij nemen akte van dit standpunt.
29	2b	departement Landbouw en Visserij	X	ruimte	Vlaanderen schijft in zijn beleidsplannen doelstellingen naar voor op vlak van ontharding van transportinfrastructuur. Ten eerste stelt Vlaanderen voorop dat er vanaf 2030 een dalend verloop moet zijn van de bijkomende jaarlijkse verharding. Dit kan worden gerealiseerd voor zoveel mogelijk te compenseren door overmatige verharding weg te nemen. Vervolgens stelt Vlaanderen dat het jaarlijkse bijkomende ruimtebeslag gereduceerd aan het transportsysteem moet worden herleid tot 0 in 2050. Verschillende gemeenten in de regio Oostende zouden nog over wezenlijke te ontwikkelen gebieden beschikken waar nieuwe infrastructuur dient aangelegd te worden. De gemeenten zullen deze Vlaamse doelstellingen naar eigen vermogen ondersteunen omdat ze overtuigd zijn dat ontharding noodzakelijk is, evenwel aan een voor hen realistisch tempo dat gelinkt is aan de mate waarin ruimtelijke ontwikkelingen nog gepland staan. Bij een verdere uitrol van de concrete acties zal binnen de vervoerregio lokaal bijkomend ruimtebeslag voor bepaalde infrastructuren 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 volgende aspecten: <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 (moeilijker 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 landbouwuertuigen 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
2	2c	departement Landbouw en Visserij	X	ruimte	In het MER wordt landbouw meegenomen binnen het hoofdstuk 'Impact op ruimte'. De impact van het regionaal mobiliteitsplan op ruimte is te vertalen in drie aspecten. Ruimtelijke samenhang 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 Oostende 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.	Er wordt geen significante impact op landbouw verwacht. Bij ruimteinname van landbouwgronden in een aantal bouwsteden en daaruit voortvloeiende acties kan er weliswaar een inname zijn van landbouwgrond en is lokale impact op de gebruikskwaliteit van de landbouw niet uitgesloten, maar dit is op niveau van de vervoersregio niet significant. Dit zal verduidelijkt worden in het MER bij de effecten op ruimtebeslag en gebruikskwaliteit.
2						

2d	departement Landbouw en Visserij	X	ruimte	<p>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:</p> <p>-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 shapiefike (polygoon) een landbouwpactiestudie opmaken.</p> <p>https://bv.vlaanderen.be/nl/voorzichting-info/publicaties-cijfers/landbouwpactiestudie</p> <p>-Elke inname van herbevestigd agrarisch gebied (HAG) moet voldoende gemotiveerd en gecompenseerd worden conform omzendbrief RO/2010/01.</p> <p>-Er moeten mildere maatregelen voorzien worden voor de inname van professioneel uitgebate landbouwpercelen.</p> <p>-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.</p> <p>-Alle nodige bufferzones moeten binnen het plangebied zelf aangelegd worden.</p> <p>-Mildere 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.</p> <p>-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 landbouwverkluten. 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)</p>	We nemen akte van dit standpunt.
2					
30a	agentschap Onroerend Erfgoed	X	algemeen	De visienota bevat veel algemene inrichtingsprincipes (veiligheid, toegankelijkheid, doorstroming, fietsnetwerken...) die overall in geheel Vlaanderen een belangrijk uitgangspunt zijn. Lokaal en vooral bij uitvoering kunnen deze principes conflicteren met het aanwezige erfgoed door bv. nood aan extra ruimte. Op het niveau van een regionaal mobiliteitsplan komt dit nog niet aan bod maar het lijkt ons wel wenselijk om in het mobiliteitsplan hier extra aandacht aan te besteden.	Dit is als aandachtspunt mee te nemen bij de uitwerking van concrete maatregelen die voortvloeien uit dit regionaal mobiliteitsplan.
30b	agentschap Onroerend Erfgoed	X	erfgoed	Zoals in alle vervoerregio's is ook in de Oostende vervoerregio verkeersveiligheid topprioriteit. Veiligheid vormt dan ook steeds een belangrijk uitgangspunt bij de uitwerking van de visie. Bij het inrichten van wegen stelt men in de visienota ook voor om bijkomende verharding zoveel mogelijk te vermijden en zal men eveneens rekening houden met de erfgoedwaarden bij het afwegen van de juiste oplossing. Vanuit het agentschap Onroerend Erfgoed vinden we het dan ook belangrijk dat bij aanvang van een ontwerp- of inrichtingsstudie de aanwezige erfgoedwaarden steeds vooraf duidelijk in kaart worden gebracht zodat niet achteraf moet gezocht worden naar mogelijke bijstellingen of aanpassingen van het ontwerp om in overeenstemming te komen met de aanwezige erfgoedwaarden van het beschermde erfgoed.	Dit is als aandachtspunt mee te nemen bij de uitwerking van concrete maatregelen die voortvloeien uit dit regionaal mobiliteitsplan.
30c	agentschap Onroerend Erfgoed	X	fiets	Het rapport stelt voor om te streven naar de realisatie van het volledige BFF. Hierbij krijgen routes die onveilig zijn de hoogste prioriteit. Daarnaast krijgen verbindingen met een hoog verplaatsingspotentieel eveneens voorrang. Vanuit erfgoedoppgavten willen we eveneens de mogelijkheid open houden de locatie van een BFF te wijzigen als omwille van de aanwezige erfgoedwaarden het niet haalbaar is om een BFF op de bestaande locatie te realiseren.	Dit is als aandachtspunt mee te nemen bij de uitwerking van concrete maatregelen die voortvloeien uit dit regionaal mobiliteitsplan.
30d	agentschap Onroerend Erfgoed	X	erfgoed	In het plan is ook een lijst toegevoegd van mogelijke acties (40 pagina's). Enkel bij de actie rond de inrichting van Hoppingpunten stelt u voor om de inrichting af te stemmen op de aanwezige erfgoedwaarden. In de lijst van actie komen ongetwijfeld nog gebiedsgerichte acties voor die in of nabij beschermd erfgoed liggen. Op basis van de summier beschrijving van de acties in voorliggend ontwerp regionaal mobiliteitsplan is het niet mogelijk om na te gaan welke acties in de vervoerregio Oostende binnen of nabij beschermd erfgoed zijn gestueerd. Daarom stellen we voor om bij het actieprogramma een paragraaf toe te voegen waarbij men stelt dat bij aanvang van een ontwerp- of inrichtingsstudie steeds wordt nagegaan welke erfgoedwaarden zich in of nabij het project aanwezig zijn. Deze zijn wot terug te vinden op Geoportaal Onroerend Erfgoed. Indien hieruit blijkt dat er beschermd erfgoed aanwezig is, dan neemt de initiatiefnemer contact op met het agentschap Onroerend Erfgoed.	deze suggestie zal verwerkt worden in het document.
3a	Unizo et al	X	algemeen	Hierbij wil ik namens UNIZO en de aangesloten sectororganisaties FBAA, Febed, Denuo, TLV, BKV, Fema en Brafoo ons bezwaar kenbaar maken met betrekking tot het gepubliceerde mobiliteitsplan dat momenteel onderwerp is van een openbaar onderzoek in uw vervoerregio. We nemen akte van de ontwerpen van vervoersplannen, maar zien ons noodzaak deze niet zonder meer te aanvaarden. We maken ons voornamelijk ernstige zorgen over de aanpak, de betrokkenheid van de stakeholders en de slechte weerspiegeling van een significant deel van het mobiliteitsstelsel. Er zijn heel wat problemen en uitdagingen voor bedrijven en organisaties die, al dan niet intensief, bezig zijn met transport en logistiek en vaak ook in de kernen van steden en gemeenten moeten bedienen, die niet of te beperkt aan bod komen. We zien het daarom als noodzakelijk om bezwaar in te dienen over de aanpak bij de opmaak van de mobiliteitsplannen en de tekortkomingen dat dit met zich meebrengt. Met dit bezwaar willen we bovendien duidelijk maken dat we een betere aanpak van onze mobiliteit verwachten op verschillende niveaus, van lokaal tot Vlaams en zelfs federaal en Europees. We vragen dat er vanuit de vervoerregio(raad) en het departement MOW op een goede manier wordt omgesprongen met deze bemerkingen en we zo het vervolgttraject op een positieve manier kunnen laten verlopen. Zo kunnen we samen werk maken van een betere mobiliteit voor alle betrokkenen, van voetgangers tot transportbedrijven, van fietsers tot autocars.	Wij erkennen de noodzaak van intensieve samenwerking met alle betrokken sectoren om een volledig en effectief mobiliteitsplan te ontwikkelen. Het proces voor het opstellen van dit plan omvatte diverse overlegmomenten met verschillende stakeholders. Deze overleggen werden structureel en collectief georganiseerd onder andere in thematische werkgroepen, via mobiliteitscafés enz. Voor de collectieve sessies werd een brede groep aan stakeholders en sectorfederaties uitgenodigd. Hier waren eveneens verschillende koepelorganisaties bij, waar we ook de vraag hebben gesteld om de uitnodiging verder te verspreiden naar de individuele leden. Voor het openbaar onderzoek en de mobiliteitscafés werd tevens uitgebreid publiek gecommuniceerd o.a. via de kanalen van de Vervoerregio, de lokale besturen, de pers en sociale media.
3b	Unizo et al	X	algemeen	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 diepgang overleg. Het bij aanvang grote aantal deelnemers - met uiteenlopende belangen en achtergronden - betekende een beperking van de mogelijkheid om de discussie ten gronde te voeren. Dit is onmogelijk in een traject met een beperkt aantal sessies en een onderwerp dat zo breed en impactvol is als mobiliteit. Op basis van de beperkte terugkoppeling vanuit de studiebureaus was het dan weer niet duidelijk op welke manier werd omgesprongen met de inbreng die gegeven werd in voorgaande stakeholdermomenten. Opmerkingen als "we nemen het mee" geven daarbij weinig vertrouwen richting de persoon of organisatie die de opmerking gaf en vaak vrije tijd geeft om vrijwillig mee na te denken over de mobiliteit van morgen. Gedurende de loop van het traject is de representativiteit van de sessies dan ook afgenomen, aangezien steeds minder organisaties en personen zich bereid zagen om deel te nemen aan de sessies of de tijd hiervoor konden vrijmaken. Voor kleinere organisaties die in heel Vlaanderen actief zijn was het bovendien onmogelijk om alle sessies in de 15 vervoerregio's te volgen. Wanneer men dan het gevoel krijgt dat een deelname aan de sessie weinig tot niets oplevert, dan is het te verwachten dat het aantal deelnemers terugloopt. Dit afhalen heeft als gevolg dat de resultaten niet altijd stroken met de realiteit en noden van het brede mobiliteitsstelsel, maar vaak voorkomen vanuit een voorkeur voor of betrokkenheid bij een bepaalde modus. Het is nochtans essentieel dat diverse belanghebbenden en stakeholders actief en in voldoende mate betrokken zijn bij het participatietraject, zodat er een breed gedragen mobiliteitsplan kan worden ontwikkeld. We vragen daarom met aandrang om werk te maken van meer bi- of multilateraal overleg met sectoren en organisaties die een belangrijke rol spelen binnen de mobiliteit.	We verwachten van de professionele deelnemers aan het proces een proactieve houding. Als er meer nood was aan verduidelijking en of er meer diepgang en verfijning nodig was, waren dit zaken die tijdens de sessies en ook achteraf meegegeven konden worden. Zo werden gedurende het proces verschillende bilaterale overlegmomenten ingepland met partijen die hier om vroegen. Zij kregen de mogelijkheid om hun opmerkingen, suggesties en bedenkingen mee te geven, te bespreken en, in zoverre deze kaderden binnen de doelstellingen van het regionale mobiliteitsplan en draagvlak genoten binnen de Vervoerregioraad, werden deze meegenomen.
3					

3c	Unizo et al	X	algemeen	<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 studiebureaus. Deze expertise is nochtans een vereiste om mee werk te kunnen maken van een toekomstplan. Net zoals het niet kan dat de betrokkenheid met de sectoren veel te beperkt is. Het is dan ook onaanvaardbaar dat beslissingen genomen in mobiliteitsplannen zonder voldoende expertise en voor thema's die beter op hoger niveau worden gestuurd en uitgetekend. In de opmaak van het mobiliteitsplan wordt er voornamelijk vertrokken vanuit het oogpunt van personenmobiliteit en moet het goederenvervoer het doen met een aantal clichématige ingrepen. Het belang voor onze economie en bevoorradingsystemen worden in deze dan ook niet erkend, integendeel, ondoordachte aanpassingen op lokaal of regionaal niveau kunnen ernstige gevolgen hebben voor bedrijven, organisaties, werven... die afhankelijk zijn van goederenvervoer. Het is dus van groot belang dat er voldoende aandacht wordt besteed aan de specifieke behoeften en uitdagingen van het goederenvervoer en sectoren die met 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. Ook voor autocars zijn afspraken, routes en oplossingen nodig die werkbaar zijn en afgestemd zijn tussen steden, zodat ook deze stromen op een realistische manier kunnen worden gestuurd en gestroomlijnd.</p> <p>Voor het verder uitwerken van zaken als venstertijden, routegeleiding of -advies, tonnagebeperkingen... moet heel duidelijk gekozen worden om te vertrekken vanuit overleg met het goederenvervoer én het collectief personenvervoer. We vragen hier uitdrukkelijk om ook over de vervoerregiogrenzen heen te overleggen, want de impact van dergelijke maatregelen mag zeker niet onderschat worden. Een concreet voorbeeld: te nauwe venstertijden voor verschillende kernen (binnen en buiten de regio) kan betekenen dat de transporteur net méér voertuigen moet gaan inzetten om evenveel posten te bedienen, met gevolgen voor de verkeersdruk, duurzaamheid, prijzen...</p>	<p>Het opstellen van een regionaal mobiliteitsplan is een complex proces dat rekening houdt met vele factoren en belangen. Wij waarderen de unieke expertise en inzichten die elke stakeholder brengt. Tegelijkertijd moeten wij ons houden aan de doelstellingen, de bestaande kaders, focussen op het strategische niveau van het plan en rekening houden met de gemeentelijk autonomie van de verschillende betrokken overheden. Bij de verdere doorvertaling van de strategische lijnen uit dit regionaal mobiliteitsplan naar concrete maatregelen is het aan de initiatiefnemer van de concrete maatregel om ruimte te voorzien voor verder overleg en afstemming.</p>
3d	Unizo et al	X	algemeen	<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 gelgd worden met tewerkstellingsplannen, 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 fietsniveaus en het BFF zoveel mogelijk weg te werken, om zo met vlotte verbindingen de mensen te kunnen verledenen om de fiets te nemen.</p> <p>Op vlak van goederenvervoer ligt dit echter anders. De opgenomen intenties op dit vlak vallen vaak terug op maatregelen die de voorbije decennia al op tafel lagen, maar in de praktijk niet tot een modal shift hebben geleid. Op papier klinken die voorstellen mooi en logisch, zeker voor leken, maar uit heel wat proefprojecten is vaak gebleken dat ze praktisch of economisch niet haalbaar zijn. De realiteit is dat goederenvervoer over de weg niet zo inefficiënt is als wordt aangenomen. Leveringen in stadscentra worden zodanig gepland dat de vracht- en bestelwagens zo optimaal mogelijk worden gevuld en ingezet. Een extra overslag, bijvoorbeeld aan de stadskant, 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 effect zullen hebben. Door deze materie op een doorgedreven manier, samen met de betrokken sectoren, aan te pakken op een hoger niveau kunnen we op lange termijn meer bereiken. Kleine (tijdelijke) winsten, die interessant lijken voor het lokale kiespubliek, hebben op lange termijn vaak een negatief effect, terwijl we op basis van een gefundeerd plan op hoger niveau op lange termijn veranderingen kunnen realiseren.</p>	<p>Behoeften van goederenvervoer: Wij erkennen het belang van goederenvervoer voor onze economie en zijn ons bewust van de uitdagingen waarmee deze sector te maken heeft. Het plan heeft inderdaad een sterk accent op personenvervoer, maar dit betekent niet dat het belang van goederenvervoer wordt genegeerd. De kennis omtrent logistiek en goederenvervoer is voldoende aanwezig binnen de studiebureau's en binnen het departement MOW. Er werden tijdens het proces ook diverse logistieke werkgroepen georganiseerd waarbij iedere logistieke partner en koepelorganisatie werd uitgenodigd. Hierbij verwachten we een proactieve houding van de deelnemers om input te verzamelen. De partijen die actief geïnteresseerd zijn in alle logistieke referenties in Vlaanderen. Twijfelen aan hun kennis en expertise en hun inbreng in het plan is wat ons betreft niet correct.</p>
3e	Unizo et al	X	algemeen	<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 vasthouden 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>Het regionaal mobiliteitsplan maakt deel uit van een gelagd model dat vertrekt vanuit de Vlaamse mobiliteitsvisie en deze statusgewijs doorvertaalt tot op het gemeentelijk niveau, zoals decretaal voorgeschreven. Het is een proces dat op elke laag samenwerking vereist van verschillende bestuursniveaus, van lokaal tot federaal.</p>
45a	TreinTramBus	X	algemeen	<p>1.1 Geen overkoepelende bindende visie Dit RMP is één van de 15 regionale mobiliteitsplannen opgesteld in opdracht van de Vlaamse Regering. Door het ontbreken van bindende Vlaamse en federale mobiliteitsvisies is er geen vaste leidraad bij de opstelling van deze plannen. Wel zijn er bindende internationale en EU-milieu- en klimaatafspraken die federaal en Vlaams zijn aanvaard en waarmee dit RMP best rekening houdt.</p>	<p>Bij het opstellen van het Regionaal Mobiliteitsplan werd er rekening gehouden met de doelstellingen die vervat zitten in de Vlaamse mobiliteitsvisie 2040. We zijn bij het opstellen van het RMP uit gegaan van de eigen bevoegdheden en deze van de structurele partners (steden & gemeenten, provincie, ...) Anderzijds hebben we binnen de werking van de vervoerregio's steeds intensief samengewerkt met de federale partners, zoals de NMBS en Infrabel.</p>
45b	TreinTramBus	X	algemeen	<p>1.2 Regio-overschrijdende problemen en oplossingen Elke regio heeft mobiliteitsproblemen waarvan oorzaken en oplossingen (vooral) op bovenregionaal niveau liggen: - de verdere toename van het auto- en vrachtwagenverkeer met bijhorende problemen qua milieu, leefbaarheid, congestie en verkeersveiligheid; - het ontbreken van maatregelen om een modal shift naar duurzaam vervoer te realiseren, zoals invoering van rekeningrijden voor personenwagens; - het ontbreken van maatregelen en investeringen om duurzame en efficiëntere vervoerswijzen te bevorderen; - de lacunes in het spoorvervoer, afhankelijk van het federale spoorbeleid en de NMBS; - de verdere toename van salariswagens gestimuleerd door fiscale gunstmaatregelen; - het gebrek aan integratie van de OV-tarieven op Vlaams en federaal niveau; - de toenemende parkeerproblemen bij gebrek aan een sturend parkeerbeleid; - de ruimtelijke ordening die autogebruik vaak stimuleert in plaats van beperkt.</p>	<p>We nemen akte van dit standpunt.</p>
45c	TreinTramBus	X	algemeen	<p>1.3 Relatie met de buurregio's De regio Oostende kent behalve interne verplaatsingen ook belangrijke interregionale verkeersstromen, zowel voor personen als vrachtwagenverkeer. Een voorbeeld zijn de recreatieve verplaatsingen naar en aan de Kust via de weg en het spoor. Het is dus belangrijk dit plan met de buurregio's af te stemmen. We vragen om de NMBS actief bij de verdere planning van het OV-net te betrekken, wat nu blijkbaar niet gebeurde.</p>	<p>De NMBS is lid van de Vervoerregio's en volgt de activiteiten ervan actief op. Het is niet duidelijk waaruit u afleidt dat zij niet betrokken werden.</p>
45d	TreinTramBus	X	algemeen	<p>1.4 Ontbreken van inspraak Dit openbaar onderzoek is het eerste inspraakmoment voor de ruime bevolking in het planningsproces, dat reeds ver gevorderd is. Eerdere bevragingen waren erg beperkt en kenden weinig respons. Nochtans was het wenselijk geweest om eerder in het planningsproces een open dialoog te voeren, bijvoorbeeld via een website. Daardoor had de VVR problemen kunnen vermijden zoals bij de invoering van wijzigingen aan het stadsnet Oostende op 1 juli 2023.</p>	<p>De opmaak van het regionaal mobiliteitsplan ging gepaard met tal van inspraakmomenten voor stakeholders, raadsleden, ... Er waren ook bevragingen naar het grote publiek toe. Uw organisatie was daarop herhaaldelijk aanwezig, waarvoor onze dank.</p>
45e	TreinTramBus	X	algemeen	<p>Deze nota omvat acht strategische doelstellingen waarmee we globaal akkoord gaan. De ambitie om het aantal autovoertuigkilometers met 15 % te laten dalen tegen 2030 en een modal shift naar duurzaam vervoer te realiseren is zeer terecht. Helaas stellen we vast dat het actienplan vooral gericht is op een 'robust wegennet' met tal van investeringen om de wagen capaciteit nog te verhogen. Dat past uiteraard niet in de doelstelling van een modal shift richting duurzame modi. De ambitie om het aantal OV-reizigers tegen 2030 te laten toenemen ontbreekt. De cijfers over een verhoogd aandeel van duurzaam vervoer lijken dus eerder 'wishful thinking'.</p>	<p>De modal shift naar duurzaam vervoer is niet enkel een verhaal van openbaar vervoer, maar ook van investeringen in een veilig fietsklimaat. Deze komen nog sterker aan bod dan investeringen in het robuust wegennet.</p>
45f	TreinTramBus	X	ruimte	<p>2.1 Wonen en mobiliteit We vinden het belangrijk dat het ruimtelijk beleid een modal shift vergemakkelijkt. We steunen de visie dat bijkomende woningen en woonontwikkelingen maximaal gerealiseerd moeten worden op plaatsen waar behalve vlotte en veilige verbindingen voor voetgangers en fietsers, ook openbaar vervoer op korte afstand beschikbaar is.</p>	<p>Het regionaal mobiliteitsplan ondersteunt deze ambitie.</p>
45					

45g	TreinTramBus	X		fiets	2.2 Woon-werkverkeer We gaan niet akkoord met de visie dat de fiets bij het woon-werkverkeer de hoofdrol krijgt. Hoogwaardig openbaar vervoer (trein, tram, snelbus) bieden immers veel meer veiligheid, comfort en capaciteit om mensen naar het werk te brengen en te concurreren met salarismotoren. Ook regionale bedrijventerreinen met een hoge tewerkstelling dienen bereikbaar te zijn met het OV. Hierbij dient, in de mate van het mogelijke, ook rekening te worden gehouden met uren van shiftwisseling zodat werknemers niet automatisch aangewezen zijn op het gebruik van privéwagens.	We nemen akte van dit standpunt.
45h	TreinTramBus	X	X	openbaar	2.3 OV naar toeristische attractiepolen De visienota vermeldt dat er ingezet moeten worden op OV naar toeristische attractiepolen tijdens de toeristische periodes. Dit houdt een breuk in met de huidige evolutie in het busnetwerk. De busverbinding Oostende – Ieper – Bellewaerde dient in ere hersteld te worden. Er moet tevens een oplossing gezocht worden voor de bediening van de kinderboerderij De Lange Schuur, die op 6 januari 2024 verdwijnt.	Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijbehorend MER.
45i	TreinTramBus	X		sociaal	2.4 STOP-principe Er wordt in de verdieplijking van het STOP-principe gesteld dat het OV daar een rol te spelen heeft waar de verplaatsingen (wegens te lang) niet met de fiets kunnen worden gedaan. In dit verband dient opgemerkt dat een aanzienlijk gedeelte van de bevolking (en bezoekers) van de regio wegens leeftijd, medische problemen e.d. zich niet op een veilige en vlotte wijze met een fiets kan verplaatsen. Snelle elektrische fietsen of speedpedelecs zijn zeker niet voor iedereen geschikt zodat de actieradius van fietsers ook dikwijls zeer beperkt is. Ook heeft niet iedereen op elk ogenblik een fiets of een deelfiets ter beschikking. Bovendien zijn de weersomstandigheden dikwijls niet van die aard dat iedereen zich in alle omstandigheden op een comfortabele wijze met de fiets kan/wil verplaatsen. Een volwaardig openbaar vervoer (eventueel Vervoer op Maat) zou dus beschikbaar moeten blijven.	We nemen akte van dit standpunt.
45j	TreinTramBus	X		ruimte	2.5 Knooppuntwaarde Het belang van goed gesitueerde en efficiënt uitgeruste knooppunten kan niet worden onderschat. Nieuwe woon- of werzones komen bij voorkeur in de omgeving van deze knooppunten. Deze knooppunten dienen regelmatig te worden geëvalueerd (wat betreft ligging en beschikbare uitrusting) en eventueel te worden bijgestuurd. De Hoppinpunten zouden in de kuststreek ook moeten rekening houden met het aantal bezoekers in de toeristische periodes en hun noden (o.a. hogere frequentie en capaciteit van het OV, aantal beschikbare deelfietsen, steps...). Ze mogen dus niet enkel worden ontworpen op het aantal inwoners van de omgeving.	Het regionaal mobiliteitsplan ondersteunt deze ambitie.
45k	TreinTramBus	X		fiets	2.6 Combinatie fiets-openbaar vervoer Er wordt in het visieplan aangehaald dat fiets en OV gecombineerd kunnen worden gebruikt in de verplaatsingen. In deze context kan ook worden gedacht aan een comfortabel vervoer van fietsen op de kusttram, dit natuurlijk zonder de doorstroming van de tram of het comfort van andere reizigers in het gedrag te brengen. Ook kunnen aan de belangrijkste haltes deelfietsen ter beschikking worden gesteld. Deze zouden inleverbaar moeten zijn aan alle locaties van het systeem zodat men niet verplicht is terug te keren naar het oorspronkelijke verhuurpunt.	Het regionaal mobiliteitsplan ondersteunt deze ambitie.
45l	TreinTramBus	X		doorstrom	2.7 Strategische doelstelling 8: SLM Ook het openbaar vervoer dient gebruik te kunnen maken van de slimme verkeerslichten/verkeersborden die een goede doorstroming moeten bevorderen	Deze suggestie zal verwerkt worden in het document.
45m	TreinTramBus	X		verkeersve	2.8 Veiligheid als uitgangspunt Naast het uit elkaar halen van fiets- en autoverkeer kan er worden onderzocht of op bepaalde plaatsen ook het OV een eigen plaats kan krijgen (busbanen, eigen trambedding, ...) zodat de veiligheid voor alle weggebruikers verhoogt en er een betere doorstroming van het OV kan worden gegarandeerd.	Deze suggestie zal verwerkt worden in het document.
45n	TreinTramBus	X		openbaar	2.9 Vervoer op Maat Gelet op de vergrijzing van de kustbewoning en van een aanzienlijk aantal tweedeverblijvers en bezoekers dient er rekening gehouden te worden met een verhoogde aandacht voor het Vervoer op Maat op die plaatsen waar het kernnet en het aanvullend net geen aanbod voorziet. De nodige aandacht hiervoor lijkt in het visieplan onvoldoende beklemtoond.	De vervoerregio Oostende opteede ervoor de beschikbare middelen zoveel mogelijk te gebruiken voor vaste lijnen. Specifieke vraagafhankelijke oplossingen worden beperkt ingezet voor de bereikbaarheid van een aantal kleinere dorpskernen in het buitengebied zoals Schore en Wulpen.
45o	TreinTramBus	X		openbaar	2.10 Treinverbindingen Vlottere en frequentere treinverbindingen (ook in het weekend) met andere West-Vlaamse steden zoals Roeselare en Kortrijk en met Noord Frankrijk (Rijssel) zijn noodzakelijk zodat reizigers overtuigd worden om met het OV naar de kust te komen en de file- en parkeerproblemen te verminderen.	Het regionaal mobiliteitsplan ondersteunt deze ambitie.
45p	TreinTramBus			openbaar	2.11 Verbindingen Westkust en het hinterland Een frequente en vlotte verbinding met het OV tussen de NMBS-stations Veurne en Koksijde en de badzones van Koksijde (en toeristische attracties in deze gemeente) blijft noodzakelijk. Ook de stad Nieuwpoort kende in de laatste decennia een grote groei aan inwoners, tweedeverblijvers en bezoekers en zou dus de nodige aandacht verdienen voor een betere bereikbaarheid met het OV door een efficiënte busverbinding (frequentie en aansluitingen NMBS) vanuit/naar Veurne en/of Diksmuide. Dit zou tevens de kusttram ontlasten.	Het korte termijn openbaarvervoerplan voorziet in een versterking van de verbinding Koksijde - Veurne, met door koppeling richting Ieper. Op deze wijze komen niet enkel beide genoemde treinstations maar ook heel wat andere attractiepolen binnen bereik van de busreiziger.
45q	TreinTramBus	X		openbaar	2.12 Kusttram naar luchthaven Oostende De verknoping naar de luchthaven lijkt voorlopig niet van prioriteit belang. De huidige beperkte reizigerstrafieken en de vertrekuren van de meeste vluchten (vroeg morgen) verantwoorden de voor de aftakking vereiste investeringen niet. Het stadsnet van Oostende biedt met lijn 60 een vlotte en frequente verbinding. Bijkomende trams naar en vanuit de luchthaven zouden wel een hogere frequentie op het soms met capaciteitsproblemen geconfronteerde stadstraject door Oostende kunnen bieden.	We nemen akte van dit standpunt.
45r	TreinTramBus	X		openbaar	2.13 Toegankelijkheid openbaar vervoer Terecht wordt opgemerkt dat in de kustzone door de vergrijzende bevolking (en andere OV-gebruikers) bijzondere aandacht nodig is voor een toegankelijk OV. De huidige toestand is verre van ideaal en de nodige investeringen in rollend materieel en halte-infrastructuur dienen te gebeuren. Zo dient o.a. de halte-infrastructuur van de kusttram aangepast aan de CAF-trams. Bij het personeel van de OV-bedrijven dienen ook de nodige automatiseringen bijgebracht om op een correcte wijze te halteren (gebruik knielstelsysteem bussen, gebruik aanrijdbare boordstapen ...) zodat de investeringen ook effectief hun nut hebben.	We nemen akte van dit standpunt.
50a	agentschap voor Natuur en Bos	X		algemeen	Beschermingsstatus Binnen het projectgebied liggen verschillende VEN-gebieden en speciale beschermingszones Rechtsgrond Dit advies wordt verstrekt door het Agentschap voor Natuur en Bos op basis van de volgende wetgeving: Art. 4.3.4., §4, 3° en Art. 4.3.8., §3 decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid Artikel 2, § 4 besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage	Wij nemen akte van dit standpunt.
50b	agentschap voor Natuur en Bos	X		passende	toets Bespreking passende beoordeling Een passende beoordeling wordt pas relevant op projectniveau wanneer er een risico bestaat op betekenisvolle aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van een gebied. Maw wanneer de concrete locatie gekend is, en gepaard gaat met inname van speciale beschermingszone, moeten alternatieven worden onderzocht en is een passende beoordeling noodzakelijk.	Wij nemen akte van dit standpunt.
50c	agentschap voor Natuur en Bos	X		natuuroet	toets Bespreking verscherpte natuuroets Een verscherpte natuuroets wordt pas relevant op projectniveau wanneer er een risico bestaat op onvermijdbare en onherstelbare schade aan VEN. Maw wanneer de concrete locatie gekend is, en gepaard gaat met inname van VEN, moeten alternatieven worden onderzocht en is een verscherpte natuuroets noodzakelijk.	Wij nemen akte van dit standpunt.
50d	agentschap voor Natuur en Bos	X		MER	Bespreking ontwerpmerk (discipline biodiversiteit) ANB gaat akkoord met de uitwerking van de discipline biodiversiteit op basis van de gegevens in het dossier.	Wij nemen akte van dit standpunt.
50e	agentschap voor Natuur en Bos	X		MER	Conclusie 1	Wij nemen akte van dit standpunt.
50f	burger	X		algemeen	Het Agentschap voor Natuur en Bos verleent een gunstig advies op de ontwerpmerk. Als voorzitter van een lokale vereniging n. [naam vereniging], wens ik graag een aantal opmerkingen door te geven i.v.m. het ontwerp regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Oostende. Even situeren: Moere is een deelgemeente van Gistel met ongeveer 1200 inwoners die door de N33 (Torhout-Oostende) wat afgesneden is van de hoofdgemeente Gistel. Door de recente wijzigingen van de Lijn, nl. het sterk reduceren van de lijn 51 Torhout-Oostende die via de halte De Moerdijk heel frequent gebruikt werd door de inwoners van Moere (zowel jong als oud), werd ik nieuwsgierig naar hetgeen het mobiliteitsplan in de toekomst nog voorziet voor ons aangenaam dorp waar onze jeugd ervoor kiest om er blijvend te wonen/te bouwen.	Dit is geen reactie op het regionaal mobiliteitsplan of het mer die voorlagen in dit openbaar onderzoek.
51						

51b	burger	X	algemeen	-Het mobiliteitsplan lijkt vooral gericht te zijn op de kustgemeenten en de verbinding daar naartoe. Nochtans vanuit de ligging van Moere situeert ons woon-werkverkeer, school, winkelen, uitstappen, ... niet hoofdzakelijk richting kust. Vanuit Moere is er wat betreft voorgaande ook een grote beweging binnenland. We gebruiken zowel de autosnelweg vanuit Gistel als vanuit Torhout. We nemen de trein zowel vanuit Kortemark, Torhout, Brugge dan wel vanuit Oostende die veel slechter bereikbaar is (aanschuiven van aan de Komme Elleboog) en moeilijker parkeermogelijkheden heeft. Ook nu is na het afschaffen van de frequente en druk gebruikte buslijn 51 via de Moerdijk, Oostende zeer moeilijk bereikbaar met het openbaar vervoer.	Het regionaal mobiliteitsplan focust in eerste instantie op de eigen vervoerregio, maar heel wat elementen zoals fietsnetwerken, busvervoer, wegencategorisering,... zijn over de grenzen van de eigen regio heen bekeken.
51c	burger	X	openbaar	-Wat betreft de bereikbaarheid van Oostende (waarnaar men streeft in het ontwerp) met het openbaar vervoer, kun je via de website wel een passende verbinding vinden maar daar is echt niet duidelijk dat men de mensen (zowel jong als oud) dwingt om vanuit ons dorp eerst nog zo'n half uur te voet te stappen langs de zeer gevaarlijke drukke N33 (geen berm, geen voetpad, enkel een graskant met langs de ene kant een gracht waarlangs de speedpedelecs op de fietsstrook langs scheren aan een wervelende snelheid) om dan uiteindelijk via Eernegem het knooppunt te Westkerke te bereiken van waaruit men dan kan verder reizen.	Zoals voorzien in het korte termijn openbaarvervoerplan kan tijdens de spitsuren gebruik gemaakt worden van de halte Moerdijk. Daar tussen biedt de Gistelbus 7 ritten met halte in de kern Moere zelf.
51d	burger	X	openbaar	-Aangenaam is het wel dat er nu een busdienst voorzien wordt vanuit Gistel tot onder de kerktoeren van Moere maar doordat deze bus enkel toertjes draait binnen het grondgebied van Gistel, en dit buiten de reguliere uren (enkel tussen 9 uur en 15.00) is het onmogelijk om voor werk- woon-schoolverkeer een verbinding te vinden naar het knooppunt te Westkerke. Zo te zien is met deze uitbreiding geen aandacht en onderzoek gevoerd naar de mogelijkheden om zich vanuit de kleine kernen naar de assen van openbaar vervoer te verplaatsen. Blijf, wie werkt in Oostende kan pas na 10.30 starten en wie om 17.00 in Oostende gedaan heeft met werken, zal eerst moeten overnachten om dan om 8.28 een verbinding te kunnen vinden naar Moere. Dit systeem is zeker niet bevorderlijk om de wagen langs de kant te schuiven....	Deze reactie behelst het korte termijn OV-plan en wordt niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.
51e	burger	X	fiets	-Andere mogelijkheden om in Oostende te geraken -de fiets: onverlichte, smalle doorsteken vanuit Moere, Moerestraat naar de N33, of veiliger weg via de groene 62 maar onverhard en slijkerig (tijdens een vrijsperiode tijdens de dooidagen zelfs niet berijdbaar), ... Opmerking: wordt de groene 62 tot in Oostende een fietsnelweg, dan is deze te smal en wordt deze zeer onveilig voor de gewone (elektrische) fietser...; alsook de groene 62 voelt zeer onveilig aan (er wordt enkel verlichting voorzien op een kleine doorsteek te Gistel zelf) -de deelauto: niet beschikbaar in Moere -de elektrische auto: geen openbare laadpaal	Dit is geen reactie op het regionaal mobiliteitsplan of het mer die voorlagen in dit openbaar onderzoek.
51f	burger	X	algemeen	Nochtans men ik te weten dat iedereen het recht heeft op bereikbaarheid en het recht heeft om zich te verplaatsen. Momenteel vallen we als levendig dorp met 1200 inwoners, dus volledig uit de boot om aansluiting te vinden op het openbaar vervoersnet.	Zoals voorzien in het korte termijn openbaarvervoerplan kan tijdens de spitsuren gebruik gemaakt worden van de halte Moerdijk. Daar tussen biedt de Gistelbus 7 ritten met halte in de kern Moere zelf.
51g	burger	X	algemeen	Er kan niet genoeg onderstreept worden om samen te werken aan een goede duurzame mobiliteit binnen de volledige vervoerregio en het volop inzetten op de veiligheid en bereikbaarheid van kleinere kernen zoals Moere, voor fietsers en andere vervoersmiddelen, en dit voor ALLE leeftijdsgroepen. Alsook een vlotte aansluiting naar de naburige vervoerregio's is noodzakelijk binnen het globaal plan van mobiliteit. Het mogen geen aparte vervoerelandsjes worden.	Het regionaal mobiliteitsplan ondersteunt deze ambitie.
52a	burger	X	algemeen	Deze opmerkingen komen vanuit de impact van dit mobiliteitsplan op de kleine kernen in het hinterland en specifiek voor de deelgemeente Moere. Een algemene opmerking is dat dit mobiliteitsplan zowel wat visienota betreft als actietabel gericht is op de kustgemeenten en verbinding naar de kust. Er is weliswaar veel meer dynamiek aan de kust dan in het hinterland, maar er dient ook rekening gehouden te worden dat woon-werkverkeer, school, winkelen, uitstappen niet hoofdzakelijk gericht zijn richting kust, intengedeel ... er is ook een grote beweging binnenland. Dit op alle vervoersmogelijkheden: -We fietsen ook richting Torhout, Diksmuide, Kortemark, ... -We nemen rapper de trein in Torhout, Kortemark of Brugge dan Oostende. Veel makkelijker bereikbaar en beter parkeermogelijkheden en een groot stuk tijdswinst. -Autosnelweg op in Gistel en Torhout -Er is geen aandacht en onderzoek naar de mogelijkheden om zich vanuit de kleine kernen naar de assen van openbaar vervoer te verplaatsen. STOP-principe stopt momenteel onder de kerktoeren.	Dit is geen reactie op het regionaal mobiliteitsplan of het mer die voorlagen in dit openbaar onderzoek.
52b	burger	X	algemeen	Iedereen heeft recht op bereikbaarheid en om zich te verplaatsen. Dit is zelfs opgenomen in de Vlaamse strategische doelstelling 2 en 7 die de vervoerregio gebruikt als kapstok voor het mobiliteitsplan. Momenteel vallen we uit de boot om op eender welke manier dan ook aansluiting te vinden op het openbaar vervoersnet. Zelfs niet te voet, fiets of deelauto, deelfietsen of hoppinbus. Het kan niet de bedoeling zijn dat kleine levendige kernen met een groot verenigingsleven eilanden worden zonder openbaar vervoer of aansluitmogelijkheden en achterblijven als een toeristische attractie bij slecht weer aan de kust.	We nemen akte van dit standpunt.
52c	burger	X	algemeen	Verder vinden we het jammer dat het thema communicatie niet aan bod komt. Er is zeker nog werkt aan de winkel om de doelgroepen aan te spreken en op de hoogte te brengen van wijzigingen en visie. Dit zowel op korte als lange termijn. Enkel een goede communicatie over het aanbod kan meer gebruikers creëren, hier ligt ook een opdracht voor de gemeenten die de minder app-vaardige inwoners kan leren hoe ze best hun weg kunnen vinden om te kijken wat het aanbod is. Misschien kan dit via QR-code aan halte die enkel die verbinding toont.	Dit is een operationele opmerking die voorbij gaat aan het strategische karakter van het RMP.
52d	burger	X	fiets	In de bovenstaande fietsscan staat de Moerestraat (zie blauwe cirkel) vermeld als 'onveilig-investering noodzakelijk'. Echter komt deze niet voor de actietabel als prioritaire schakel. De Moerestraat vanaf Provincieweg naar de N33 is onveilig, dit vooral door geen verlichting en het sluisverkeer op deze landelijke weg. Kan dit eveneens opgenomen worden in de actietabel prioritaire schakel en in het provinciale Masterplan Fiets Oostende? Wel opgenomen zijn de N33, het fietspad langs de N33 kan beter door onderhoud bermen, veel waterplassen op fietspad door slecht onderhoud berm (grassen groeien over verharding, heft van de belijning werd gespoten op het gras). Of is dit de bedoeling om hier een eigen fietsbedding te voorzien afgescheiden van de weg? Ook opgenomen is de fietsnelweg Torhout – Oostende. Het is niet duidelijk over welke tracé dit gaat. Is dit de N33 of de Groene 62 of een nieuw tracé. Hierbij willen we er ook nog op wijzen dat er op de fietsscan geen verbinding staat vanaf Moerestraat tot Moerdijk. Dit is een tweezijdig fietspad naast de rijweg. Wat ook verbinding geeft vanaf de Moerdijk naar de Groene 62. Het lijkt zeker waardevol om dit ook op te nemen als verbinding. Naar veiligheid kan er zeker gewerkt worden aan de oversteek N33 ter hoogte van Moerdijk en veiligheid langs de Moerdijkstraat naar de Groene 62. Hierbij willen we ook opmerken dat de verharding beter kan langs de Groene 62. Nu niet aangenaam wegens slijkerig of stofferig. De impact bij het verharren in beton of KWS zal klein zijn ten opzichte van de verharding nu, veel zal er nu ook niet infiltreren in de verharding en zal het naast de verharding infiltreren net als nu. Indien fietssnelweg zal een slimme natuurvriendelijke verlichting noodzakelijk zijn.	De fietsscan geeft enkel een beeld van de situatie op schakels die geselecteerd zijn in het bovenlokaal functioneel fietssroutenetwerk. Dat zijn in dit geval de groene 62, de N33 en de Moerestraat. De Provinciebaan is slechts gedeeltelijk in dit netwerk opgenomen en staat dus niet volledig op de kaart van de fietsscan.
52e	burger	X	verkeersle	Verder mag er ook aandacht gegeven worden om de snelheid te remmen in de dorpskernen. Verkeer komende van Koekelare vliegt de Molenaarstraat in waar de straat smaller is en met een fietstrook op de rijweg. Kunnen de kernen waar er geen vrijliggend fietspad is ingericht worden als fietstraat?	Dit is een operationele opmerking die voorbij gaat aan het strategische karakter van het RMP. U kan deze opmerking overmaken aan de gemeente/wegbeheerder
52f	burger	X	openbaar	Subthema: op de juiste plaatsen en momenten een aantrekkelijk aanbod creëren om de keuzerelizer uit de auto te halen. Hier focust men richting treinstation Oostende, om de mens uit de auto te halen zal men ook over de vervoersregiogrenzen moeten denken. Het is niet logisch om vanuit het hinterland eerst naar de kust te reizen om dan via de trein landinwaarts te trekken. Er zijn ook alternatieven (Torhout, Brugge, Kortemark) maar deze hebben momenteel geen of slechte verbinding openbaar vervoer vanuit de kleine kernen zoals Moere. Is het geen optie om een kleine bus tussen 7 en 18u op regelmatige tijdstippen te laten rijden naar bv Gistel station en Eernegem Halve Barelé ipv schoolbus en zo de inwoners van Moere naar de verbindingen te brengen?	Als onderdeel van fase 2 van het openbaar vervoerplan voorziet De Lijn in de vervoerregio Westhoek op 6 januari 2024 de uitrol van het flexvervoer als opvolger van de belbus. Dit flexvervoer zal op grondgebied van de vervoerregio Oostende ook onder meer de kernen Moere en Zeveke te bedienen en van daaruit de verbinding verzorgen naar Koekelare, Ichtegem, of andere bestemmingen in de vervoerregio Westhoek. In Koekelare kan u aansluiten op de buslijnen naar Oostende, Diksmuide en Torhout.
52					

52g	burger	X	openbaar \	Subthema: De link maken met de omliggende regio's. Hier wordt het belang aangehaald van afstemming op de omliggende vervoersregio's. Er staat vermeld 'verbinding met Diksmuide en Torhout en vlotte relatie met Roeselare en Kortrijk en Veurne en De Panne'. Als we kijken naar Moere gelegen op 2,2km van de N33 en vroeger een treinstation rijk langs de lijn 62. Eigenlijk een sterke as die 2 steden in verbinding brengt. Vroeger verplaatste men zich ook naar de trelijn, deze gingen niet door de dorpen. Waarom dit niet terug uitbouwen door een vlotte as als busverbinding te gebruiken langs de N33 en de mensen zich terug te laten verplaatsen naar die verbinding. Veel kernen op minder dan 5 km en dus goed bruikbaar voor woonwerkverkeer en schoolgaande jeugd. En volgens STOP-systeem te bereiken.	De hervorming van het openbaarvervoernetwerk in de regio's Oostende en Midwest beoogt het aaneenrijgen van de grotere kernen: Torhout, Koekelare, Ichtegem, Eernegem, Westkerke, Gistel, Oudenburg, Oostende, Jabbeke, Varsenare, Brugge.	
52	52h	burger	X	openbaar \	Subthema knopen en hoppinpunten als poorten tot het netwerk en focusplaatsen van combimobiliteit Hier focust men zich op de haltes als hoppinpunt, maar deze dient met wel te kunnen bereiken vanuit de kleine kernen als Moere. Dit is zeker niet dichtbij, Gistel 5,8km via niet fietsveilige weg. Westkerke als knooppunt op 6,9km via niet fietsveilige weg. fietsveilig 8,6km.	De thans geselecteerde hoppinpunten zijn niet de enige opstappunten van het openbaar vervoer, ook voor Moere zijn er mogelijkheden dichterbij. Het korte termijn openbaarvervoerplan voorziet zelfs opstapmogelijkheden in de kern van Moere zelf. Dit is een operationele opmerking die voorbij gaat aan het strategische karakter van het RMP. U kan deze opmerking overmaken aan de gemeente/wegbeheerder
52	52i	burger	X	auto	Emissiearme voertuigen bevorderen horen we graag, echter is er momenteel geen enkel openbaar laadpunt beschikbaar in Moere. Dit creëert bijgevolg andere problemen zoals laadkabels over het trottoir van de auto naar de woning. Dit is een gevaar voor een kind met de stap of rolstoelpatienten of ouderen met rollator. Hoe gaat men hiermee overweg in de toekomst? Inzetten op deelmoobi in de dorpskernen om zich te verplaatsen naar opstapplaatsen openbaar vervoer en als alternatief om te gaan winkelen of familiebezoek.	
52	52j	burger	X	fiets	1.7. Veiligheid Graag de opname om de Moerestraat aan te pakken als veilige fietsverbinding richting Gistel en fietsoversteek Moerdijk en Moerdijkstraat als veilige verbinding naar de Groene 62. Een remmende aanpak van verkeer komende Moerestraat Koekelare in de Molenstraat waar fietsers op de rijweg rijden. Mogelijkheid fietsstraat? Aanpak van onduidelijkheid voor fietsers komende van Molenstraat die aan kruispunt met Provincieweg richting Zande wilde oprijden. Hoe geraakt men veilig op het fietspad aan de overkant? Geel is parking auto's, rode pijl fietsers. Kan dit bekeken worden zonder verlies van parkeerplaatsen?	Het regionaal mobiliteitsplan ondersteunt deze ambitie.
52	52k	burger	X	algemeen	Subthema: regulering en handhaving Beleidsmatige ingrepen: Inzetten op veiligheid en bereikbaarheid van kernen voor fietsers en andere modi kunnen we niet genoeg onderstrepen om samen te werken aan een goede duurzame mobiliteit binnen de volledige vervoersregio en in samenwerking met de omliggende vervoersregio's.	Het regionaal mobiliteitsplan ondersteunt deze ambitie.
52	53a	burger	X	algemeen	Deze opmerkingen komen vanuit de impact van dit mobiliteitsplan op de kleine kernen in het hinterland en specifiek voor de deelgemeente Moere. Een algemene opmerking is dat dit mobiliteitsplan zowel wat visienota betreft als actietabel gericht is op de kustgemeenten en verbinding naar de kust. Er is weliswaar veel meer dynamiek aan de kust dan in het hinterland, maar er dient ook rekening gehouden te worden dat woon-werkverkeer, school, winkelen, uitstappen niet hoofdzakelijk gericht zijn richting kust, intengedeel ... er is ook een grote beweging binnenland. Dit op alle vervoersmogelijkheden: -We fietsten ook richting Torhout, Diksmuide, Kortemark, ... -We nemen rapper de trein in Torhout, Kortemark of Brugge dan Oostende. Veel makkelijker bereikbaar en beter parkeermogelijkheden en een groot stuk tijdsparing. -Autosnelweg op in Gistel en Torhout -Er is geen aandacht en onderzoek naar de mogelijkheden om zich vanuit de kleine kernen naar de assen van openbaar vervoer te verplaatsen. STOP-principe stopt momenteel onder de kerktoren.	idem 52
53	53b	burger	X	algemeen	Iedereen heeft recht op bereikbaarheid en om zich te verplaatsen. Dit is zelfs opgenomen in de Vlaamse strategische doelstelling 2 en 7 die de vervoerregio gebruikt als kapstok voor het mobiliteitsplan. Momenteel vallen we uit de boot om op eender welke manier dan ook aansluiting te vinden op het openbaar vervoersnet. Zelfs niet te voet, fiets of deeltaxi, deelfietsen of hoppinbus. Het kan niet de bedoeling zijn dat kleine levendige kernen met een groot verenigingsleven eilanden worden zonder openbaar vervoer of aansluitmogelijkheden en achterblijven als een toeristische attractie bij slecht weer aan de kust.	idem 52
53	53c	burger	X	algemeen	Verder vinden we het jammer dat het thema communicatie niet aan bod komt. Er is zeker nog werkt aan de winkel om de doelgroepen aan te spreken en op de hoogte te brengen van wijzigingen en visie. Dit zowel op korte als lange termijn. Enkel een goede communicatie over het aanbod kan meer gebruikers creëren, hier ligt ook een opdracht voor de gemeenten die de minder app-vaardige inwoners kan leren hoe ze best hun weg kunnen vinden om te kijken wat het aanbod is. Misschien kan dit via QR-code aan halte die enkel die verbinding toont.	idem 52
53	53d	burger	X	fiets	In de bovenstaande fietsscan staat de Moerestraat (zie blauwe cirkel) vermeld als 'onveilig-investering noodzakelijk'. Echter komt deze niet voor de actietabel als prioritaire schakel. De Moerestraat vanaf Provincieweg naar de N33 is onveilig, dit vooral door geen verlichting en het sluipverkeer op deze landelijke weg. Kan dit eveneens opgenomen worden in de actietabel prioritaire schakel en in het provinciale Masterplan Fiets Oostende? Wel opgenomen zijn de N33, het fietspad langs de N33 kan beter door onderhoud bermen, wel waterplassen op fietspad door slecht onderhoud bermen (grassen groeien over verharding, helft van de belijning werd gespoten op het gras). Of is dit de bedoeling om hier een eigen fietsbedding te voorzien afgescheiden van de weg? Ook opgenomen is de fietssnelweg Torhout – Oostende. Het is niet duidelijk over welke tracé dit gaat. Is dit de N33 of de Groene 62 of een nieuw tracé. Hierbij willen we er ook nog op wijzen dat er op de fietsscan geen verbinding staat vanaf Moerestraat tot Moerdijk. Dit is een tweezijdig fietspad naast de rijweg. Wat ook verbinding geeft vanaf de Moerdijk naar de Groene 62. Het lijkt zeker waardevol om dit ook op te nemen als verbinding. Naar veiligheid kan er zeker gewerkt worden aan de oversteek N33 ter hoogte van Moerdijk en veiligheid langs de Moerdijkstraat naar de Groene 62. Hierbij willen we ook opmerken dat de verharding beter kan langs de Groene 62. Nu niet aangevaan wegens slijkrijg of stoffrig. De impact bij het verhariden in beton of KWS zal klein zijn ten opzichte van de verharding nu, veel zal er nu ook niet infiltreren in de verharding en zal het naast de verharding infiltreren net als nu. Indien fietssnelweg zal een slimme natuurvriendelijke verlichting noodzakelijk zijn.	idem 52
53	53e	burger	X	verkeersle	Verder mag er ook aandacht gegeven worden om de snelheid te remmen in de dorpskernen. Verkeer komende van Koekelare vliegt de Molenstraat in waar de straat smaller is en met een fietstrook op de rijweg. Kunnen de kernen waar er geen vrijliggend fietspad is ingericht worden als fietsstraat?	idem 52
53	53f	burger	X	openbaar \	Subthema: op de juiste plaatsen en momenten een aantrekkelijk aanbod creëren om de keuzereiziger uit de auto te halen. Hier focust men richting treinstation Oostende, om de mens uit de auto te halen zal men ook over de vervoersregiogrenzen moeten denken. Het is niet logisch om vanuit het hinterland eerst naar de kust te reizen om dan via de trein landinwaarts te trekken. Er zijn ook alternatieven (Torhout, Brugge, Kortemark) maar deze hebben momenteel geen of slechte verbinding openbaar vervoer vanuit de kleine kernen zoals Moere. Is het geen optie om een kleine bus tussen 7 en 18u op regelmatige tijdstippen te laten rijden naar bv Gistel station en Eernegem Halve Bareel (pv schoolbus en zo de inwoners van Moere naar de verbindingen te brengen?	idem 52
53	53g	burger	X	openbaar \	Subthema: De link maken met de omliggende regio's. Hier wordt het belang aangehaald van afstemming op de omliggende vervoersregio's. Er staat vermeld 'verbinding met Diksmuide en Torhout en vlotte relatie met Roeselare en Kortrijk en Veurne en De Panne'. Als we kijken naar Moere gelegen op 2,2km van de N33 en vroeger een treinstation rijk langs de lijn 62. Eigenlijk een sterke as die 2 steden in verbinding brengt. Vroeger verplaatste men zich ook naar de trelijn, deze gingen niet door de dorpen. Waarom dit niet terug uitbouwen door een vlotte as als busverbinding te gebruiken langs de N33 en de mensen zich terug te laten verplaatsen naar die verbinding. Veel kernen op minder dan 5 km en dus goed bruikbaar voor woonwerkverkeer en schoolgaande jeugd. En volgens STOP-systeem te bereiken.	idem 52
53	53h	burger	X	openbaar \	Subthema knopen en hoppinpunten als poorten tot het netwerk en focusplaatsen van combimobiliteit Hier focust men zich op de haltes als hoppinpunt, maar deze dient met wel te kunnen bereiken vanuit de kleine kernen als Moere. Dit is zeker niet dichtbij, Gistel 5,8km via niet fietsveilige weg. Westkerke als knooppunt op 6,9km via niet fietsveilige weg. fietsveilig 8,6km.	idem 52
53						

53i	burger	X	auto	Emissiearme voertuigen bevorderen horen we graag, echter is er momenteel geen enkel openbaar laadpunt beschikbaar in Moere. Dit creëert bijgevolg andere problemen zoals laadkabels over het trottoir van de auto naar de woning. Dit is een gevaar voor een kind met de stap of rolstoelpatiënten of ouderen met rollator. Hoe gaat men hiermee overweg in de toekomst? Inzetten op deelmobi in de dorpskernen om zich te verplaatsen naar opstapplaatsen openbaar vervoer en als alternatief om te gaan winkelen of familiebezoek.	idem 52
53j	burger	X	fiets	1.7. Veiligheid Graag de opname om de Moerestraat aan te pakken als veilige fietsverbinding richting Gistel en fietsoversteek Moerdijk en Moerdijkstraat als veilige verbinding naar de Groene 62. Een remmende aanpak van verkeer komende Moerestraat Koekelare in de Molenstraat waar fietsers op de rijweg rijden. Mogelijkheid fietsstraat? Aanpak van onduidelijkheid voor fietsers komende van Molenstraat die aan kruispunt met Provincieweg richting Zande wilde oprijden. Hoe geraakt men veilig op het fietspad aan de overkant? Geel is parking auto's, rode pijl fietser. Kan dit bekeken worden zonder verlies van parkeerplaatsen?	idem 52
53k	burger	X	algemeen	Subthema: regulering en handhaving Beleidsmatige ingrepen: Inzetten op veiligheid en bereikbaarheid van kernen voor fietsers en andere modi kunnen we niet genoeg ondersteunen om samen te werken aan een goede duurzame mobiliteit binnen de volledige vervoersregio en in samenwerking met de omliggende vervoersregio's.	idem 52
53la	burger	X	algemeen	Deze opmerkingen komen vanuit de impact van dit mobiliteitsplan op de kleine kernen in het hinterland en specifiek voor de deelgemeente Moere. Een algemene opmerking is dat dit mobiliteitsplan zowel wat visie totaals betreft als actietabel gericht is op de kustgemeenten en verbinding naar de kust. Er is weliswaar veel meer dynamiek aan de kust dan in het hinterland, maar er dient ook rekening gehouden te worden dat woon-werkverkeer, school, winkelen, uitstappen niet hoofdzakelijk gericht zijn richting kust, intengedeel ... er is ook een grote beweging binnenland. Dit op alle vervoersmogelijkheden: -We fietsen ook richting Torhout, Diksmuide, Kortemark, ... -We nemen rapper de trein in Torhout, Kortemark of Brugge dan Oostende. Veel makkelijker bereikbaar en beter parkeermogelijkheden en een groot stuk tijdswinst. -Autosnelweg op in Gistel en Torhout -Er is geen aandacht en onderzoek naar de mogelijkheden om zich vanuit de kleine kernen naar de assen van openbaar vervoer te verplaatsen. STOP-principe stopt momenteel onder de kerktoren.	idem 52
54b	burger	X	algemeen	Iedereen heeft recht op bereikbaarheid en om zich te verplaatsen. Dit is zelfs opgenomen in de Vlaamse strategische doelstelling 2 en 7 die de vervoersregio gebruikt als kapstok voor het mobiliteitsplan. Momenteel vallen we uit de boot om op eender welke manier dan ook aansluiting te vinden op het openbaar vervoersnet. Zelfs niet te voet, fiets of deeltaxi, deelfietsen of hoppinbus. Het kan niet de bedoeling zijn dat kleine levendige kernen met een groot verenigingsleven eilanden worden zonder openbaar vervoer of aansluitmogelijkheden en achterblijven als een toeristische attractie bij slecht weer aan de kust.	idem 52
54c	burger	X	algemeen	Verder vinden we het jammer dat het thema communicatie niet aan bod komt. Er is zeker nog werk te maken om de doelgroepen aan te spreken en op de hoogte te brengen van wijzigingen en visie. Dit zowel op korte als lange termijn. Enkel een goede communicatie over het aanbod kan meer gebruikers creëren, hier ligt ook een opdracht voor de gemeenten die de minder apparatuur inwoners kan leren hoe ze best hun weg kunnen vinden om te kijken wat het aanbod is. Misschien kan dit via QR-code aan halte die enkel die verbinding toont.	idem 52
54d	burger	X	fiets	In de bovenstaande fietsscan staat de Moerestraat (zie blauwe cirkel) vermeld als 'onveilig-investering noodzakelijk'. Echter komt deze niet voor de actietabel als prioritaire schakel. De Moerestraat vanaf Provincieweg naar de N33 is onveilig, dit vooral door geen verlichting en het sluisverkeer op deze landelijke weg. Kan dit eveneens opgenomen worden in de actietabel prioritaire schakel en in het provinciale Masterplan Fiets Oostende? Wel opgenomen zijn de N33, het fietspad langs de N33 kan beter door onderhoud beramen, veel waterplassen op fietspad door slecht onderhoud brem (grassen groeien over verharding, helft van de belijning werd gespoten op het gras). Of is dit de bedoeling om hier een eigen fietsbedding te voorzien afgescheiden van de weg? Ook opgenomen is de fietssnelweg Torhout – Oostende. Het is niet duidelijk over welke tracé dit gaat. Is dit de N33 of de Groene 62 of een nieuw tracé. Hierbij willen we er ook nog op wijzen dat er op de fietsscan geen verbinding staat vanaf Moerestraat tot Moerdijk. Dit is een tweezijdig fietspad naast de rijweg. Wat ook verbinding geeft vanaf de Moerdijk naar de Groene 62. Het lijkt zeker waardevol om dit ook op te nemen als verbinding. Naar veiligheid kan er zeker gewerkt worden aan de overstek N33 ter hoogte van Moerdijk en veiligheid langs de Moerdijkstraat naar de Groene 62. Hierbij willen we ook opmerken dat de verharding beter kan langs de Groene 62. Nu niet aangegeven wegens slijking of stofreuk. De impact bij het verharderen in beton of KWS zal klein zijn ten opzichte van de verharding nu, veel zal er nu ook niet infiltreren in de verharding en zal het naast de verharding infiltreren net als nu. Indien fietssnelweg zal een slimme natuurvriendelijke verlichting noodzakelijk zijn.	idem 52
54e	burger	X	verkeersle	Verder mag er ook aandacht gegeven worden om de snelheid te remmen in de dorpskernen. Verkeer komende van Koekelare vliegt de Molenstraat in waar de straat smaller is en met een fietstrook op de rijweg. Kunnen de kernen waar er geen vrijliggend fietspad is ingericht worden als fietsstraat?	idem 52
54f	burger	X	openbaar	Subthema: op de juiste plaatsen en momenten een aantrekkelijk aanbod creëren om de keuzereiziger uit de auto te halen. Hier focust men richting treinstation Oostende, om de mens uit de auto te halen zal men ook over de vervoersregiogrenzen moeten denken. Het is niet logisch om vanuit het hinterland eerst naar de kust te reizen om dan via de trein landinwaarts te trekken. Er zijn ook alternatieven (Torhout, Brugge, Kortemark) maar deze hebben momenteel geen of slechte verbinding openbaar vervoer vanuit de kleine kernen zoals Moere. Is het geen optie om een kleine bus tussen 7 en 18u op regelmatige tijdstippen te laten rijden naar bv Gistel station en Eernegem Halve Barel ipv schoolbus en zo de inwoners van Moere naar de verbindingen te brengen?	idem 52
54g	burger	X	openbaar	Subthema: De link maken met de omliggende regio's. Hier wordt het belang aangehaald van afstemming op de omliggende vervoersregio's. Er staat vermeld 'verbinding met Diksmuide en Torhout en vlotte relatie met Roeselare en Kortrijk en Veurne en De Panne'. Als we kijken naar Moere gelegen op 2,2km van de N33 en vroeger een treinstation rijk langs de lijn 62. Eigenlijk een sterke as die 2 steden in verbinding brengt. Vroeger verplaatste men zich ook naar de treijnlijn, deze gingen niet door de dorpen. Daarom dit niet terug uitbouwen door een vlotte as als busverbinding te gebruiken langs de N33 en de mensen zich terug te laten verplaatsen naar die verbinding. Veel kernen op minder dan 5 km en dus goed bruikbaar voor woonwerkverkeer en schoolgaande jeugd. En volgens STOP-systeem te bereiken.	idem 52
54h	burger	X	openbaar	Subthema knopen en hoppinpunten als poorten tot het netwerk en focusplaatsen van combimobiliteit Hier focust men zich op de haltes als hoppinpunt, maar deze dient met wel te kunnen bereiken vanuit de kleine kernen als Moere. Dit is zeker niet dichtbij, Gistel 5,8km via niet fietssnelle weg. Westkerke als knooppunt op 6,3km via niet fietssnelle weg. fietssnelweg 8,6km.	idem 52
54i	burger	X	auto	Emissiearme voertuigen bevorderen horen we graag, echter is er momenteel geen enkel openbaar laadpunt beschikbaar in Moere. Dit creëert bijgevolg andere problemen zoals laadkabels over het trottoir van de auto naar de woning. Dit is een gevaar voor een kind met de stap of rolstoelpatiënten of ouderen met rollator. Hoe gaat men hiermee overweg in de toekomst? Inzetten op deelmobi in de dorpskernen om zich te verplaatsen naar opstapplaatsen openbaar vervoer en als alternatief om te gaan winkelen of familiebezoek.	idem 52
54j	burger	X	fiets	1.7. Veiligheid Graag de opname om de Moerestraat aan te pakken als veilige fietsverbinding richting Gistel en fietsoversteek Moerdijk en Moerdijkstraat als veilige verbinding naar de Groene 62. Een remmende aanpak van verkeer komende Moerestraat Koekelare in de Molenstraat waar fietsers op de rijweg rijden. Mogelijkheid fietsstraat? Aanpak van onduidelijkheid voor fietsers komende van Molenstraat die aan kruispunt met Provincieweg richting Zande wilde oprijden. Hoe geraakt men veilig op het fietspad aan de overkant? Geel is parking auto's, rode pijl fietser. Kan dit bekeken worden zonder verlies van parkeerplaatsen?	idem 52
54					

54k	burger	X	algemeen	Subthema: regulering en handhaving Beleidsmatige ingrepen: Inzetten op veiligheid en bereikbaarheid van kernen voor fietsers en andere modi kunnen we niet genoeg onderstrepen om samen te werken aan een goede duurzame mobiliteit binnen de volledige vervoersregio en in samenwerking met de omliggende vervoersregio's.	idem 52	
54	55a	burger	X	ruimte	1. tram- en wegverbinding N34 tussen Middelkerke en Raversijde. Het vrijhouden van zandophopen zowel op de tram- als wegverbinding op dit traject, kost handenvol geld. Hier moet op termijn een duurzame oplossing gevonden worden, vooral met het oog op de stijgende zeespiegel (dfr Kustvisie). En dat gebeurt onvoldoende, want het is waarschijnlijk dat deze verbinding in de toekomst op deze locatie niet zal kunnen weerhouden blijven. Daarom is het nu vrijhouden van een reservatiestrook langsheen de N318 nodig, zeker voor de kusttram. En precies daar houdt men geen rekening mee in allerhande ruimtelijke plannen. Maar de kosten van het jarenlange wegscheppen van zand na ieder zuchtje wind is toch weinig oplozend?	Het RMP voorziet binnen de plantermijn geen herschikking van de ligging van de Kusttramlijn op dit traject.
55	55b	burger	X	fiets	2. F34 tussen De Haan en Oostende, met vooral probleem Bredene. De bermen en vooral de resterende middenbermen tussen de beide assen van de N34 zijn uiterst waardevol, dit kan niet genoeg benadrukt worden. Ondanks zelfs gedeeltelijk bindende bepalingen ter zake in het 'Natuurrichtplan Duinen van de Middenkust tussen Oostende en Blankenberge', worden deze nog steeds met voeten getreden (vooral naar parkeren in deze middenbermen). De voorgestelde plannen rond de aanleg van de F34 en de gevolgen voor de natuur zijn niet min, vooral op het grondgebied van Bredene van parkeergelegenheid. Zo is het 'voorstel bis' met de aanleg van een doorsteek en parkeerlob 'Koerslaan', grenzend aan het natuurreservaat 'De Paelsteenpanne' en de middenberm fors aantastend, naar natuur toe volstrekt uit den boze. Parkeergelegenheid moet vooral gezocht in de zone huidige inrit Koerslaan richting Astrid. Wetende dat dit later onderdeel van een onderzoek zal uitmaken, wensen wij dat toch reeds duidelijk te maken.	Deze opmerking is operationeel en projectgebonden. Wij maken deze over aan de betrokken wegbeheerder.
55	55c	burger	X	wegencate	3. Toeristische ontsluiting Middelkerke N325. De voorgestelde nieuwe ontsluitingsweg is, naast een vorm van verdere versnippering en slechts strikt periodiek gebruik door tweedeverblijvers, een dure aangelegenheid. Het vormt tevens een niet te onderschatten erg negatieve ontwikkeling naar landbouwgebruik toe.	We nemen akte van dit standpunt.
55	55d	burger	X	fiets	4. Fietsverbinding F39 Middelkerke-Nieuwpoort. Het nog niet verharde deel van het noordelijke jaagpad is een belangrijk levensgebied van de argusvlinder, een bijzonder sterk achteruit gaande soort. Het is dan ook ten zeerste wenselijk dat deze zone niet verhard/verlicht zou worden.	We nemen akte van dit standpunt.
55	55e	burger	X	fiets	5. BFF Plassendale 3 (John Cordierlaan, Oostende) naar F39 (Zwaanhoek, kanaal Plassendale-Nieuwpoort, Oudenburg). Natuurpunt is bijzonder beducht voor de realisatie van dit BFF (rode stippen op het kaartje). Dit is een schoolvoorbeeld van 'business as usual': een totaal theoretische gemakkelijheidsoplossing en zeer enge benadering, met aantasting van een kwetsbaar natuurgebied als gevolg. Een theoretische gemakkelijheidsoplossing, d.w.z. de simpele aanleg van een nieuwe fietspadverbinding terwijl deze aanleg de moeilijker volledige aanpak totaal uit de weg gaat, zijnde de realisatie van (kortere) verbindingen tussen Plassendale 2 en 3 en veilig fietsverkeer realiseren langsheen de Zandvoordestraat. De barrière van de spoorweg in de verbinding Plassendale 2 met 3 is hier het probleem. De beste oplossing hiertoe zou de aanleg van een fietstunnel zijn op het rondpunt van de John Cordierlaan met de Kuipweg onder de spoorweg. Maar, gezien de kostprijs van dergelijke onderneming, lijkt een realisatie hiervan onwaarschijnlijk. De voorgestelde BFF (rode stippen op het kaartje) loopt parallel aan de spoorweg doorheen een kwetsbaar natuurgebied (VEN). Het is een bijkomende versnippering van het Zwaanhoekgebied met bijhorende extra verstoring, zowel naar broedvogels als wintergasten. Onze ervaring met oa de Groene 62 in de buurt is, dat ondanks het verbod, dagelijks tientallen bromfietsen (alook enkele ruiters), gebruik maken van dit fietspad. Handhaving is er nauwelijks (ondanks de goede wil van de provincie). Ook bij dit BFF zal dit probleem aanwezig zijn. Daarenboven is bijkomende verharding/verlichting absoluut niet gewenst in dit VEN-gebied. Wat is de bedoeling van deze BFF: een verbinding van Plassendale 3 met de F39. Wat is de meerwaarde, als je weet dat: - je terecht komt aan een nieuwe barrière, zijnde het kanaal Plassendale-Nieuwpoort, waar langs de westelijke oeverzijde nauwelijks bewoning aanwezig is: er zijn slechts 3 bruggen om op de andere oostelijke oever te geraken: . de kleine Plassendalebrug, maar daar mag je als fietser niet over! . de fietsersbrug Plassendale (ligt verder af, dus niet zo aantrekkelijk) . de Zandvoordbrug die heel wat verder ligt. - de aantakking van het BFF ter hoogte van het kanaal Plassendale-Nieuwpoort, is een bijzonder gevaarlijke hoek met weinig zicht, zowel wat autoverkeer als fietsers betreft. Er kan ook een verbinding ten zuiden aangelegd worden van deze spoorwegovergang tot aan de Kuipweg of John Cordierlaan, maar dit is niet noodzakelijk een bijkomende verbetering.	Deze opmerking is operationeel en projectgebonden. Wij maken deze over aan de betrokken initiatiefnemer.
55	55f	burger	X	fiets	Er kan ook een verbinding ten zuiden aangelegd worden van deze spoorwegovergang tot aan de Kuipweg of John Cordierlaan, maar dit is niet noodzakelijk een bijkomende verbetering.	te bekijken in masterplan fiets
56	56a	burger	X	algemeen	Deze opmerkingen komen vanuit de impact van dit mobiliteitsplan op de kleine kernen in het hinterland en specifiek voor de deelgemeente Moere. Een algemene opmerking is dat dit mobiliteitsplan zowel wat visienota betreft als actietabel gericht is op de kustgemeenten en verbinding naar de kust. Er is weliswaar veel meer dynamiek aan de kust dan in het hinterland, maar er dient ook rekening gehouden te worden dat woon-werkverkeer, school, winkelen, uitstappen niet hoofdzakelijk gericht zijn richting kust, integendeel ... er is ook een grote beweging binnenland. Dit op alle vervoersmogelijkheden: -We fietsen ook richting Torhout, Diksmuide, Kortemark, ... -We nemen rapper de trein in Torhout, Kortemark of Brugge dan Oostende. Veel makkelijker bereikbaar en beter parkeermogelijkheden en een groot stuk tijdswinst. -Autosnelweg op in Gistel en Torhout -Er is geen aandacht en onderzoek naar de mogelijkheden om zich vanuit de kleine kernen naar de assen van openbaar vervoer te verplaatsen. STOP-principe stopt momenteel onder de kerktoren.	idem 52
56	56b	burger	X	algemeen	Iedereen heeft recht op bereikbaarheid en om zich te verplaatsen. Dit is zelfs opgenomen in de Vlaamse strategische doelstelling 2 en 7 die de vervoersregio gebruikt als kapstok voor het mobiliteitsplan. Momenteel vallen we uit de boot om op eender welke manier dan ook aansluiting te vinden op het openbaar vervoersnet. Zelfs niet te voet, fiets of deelauto, deelfietsen of hoppinbus. Het kan niet de bedoeling zijn dat kleine levendige kernen met een groot verenigingsleven eilanden worden zonder openbaar vervoer of aansluitmogelijkheden en achterblijven als een toeristische attractie bij slecht weer aan de kust.	idem 52
56	56c	burger	X	algemeen	Verder vinden we het jammer dat het thema communicatie niet aan bod komt. Er is zeker nog werk te maken om de doelgroepen aan te spreken en op de hoogte te brengen van wijzigingen en visie. Dit zowel op korte als lange termijn. Enkel een goede communicatie over het aanbod kan meer gebruikers creëren, hier ligt ook een opdracht voor de gemeenten die de minder op-vaardige inwoners kan leren hoe ze best hun weg kunnen vinden om te kijken wat het aanbod is. Misschien kan dit via QR-code aan halte die enkel die verbinding toont.	idem 52
56						

56d	burger	X	fiets	<p>In de bovenstaande fietsscan staat de Moerestraat (zie blauwe cirkel) vermeld als 'onveilig-investering noodzakelijk'. Echter komt deze niet voor de actietabel als prioritaire schakel. De Moerestraat vanaf Provincieweg naar de N33 is onveilig, dit vooral door geen verlichting en het sluisverkeer op deze landelijke weg. Kan dit eveneens opgenomen worden in de actietabel prioritaire schakel en in het provinciale Masterplan Fiets Oostende?</p> <p>Wel opgenomen zijn de N33, het fietspad langs de N33 kan beter door onderhoud berm, wel waterlassen op fietspad door slecht onderhoud berm (grassen groeien over verharding, helft van de belijning werd gespoten op het gras). Of is dit de bedoeling om hier een eigen fietsbedding te voorzien afgescheiden van de weg?</p> <p>Ook opgenomen is de fietsnelweg Torhout – Oostende. Het is niet duidelijk over welke tracé dit gaat. Is dit de N33 of de Groene 62 of een nieuw tracé. Hierbij willen we er ook nog op wijzen dat er op de fietsscan geen verbinding staat vanaf Moerestraat tot Moerdijk. Dit is een tweezijdig fietspad naast de rijweg. Wat ook verbinding geeft vanaf de Moerdijk naar de Groene 62. Het lijkt zeker waardevol om dit ook op te nemen als verbinding. Naar veiligheid kan er zeker gewerkt worden aan de oversteek N33 ter hoogte van Moerdijk en veiligheid langs de Moerdijkstraat naar de Groene 62. Hierbij willen we ook opmerken dat de verharding beter kan langs de Groene 62. Nu niet aangenaam wegens slijker of stoffiger. De impact bij het verharderen in beton of KWS zal klein zijn ten opzichte van de verharding nu, veel zal er nu ook niet infiltreren in de verharding en zal het naast de verharding infiltreren net als nu. Indien fietsnelweg zal een slimme natuurvriendelijke verlichting noodzakelijk zijn.</p>	idem 52
56e	burger	X	verkeersle	<p>Verder mag er ook aandacht gegeven worden om de snelheid te remmen in de dorpskernen. Verkeer komende van Koekelare vliegt de Molenstraat in waar de straat smaller is en met een fietsstrook op de rijweg. Kunnen de kernen waar er geen vrijliggend fietspad is ingericht worden als fietsstraat?</p>	idem 52
56f	burger	X	openbaar	<p>Subthema: op de juiste plaatsen en momenten een aantrekkelijk aanbod creëren om de keuzereiziger uit de auto te halen.</p> <p>Hier focust men richting treinstation Oostende, om de mens uit de auto te halen zal men ook over de vervoersregio's moeten denken. Het is niet logisch om vanuit het hinterland eerst naar de kust te reizen om dan via de trein landinwaarts te trekken. Er zijn ook alternatieven (Torhout, Brugge, Kortemark) maar deze hebben momenteel geen of slechte verbinding openbaar vervoer vanuit de kleine kernen zoals Moere.</p> <p>Is het geen optie om een kleine bus tussen 7 en 18u op regelmatige tijdstippen te laten rijden naar bv Gistel station en Eernegem Halve Barel ipv schoolbus en zo de inwoners van Moere naar de verbindingen te brengen?</p>	idem 52
56g	burger	X	openbaar	<p>Subthema: De link maken met de omliggende regio's.</p> <p>Hier wordt het belang aangehaald van afstemming op de omliggende vervoersregio's. Er staat vermeld 'verbinding met Diksmuide en Torhout en vlotte relatie met Roeselare en Kortrijk en Veurne en De Panne'.</p> <p>Als we kijken naar Moere gelegen op 2,2km van de N33 en vroeger een treinstation rijk langs de lijn 62. Eigenlijk een sterke as die 2 steden in verbinding brengt. Vroeger verplaatste men zich ook naar de treijnlijn, deze gingen niet door de dorpen. Waarom dit niet terug uitbouwen door een vlotte as als busverbinding te gebruiken langs de N33 en de mensen zich terug te laten verplaatsen naar die verbinding. Veel kernen op minder dan 5 km en dus goed bruikbaar voor woonwerkverkeer en schoolgaande jeugd. En volgens STOP-systeem te bereiken.</p>	idem 52
56h	burger	X	openbaar	<p>Subthema knopen en hoppinpunten als poorten tot het netwerk en focusplaatsen van combimobiliteit</p> <p>Hier focust men zich op de haltes als hoppinpunt, maar deze dient met wel te kunnen bereiken vanuit de kleine kernen als Moere. Dit is zeker niet dichtbij, Gistel 5,8km via niet fietsveilige weg, Westkerke als knooppunt op 6,9km via niet fietsveilige weg, fietsveilig 8,6km.</p>	idem 52
56i	burger	X	auto	<p>Emissieroer voortuigen bevorderen horen we graag, echter is er momenteel geen enkel openbaar laadpunt beschikbaar in Moere. Dit creëert bijgevolg andere problemen zoals laadkabels over het trottoir van de auto naar de woning. Dit is een gevaar voor een kind met de stap of rolstoelpatinten of ouderen met rollator. Hoe gaat men hiermee overweg in de toekomst?</p> <p>Inzetten op deelmobili in de dorpskernen om zich te verplaatsen naar opstapplaatsen openbaar vervoer en als alternatief om te gaan winkelen of familiebezoek.</p>	idem 52
56j	burger	X	fiets	<p>1.7. Veiligheid</p> <p>Graag de opname om de Moerestraat aan te pakken als veilige fietsverbinding richting Gistel en fietsoversteek Moerdijk en Moerdijkstraat als veilige verbinding naar de Groene 62.</p> <p>Een remmende aanpak van verkeer komende Moerestraat Koekelare in de Molenstraat waar fietsers op de rijweg rijden. Mogelijkheid fietsstraat?</p> <p>Aanpak van onduidelijkheid voor fietsers komende van Molenstraat die aan kruispunt met Provincieweg richting Zande wilde oprijden. Hoe geraakt men veilig op het fietspad aan de overkant? Geel is parking auto's, rode pijl fietser. Kan dit bekeken worden zonder verlies van parkeerplaatsen?</p>	idem 52
56k	burger	X	algemeen	<p>Subthema: regulering en handhaving</p> <p>Beleidsmatige ingrepen:</p> <p>Inzetten op veiligheid en bereikbaarheid van kernen voor fietsers en andere modi kunnen we niet genoeg onderstrepen om samen te werken aan een goede duurzame mobiliteit binnen de volledige vervoersregio en in samenwerking met de omliggende vervoersregio's.</p>	idem 52
59a	TLV	X	algemeen	<p>Herhaaldelijk wordt in het Vlaamse regeerakkoord en in assumpties van het regionaal plan het goederenvervoer (impliciet) samen besproken met het personenvervoer. Dit 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 hebben goederen beslist om zichzelf te verplaatsen van A naar B. Eenzee heeft ook nog nooit een transportonderneming beslist welke goederen verplaatst moeten worden en naar waar. Het zijn uiteindelijk wij allemaal die het goederenvervoer genereren. We willen bovendien dat die goederen heel goedkoop (of zelfs gratis!) tot bij onze eigen voordeur komen. Het goederenvervoer is dus niet een "zij, de storende vrachtwagen", maar "wij moeten goederenvervoer aanvaarden, want we wensen deze goederen".</p>	Er wordt akte genomen van deze opmerking die betrekking heeft op het Vlaams regeerakkoord. Op vlak van goederenvervoer reikt het RMP een globaal kader aan waarbij het de ambitie is om de verschillende goederenstromen te optimaliseren en te verduurzamen. Daarnaast is het de ambitie om met het vrachtroutenetwerk het vrachtverkeer zo snel en efficiënt mogelijk toe te leiden naar het hogere wegennet, zodat woonkernen en schoolomgevingen gespaard worden van onnodig doorgaand vrachtverkeer. Dit wil niet zeggen dat een niet-selectie van een weg, betekent dat alle vrachtverkeer geweerd wordt. Herkomst- en bestemmingsverkeer is er toegelaten, maar het is niet de bedoeling om het doorgaand verkeer te faciliteren. De modaal shift naar spoor en binnenvaart heeft niet enkel als bedoeling om emissies te verminderen, maar beoogt ook een efficiënter ruimtegebruik en een verbetering van de verkeersveiligheid op de weg en leefbaarheid naast de weg.
59b	TLV	X	vrachtverker	<p>De politieke wens om het goederenvervoer meer via het spoor en via de binnenvaart te laten verlopen, is in grote mate gebaseerd op de wens om de uitstoot van deze vervoersmodi te verkleinen 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 bedrijfsbeleid op sectorniveau van permanente vlootvernieuwing op relatief korte termijn, zal het goederenvervoer over de weg veel snellere stappen vooruitzetten dan eerder welke andere vervoersmodi van goederen.</p> <p>Twee andere motieven om de modaal shift te begeleiden, 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 blijven 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.</p>	
59					

59c	TLV	X	<p>vrachtwag: 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 vrachtwagens 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 volgens hierop de wettelijke regels met betrekking tot rij en rusttijden moeten respecteren.</p> <p>Er is echter op geen enkele manier een kwantificering gemaakt van het aantal vrachtwagens en dus benodigde parkeerplaatsen. Hierdoor is het onmogelijk om de precieze parkeernoden te voorspellen. Aangesien deze noden niet gekend zijn, is het voor de vervoersregio ook onmogelijk om een planning te maken met betrekking tot het centraliseren van vrachtwagenparkings. TLV gaat er alvast vanuit dat er wel een grote spreiding is over de gehele vervoersregio. Het is niet mogelijk om die noden te concentreren op een klein aantal plaatsen.</p> <p>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. Voor bedrijven is het zeer moeilijk om te bereiken te verwerven waarvan het doel onder meer het stallen van vrachtwagens is. Met name de lokale overheden zelf staan hier zeer weigerachtig tegenover. Voor bestaande bedrijven is het nagenoeg onmogelijk om via de lopende verguningsvoorwaarden alsnog af te dwingen dat ze binnen het eigen terrein de vrachtwagens laten parkeren. Iedere vierkante meter wordt optimaal gebruik voor productie en opslag en niet voor het (tijdelijk) parkeren van vrachtwagens.</p> <p>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</p>	<p>Het klopt inderdaad dat het (inter)nationale 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 binnen hun werkterrein hierin een verantwoordelijkheid moeten opnemen.</p> <p>De kwantificering van en het onderzoek naar geschikte locaties voor vrachtwagenparkeren in de regio vormt een onderdeel van het onderzoek dat voorgesteld is in de actietabel (thema parkeren, subthema vrachtwagenparkeren) van het actieplan. Wat betreft de verwerking van de terreinen is het een lokale bevoegdheid om vergunningen te verlenen. (Bron: VVR Brugge)</p> <p>Er is geen sprake van een algemeen parkeerverbod buiten bebouwde kom. De inrichtingsprincipes voor regionale wegen en interlokale wegen schrijven wel voor dat het langsparkeren op die wegen om veiligheidsredenen moet geweerd worden. Deze maatregel zit ook al opgenomen in richtlijnen in verband met verginggezinde wegen.</p>
59d	TLV	X	<p>vrachtwag: 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 beddeling 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 verantwoord met het oog op de verkeersveiligheid.</p>	
59e	TLV	X	<p>vrachtwag: 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 bereken van de vrachtwagen met het openbaar vervoer voor de chauffeur is vaak helemaal geen optie. Vrachtwagnritten beginnen typisch morgens heel vroeg, nog voor dat openbaar vervoer is opgestart. In veel gevallen beschikt de chauffeur niet over een alternatief om zich naar de vrachtwagen te begeven. Ook de reistijd van de ene kant van de vervoersregio naar een eventueel centraal gelegen parkeerterrein voor vrachtwagens zal aanzienlijk zijn gezien de relatief grote afstand. Deze aspecten hypothetiseren fundamenteel het succes van een gecentraliseerde vrachtwagen parking voor lokale chauffeurs.</p>	<p>We nemen akte van dit standpunt.</p>
59f	TLV	X	<p>vrachtrout: TLV heeft ook heel veel vragen bij de mogelijke gevolgen van de invoering van een vrachtroutenetwerk zoals voorzien op pagina 47 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 CO2 uitstoot werd op het allerhoogste niveau (Europese Unie) als een toprioriteit naar voren geschoven via de Green Deal, de maatregelen van Fit for 55. Concreet krijgt de sector van het goederenvervoer over de weg de bindende doelstelling om tegen 2030 55% minder CO2 uit de stoten. Dit betekent dat elke extra kilometer, dus elke omweg, hoe klein ook, een negatieve impact heeft op deze verplichting. De assumptie uit de oorspronkelijke studie, dat omwegen tot 20 of 30% nog net gerechtvaardigd kunnen zijn, is voor de komende tijd absoluut geen automatisch correcte assumptie meer. Nochtans heeft de vervoersregio op geen enkele manier de mogelijk bijkomende uitstoot van CO2 als gevolg van het vrachtroutenetwerk in kaart gebracht. Op deze manier kan er dus op geen enkele manier een afweging gemaakt worden tussen de verschillende belangen, die tot een weliswaar tegen strijdige conclusie zouden kunnen leiden, en tot een andere beleidsmaatregel als beste oplossing dan de introductie van vrachtroute netwerken.</p>	<p>Bij het uittekenen van het regionaal vrachtroutenetwerk is in eerste instantie gekeken naar leefbaarheid van de kernen en bereikbaarheid van de bedrijven(zones). Er werd gepoogd een evenwicht te vinden tussen beide.</p>
59g	TLV	X	<p>vrachtrout: 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 kernen. Kijken we bijvoorbeeld naar regio rond De Haan dan moeten we vaststellen dat geen enkele route (N9 noch N34) ingekleurd is, zelfs niet als aanrijroute. Idem voor de N318 tussen Middelkerke en Nieuwpoort.</p>	<p>Het is een hardnekkig misverstand dat een niet-geselecteerde weg niet meer door vrachtverkeer zou mogen gebruikt worden. Een niet-geselecteerde weg speelt geen rol in het regionale vrachtroutenetwerk. Lokale mobiliteitsplannen kunnen dit netwerk verder verfijnen en aanpassen of en zo ja waar eventueel beperkende maatregelen verantwoord zouden zijn.</p>
59h	TLV	X	<p>vrachtrout: 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 juist 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.</p>	<p>Bij het uittekenen van het regionaal vrachtroutenetwerk is een evenwicht gezocht tussen leefbaarheid en bereikbaarheid. Er wordt nogmaals op gewezen dat een niet-geselecteerde weg niet noodzakelijk moet afgesloten worden voor vrachtverkeer.</p>
59i	TLV	X	<p>vrachtrout: 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.</p>	<p>We nemen akte van dit standpunt.</p>
59j	TLV	X	<p>vrachtrout: 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 deeladlingen 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 klimateffect zijn bestudeerd.</p>	<p>Bij het uittekenen van het regionaal vrachtroutenetwerk is een evenwicht gezocht tussen leefbaarheid en bereikbaarheid. Er wordt nogmaals op gewezen dat een niet-geselecteerde weg niet noodzakelijk moet afgesloten worden voor vrachtverkeer.</p>
59k	TLV	X	<p>vrachtrout: 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 om wegen die een belangrijke verbodende 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.</p>	<p>De selectie van de vrachtroutes in het regionaal mobiliteitsplan verdient een correcte interpretatie: de geselecteerde wegen spelen een rol om het vrachtverkeer op regionaal niveau te sturen. Het gewenst gebruik van deze geselecteerde wegen mag niet beperkt of gehypothekeerd worden door wettelijke of andere beperkingen. Anderzijds bevat het regionaal mobiliteitsplan geen verplichting om op niet-geselecteerde wegen een tonnageverbod of andere vrachtwagenwerende maatregelen in te voeren. De lokale mobiliteitsplannen of verkeersveiligheidsoverwegingen kunnen daarbij sturend zijn.</p>

59l	TLV	X	vrachtrout	TLV is beweesd 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 vrachtoertuigen. Het is namelijk niet uitgesloten dat de lading van één zwaar voertuig wordt herverdeeld over meerdere lichte voertuigen, voor wie geen tolheffing geldt. Het is niet aangetoond dat dit inzake verkeersveiligheid een betere oplossing is, wel integendeel. Met name bij de lichte vrachtoertuigen is er in de statistieken inzake betrokkenheid bij verkeersongevallen een zeer duidelijke stijging vast te stellen, terwijl de trend voor vrachtwagens op lange termijn een duidelijk dalende trend laat zien.	<p>Het is een hardnekkig misverstand dat een niet-geselecteerde weg niet meer door vrachtwagenverkeer zou mogen gebruikt worden. Een niet-geselecteerde weg speelt geen rol in het regionale vrachtroutenetwerk. Lokale mobiliteitsplannen kunnen dit netwerk verder verfijnen en aanpassen of en zo ja waar eventueel beperkende maatregelen verantwoord zouden zijn.</p> <p>We nemen akte van dit standpunt</p>
59m	TLV	X	vrachtrout	Het is een verkeerde assumptie dat een correcte tolheffing het vrachtwagenverkeer 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 verrigting die men dreigt op te lopen is dus een veel belangrijkere factor voor de keuze van de route dan het al dan niet toelichting zijn van een bepaalde weg. De eventuele invoering van een gedifferentieerde tolheffing afhankelijk van de weg waarop een vrachtwagen rijdt, zal niet tot effect hebben dat men bepaalde wegen vermijdt. Het is derhalve correct om aan te nemen dat het vrachtwagenverkeer dat op onderliggend wegennet zit, dit doet omwille van specifieke redenen die te maken hebben met de bestemming of de oorsprong van de rit in kwestie. Zelfs indien men bepaalde routes die vandaag gratis zijn, betalend zou maken, dan zou dit voor de keuze van de route nog geen rol spelen.	<p>We nemen akte van dit standpunt</p>
59n	TLV	X	algemeen	Ook de achtergrond van de Europese wetgeving terzake is zeer bepalend, waarbij een lidstaat niet zomaar bepaalde routes kan goedkoper of duurder maken. Enkel daar waar bewijs is van congestie kan men de route duurder maken, en dan nog enkel op specifieke momenten. Op andere momenten moet de tol dan weer lager zijn.	<p>We nemen akte van dit standpunt</p>
59o	TLV	X	vrachtrout	Een vermeende verschuiving van het vrachtwagenverkeer 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 toelichting 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 toelichting netwerk of eerder welke andere maatregel die op het onderliggend wegennet vrachtwagenverkeer bemoeilijkt, voor TLV onaanvaardbaar en ook niet objectief onderbouwd. Zo'n beslissing dreigt vooral de bestemming van de goederen, met name de lokale handelaar, de lokale industrie, en dus de lokale welvaart te treffen.	<p>We nemen akte van dit standpunt</p>
59p	TLV	X	verkeersle	Het toevoegen van zones rond schoolomgevingen tijdens het begin en het einde van de schooltijd aan zones waar geen vrachtwagens welkom zijn, is een extreem vergaande maatregel, rekening houdend met de grote spreiding van de schoollocaties. Veel van de schoollocaties 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 gestild worden tijdens de momenten van deze verboden.	<p>De maatregel die u aanhaalt staat als mogelijke maatregel onder die actie "Een veilig fietsnetwerk creëren voor alle fietsers, ook voor jonge kinderen en ouderen, op maat van de schoolomgeving." De maatregel is als voorbeeld opgenomen en werd bijkomend gekaderd door de omschrijving "waar mogelijk". Het is aan gemeenten en wegbeheerders om de toepassing van deze mogelijkheid verder af te wegen.</p>
59q	TLV	X	milieu	In de visienota wordt ook gesteld dat goederen in de stad vanaf 2025 alleen nog worden vervoerd als dit gebeurt zonder uitstoot. Dit impliceert dat de vervoersregio hiermee sneller gaat dan wat op Vlaams niveau nu als streefdoel wordt gesteld, nl. uiterlijk 2035 volledig emissievrij. Zelfs Nederland waar lange tijd 2025 als streefdatum vooropstelde, is ondertussen opgeschoven naar 2030 wanneer enkel emissievrij transport in de binnensteden nog toegelaten is. Door vast te houden aan 2025 wordt aan ondernemers een onredelijk zware opgave gevraagd.	<p>De vervoersregio Oostende wenst op dit punt haar ambitie af te stemmen op het Vlaamse beleid.</p>
59r				Het gaat namelijk niet alleen om regulier goederenvervoer, het gaat om alle bestel- en vrachtwagens. Ook de lokale loodgieter, marktkoopman en klusjesman zal moeten elektrificeren. Iedereen kan over een paar jaar vast wel een elektrische bestelbus of truck kopen, maar de aanschafprijs en de tijd die het kost om te laden – als dat al op de gewenste locatie mogelijk is – zullen fors impact hebben op de bedrijfskosten. Voor het goederenvervoer komt daar nog bij, dat een elektrische vrachtwagen ook moet kunnen snelladen, want de actieradius is te laag om een hele dag te kunnen rijden. Het ziet er niet naar uit dat op het vlak van actieradius of netcongestie binnen een paar jaar al enorme slagen gemaakt worden. Transportondernemers en andere gebruikers van bestelauto's in binnensteden worden wel opgezegd met het probleem, maar hebben weinig invloed op de oplossing.	
59s	stadsbestuur Oudenburg	X	algemeen	artikel 1: Er wordt kennisgenomen van het voorlopig ontwerp van regionaal mobiliteitsplan voor de vervoersregio Oostende en van het ontwerp plan-mer voor de vervoersregio Oostende, zoals vastgesteld door de Vervoersregioraad op 30 juni 2023 en goedgekeurd door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken op 10 juli 2023.	<p>We nemen akte van dit standpunt.</p>
59t	stadsbestuur Oudenburg	X	algemeen	artikel 2: Er wordt een gunstig advies verleend over het voorlopig ontwerp van regionaal mobiliteitsplan voor de vervoersregio Oostende, zoals vastgesteld door de Vervoersregioraad op 30 juni 2023 en goedgekeurd door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken op 10 juli 2023.	<p>We nemen akte van dit standpunt.</p>
59u	departement Omgeving	X	algemeen	In dit advies gaan we in op de de Visienota, de Actieplannen en het Ontwerp plan MER. De andere bijlagen dienden als voorbereiding om te komen tot deze specifieke documenten. Daarvoor werd reeds eerder advies verleend. We verwijzen in deze dan ook graag naar voorgaande adviezen en communicatie doorheen de totstandkoming van het RMP tot nog toe. Er werd een traject doorlopen met verschillende vervoersregioraden, waarbij gevraagd werd aan dOMG en VMM om op diverse momenten feedback te geven. Het is alvast positief om te zien dat deze terugkoppeling tot een aantal aanvullingen en/of aanpassingen heeft geleid. Er was ook een zeer constructieve houding tijdens de verschillende vergaderingen van de VVR Oostende (ambtelijk en politiek), wat het voorliggend product ten goede kwam. Het RMP bevat voorstellen 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.	<p>Dank voor uw betrokkenheid bij de werking van de vervoersregio en het nazicht van de voorliggende documenten.</p>
59v	departement Omgeving	X	ruimte	Ruimtelijke kwaliteit Er zijn verschillende bouwstenen die een positief effect hebben op de gebruikswaarde van de ruimte voor de aanwezige functies: fietsinfrastructuur, openbaar vervoer, overstappunten, inrichting van vergingsgezinde wegen, veiliger en toegankelijker infrastructuur... Deze ingrepen dragen bij tot de ruimtelijke kwaliteit. Een negatief effect ontstaat bij de bouwstenen die betrekking hebben op het aanbieden van openbaar vervoer op de plekken en momenten dat er voldoende mensen van gebruik willen en kunnen maken en het openbaar vervoer op de eerste plaats inzetten op verplaatsingen die te lang zijn om met de fiets te maken. Dit negatieve effect ontstaat omdat dit in gebieden met een reeds sterk openbaar vervoersaanbod, zou kunnen leiden tot het verminderen of afbouwen van het aanbod en bijgevolg op de gebruikswaarde. De visie op het parkeren van vrachtwagens geeft een dual beeld: het weren van de geparkeerde vrachtwagens uit de kernen is positief voor de gebruikswaarde in de kernen (meer beschikbare publieke ruimte voor verblijfsfuncties en of straatgroen, minder hinder door geparkeerd vrachtwagenverkeer). Het aanleggen van individueel parkings op privaat terrein is dan weer niet altijd optimaal (deze vragen veel plaats, niet enkel voor de parking, maar vooral voor de nodige circulatieruimte). We pleiten voor een bundeling van parkeervoorzieningen voor vrachtwagens. Met betrekking tot de impact op de belevingswaarde is een goede afstemming op de omgeving met aandacht voor erfgoedwaarde altijd aangewezen. Bij het inplanten van specifieke voorzieningen, zoals laadpalen, maar ook fietsparkeerplaatsen, hoppingpunten, ... is het belangrijk om zorgvuldig om te gaan met de beeldkwaliteit. Bij het onderzoek van nieuwe infrastructuur moet ook de impact op erfgoed meegenomen worden.	<p>Dit is een aandachtspunt bij de uitwerking van concrete maatregelen die voortvloeien uit dit regionaal mobiliteitsplan. Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur zal op projectniveau de impact op erfgoed bestudeerd worden.</p>
60					

60a2	departement Omgeving	X	algemeen	Gezondheid, geluid, lucht & klimaat 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."	In het MER gebeurt een aftoetsing van het RMP aan de relevante beleidsdoelstellingen.	
60	60a3	departement Omgeving	X	biodiversiteit	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).	De wijzigingen in luchtemissies in kwetsbare gebieden zijn op niveau van het plan onderzocht, met aandacht voor kwetsbare gebieden, zoals speciale beschermingszones.
60	60b	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 alstook 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.
60	60c	departement Omgeving	X	algemeen	Evaluatie bijdrage plan aan vooropgestelde doelstellingen: Het feit dat we ondanks het voorgestelde beleidsscenario nog ver van de noodzakelijke daling in voertuikilometers 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	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.
60	60d	departement Omgeving	X	flankerend	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.	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.
60	60e	departement Omgeving	X	vrachtrout	Het regionaal mobiliteitsplan neemt een aantal acties op rond vrachtverkeer (logistieke hubs, vrachtrouten netwerk, gecoördineerde visie vrachtwagenparkeren). Zaken waarvan wordt aangenomen dat die tot positieve evoluties inzake modal shift en voertuikilometers 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 vrachtrouten netwerk, onderdeel van de visie, zijn toegepast in de verkeersmodellen die gehanteerd worden in de beoordeling.
60	60f	departement Omgeving	X	ruimte	Versterkte samenwerking ruimte-mobiliteit Het mobiliteitsbeleid is meer dan een focus op het aanbod en de vraag naar mobiliteit. In afstemming met het gewenste ruimtelijke beleid zou het duurzame mobiliteitsaanbod moeten ondersteund, versterkt of gerealiseerd waar dit ruimtelijk het meest gewenst is en afgeremd of "bemoedigt" waar dit ruimtelijk minder gewenst is. Dit om de gewenste shift te bewerkstelligen. 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.	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.
60	60g	departement Omgeving	X	ruimte	De ruimtelijke compactheid van de huidige bebouwing is een opvallende sterkte binnen de vervoerregio Oostende, die de beleidsmakers willen bewaren. De aanwezige kernen laten zich op indelen in het regionaalstedelijk gebied Oostende, hoofddorpen, woonkernen en overige kernen in het buitengebied. Het ruimtelijk beleid dient erover te waken dat nieuwe woonontwikkelingen geen bedreiging vormen voor deze huidige ruimtelijke compactheid. Bij woonontwikkelingen moet proactief ingezet worden op duurzame bereikbaarheid. Dit geldt zowel voor volledig nieuwe woongebieden als gebieden in reconversie. Het is de visie van de beleidsmakers in de VVR Oostende om nieuwe woonegelegenheden zoveel mogelijk te realiseren rond strategische collectieve vervoerknooppunten en op plaatsen met een aanvaardbare wandel- en fietsafstand van een voldoende pakket van basisvoorzieningen (wandelaafstand van 750m tot een halte). Evenwel moet het mogelijk blijven om het OV-net te evalueren en bij te sturen wanneer de vraag verandert, zoals ook omschreven in het thema OV lange termijn. Het klopt als gesteld wordt dat het ruimtelijk beleid hiervoor in eerste instantie dient te kijken naar plaatsen met een goede knooppuntwaarde én een goed voorzieningenniveau. Ook een gunstige mobiscore kan een criterium zijn mits deze tool regelmatig geüpdatet wordt (bijvoorbeeld met het nieuwe kern- en aanvullend net). Dit vergt echter bijkomend onderzoek.	Het regionaal mobiliteitsplan ondersteunt deze ambitie.
60	60h	departement Omgeving	X	ruimte	In de vervoerregio Oostende is de stad Oostende de centrale attractiepool, met een goede knooppuntwaarde en een goed voorzieningenniveau. Daarnaast lichten de kernen langs de kustlijn en een aantal kernen in het hinterland op. Idealerweise wordt er op deze plaatsen kwalitatief en weloverwogen verdicht en dit op een ruimtelijk verantwoorde manier. Dit vergt maatwerk en selectiviteit. Door in elke nieuwe ontwikkeling - waar daar behoefte aan is, en waar het bijdraagt tot een sterkere kern - een mix van wonen mogelijk te maken, wordt nabijheid gecreëerd en wordt ervoor gezorgd dat de lengte en de duur van verplaatsingen kan afnemen	Het regionaal mobiliteitsplan ondersteunt deze ambitie.
60	60i	departement Omgeving	X	ruimte	Conform het BRV wordt de gemiddelde bijkomende ruimte-inname in de vervoerregio teruggedrongen tot 0 hectare in 2040, waarbij tegen 2025 de dagelijkse ruimte-inname al beperkt wordt tot 3 ha/dag. Om die doelstellingen te behalen, wordt in de visienota gesuggereerd om de woonuitbreidingsgebieden in de buitengebieden van de regio met een beperkte toegang tot openbaar vervoer en een beperkte fietsbereikbaarheid te schrappen, ten voordele van nieuwe woonontwikkelingen op plaatsen met een betere knooppuntwaarde en een beter voorzieningenniveau. Vanuit het Departement Omgeving kunnen we dit onderschrijven. Op die manier wordt ook de huidige ruimtelijke compactheid als sterkte van de vervoerregio behouden. Bovendien zorgt dit ervoor dat het bestaande OV-budget van de regio zo efficiënt mogelijk ingezet kan worden en dient dit budget niet verder gedeeld te worden met vandaag slecht ontsloten gebieden. Het Departement Omgeving wil meehelpen aan de verdere verrijfing van deze visie op ruimte en mobiliteit.	We nemen akte van dit standpunt.
60	60j	departement Omgeving	X	ruimte	De VVR Oostende optoert om gemeenten de keuze te laten maken, waar nieuwe mobiliteitsinfrastructuur voor woonontwikkelingen toch onvermijdelijk is, al dan niet de ontwikkelbaar mee te laten betalen aan de uitbouw van die infrastructuur. Mogelijkheden hiertoe worden onder andere aangereikt door de introductie van "stedebouwkundige lasten".	We nemen akte van dit standpunt.
60	60k	departement Omgeving	X	ruimte	Relatie Ruimte-Werk-Mobiliteit Het ruimtelijk beleid dient in de VVR Oostende in te zetten op strategische werklocaties. De huidige ruimtelijke compactheid van de bebouwing in de regio is een sterkte bij het uittekenen van het fietsnetwerk en dient benut te worden zodat de fiets hét verplaatsingsmiddel wordt voor het woon-werkverkeer. De ambitie van de VVR Oostende is om minimaal een modal split te halen met een aandeel van 40% duurzame verplaatsingen tegen 2024. Er wordt gesuggereerd om tewerkstellingspolen maximaal te ontwikkelen en te verdichten op locaties die zowel worden gekenmerkt door een mix aan functies, als door een goede bereikbaarheid met duurzame modi. Door tewerkstelling, wonen en voorzieningen ruimtelijk te combineren, wordt een befietsbare vervoerregio gecreëerd. Deze mix kan worden gerealiseerd door bij nieuwe kantoorontwikkelingen nabijheid van wonen en werken als voorwaarde te nemen. Conform het RSV dienen nieuwe kantoorontwikkelingen maximaal in de stationsomgevingen te worden voorzien. Tewerkstellingsdichtheden dienen echter evenredig te zijn aan de aanwezige woondichtheden.	We nemen akte van dit standpunt.
60	60l	departement Omgeving	X	algemeen	Actieplan 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:	Dit is geen reactie op het regionaal mobiliteitsplan of het mer die voorlagen in dit openbaar onderzoek.
60	60m	departement Omgeving	X	algemeen	Op locaties waar het dOMG reeds processen heeft lopen (als trekker of in functie van opvolging) worden we graag actief betrokken, zoals o.a. binnen het werkingsgebied van T.OP kustzone. Ook wanneer onze instrumenten nodig geacht worden om acties te realiseren worden wij graag in een vroeg stadium betrokken.	Uiteraard.
60						

60n	departement Omgeving	X	algemeen	Elke actie heeft in het actieplan een bepaalde prioriteit gekregen. Het is echter niet duidelijk op welke basis deze prioritering is gemaakt en in hoeverre de bijdrage aan de vooropgestelde ambities of Vlaamse beleidsdoelstellingen hierin een rol hebben gespeeld. Nochtans biedt een Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) de mogelijkheid om investeringsmiddelen strategisch te prioriteren	De prioriteit werd bepaald in samenspraak met de leden van de Vervoerregioraad. Deze is gebaseerd op elementen zoals belang voor de realisatie van de modal shift, verbetering van de verkeersveiligheid en lopende processen. We nemen akte van dit standpunt.
60o	departement Omgeving	X	algemeen	Het is daarnaast aangewezen om de acties ook gebiedsgericht te clusteren zodat de onderlinge samenhang zichtbaar wordt en er op een geïntegreerde manier, op verschillende schaalniveaus, een gebiedsgerichte prioritering aan gekoppeld kan worden. Zo wordt ook de samenhang met andere acties op terrein, door andere entiteiten (zoals het Departement omgeving), inzichtelijk en kunnen potentiële synergieën beter gedetecteerd worden. Het Decreet Basisbereikbaarheid laat de aanpak om acties te clusteren per "gebiedsdeel" ook expliciet toe	Monitoring en opvolging zal belangrijk zijn in het verdere traject.
60p	departement Omgeving	X	algemeen	Het principe om het actieplan jaarlijks te monitoren en waar nodig te actualiseren is positief. We adviseren om hier later ook een planning op te enten en met betrokkenen en stakeholders te bespreken. Dit kan helpen om verschillende partijen mee te laten werken aan een meer geïntegreerde ontwikkeling van de vervoerregio Oostende	Monitoring en opvolging zal belangrijk zijn in het verdere traject.
60q	departement Omgeving	X	fiets	Onder het subthema: "Realisatie van een volledig bovenlokaal functioneel fietsnetwerk inclusief fietsnelwegen, die de kernen met elkaar verbinden", wordt gesteld dat "de doorlooptijd om verbindingen in het BFF te realiseren is soms erg lang. We vragen daarom aan Vlaanderen om het proces te herbekijken, waardoor de doorlooptijd voor de realisatie van fietsverbindingen verkort kan worden". Audit Vlaanderen heeft 2 jaar geleden rapport over gepubliceerd met aantal pijnpunten rond fietsnelwegen. Daarom is nu Vlaamse stuurgroep fietsnelwegen opgericht om dit te bekijken. Er wordt daarbij vooral gekeken naar een betere samenwerking tussen verschillende actoren. Inzake het subthema "Verdere uitbouw van carpoolparkings, P+R's en P+B's" lezen we "Een aantal locaties kunnen worden onderzocht om als randparking in te zetten, inclusief het onderzoeken van natransport met het openbaar vervoer (gelinkt aan de beschikbare middelen) / Brede zoekzone ter hoogte van op- en afrit zandvoorde". Het DOMG zal, indien van toepassing, constructief meewerken aan deze actie. Onder het subthema: "Vrachtwagenparkeren" staat er "Opmaak van een uitgebreide en overkoppelende visie rond vrachtwagenparkeren om geparkeerde vrachtwagens uit onze kernen te weren". Het DOMG zal, indien van toepassing, constructief meewerken aan deze actie.	We nemen akte van dit standpunt.
60r	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 benutten om bestaande verharding in te schakelen, te sturen naar efficiënter gebruik van bestaande wegenis en anderzijds te zoeken naar potenties voor ontharding om de negatieve effecten te compenseren. Om die onthardingspotenties in beeld te brengen, zou een screening kunnen gebeuren. Hiertoef wordt best een actie (acties) opgenomen. Ter inspiratie uit een andere regio: - "Leidraad ontharding door lokaal mobiliteitsbeleid - sturende parkeerbeleid, lokaal wegennet en aanleg Hoppinpunten. Via een sturend parkeerbeleid, (her)inrichting lokaal wegennet, aanleg Hoppinpunten kunnen gemeenten kwaliteit van openbare ruimte verhogen (bv. eenvoudige gebruik, vergroening, ontharding, op maat van voetgangers, fietsers) ipv aanpak louter gericht op verkeerskundige inrichting. - "Potentiescan herwaarderung trage wegen met oog op fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk en groen-blauwe doordering. Tool toepassen om potenties voor ontharding en herwaarderung trage wegen in beeld te brengen en kosten/baten te berekenen." Een bestaande tool is de RE-MOVE methodiek die kan toegepast worden met ondersteuning van Breekijzer VZW"	De vervoerregioraad Oostende kiest ervoor op dit punt geen specifieke verduidelijking op te nemen. De informatie die u aanbracht werd wel gedeeld met de partners in de vervoerregioraad.
60s	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 onthulling." 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. Hier rond 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 onnutte verharding, zoals overgedimensioneerde wegen. Vanuit de regio moet een kader worden opgezet voor deze ambitie."	De vervoerregioraad Oostende kiest ervoor op dit punt geen specifieke verduidelijking op te nemen. De informatie die u aanbracht werd wel gedeeld met de partners in de vervoerregioraad.
60t	departement Omgeving	X	monitoring	Het operationele beleid zet sterk in op monitoring en evaluatie van het actieplan. Dat is positief. Er zijn diverse data beschikbaar m.b.t. omgeving en leefomgevingskwaliteit (bv. ruimtebeslag door infrastructuur). Er is verdere afstemming nodig rond indicatoren die DOMG/VMM kunnen aanleveren.	We nemen akte van dit standpunt.
60u	departement Omgeving	X	algemeen	Terminologie Het woord "inoppunt" heeft vele betekenissen, net als andere termen die veelvuldig worden gebruikt in de interactie ruimte en mobiliteit. We verwijzen naar de in opmaak zijnde lexicon, die via het MOM gemaakt wordt, over de vervoerregio's heen. We vragen bij het finaliseren van het einddocument van het RMP de termen en definities in deze lexicon te hanteren.	Bij finaliseren van het RMP zal de toets gemaakt worden of het lexicon beschikbaar is.
60v	departement Omgeving	X	algemeen	Ontwerp Plan MER We verwijzen graag naar voorgaande input vanuit de VMM en het departement Omgeving, zo ook naar afspraken die tijdens algemene overlegmomenten werden gemaakt: - Verslag versie 7/3/2023 alg. overleg (MER, MOW, DOMG, VMM) d.d. 9/2/2023 - Advies Nota inhoudsafbakening MER ifv Strategisch MER regionaal mobiliteitsplan (Versie 06/03/2023) - 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.
60w	departement Omgeving	X	algemeen	Wisselwerking MER en plan 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.	Er worden aanbevelingen geformuleerd zowel op strategisch niveau als op uitvoeringsniveau. In hoofdstuk 6.1 van het MER is opgenomen in welke mate de aanbevelingen uit het MER verwerkt werden in het Regionaal Mobiliteitsplan.
60x	departement Omgeving	X	ruimte	Ruimtelijke samenhang: Inzake de ruimtelijke samenhang zijn er in het netwerk voor het goederentransport eventuele open overslag locaties, ook buiten de regio, niet opgenomen. Op de visiekaart zijn ook de mod. scheepvaart, spoorvervoer en pijpleidingen niet benoemd. Het aanduiden van deze elementen op de visiekaart benadrukt dat goederentransport ruimer is dan louter het vervoer over de weg (en de visie van het plan ook breder is dan enkel de weg).	na te kijken: de visiekaart goederentransport omvat ook al data ivm scheepvaart.
60y	departement Omgeving	X	ruimte	Ruimtebeslag Met betrekking tot het ruimtebeslag bevatten de concrete acties initiatieven waarvan een beperkt ruimtebeslag niet uitgesloten kan worden. Ook al zijn dit noodzakelijke schakels om op langere termijn te komen tot een betere modal shift die op zijn beurt tot minder ruimtebeslag gaat leiden, toch kunnen er ook nu reeds bijkomende concrete onthardingsacties of ruimtebesparende maatregelen opgenomen worden. In het ontwerp plan MER worden suggesties naar voren geschoven, die we kunnen onderschrijven. Ter inspiratie verwijzen we naar acties die ook in een andere regio zijn voorgesteld (zie voorgaande tekst).	Er is geopteerd om geen algemene acties zoals checklist of principes op te nemen die andere sectorale bevoegdheden betreffen.
60					

60z	departement Omgeving	X	ruimte	Ook zijn er verschillende bouwstenen die ruimtevragen beperken of ruimtebeslag vermijden door een betere afstemming van functies. Het gaat om onder meer inzetten op bereikbaarheid, inplanten rond collectieve vervoerknoppunten en op wandel- en fietsafstand, creëren van nabijheid, woondichtheid nabij hoppingpunten doen toenemen, tewerkstelling op locaties met goede bereikbaarheid met duurzame modi, oordeelkundig inplanten van nieuwe ontwikkelingen. ... Dit dient meer in detail te worden uitgewerkt in een volgende fase. Ter inspiratie verwijzen we naar de acties die ook in een andere regio zijn voorgesteld (zie voorgaande tekst).	Er is geopteerd om geen algemene acties zoals checklist of principes op te nemen die andere sectorale bevoegdheden betreffen. Bij de verdere uitwerking van de acties zal rekening gehouden worden met de potentie om ruimtebeslag te beperken of vermijden.
60	9a	departement Zorg	algemeen	Wij hebben op 10 en 15 mei 2023 adviesvragen ontvangen voor de Regionale Mobiliteitsplannen van meerdere Vervoerregio's, nl.: Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Vlaamse Rand Regionaal Mobiliteitsplan vervoerregio Mechelen Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Brugge Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Limburg Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Kortrijk We gaan ervan uit dat ook voor de andere vervoerregio's zelfde adviesvraag zal volgen. We hebben niet de mogelijkheid om de dossiers nogmaals in detail door te nemen. We verwijzen expliciet naar onze adviezen op de startnot'a's van alle vervoerregio's die we (toen nog "Agentschap Zorg en Gezondheid") het voorbije jaar geschreven hebben. We geven wel een kort overzicht mee van onze algemene visie op een gezonde publieke ruimte en wat de rol van mobiliteit daarin is, en verwijzen naar een aantal interessante studies en tools.	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. 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. 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. Nogmaals dank voor uw constructieve feedback.
		X			
9	9b	departement Zorg	algemeen	Kort overzicht: •Actieve verplaatsingen steeds centraal zetten en inzetten om ook andere zaken zoals ontharding of groen te bekomen. •Alle steden, dorpen, wegenissen enz. zouden eigenlijk moeten aangelegd worden vanuit de mens en niet vanuit de auto. •Avond- en nachturen openbaar vervoer een probleem. •Niet enkel inzetten op verminderen auto-km maar vooral ook op verminderen autobezit (bv via sterk stimuleren deelwagens). •Invoeld 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 voorschrijdende 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 onder 9a
		X			
9	9c	departement Zorg	mer	Algemene visie: Departement Zorg Afdeling Preventief Gezondheidsbeleid kijkt "breed" en "integraal" naar gezondheid, meer bepaald naar zowel gezondheidsbescherming als gezondheidsbevordering en dit op zowel fysiek als sociaal als mentaal vlak. We kijken niet enkel naar invloeden van pollutanten rechtstreeks (zoals NO2, PM2,5, BC en geluid: zie richtlijnenboek mens-gezondheid) maar ook naar de invloed van bijvoorbeeld het klimaat, zoals de invloed van hitte en watertekorten/overstromingen op gezondheid of de invloed van ruimte en groen of net het tekort aan ruimte en groen op de gezondheid. In een gezonde publieke ruimte is er oog voor plaatsen waar we stilte, rust en verkoeling kunnen opzoeken, maar ook voor plaatsen waar er ruimte is voor ontmoeting, vrije tijd en sport. Ook kijken we naar de invloed van bewegen op gezondheid, vandaar ook die 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.	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			
9	9d	departement Zorg	mer	In verband met Gezonde Publieke Ruimte zijn al heel wat interessante studies en instrumenten opgeleverd, we halen er hier enkele aan maar er zijn er nog meer: De rapporten "Hoe passen elektrische wagens in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?" en "Hoe passen deelwagens in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?", deze gaan in op het grote belang van actieve verplaatsingen en de noodzaak van een modal shift naar deelmobiliteit. Deze en andere rapporten kunnen gedownload worden via: https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte	Zie globaal antwoord onder 9a
		X			
9	9e	departement Zorg	mer	Het Project Gezonde Publieke Ruimte: https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte Het handboek voor planning, inrichting en beheer "Groenblauwe ruimtes als bouwsteen van gezonde en veerkrachtige leefomgevingen. Het handboek geeft wetenschappelijke en praktische inzichten over waarom, wat en hoe we gezondheidswinsten kunnen realiseren en gezondheidsrisico's kunnen beperken, door het inzetten van kwaliteitsvolle groene en blauwe ruimtes in en nabij leefomgevingen. De focus beperkt zich niet tot een strikte stedelijke omgeving, maar ook landelijke woonkernen worden hierbij betrokken: https://www.vlaanderen.be/publicaties/groenblauwe-ruimtes-als-bouwsteen-van-gezonde-en-veerkrachtige-leefomgevingen-handboek-voor-planning-inrichting-en-beheer	Zie globaal antwoord onder 9a
		X			
9	9f	departement Zorg	mer	"Praktische instrumenten rond gezondheid in ruimtelijk beleid": •Dashboard in functie van het opstellen ruimtelijke visie om zicht te krijgen op de huidige situatie, ofwel een 'knipperlichtfunctie'; •Dashboard in functie van het toetsen van een ruimtelijke visie op gezondheidsaspecten; •Checklist om te screenen of en in hoeverre gezondheid wordt beschermd en bevorderd in bestaande situaties en/of in ruimtelijke plannen en projecten. https://omgeving.vlaanderen.be/uitwerking-van-praktische-instrumenten-rond-gezondheid-in-ruimtelijk-beleid https://omgeving.vlaanderen.be/nl/klimaat-en-milieu/gezonde-veilige-en-aantrekkelijke-leefomgeving/ruimte-voor-gezondheid-praktische-instrumenten	Zie globaal antwoord onder 9a
		X			
9	9g	departement Zorg	mer	"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	Zie globaal antwoord onder 9a
9					

9h	departement Zorg		mer	"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.	Zie globaal antwoord onder 9a
		X			
9i	departement Zorg		mer	"Ruimtelijke strategieën voor gezonde omgevingen: case street canyons" https://archieef-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.	Zie globaal antwoord onder 9a
		X			
9j	departement Zorg		mer	Luwte-oases zijn groene oases in een lawaai-rijge, fel beschreven, warme of sterk verharde of dicht bebouwde omgeving; ze bieden onzichtbare kwaliteiten die belangrijk zijn voor de gezondheid en het welzijn: zintuiglijke rust, geborgenheid, afzondering en beschutting, buurtgevoel. https://omgeving.vlaanderen.be/nl/programma-luwte-oases	Zie globaal antwoord onder 9a
		X			
9k	departement Zorg		mer	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/sandachtgebieden-en-humane-biomonitoring	Zie globaal antwoord onder 9a
		X		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/pep/pep-domein/preventie/gezonde-publieke-ruimte/hoe-gezond-is-onze-leefomgeving-ontdek-het-met-de-e-his-infographic	
9l	departement Zorg		mer	Voor de relatie hitte en gezondheid in een bepaald gebied kunnen de hitteketsbaarheidskaarten opgevraagd en meegenomen worden. https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/hitteketsbaarheidskaarten	Zie globaal antwoord onder 9a
		X			
9m	departement Zorg		mer	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.	Zie globaal antwoord onder 9a
		X			
9n	departement Zorg		mer	Wat gezondheid betreft stellen we voor dat wordt nagegaan of al deze elementen zijn meegenomen in het voorliggend plan.	De relevante referenties werden geraadpleegd bij de opmaak van het MER en waar relevant meegenomen in de effectbeoordeling.
		X			
9o	departement Zorg		mer	In september 2023 werd de studie 'verdichtingsparadox' of voluit "Onderzoek naar slimme verdichtingsvoorwaarden via scenariodoorrekeningen en doorwerking in milieueffectbeoordeling" gepubliceerd. Deze studie - voor Departement Omgeving, door Sweco/Buur/Kenter- tracht oplossingsrichtingen te bieden om zowel positieve als negatieve effecten van verdichting aan bod te laten komen. Er werd o.a. een aangepast beoordelingskader uitgewerkt dat in milieueffectrapportages kan worden gebruikt bij de beoordeling van verdichtingsprojecten. In het kader van een gezonde publieke ruimte vindt Departement Zorg deze studie zeer waardevol; ze onderschrijft/onderbouwt nogmaals de zaken waar wij vanuit gezondheid al een paar jaar op wijzen. We erteren hieronder enkel voor ons belangrijke alinea's, maar raden aan het volledig rapport door te nemen. Het fenomeen, waarbij er globaal en op grotere schaal bekeken positieve effecten worden gerealiseerd als gevolg van verdichting maar waarbij de lokale situatie op korte termijn minder gunstig wordt beïnvloed, wordt de 'verdichtingsparadox' genoemd. De specifieke rol van het MER is dan om een breder beeld te geven van effecten van verdichtingsprojecten. Hierbij wordt niet enkel ingezoomd op de op korte termijn en lokale schaal te verwachten negatieve effecten op mobiliteit en de daarmee samenhangende effecten op lucht, geluid en gezondheid maar ook op de aanzienlijke positieve effecten van verdichting en de positieve effecten op langere termijn en op grotere schaal. Bij slimme verdichting is het verdichten geen doel op zich, maar een middel om tot verduurzaming te komen. Verdichtingsprojecten zouden dan ook benut moeten worden als transitieplekken waar verder gegaan wordt dan wat gangbaar is. In plaats van marktvolgend te zijn, kunnen verdichtingsprojecten niet ingezet worden als hefboomen om sneller te gaan in het terugdringen van autobezit en gebruik. We moeten vaststellen dat dit tot op heden niet of nauwelijks gebeurt in Vlaanderen. Zelfs ambitieuze duurzame stadsvernieuingsprojecten kennen vaak een 'klassieke' mobiliteitsaanpak. Verdichtingsprojecten zijn unieke kansen om de autoafhankelijkheid te doorbreken, vooral door lagere parkeernormen. Parkeerbeleid en wagenbezit zijn immers erg sturend in functie van duurzaamheid. Hoe minder ruimte voor parkeren, hoe meer ruimte voor wonen, groen(woorzieningen), ontmoeten en ontspannen kan gecreëerd worden. Dit komt dan de globale duurzaamheid van het project ten goede (water, energie, mobiliteit, gezondheid, sociale cohesie). De hoeveelheid autoparkeerplaatsen bepaalt in grote mate het autogebruik. Om tot voldoende verkeersreductie te komen zijn lage autoparkeernormen artikel 1: De gemeenteraad verleent gunstige advies op het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Oostende en het ontwerp plan – mer voor de vervoerregio Oostende, onder voorbehoud van volgende opmerking: de Zuidstraat wordt bij voorkeur niet opgenomen als interlokale weg, wel als lokale weg. Dit dient aangepast te worden op het plan.	Verschillende bouwstenen in het RMP, onder het thema ruimte, zetten in op locatiebeleid en bereikbaarheid met alternatieve modi voor nieuwe woonontwikkelingen. Parkeernormen zijn evenwel een gemeenschappelijke bevoegdheid die in de kustregio een aanpak vereisen die ook rekening houdt met toeristische parkeerdruk. We nemen deze suggestie op met de vervoerregio Brugge teneinde het draagvlak voor deze beperkte aanpassing van het netwerk in te schatten. De finale beslissing hierover ligt bij de Vlaamse Regering.
		X	X		
61	gemeentebestuur Ichtegem		X		