

CODE	Adviesverlenende instantie	RMP	MER	OV KT	onderwerp / trefwoord	Inhoud (letterlijke passage)	antwoord / motivatie
1a	gemeentebestuur Oostkamp	X			ruimte	De gemeente Oostkamp vraagt om bij grote ontwikkelingen – woonontwikkelingen, maar zeker bij aanleg KMO/bedrijfszones die vrachtwakeer generen - om steeds in overleg te gaan met de betrokken burgemeeste(n).	We nemen akte van dit standpunt. Dit is een regel van goed nabuurschap waar niemand tegen kan zijn. In dit verband kan vooral naar de gemeente Wingene gekeken worden, waarmee zelfs een strakkere afspraak gemaakt is dan deze. Er is eventueel ook een impact op Torhout.
1b	gemeentebestuur Oostkamp	X			openbaar vervoer	In het Ontwerp RMP VVR Midwest wordt enkel de wegencategorisering en het vrachtroutenetwerk opgenomen in de bijlagen. Het BfF is terug te vinden in de visie. Concretisering over het netwerk OV kort/ lange termijn konden we nergens terugvinden en bijgevolg ook geen info over de nieuwe tangentialen tussen Torhout en Beernem. Deze nieuwe tangentialen vormt een meerwaarde en lijkt ons zeker veremenswaardig in het Ontwerp RMP VVR Midwest.	Het netwerk OV korte termijn is niet expliciet opgenomen in het RMP. Bij de visie OV lange termijn kan de tangentialen vermeld worden.
2	gemeentebestuur Beernem	X			algemeen	Er wordt gunstig advies verleend op het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoersregio Midwest en het bijhorende ontwerp plan-mer	We nemen akte van dit standpunt.
3a	Infrabel	X			algemeen	Ingevolge uw schrijven van 27.07.2023 kunnen wij u melden dat Infrabel geen principiële bezwaren heeft bij bovenvermelde aanvraag, van Vervoersregio Midwest voor het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan en Strategisch MER van de VVR Westhoek. Infrabel vraagt om rekening te houden met het document Visie op omgeving en mobiliteit, hier bijgevoegd als bijlage.	We nemen akte van dit standpunt.
3b	Infrabel		X		algemeen	Ontwerp-MER: p. 92 paragraaf 4.2.7, p. 215 paragraaf 5.3 en p. 218 paragraaf 6.1: voorstel om de verwoording "Treinspoorwegen veiliger maken" te vervangen door "het vervangen van spoorwegovergangen door een gepast mobiliteitsalternatief, afgestemd op het mobiliteitsplan van de betreffende gemeente".	Akkoord met voorstel, wordt aangepast in het MER: "Treinspoorwegen veiliger maken" te vervangen door "het vervangen van spoorwegovergangen door een gepast mobiliteitsalternatief, afgestemd op het regionaal mobiliteitsplan en het mobiliteitsplan van de betreffende gemeente." Wordt ook aangevuld in het RMP: "Ook spoorwegen richten we veiliger in door ze te vervangen door een gepast mobiliteitsalternatief, afgestemd op het mobiliteitsplan van de betreffende gemeente."
3c	Infrabel		X		algemeen	Ter info: de algemene voorwaarden m.b.t. MER dienen strikt te worden nageleefd (zie bijlage).	De vigerende wetgeving dient steeds toegepast te worden.
4a	TLV	X			algemeen	Herhaadelijk wordt in het Vlaamse regeerakkoord en in assumpties van het regionaal plan het goederenvervoer (impliciet) samen besproken met het personenvervoer. De logica van de tekst laat uitschijnen dat de oplossingen die voor het personenvervoer gelden, ook toegepast kunnen worden voor het goederenvervoer. Deze aanname strookt absoluut niet met de realiteit. Het goederenvervoer vertrekt vanuit een totaal andere dynamiek dan het personenvervoer, en vraagt ook voor een totaal andere aanpak dan het personenvervoer. Elke verplaatsing van goederen is per definitie een afgeleide van een economische beslissing, en uiteindelijk is elk van deze beslissingen te herleiden tot elk van ons als consument. Nog nooit heeft een appel beslist om zichzelf te verplaatsen van A naar B. Evenzeer heeft ook nog nooit een transportonderneming beslist welke goederen verplaatst moeten worden en naar waar. Het zijn uiteindelijk wij allemaal die het goederenvervoer genereren. We willen bovendien dat die goederen heel goedkoop (of zelfs gratis) tot bij onze eigen voordeur komen. Het goederenvervoer is dus niet een "zj", de storende vrachtwagen", maar "wij moeten goederenvervoer aanvaarden, want we wensen deze goederen".	Er wordt akte genomen van deze opmerking die betrekking heeft op het Vlaams regeerakkoord. Op vlak van goederenvervoer rijkt 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 vrachtwakeer zo snel en efficiënt mogelijk toe te leiden naar het hogere wegennet, zodat woonkernen en schoolomgevingen gespaard worden van onnodig doorzand vrachtwakeer. Dit wil niet zeggen dat een niet-selectie van een weg, betekent dat alle vrachtwakeer geweerd wordt. Herkomst- en bestemmingsverkeer is er toegelaten, maar het is niet de bedoeling om het doorgaand verkeer te faciliteren.
4b	TLV	X			algemeen	De politieke wens om het goederenvervoer meer via het spoor en via de binnenwater te laten verlopen, is in grote mate gebaseerd op de wens om de uitstoot van deze vervoersmodi te verliezen 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 bedrijfsplanning op sectorniveau van permanente vlootvernieuwing op relatief korte termijn, zal het goederenvervoer over de weg veel snellere stappen vooruitzetten dan eerder welke andere vervoersmodi van goederen. Twee andere motieven om de modal shift te bepleiten, zijn de verkeersveiligheid en de files. Nochtans blijkt uit jarenlange tellingen dat niet het vrachtwakeer, maar wel het personenverkeer de belangrijkste component is van de dagelijkse files. Dit mocht ook duidelijk blijken tijdens de covidcrisis. Toen was er maandenlang van congestie geen sprake, terwijl het goederenvervoer over de weg zo goed als normaal verliep. Inzake verkeersveiligheid scoort de vrachtwagen per kilometer daarnaast overduidelijk veel beter dan de personenwagen. Dit goed rapport heeft ongetwijfeld te maken met het feit dat vrachtwagenchauffeurs een permanente bijscholing volgen en als professionals nog beter hun best doen om veilig te rijden.	De modal shift naar spoor en binnenvaart heeft niet enkel als bedoeling om emissies te verminderen, maar boogt ook een efficiënter ruimtegebruik en een verbetering van de verkeersveiligheid op de weg en leefbaarheid naast de weg.
4c1	TLV	X			vrachtwagenparkeren	Het onderdeel over een beleid voor vrachtwagenparkeren maakt de verkeerde assumptie dat er slechts twee soorten vrachtwagens in de regio voorkomen. Naast de lokale vrachtwagenchauffeur en de vrachtwagen die de regio gebruikt om door te rijden, zijn er ook talloze vrachtwagens die hun goederen moeten laden of lossen in de vervoersregio en dus ook voorafgaand hieraan of volgend hierop de wettelijke regels met betrekking tot rij en rusttijden moeten respecteren. Er is echter op geen enkele manier een kwantificering gemaakt van het aantal vrachtwagens, waardoor het onmogelijk is om de precieze parkerenlocaties te voorspellen. Aangezien deze noden niet gekend zijn, is het ook onmogelijk om een planning te maken met betrekking tot het centraliseren van vrachtwagenparkings. TLV gaat er alvast vanuit dat er een heel grote spreiding is over de gehele vervoersregio. Het is niet mogelijk om die noden te concentreren op een klein aantal plaatsen. Ook de suggestie met betrekking tot het laten parkeren op de bedrijventerreinen is niet concreter gemaakt. Hierdoor is het onmogelijk om te kunnen evalueren welke de bestaande capaciteit is. TLV krijgt alvast het signaal van haar leden dat het voor bedrijven zeer moeilijk is om te terreinen te verwerven waarvan het doel onder meer het stallen van vrachtwagens is. Met name de lokale overheden zelf staan hier zeer weigachtig tegenover. TLV wijst er op dat het vrachtwakeer de komende jaren volgens alle voorspellingen verder zal toenemen. De lokale overheid moet dus niet alleen het huidige tekort opvangen, maar ook de voorspelde toename aan vrachtwagens een plaats geven wanneer die niet aan het rijden zijn. De visie om waar mogelijk de nood aan bijkomende parkings te minimaliseren, is volledig contradictorisch aan de realiteit waarmee onze leden dagelijks geconfronteerd worden. Er is op vandaag al een manifest tekort aan goede parkeerplaatsen met adequate voorzieningen overal in Vlaanderen.	(Internationaal) verkeer dat laadt en lost in de VVR wordt ook als bestemmingsvrachtwakeer beschouwd. De kwantificering van en het onderzoek naar geschikte locaties voor vrachtwagenparkeren in de regio vormt een onderdeel van het onderzoek dat voorgezet is in de actietabel (thema parkeren, subthema vrachtwagenparkeren) van het actieplan. Wat betreft de vererving van de terreinen is het een lokale bevoegdheid om vergunningen te verlenen.
4c2	TLV	X			vrachtwagenparkeren	TLV verwijst ook specifiek naar de talrijke vrachtwagenchauffeurs die, over de hele vervoersregio verspreid, hun woning hebben. Op vandaag wordt de vrachtwagen bij gebrek aan alternatief zeer vaak in de buurt van die woning geparkeerd. Alhoewel dit in de meeste gevallen gebeurt binnen een compleet correct juridisch kader en zonder hinder voor omwonenden, begrijpt TLV dat het de bedoeling is van de vervoersregio om dit fenomeen aan te pakken in eerste instantie door dit op bestaande private bedrijventerreinen af te wikkelen. Helaas zijn deze terreinen nagenoeg onbeschikbaar. Overheden zullen dus deze terreinen ter beschikking moeten stellen. De operationele doelstelling om het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gereduceerd aan het transportsysteem te herleiden naar 0 tegen 2050 maakt deze oefening zo mogelijk onrealiseerbaar. Bovendien is het onaanvaardbaar dat langsparkeren buiten de bebouwde kom overal en definitief verboden zou worden. Dergelijk verbod is voor TLV enkel aanvaardbaar op die plaatsen waar de weginfrastructuur dit ook daadwerkelijk verantwoordt met het oog op de verkeersveiligheid.	In het kader van het verhogen van de verkeersveiligheid werd door het Agentschap Wegen en Verkeer het vademecum "Vergevingsgezinde Wegen" opgesteld. Dit is de leidraad om naar een veiliger wegontwerp te gaan om zo het aantal verkeersslachtoffers drastisch te doen dalen. Zo wordt er gestipuleerd dat autoparkeren langs een weg van 50 km/u rijcogewijs nog kan getolereerd worden. Vrachtwagenparkeren langs een weg van 70 km/u houdt een groot risico in en dient dus vermeden te worden. Het langsparkeren van vrachtwagens belemmert het zicht op gewestwegen, en ook het in-uitstappen en het manoeuvreren belemmert de verkeersveiligheid. Verder geven we in het RMP duidelijk aan dat het een opdracht is van iedereen om in de nabije toekomst te zoeken naar geschikte terreinen om vrachtwagenparkeren te faciliteren, zodat dit op een veilige manier kan plaatsvinden. Wat parkeren van trekkers in woonkernen betreft: het RMP dwingt niemand dat te verbieden maar biedt wel een regionale afspraak die moet vermijden dat gemeenten deze bal naar elkaar toe spelen. De ladder "bedrijf - bedrijventerrein - specifieke parking" speelt daar een rol in.
4c3	TLV	X			vrachtwagenparkeren	We wijzen er ook op dat een gecentraliseerde parking de problematiek voor lokale chauffeurs vergroot. De afstand van de woning van de chauffeur tot de geparkeerde vrachtwagen zal hierdoor soms zeer groot worden, en het bereiken van de vrachtwagen met het openbaar vervoer voor de chauffeur is vaak helemaal geen optie. Vrachtwagenritten beginnen typisch morgens heel vroeg, nog voor dat openbaar vervoer is opgestart. In veel gevallen beschikt de chauffeur niet over een alternatief om zich naar de vrachtwagen te begeven. Ook de reistijd van de ene kant van de vervoersregio naar een eventueel centraal gelegen parkeerterrein voor vrachtwagens zal aanzienlijk zijn gezien de relatief grote afstand. Deze aspecten hypothekeren fundamenteel het succes van een gecentraliseerde vrachtwagen parking voor lokale chauffeurs.	De vervoersregio is van mening dat een trekker geen geschikt voertuig is voor de woon-werkverplaatsing, maar is zich er ook wel van bewust dat dergelijke keuze praktische gevolgen heeft voor de individuele chauffeur.
4d	TLV	X	X		vrachtroutenetwerk	TLV heeft ook heel veel vragen bij de mogelijke gevolgen van de invoering van een vrachtroutenetwerk zoals voorzien op pagina 68 en volgende van de visioenota. Het onderdeel vrachtroutenetwerk vertrekt vanuit de assumptie dat er slechts een beperkt aantal factoren de aanvaardbare omrijfactor moeten bepalen, namelijk afstand, tijd, kost en verkeersveiligheid. Deze elementen waren al in de oorspronkelijke studie van de Vlaamse overheid aanwezig. Maar ondertussen is deze meer dan 10 jaar oude studie voorbijgestreefd. Het belang van de reductie van CO ₂ uitstoot werd op het allerhoogste niveau (Europese Unie) als een topprioriteit naar voren geschoven via de Green Deal, de maatregelen van Fit for 55. Concreet krijgt de sector van het goederenvervoer over de weg de bindende doelstelling om tegen 2030 55% minder CO ₂ uit 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 CO ₂ als gevolg van het vrachtroutenetwerk in kaart gebracht. Op deze manier kan er dus op geen enkele manier een afweging gemaakt worden tussen de verschillende belangen, die tot een weliswaar tegen strijdige conclusie zouden kunnen leiden, en tot een andere beleidsmaatregel als beste oplossing dan de introductie van vrachtroute netwerken.	De uitstoot verminderen is inderdaad een van de belangrijkste doelstellingen voor de transportsector. Daarnaast zijn er ook nog doelstellingen zoals leefbaarheid, veiligheid, modal shift. Het is dus een keuze om niet elke vrachtwagen zomaar overal te laten passeren. Het vrachtroutenetwerk heeft de bedoeling om vrachtwakeer op langere afstand te leiden over hoofdwegen en wegen die een vlottere doorstroming kennen dan de lokale wegen met veel start en stop. Lokaal vrachtwakeer kan nog steeds zijn bestemming bereiken. Op vlak van milieu-effecten is het belangrijk het voornaamste doel van het vrachtroutenetwerk voor ogen te houden: dat is het verhogen van de leefbaarheid, veiligheid en gezondheid op de lokale wegen, niet het reduceren van CO ₂ -emissies. In het verkeersmodel dat gehanteerd wordt in het MER wordt het verkeer zo snel mogelijk naar de hiërarchisch hogere wegen gebracht, dus ook het vrachtwakeer naar het hiërarchisch vrachtroutenetwerk. Eventuele omrijfactoren en wijzigingen in uitstoot (door andere snelheden en wegtypes) voor vrachtwakeer over de weg zijn dus wel degelijk meegenomen in het MER.

4d1	TLV	X		vrachtroutenetwerk	<p>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 vrachtkverkeer in de dorpskernen. TLV is ook vragende partij om het verkeer op lange afstand zoveel als mogelijk via de hoofdwegen te laten verlopen. Eender welke maatregel moet evenwel gebaseerd zijn op de vaststelling van doorgaand verkeer dat de bestemming niet heeft op lokaal niveau. Voor een verplaatsing die de duidelijke kortste weg is van A naar B is het door de historische ruimtelijke ordening in combinatie met het wegnen 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 milieu 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>De doelstelling van het vrachtroutenetwerk is om de goederenstromen efficiënter te wikkelen, waarbij de nadelige effecten op kernen, school- en woonomgevingen zo maximaal mogelijk beperkt worden. Daarom werken we niet alleen met hoofdroutes maar ook met aanrijroutes. Deze moeten ervoor zorgen dat verkeer van en naar bedrijventones zo snel en veilig mogelijk toegeleid worden naar het hoger wegnen. Dit wil niet zeggen dat een niet-selectie van een weg, betekent dat alle vrachtkverkeer geweerd wordt. Herkomst- en bestemmingsverkeer is er toegelaten, maar het is niet de bedoeling om het doorgaand verkeer te faciliteren.</p>
4d2	TLV	X		vrachtroutenetwerk	<p>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>Zie 4d1. Bovendien maakt het vrachtroutenetwerk geen onderscheid tussen voertuigtipes. Tractoren die ingeschakeld worden voor goederevervoer moeten zich net als vrachtwagens aan de principes van het vrachtroutenetwerk houden. Omgekeerd geldt ook dat ook voor bestemmingsvrachtkverkeer geen onderscheid wordt gemaakt tussen tractoren of vrachtwagens.</p>
4d	TLV	X	X	vrachtroutenetwerk	<p>Naast hierboven al beschreven argumentatie voegt TLV hier nog het volgende aan toe. Het is verkeerd om aan te nemen dat een vrachtwagen die volgtaden is doorgaans rijdt van één herkomstplaats naar één bestemmingsplaats. Het is in de goederenvervoersmarkt eerder regel geworden dat een vrachtwagen deelladingen heeft. Op die manier ontstaat een regionale rit, waarbij binnen de vervoersregio misschien wel vijf of meer losplaatsen en evenwel 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 belangrijke 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 klimaatteffect zijn bestudeerd.</p>	<p>Omwegen kunnen inderdaad leiden tot extra CO2-uitstoot. Echter, een betere doorstroming en een hogere gemiddelde snelheid kunnen dan weer leiden tot een daling van de CO2-emissies. De wijzigingen in luchttemperatuur zijn opgenomen in het MER.</p>
4d3	TLV	X		vrachtroutenetwerk	<p>TLV is bevreesd dat de niet-selectie van een weg binnen één van de netwerken de facto zal betekenen dat vrachtkverkeer wordt geweerd. Tonnagebeperkingen invoeren op bepaalde wegen, zelfs indien gecombineerd 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 vrachtkverkeer. Het is namelijk niet uitgesloten dat de lading van één zwaar voertuig wordt herverdeeld over meerdere lichte voertuigen, voor wie geen toelassing geldt. Het is niet aangetoond dat dit inzake verkeersveiligheid een betere oplossing is, wel integendeel. Met name bij de lichte vrachtkverkeer 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>	<p>Het is niet de bedoeling van het vrachtroutenetwerk om op niet-geselecteerde wegen alle vrachtkverkeer te weren. Een niet-selectie betekent niet automatisch dat tonnageverboden ingesteld moeten worden of vrachtkverkeer maatregelen genomen moeten worden. De redenering is omgekeerd: op een geselecteerde vrachtroute mogen geen vrachtkverkeer maatregelen genomen worden. Het vrachtroutenetwerk is bovendien opgesteld op regionaal niveau: het doet geen uitspraken over lokale bediening, die blijft ook op niet-geselecteerde wegen toegelaten.</p>
4e	TLV	X		vrachtroutenetwerk	<p>Het is een verkeerde assumptie dat een correcte toelassing het vrachtkverkeer kan sturen al naar gelang het gewenste 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 verrijding die men dreigt op te lopen is dus een veel belangrijker factor voor de keuze van de route dan het al dan niet toelassig zijn van een bepaalde weg. De eventuele invoering van een gedifferentieerde toelassing afhankelijk van de weg waarop een vrachtwagen rijdt, zal niet tot effect hebben indien men bepaalde wegen vernijdt. Het is derhalve niet om aan te nemen dat het verkeer dat op onderliggend wegnen zit, dit doet omwille van specifieke redenen die te maken hebben met de bestemming of de oorsprong van de rit in kwestie. Zelfs indien men bepaalde routes die vandaag gratis zijn, betalend zou maken, dan zou dit voor de keuze van de route nog geen rol spelen. Ook de achtergrond van de Europese wetgeving terzake is zeer bepalend, waarbij een lidstaat niet zomaar bepaalde routes kan goedkoper of duurder maken. Enkel daar waar bewijs is van congestie kan men de route duurder maken, en dan nog enkel op specifieke momenten. Op andere momenten moet de tol dan weer lager zijn. Een vermeende verschuiving van het vrachtkverkeer naar het onderliggend wegnen wordt op geen enkele manier onderbouwd met beschikbare gegevens uit de kilometerheffing voor vrachtwagens. De data van de OBI's is vrij ter beschikking en stelt onderzoek in staat dat perfect het onderscheid kan maken tussen 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 slupverkeer, waarbij het weggebruik enkel de bedoeling heeft om de betaling van tol te ontlopen, aangepakt dient te worden. Dit kan dan door het toelassig maken van deze weg, waardoor deze route niet meer als uitwijkroute genomen wordt. Indien er geen bewijs is van slupverkeer, dan is de uitbreiding van het toelassig netwerk of eerder welke andere maatregel die op het onderliggend wegnen vrachtkverkeer 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>	<p>We doen geen uitspraak of arbeidskosten al dan niet zwaarder doorwegen dan toelassingen. De doelstelling van een gedifferentieerde toelassing is om zo een extra stimulans te bieden voor vrachtwagens om hoofdroutes te gebruiken. Bovendien bleek uit de oriëntatiefase dat sinds de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens er wel degelijk uitwijkgedrag naar gratis routes op het onderliggend wegnen is. Er moet dus toch een zeker effect zijn op de routekeuze. In de visienota staat op p68: "Vervoersregio Midwest is daarom voorstander van een sturende in plaats van een volgende kilometerheffing voor vrachtwagens. In die zin zien we een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens niet als een belasting van het type "de gebruiker betaalt", maar als een instrument om het correct gebruik van het vrachtroutenetwerk af te dwingen, samen met bijvoorbeeld plaatselijke tonnagebeperkingen." Het gegeven dat de toelassing slechts een miniem deel van de kosten uitmaakt doet niets af aan de vraag vanuit deze vervoersregio om de toelassing als sturend instrument in te zetten en dus het gebruik van de gewenste routes niet extra te bemoeilijken door niet daar tot te heffen.</p>
4f	TLV	X		verkeersveiligheid	<p>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 verregaande 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 gestald worden tijdens de momenten van deze verboden.</p>	<p>Zie 4c1 en 4c2.</p>
4g	TLV	X		vrachtroutenetwerk	<p>Op de kaart vrachtroutenetwerk staan naast heel wat wegen die vandaag ook door vrachtwagens gebruikt moeten worden, niet ingekleurd. Hierdoor wordt het statuut van deze wegen heel twijfelachtig. In veel gevallen gaat het over wegen die een belangrijke verbindende functie hebben, niet alleen binnen de vervoersregio maar ook om de vervoersregio te verbinden met andere bestemmingen. Indien deze gewestwegen in de toekomst verboden zouden worden voor alle vrachtkverkeer 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 door de vervoersregio geselecteerde wegen vormen samen het regionaal vrachtroutenetwerk. Op de wegen die tot dat netwerk behoren mogen geen maatregelen genomen worden die het gewenste gebruik van de weg door bovenlokaal (doorgaand of bestemmings-) vrachtkverkeer teniet doen. Omgekeerd impliceert een niet-selectie als regionale vrachtroute niet dat op die wegen automatisch een vrachtkverbod zou gelden.</p>
4g	TLV	X		milieu-impact	<p>Het document Plan-MER is zeer summiër voor wat betreft het onderdeel klimaatimpact. Er wordt met betrekking tot de vrachtroutenetwerken geen enkele berekening voorgelegd. Er is geen enkele assumptie gebeurd met betrekking tot de impact van de omrij kilometers. Zonder die basis is het niet mogelijk om een positief globaal effect op het klimaat te garanderen. TLV concludeert dat die afweging niet cijfermatig werd onderbouwd.</p>	<p>Het belangrijkste principe van het vrachtroutenetwerk, nl. alle vrachtkverkeer zo snel mogelijk naar de hoofdroutes sturen, zit vervat in de doorrekeningen met het verkeersmodel, voor zowel personenwagens als vrachtwagens.</p>
5	burger	X		verkeersveiligheid	<p>In het kader van het openbaar vervoerplan wil ik uw bijzondere aandacht vragen voor volgende gevaarlijke plaatsen in Wingene.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De bijzonder moeilijke oversteekplaatsen voor bejaarde fietsers langs de Hillsteenweg/Wingensesteenweg. Verschillende fietsers zijn daar al gevallen door de korte bochten die te nemen zijn, veel te smal en met langs beide kanten een hoge borduur. 2. Drie heel gevaarlijke oversteeken zowel voor voetgangers als voor fietsers aan de driehoek rond het centrum van Wingene. Op al deze plaatsen is NIETS voorzien voor de zwakke weggebruiker. <ol style="list-style-type: none"> 2.1. Oude Bruggestraat/Beernestraat. 2.2. H. Sacramentstraat/Beernestraat 2.3. Ruiseledesteenweg/Oude Bruggestraat/H.Sacramentstraat 	<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</p>

ik onderschrijf integraal de uitgangspunten, die algemene en onderling niet afgewogen statements zijn en die slechts binnen pakweg een decennium - concreet - kunnen geëvalueerd worden op hun effectiviteit.

De Reken en de decennialange vaststelling op het werkvlak leren ons dat de actiepunten rond "de harde sector" (= mobiliteit in dienst van regionale economie en handel, woon-werk verkeer, goederentransport) spontaan prioriteit krijgen. Deze hoeven zichzelf tegenover "het beleid" zich zelden "te bevechten".

De "zachte uitgangspunten" worden door overheden en hun beleid (en bevolking) nog altijd als "minder" beschouwd. Wil men echt een verandering krijgen in denken en handelen krijgen, dan verdienen de "zachte uitgangspunten" met absolute prioriteit te worden aangeduid binnen het mobiliteitsplan: openbaar vervoer, minder en groener autobedrijf, een heus fietsklimaat, veiligheid voor alles, mobiliteit voor iedereen. Het huidige "ienpuntensprogramma" geeft voor elk wat wils, waarbij wij nu reeds weten welke kersen er uit de taart (de budgetten) zullen geplukt worden.

In de actietabel werd aan elke actie een prioritering en budgettering gekoppeld. Niet alleen de 'harde' acties kregen hoge prioritering.

Het mobiliteitsplan moet de weg effenen voor een bovenlokaal functioneel fietsnetwerk, inclusief fietswegen (p. 38) met accent op de "missing links" op de belangrijke woon-werkroutes. Dit kunnen wij onderschrijven.

Beschrijvend stelt men om de landelijke wegen in te zetten als functionele fietsverbindingen. De fietsinfrastructuur in Midden West-Vlaanderen is globaal ondermaats, 75 % van de burger het "een goed tot zeer goed idee" vindt.

Op geen enkel ogenblik in de nota rept men een woord over het netwerk aan buurtwegen die aanwezig is of terug naar plaats kan krijgen in het lokaal fiets- of wandelnetwerk. Sinds 1 september 2013 zijn lokale besturen bevoegd, ook over deze buurtwegen en kan men hier een actief en "progressief" beleid voeren, waarbij men niet alleen "missing links" op korte termijn oplost, maar evenzeer deze buurtwegen teruggeeft aan de bevolking, recreatie en nabijheid bevordert. Dit zijn evenzeer functionele fietsverbindingen, die men niet "als een blinde vlek" kan blijven negeren.

Een helder plan van aanpak is hiervoor essentieel en dit in dialoog met de eigenaars van deze buurtwegen (die de weg vaak wederrechtelijk vernemen) en waarvan het recht op doorgang over deze wegen echter onverminderbaar is. Hier zijn geen onteigeningen nodig, maar moet vanwege lokale besturen om de tracés - in hun volle lengte en breedte - terug te geven aan de gemeenschap die ze vertegenwoordigen.

Dit is hier naar mijn mening duidelijk een (bewust?) verzwegen "quick win" die op heel vlakken zichtbare winst kan opleveren voor meer, veilige en betere lokale mobiliteit.

Buurtwegen zijn een lokale bevoegdheid en worden daarom, net als het wandelnetwerk, niet behandeld in het RMP. Het wandelnetwerk bevindt zich altijd op het lokale niveau (schema hiërarchische netwerkfuncties). Het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk wordt momenteel geëvalueerd en geactualiseerd in het kader van het Masterplan Fiets. Deze studie gaat uit van de provincie West-Vlaanderen, maar zal via de Vervoerregioraad geëvalueerd worden. Indien de inzet van buurtwegen in het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk als quick win ingezet kan worden, zal dit in deze studie aan bod komen.

De vroegere spoorwegbedding Tielt-Meulebeke verdween in de jaren 1990 en werd door geen enkele beleidsmaker beschouwd als een fietsverbinding ...

Thans ligt het plan op tafel om over het grondgebied van de stad Tielt een inrichting aan te vatten, die echter stopt aan de (Tielts) Sint Amandsstraat, om de fietsers (na een gevaarlijke overstreek) terug op de hoofdweg Tielt-Meulebeke-Ingelmunster te sturen. Dit tracé is sinds bijna 50 jaar gedeeltelijk door de natuur overgenomen en is best in veel opzichten een waardeloos en angstaan jact.

Het lijkt me dan logisch dat men het fietsverkeer niet naar de hoofdweg stuurt maar, dat men via het oude tracé terug een opening maakt naar Meulebeke (waar grote delen van dit traject nabij het centrum wel behouden zijn) omdat hierdoor de fietsers of wandelaars veilig afgescheiden van het drukke verkeer van de hoofdweg blijft.

Het tracé richting Ingelmunster is ook vandaag over een aantal delen bewaard. Dat hierbij onteigeningen nodig zullen zijn is een essentiële voorwaarde om de ambitie om meer ruimte te geven aan de fietsers (en wandelaars, recreant) is een noodzakelijke keerzijde (om een "recente" fout recht te zetten).

Het regionaal mobiliteitsplan ondersteunt de ambitie het fietsgebruik te bevorderen door de uitbouw van veilige, aaneengesloten netwerken. De herkenning van het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk gebeurt parallel aan dit planproces in het kader van de provinciale studie "Masterplan Fiets". De resultaten van deze studie zullen ter bekrachtiging voorgelegd worden aan de Vervoerregioraad.

Een groot aantal wegen (ongeacht hun aard) lopen 'noodzakelijk' door bebouwde kom waar een snelheidsbegrenzing geldt tot 50 km/uur. Vrachtkuiper en gehaste chauffeurs blijven een hoge risicofactor en wakkeren het onveiligheidsgevoel sterk aan.

a) Het is daarom wenselijk dat de burger op systematische wijze wordt ingelicht over de handhaving. Zonder handhaving, trajectcontroles, fitspalen blijft verkeersveiligheid een ondergeschoven kindje en blijft de perceptie bestaan dan veel maat voor niets is.

b) Bij voorrang dienen - omwille van de aard van aanleg - regionale en interlokale wegen gelegen binnen bebouwde kom uitgerust te worden met 'preventieve en repressieve infrastructuur'.

Wij kunnen blijven wachten op het reëlbewijs met punten ...

De visie van de VVR op handhaving staat beschreven in de visienota op p25. De inrichtingsprincipes voor interlokale en regionale wegen worden in de visienota besproken op p57 e.v. Hier staat ook een link naar de volledige brochure met inrichtingsprincipes voor interlokale en regionale wegen, met o.a. de mogelijke inrichting in bebouwde kom.

Ferm bezwaar tegen het statuut van de Houthulststraat. Ontsluitingsweg is ideaal, geen autostrade van maken!

Zie 8.

Wij streven voor een verkeersveilige Houthulststraat met trage snelheden en verschillende oversteekplaatsen zoals in andere straten in de gemeente maar geen straat waar voortdurend zwaar vervoer passeert.

Wij vragen dan ook om de Houthulststraat niet op te nemen als een interlokale weg, maar eerder als lokale gemeenteweg te behouden.

De selectie van de Houthulststraat als interlokale weg komt niet alleen voort uit het huidige gebruik, maar ook uit haar door de VVR geverste rol in het afbakken van de interlokale mazen in de omgeving. Binnen de categorie van interlokale wegen bestaat er veel variatie: niet elke interlokale weg heeft dezelfde inrichting of dezelfde verkeersintensiteiten.

Een interlokale weg dient niet voor doorgaand verkeer op lange afstand te faciliteren, maar heeft wel een verbindingsfunctie op bovengemiddeld niveau voor autoverkeer. In het geval van de Houthulststraat is de gewenste functie o.a. het verbinden van Staden met Houthulst, Staden met Merkem, Hoogdele met Houthulst, ... De Houthulststraat is daarvoor beter geschikt dan andere wegen in de directe omgeving. De omrijfactor om deze bewegingen via bv. de regionale weg N35 te sturen zou te groot zijn.

De selectie als interlokale weg geeft de gewenste functie van de Houthulststraat in het netwerk voor autoverkeer weer. Dat staat geheel los van het vrachtroutenetwerk. In het regionaal vrachtroutenetwerk is de Houthulststraat niet geselecteerd: d.w.z. dat vrachtverkeer maatregelen mogelijk blijven indien nodig.

Doorgaand zwaar verkeer heeft geen plaats in de Houthulststraat, want ze is niet geselecteerd als vrachtroute.

De selectie als interlokale weg staat een verkeersveilige inrichting voor alle weggebruikers niet in de weg. De inrichtingsprincipes voor interlokale wegen (zie brochure via link in visienota op p57) laten afhankelijk van de omgevingscontext ook nog steeds een verlaagde snelheid en oversteekplaatsen toe, en vragen steeds een veilige inrichting voor fietsers.

The selectie als interlokale weg betekent niet automatisch dat de

- 9 burger X wegcategorisering
- 10 burger X wegcategorisering
- 11 burger X wegcategorisering
- 12 burger X wegcategorisering
- 13 burger X wegcategorisering
- 14 burger X wegcategorisering
- 15 burger X wegcategorisering
- 16 burger X wegcategorisering
- 17 burger X wegcategorisering

- ingescande petitie Houthulststraat
- ingescande petitie Houthulststraat
- ingescande petitie Houthulststraat
- ingescande petitie Houthulststraat
- ingescande petitie Houthulststraat
- ingescande petitie Houthulststraat
- ingescande petitie Houthulststraat
- ingescande petitie Houthulststraat
- ingescande petitie Houthulststraat

- Zie 8.
- Zie 8.
- Zie 8.
- Zie 8.
- Zie 8.
- Zie 8.
- Zie 8.
- Zie 8.
- Zie 8.

De Beernemstraat loopt over in de N370 (Beernemsesteenweg) richting E40 (Beernem), hetgeen een druk gebruikte route voor vrachtwagens is tussen Zwevezele (industrieterrein aan De Hille) en de E40.

Naast de problematiek met het ontbrekend fietspad op de N370 blijkt ook dat niets extra mer gedaan wordt om de veiligheid in het dorpscentrum (Beernemstraat) te verhogen.

Deze straat wordt gebruikt door fietsers richting centrumschool (kleuter- en lager onderwijs) + aanpalende creches). Ik zie er bejaarden met hun scootmobiel (omgeving assistentiewoningen), tussen het enorme vrachtkuiper en tractoren. Er is zelfs geen afgescheiden fietspad, enkel een gemarkeerde strook.

Er is een enorme appartementisering op komst in de onmiddellijke omgeving en palend aan de Beernemstraat waarbij men aandacht dient te besteden aan het toenemen van het aantal zwakke weggebruikers, dit tussen het zwaar verkeer. Zwembad, sportterrein, cultureel centrum, liggen net aan de overkant van de straat.

Er viel enkele jaren terug reeds een dodelijk ongeval te betreffen ter hoogte van de Beernemstraat/Nieuwstraat waarbij een fietser onder de wielen van een tractor terecht kwam.

Ook geparkeerde wagens vormen (zichtbelemmerende) obstakels voor zwaar verkeer dat moet slalommen tussen wagens en zwakke weggebruikers. Het is een aaneschaakeling van dode hoeken.

Het verkeer loopt tijdens de spitsuren eveneens vast ter hoogte van de Beernemstraat door de aanwezigheid van het vrachtkuiper, hetgeen nog verwacht wordt te verergeren wanneer de industrieterrein aan "De Hille" zal afgewerkt zijn en extra vrachtkuiper richting E40 zal genereren.

Dit dwars door het dorpscentrum, voorbij Wildenberg waar zich eveneens een kleuter- en lagere school en meerdere woonwijken bevinden en langs de Vagevuurbossen waar reeds jaren heel wat om het ontbreken van een veilig fietspad te doen is.

Een opmerking van een vrachtwagenbestuurder is dat er geen alternatieven zijn voor zeer hoog vrachtvervoer en men niet anders kan dan het traject E40/dorpscentrum Wingene/De Hille te nemen.

Hopend op een positief gevolg, extra maatregelen tegen het zwaar verkeer en het zoeken naar veiligere alternatieven en oplossingen,

In het regionaal vrachtroutenetwerk werd de N370 Beernemsesteenweg als aanrijroute voor vrachtkuiper geselecteerd tussen de op- en afrit Beernem van de E40 en het lokaal bedrijventerrein ter hoogte van de De Gruyterdreef/Romeijstraat. Het deel van de N370 tussen dit lokaal bedrijventerrein en het bedrijventerrein De Hille (waaronder dus ook de Beernemstraat) werd op vraag van de gemeente Wingene niet weerhouden als (aanrij)route voor vrachtkuiper (zie kaart vrachtroutenetwerk). D.w.z. dat vrachtkuiper van De Hille naar de E40 in de toekomst gebruik moet maken van andere routes die wel in het vrachtroutenetwerk zijn opgenomen (bij voorkeur via de N50 naar de N37) en dat in de Beernemstraat vrachtverkeer maatregelen genomen kunnen worden om de verkeersveiligheid te verbeteren voor alle weggebruikers. De kaart van het VRN maakt het eindelijk mogelijk om maatregelen te nemen in het centrum van Wingene en komt dus in belangrijke mate tegemoet aan de opmerking.

Goedgekeurd met eenparigheid van stemmen.

De gemeenteraad verleent gunstig advies op het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Midwest en het ontwerp plan-mer voor de vervoerregio Midwest.

We nemen akte van dit standpunt.

Zoals gewoonlijk in de Vlaamse mobiliteitsbeleid in de afgelopen 10 jaar wordt er enkel aandacht besteed aan de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in de kernen van steden en gemeenten. Alle mensen die op een hoofdweg wonen zijn altijd vergeeten en zijn de slachtoffer van dit eenzijdig beleid.

(vrachtkuiper) omleiden op de hoofwegen en dan fitscamers en trajectcontroles installeren in de dorpskernen waar veel minder verkeer is dat is de beleid van de omringende gemeenten (Roeselare, Staden en Hoogdele) waar onze straat toebehoort, zonder te bekommeren om de veiligheid en leefbaarheid voor de mensen waar ze al die verkeer afgelieft hebben. Van grensoversteekende gesprekken!!!

Ik hoop dat die werkgroep inzet dat ook mensen op de hoofwegen evenveel recht hebben op veiligheid en leefbaarheid, en die prioriteit behandelen bij goedkeuring van het mobiliteitsplan.

De wegcategorisering en het vrachtroutenetwerk bepalen de gewenste functie voor autoverkeer en voor vrachtkuiper. Dat wegen buiten de kernen met een hogere functie in deze netwerken ook hogere intensiteiten aan auto- en vrachtkuiper kennen, is onvermijdelijk. Om te weten tot welke wegcategorie uw straat behoort en of uw straat geselecteerd is als vrachtroute, kan u de kaarten met de wegcategorisering en het vrachtroutenetwerk raadplegen. Op p57 van de visienota staat een link naar de brochures met inrichtingsprincipes per wegcategorie. Uit deze inrichtingsprincipes blijkt dat ook op wegen met een hogere netwerkfunctie of hogere auto- of vrachtkintensiteiten een verkeersveilige inrichting belangrijk en mogelijk is.

Zie 8.

ingescande petitie Houthulststraat

Zie 8.

22	burger	X	wegencategorisering	<p>Langs deze weg wensen we bezwaar in te dienen tegen het voornemen of de overweging om de Houthulststraat te Staden het statuut te geven van 'interlokale weg'.</p> <p>We wensen dat deze straat behouden blijft als lokale gemeenteweg.</p> <p>Dit laat toe om de huidige verkeersmaatregelen en snelheidsbeperkingen te behouden.</p> <p>In de houthulststraat wordt heden ten dage maximaal getracht rekening te houden met de aard van bebouwing, de hoeveelheid inwoners, de vele fietsers en schoolgaande jeugd die gebruik maken van de centrumweg.</p> <p>De houthulststraat heeft volledig andere eigenschappen dan de Sint-Jansstraat (N36)en provinciebaan (N313) dewelke typisch Interlokale wegen zijn.</p> <p>We wensen dat de houthulststraat een veilige weg blijft, dat de straat zijn uitzicht, indeling en eigenschappen zoals nu kan blijven behouden en dat het geen doorgangsweg voor druk en zwaar verkeer wordt.</p>	Zie 8.
23	burger	X	wegencategorisering	<p>Langs deze weg wensen we bezwaar in te dienen tegen het voornemen of de overweging om de Houthulststraat te Staden het statuut te geven van 'interlokale weg'.</p> <p>We wensen dat deze straat behouden blijft als lokale gemeenteweg.</p> <p>Dit laat toe om de huidige verkeersmaatregelen en snelheidsbeperkingen te behouden.</p> <p>In de houthulststraat wordt heden ten dage maximaal getracht rekening te houden met de aard van bebouwing, de hoeveelheid inwoners, de vele fietsers en schoolgaande jeugd die gebruik maken van de centrumweg.</p> <p>De houthulststraat heeft volledig andere eigenschappen dan de Sint-Jansstraat (N36)en provinciebaan (N313) dewelke typisch Interlokale wegen zijn.</p> <p>We wensen dat de houthulststraat een veilige weg blijft, dat de straat zijn uitzicht, indeling en eigenschappen zoals nu kan blijven behouden en dat het geen doorgangsweg voor druk en zwaar verkeer wordt.</p>	Zie 8.
25	gemeentebestuur Lendeled	X	algemeen	Verleent gunstig advies op het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Midwest en het ontwerp plan-mer voor de vervoerregio Midwest.	We nemen akte van dit standpunt.
26a	gemeentebestuur Staden	X	algemeen	De gemeenteraad verleent onder voorwaarden gunstig advies op het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Midwest en het ontwerp planmer voor de vervoerregio Midwest	We nemen akte van dit standpunt.
26b	gemeentebestuur Staden	X	vrachtroutenetwerk	er wordt gevraagd om binnen het vrachtroutenetwerk voor de regionale bedrijven rond Sleihage en Westrozbeke een regionale vrachtgeleidingsroute te bepalen richting Ieper. De toegang via de N313 vormt de meest logische ontsluiting. De omrijfactor geeft een bijkomend negatief effect op de milieuportage;	Het vrachtroutenetwerk binnen de IDR-zone werd opgesteld in uitgebreid overleg met alle betrokken gemeenten in de vervoerregio's Midwest en Westhoek. Daarbij werd een evenwicht gezocht tussen de bereikbaarheid van de bedrijven(terreinen) en de breed gedragen wens de leefbaarheid in de dorpskernen te versterken. De N313 tussen Westrozbeke en Poiskapelle werd daarbij in consensus niet weerhouden als vrachtroute. Deze reactie werd uitgebreid besproken op de vervoerregioraad van 28/11/2023. De afspraken die gemaakt werden in het RMP en met vervoerregio Westhoek werden herbevestigd en blijven geldig.
24	burger	X	wegencategorisering	Langs deze weg wensen we bezwaar in te dienen tegen het voornemen of de overweging om de Houthulststraat te Staden het statuut te geven van 'interlokale weg'.	Zie 8.
26c	gemeentebestuur Staden	X	wegencategorisering	er wordt gevraagd om binnen de wegcategorisering de Houthulststraat af te waarderen van interlokale weg naar lokale ontsluitingsweg.	Zie 8.
27	burger	X	wegencategorisering	ingescande petitie Houthulststraat	Zie 8.
28	burger	X	wegencategorisering	Wij vernemen dat er nieuwe plannen in de maak zijn en vragen speciale aandacht voor de Italianenlaan : de enorme toename van het verkeer met zware geluidsoverlast maken het voor ons onleefbaar. Het wordt voor ons bijna onmogelijk om onze uitrit te gebruiken en we zijn zeer bezorgd, samen met onze burens, over de luchtkwaliteit (vensters dichthouden) en het roet ligt op de bomen.	De Italianenlaan in Izegem is de wegcategorisering noch in het vrachtroutenetwerk van de VVR geselecteerd, en krijgt l.h.k.v. het regionaal mobiliteitsplan van de VVR dus geen hogere functie dan in de huidige situatie. U kan deze opmerking overmaken aan de gemeente/wegbeheerder.
29	burger	X	wegencategorisering	Hierbij wil ik mededelen dat het verkeer zeer sterk is toegenomen sinds de centrale brug in Izegem gesloten is. Tijdens de spitsuren is er telkens file. Wij kunnen zeer moeilijk nog veilig onze oprit verlaten en de geluidsoverlast is enorm. Buiten zitten op warme dagen is niet meer mogelijk. Ook de vrachtwagen passeren hier veel hoevel het verboden is. Ik hoop dat u hiermee rekening houdt in jullie toekomstige plannen. Wij zouden graag de volgende bedenkingen maken bij het mobiliteitsplan :	Het afsluiten van de centrumbrug in Izegem voor gemotoriseerd verkeer is een tijdelijke maatregel l.h.k.v. werken. In het regionaal mobiliteitsplan is de centrumbrug geselecteerd als interlokale weg. Na de werken zal deze dus opnieuw geopend worden voor gemotoriseerd verkeer. U kan deze opmerking overmaken aan de gemeente/wegbeheerder.
30	burger	X	wegencategorisering	<p>•De strategische doelstellingen : autoluw centrum, dorpskern en schoolomgeving zijn zeer goede uitgangspunten, maar in praktijk moeilijk te realiseren.</p> <p>Het autoluwe centrum van Izegem leidt naar overbelaste toegangswegen, overbelaste dorpskern van Emelgem en de hier gelegen schoolomgevingen, vooral het VTI aan de Italianenlaan.</p> <p>Het afsluiten van de centrumbrug heeft alles in een stroomversnelling gebracht. Dit verkeer keert niet meer terug naar het centrum.</p> <p>Eén duidelijke kaart per gemeente met de belangrijkste verkeersstromen zou een grote meerwaarde gegeven hebben.</p> <p>Van daaruit konden problematische verkeersstromen in kaart gebracht worden: de oorsprong achterhalen en maatregelen nemen om ze te ontmoedigen (zie verder).</p> <p>- Categorisering van de wegen : Problem : de verkeersborden stroken niet altijd met de categorie. bv. de Italianenlaan en de Vlietmanstraat vielen onder de lokale wegen, maar niet minder dan 4 verkeersborden zowel op de Gentsseherweg (gewestweg) als in de Italianenlaan en de Vlietmanstraat (gemeentewegen)duiden de doorstroming aan naar de Rijksweg en de E403, wat indruist tegen het principe van lokale wegen. Dit heeft een verkeersstroom op gang gebracht waar Emelgem, Italianenlaan, 2 schoolomgevingen en Vlietmanstraat het slachtoffer van zijn.</p> <p>Wij vragen ons in dit verband af of deze verkeersstroom een probleem is voor het stadsbestuur want het VTI heeft als enige Izegemse school geen schoolzone met vaste zone 30, weinig snelheidscontroles, ook niet op vrachtwagens. Het verkeer zal nog spectaculair toenemen (500 voertuigen naar schatting stadsbestuur)want op de gemeenteraad van maandag is de inrichting goedgekeurd van 2 nieuwe KMO-zones op de Gentsseherweg waar dagelijks honderden scholieren langsrjden.</p> <p>- Wij vragen ons dan ook af wie verantwoordelijk is voor verkeersborden en bij wie de burger terecht kan bij niet-naleving ?</p> <p>Graag had ik de verkeersveiligheid aan enkele scholen in Izegem onder de aandacht willen brengen. Er is een grote bezorgdheid van personeelsleden, ouders, familie en omwonenden m.b.t. de verkeersveiligheid aan de schoolpoort en de schoolomgeving.</p> <p>Risksituaties:</p> <p>Campus VTI (Italianenlaan 28 – 8870 Izegem)</p> <p>!Circulatie van leerlingen via het rondpunt, de Vlietmanstraat, de Gentsseherweg en de Italianenlaan</p> <p>Basischool Sint-Pieter (Prinsessestraat 13 – 8870 Izegem)</p> <p>!Ingang school aan een weg met druk doorgaand verkeer</p> <p>Basischool De Stadsparel (Baron de Péluchystraat 6 – 8870 Izegem)</p> <p>!Geen zebrapad voor de schoolpoort en druk doorgaand verkeer</p> <p>Middenschool Izegem (Kasteelstraat 28 – 8870 Izegem)</p> <p>!Geen zebrapad voor de schoolpoort</p> <p>Met dit schrijven wil ik meegeden dat de verontrusting groot is. Daarom hopen we dat er rekening wordt gehouden met deze risicosituaties en dat deze mee worden opgenomen in het mobiliteitsplan.</p>	Wat betreft de centrumbrug in Izegem: zie 29. Het klopt dat het doorsnijden van een interlokale maas over lokale wegen niet met signalisatie mag worden aangelegd. De nieuwe wegcategorisering is echter een toekomstvisie die pas samen met het regionaal mobiliteitsplan definitief zal worden goedgekeurd en vervolgens op termijn op het terrein zal worden toegepast.
31	burger	X	verkeersveiligheid	<p>overgenomen tekst petitie Houthulststraat</p> <p>Er is heel veel werk gestoken in wat nu gerealiseerd wordt.</p> <p>We kunnen er ook niet omheen dat er iets moet gebeuren en er toekomstgericht moet nagedacht en overlegd worden.</p> <p>Bedenkingen:</p> <p>Er valt veel weg voor de mensen die in de wijken wonen.</p> <p>Ik woon op de Godelieveparochie te Roeselare en ben teamleider van Okra.</p> <p>Bussen rijden hier nu nauwelijks door de vele wegenwerken in onze buurt.</p> <p>Mensen kijken ernaar uit dat die bussen terug voorbij komen en staan versteld als ik zeg dat dit niet meer of nog nauwelijks zal gebeuren.</p> <p>Telefonisch en vooraf reserveren vinden ze omslachtig.</p> <p>Ik krijg ook vragen over de kostprijs.</p> <p>Zal telefonisch met een keuzemenu zijn??</p> <p>Is voor vele (oudere) senioren moeilijk wegens slecht gehoor, onzeker, trager reageren ... waardoor ze uiteindelijk afhaken.</p> <p>Goeie en begrijpelijke communicatie zal uiterst belangrijk zijn of een grote groep zal gewoon uit de boot vallen / nog meer geïsoleerd geraken.</p> <p>Men is op vele domeinen (bv bankautomaten) in sneltempo de zelfstandigheid van senioren aan t afnemen.</p> <p>Ik hoop dat deze nieuwe vervoersregeling hiervan geen nieuw voorbeeld zal worden.</p> <p>Zal er aan de mobipunten parking voorzien zijn, zodat mensen met de auto tot daar kunnen en dan bv met de bus verder?</p> <p>Een aantal straten in onze wijk is reeds opnieuw aangelegd zoals bv de Honzebroekstraat, een stuk van de Gitsestraat ...</p> <p>het oogt mooi idd. Maar bangelijk smal om te fietsen (in beide richtingen) als er een auto, camionette ... voorbij komt.</p> <p>Daardoor merk ik dat er regelmatig op het voetpad gefietst wordt, wat eigenlijk niet mag.</p> <p>Ik heb hier vroeger nooit geweten dat er een (ernstig) ongeval gebeurde.</p> <p>Wat heeft men met die nieuwe aanleg nu eigenlijk opgelost?</p> <p>Ma moeten met zo allen maar roedrijden in maar een paar verbruiken maar tijd verliezen. Iem ons</p>	Dit is een operationele opmerking die voorbij gaat aan het strategische karakter van het RMP. U kan deze opmerkingen / vragen best overmaken aan de gemeente, wegbeheerder en De Lijn.
32	burger	X	wegencategorisering	<p>overgenomen tekst petitie Houthulststraat</p> <p>Er is heel veel werk gestoken in wat nu gerealiseerd wordt.</p> <p>We kunnen er ook niet omheen dat er iets moet gebeuren en er toekomstgericht moet nagedacht en overlegd worden.</p> <p>Bedenkingen:</p> <p>Er valt veel weg voor de mensen die in de wijken wonen.</p> <p>Ik woon op de Godelieveparochie te Roeselare en ben teamleider van Okra.</p> <p>Bussen rijden hier nu nauwelijks door de vele wegenwerken in onze buurt.</p> <p>Mensen kijken ernaar uit dat die bussen terug voorbij komen en staan versteld als ik zeg dat dit niet meer of nog nauwelijks zal gebeuren.</p> <p>Telefonisch en vooraf reserveren vinden ze omslachtig.</p> <p>Ik krijg ook vragen over de kostprijs.</p> <p>Zal telefonisch met een keuzemenu zijn??</p> <p>Is voor vele (oudere) senioren moeilijk wegens slecht gehoor, onzeker, trager reageren ... waardoor ze uiteindelijk afhaken.</p> <p>Goeie en begrijpelijke communicatie zal uiterst belangrijk zijn of een grote groep zal gewoon uit de boot vallen / nog meer geïsoleerd geraken.</p> <p>Men is op vele domeinen (bv bankautomaten) in sneltempo de zelfstandigheid van senioren aan t afnemen.</p> <p>Ik hoop dat deze nieuwe vervoersregeling hiervan geen nieuw voorbeeld zal worden.</p> <p>Zal er aan de mobipunten parking voorzien zijn, zodat mensen met de auto tot daar kunnen en dan bv met de bus verder?</p> <p>Een aantal straten in onze wijk is reeds opnieuw aangelegd zoals bv de Honzebroekstraat, een stuk van de Gitsestraat ...</p> <p>het oogt mooi idd. Maar bangelijk smal om te fietsen (in beide richtingen) als er een auto, camionette ... voorbij komt.</p> <p>Daardoor merk ik dat er regelmatig op het voetpad gefietst wordt, wat eigenlijk niet mag.</p> <p>Ik heb hier vroeger nooit geweten dat er een (ernstig) ongeval gebeurde.</p> <p>Wat heeft men met die nieuwe aanleg nu eigenlijk opgelost?</p> <p>Ma moeten met zo allen maar roedrijden in maar een paar verbruiken maar tijd verliezen. Iem ons</p>	Zie 8
33	burger	X	X openbaar vervoer	<p>overgenomen tekst petitie Houthulststraat</p> <p>Er is heel veel werk gestoken in wat nu gerealiseerd wordt.</p> <p>We kunnen er ook niet omheen dat er iets moet gebeuren en er toekomstgericht moet nagedacht en overlegd worden.</p> <p>Bedenkingen:</p> <p>Er valt veel weg voor de mensen die in de wijken wonen.</p> <p>Ik woon op de Godelieveparochie te Roeselare en ben teamleider van Okra.</p> <p>Bussen rijden hier nu nauwelijks door de vele wegenwerken in onze buurt.</p> <p>Mensen kijken ernaar uit dat die bussen terug voorbij komen en staan versteld als ik zeg dat dit niet meer of nog nauwelijks zal gebeuren.</p> <p>Telefonisch en vooraf reserveren vinden ze omslachtig.</p> <p>Ik krijg ook vragen over de kostprijs.</p> <p>Zal telefonisch met een keuzemenu zijn??</p> <p>Is voor vele (oudere) senioren moeilijk wegens slecht gehoor, onzeker, trager reageren ... waardoor ze uiteindelijk afhaken.</p> <p>Goeie en begrijpelijke communicatie zal uiterst belangrijk zijn of een grote groep zal gewoon uit de boot vallen / nog meer geïsoleerd geraken.</p> <p>Men is op vele domeinen (bv bankautomaten) in sneltempo de zelfstandigheid van senioren aan t afnemen.</p> <p>Ik hoop dat deze nieuwe vervoersregeling hiervan geen nieuw voorbeeld zal worden.</p> <p>Zal er aan de mobipunten parking voorzien zijn, zodat mensen met de auto tot daar kunnen en dan bv met de bus verder?</p> <p>Een aantal straten in onze wijk is reeds opnieuw aangelegd zoals bv de Honzebroekstraat, een stuk van de Gitsestraat ...</p> <p>het oogt mooi idd. Maar bangelijk smal om te fietsen (in beide richtingen) als er een auto, camionette ... voorbij komt.</p> <p>Daardoor merk ik dat er regelmatig op het voetpad gefietst wordt, wat eigenlijk niet mag.</p> <p>Ik heb hier vroeger nooit geweten dat er een (ernstig) ongeval gebeurde.</p> <p>Wat heeft men met die nieuwe aanleg nu eigenlijk opgelost?</p> <p>Ma moeten met zo allen maar roedrijden in maar een paar verbruiken maar tijd verliezen. Iem ons</p>	Dit is een operationele opmerking die voorbij gaat aan het strategische karakter van het RMP. U kan deze opmerkingen / vragen best overmaken aan de gemeente, wegbeheerder en De Lijn.

34	burger	X	wegencategorisering	<p>Wij vernamen onlangs dat er plannen zijn om de Houthulststraat in Staden om te vormen naar een interlokale weg, met de gevolgen die ook in het onderzoek aangeduid worden.</p> <p>Dit lijkt mij en onze buurt echter geen goed idee. Vergeleken met andere interlokale wegen in de regio is de Houthulststraat toch van een kleiner kaliber en minder gebruikt door vrachtovervoer. Het zwaardere verkeer in deze straat is eerder landbouwverkeer, wat ook het landelijk karakter van deze weg aanduidt.</p> <p>Als deze weg als interlokale weg beschouwd wordt, moet al het verkeer door het stadscentrum van Staden, dat niet aangepast is voor zwaar vervoer. Vooral de inslag van de Statiestraat naar de Kapelleriestraat zorgt geregeld voor problemen. Er staan geregeld files wanneer één (1) oplegger hier wenst in te draaien of terug te keren. Gezien de lintbebouwing in het centrum is dit een probleem die niet zomaar opgelost kan worden. Al het verkeer die de Houthulststraat wil gebruiken als interlokale weg, moet dit punt passeren, wat dus voor veel verkeersopstoppingen en problemen zullen zorgen.</p> <p>In de verschillende rapporten staan ook tegenstrijdigheden. In het rapport die het vrachtroutenetwerk in kaart brengt, staat de Houthulststraat niet aangegeven als geleidings- of aanrijroute. Toch werd deze straat in het wegencategoriseringsrapport ingesteld als interlokale weg. Puur afgaande op de rapporten is hier dus géén verband tussen. (link naar kaarten OO verwijderd)</p> <p>Daarnaast gaat mijn bezorgdheid ook uit naar de woningen in de straat die te dicht bij de weg zouden staan wanneer de straat ongevormd zou worden tot een interlokale weg. Er dient een bouwrijpe zone voorzien te worden van 8m, waar een 40-tal woningen dan "in de weg" zullen staan.</p> <p>Wij zijn bang dat onze woningen ontegen zullen worden, of dat de woning waar we zo hard voor én aan gewerkt hebben, op termijn onverkoopbaar wordt. Het zal vermoedelijk ook moeilijk worden om bouwvergunningen te krijgen om met grondige renovatie-werkzaamheden de kwaliteit van onze woningen te verbeteren.</p>	Zie 8.
35	gemeentebestuur Ledegen	X	X algemeen	<p>De gemeenteraad beslist: Om gunstig advies te verlenen over het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Midwest en het ontwerp plan-mer voor de vervoerregio Midwest, mits bij de verdere besluitvorming en implementatie rekening gehouden wordt met volgende opmerkingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vervoer op maat moet op een kwalitatieve manier geïmplementeerd worden. - Busvervoer van en naar school: <ul style="list-style-type: none"> o De geïficeerde uurregeling respecteren. o Garanderen dat de schoolgaande jeugd tijdig op zijn bestemming geraakt. Desnoods moet de uurregeling, het aantal bussen en/of de frequentie aangepast worden. 	We nemen akte van dit standpunt. Verder beehelst deze reactie het korte termijn OV-plan en wordt deze niet verder behandeld in het kader van het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan en bijhorend MER.
36	gemeentebestuur Pittem	X	algemeen	Artikel 1: De gemeenteraad verleent gunstig advies op het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Midwest en het ontwerp plan-mer voor de vervoerregio Midwest.	We nemen akte van dit standpunt.
37	burger	X	wegencategorisering	gegroepeerde petitie bewoners Houthulststraat via gemeente	Zie 8.
38a	NMBS	X	openbaar vervoer	<p>NMBS werkt graag constructief mee aan de uitdagingen en geplande acties op vlak van mobiliteit binnen het kader van de regionale mobiliteitsplannen. We namen het voorliggende regionale mobiliteitsplan onder de loep en formuleren hierbij enkele algemene opmerkingen:</p> <p>NMBS als trekker/initiatiefnemer</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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>Stations en stationsomgevingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • NMBS hanteert haar eigen strategieën, visie en timing wat betreft de vernieuwing van stations en stationsomgevingen (autonome toegankelijkheid, onthaal reizigers, fietsstallingen, autoparkings, ...), maar streeft wel naar synergie om ook de uitdagingen op vlak van mobiliteit binnen het kader van de RMP's mogelijk te maken. • Wanneer er acties (bv. Hoppinpunten, fietsnelwegen...) gepland zijn in of nabij stationsomgevingen, of op grond van NMBS (ook buiten de stationsomgeving) wensen we steeds opgenomen te worden als partner bij de desbetreffende acties. 	We nemen akte van dit standpunt.
38b	NMBS	X	openbaar vervoer	<p>Contract van Openbare Dienst en vervoersplan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sinds 01/01/2023 geldt het nieuwe Contract van Openbare Dienst tussen NMBS en de federale overheid. Dit contract loopt tot 2032. NMBS wijst erop dat de acties opgenomen in het mobiliteitsplan niet in tegenstelling mogen zijn met de voorwaarden en richtlijnen die in het contract van Openbare Dienst zijn opgenomen. • In het contract van Openbare Dienst wordt onder andere de procedure omschreven voor de aanpassing van het treinaanbod en de opening of sluiting van stations. NMBS moet elke 3 jaar een nieuw vervoersplan opstellen en laten goedkeuren door de regering. Het vervoersplan 2 / 2 12/2023-2026 werd inmiddels goedgekeurd op de Raad van Bestuur van maart 2023. Bijkomende aanpassingen van het aanbod kunnen dus pas bestudeerd worden in het kader van het vervoersplan 12/2026-2029. Ook de eventuele sluiting of opening van stations kan in het kader van het volgende vervoersplan onderzocht worden. NMBS kan geen standpunt innemen over het treinaanbod na afloop van het contract van Openbare Dienst (na 2032). • NMBS krijgt van alle vervoerregio's vragen voor wijzigingen van het aanbod. NMBS wijst erop dat deze vragen niet altijd onderling overeenstemmen. Ten slotte zijn de middelen om studies uit te voeren beperkt. NMBS kan dan ook nog geen garantie geven over de timing van de aflevering van de acties die in de mobiliteitsplannen zijn opgenomen. 	We nemen akte van dit standpunt.
38c	NMBS	X	openbaar vervoer	<p>Specifieke opmerkingen bij de actietabel:</p> <p>Actie p. 20: Hoppinpunten en andere openbaar vervoer-knooppunten uitbouwen met kwalitatieve stallingen voor zowel particuliere fietsen als deelfietsen</p> <ul style="list-style-type: none"> • als dit hoppinpunten aan treinstations zijn dan zijn dit doorgaans NMBS-fietsstallingen. We willen ook vermijden dat er aan treinstations verschillende fietsstallingen worden bijgeplaatst <p>Actie p. 20: De kwaliteit van het volledige openbaar vervoersysteem verbeteren: doorstroming, snelheid, toegankelijkheid, betrouwbaarheid, ... Verhogen frequentie en amplitude van het kernnet en aanvullend net</p> <ul style="list-style-type: none"> • NMBS is hierbij vermeld, actie is vaag omschreven. Wat wil men precies? Zijn de andere acties hiervoor niet opgesteld? <p>Actie p. 21: Opwaardering van de treinverbinding Brugge – Kortrijk onderzoeken: – Opsplitsing I-C-lijn en L-lijn. – Capaciteit in verhouding tot de (reële en potentiële) vraag – Hogere frequentie en amplitude. – Onderzoeken heropening van lokale stations bij concrete vraag van lokale overheden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capaciteit van treinen moet over hele traject bekeken worden en niet enkel het gedeelte van de VVR. Waarom zijn er geen stations vermeld om te onderzoeken om te (her)openen? Hadden de lokale overheden dit nu niet moeten doen bij de opmaak van dit plan? <p>Actie p.22: Investeren in groenere voertuigen voor het openbaar vervoer. Dit geldt ook voor voertuigen die worden ingezet via het vervoer op maat</p> <ul style="list-style-type: none"> • NMBS heeft maar een beperkt aantal dieseltreinen voor niet-geëlektrificeerde lijnen, die niet worden ingezet in de VVR Midwest. Volgens ons moet NMBS hier niet vermeld worden. <p>Actie p. 29: Het gewenst aantal fietsstallingen en autoparkeerplaatsen in stationsparkings en ruimere omgeving onderzoeken en monitoren in functie van een vooropgestelde modale split per treinstation.</p> <ul style="list-style-type: none"> • NMBS volgt dit op en onderneemt actie volgens eigens strategie en mogelijkheden. <p>Actie p. 39: Sterker inzetten op de toegankelijkheid van de treinen voor personen met een motorische of visuele handicap. Minder treinen moeten hier beschikbaar en inzetbaar zijn</p> <p>Met dit schrijven wenst het stadsbestuur nogmaals de prioriteit en urgentie van de missing link met regionaal belang, met name de Zuidwestelijke tangent, te onderbouwen. De selectie van de N37 als Vlaamse hoofdweg alsook de rol van de N399 in het vrachtroutenetwerk zijn hierbij essentieel. De Meulebekersteenweg (N399) heeft als verbindings- en toegangsweg tot de bedrijventerreinen Huffelsele en Haandeput geen interlokale functie, maar dient beschouwd te worden als een regionale weg. El voorstel dat het doorgaand verkeer en vrachtovervoer nog blijvend door het centrum van de stad Tielt stuurt, is voor ons niet bespreekbaar. Het stadsbestuur van Tielt kan geen Regionaal Mobiliteitsplan noch Vrachtroutenetwerk goedkeuren die geen onderbouwing en perspectief geeft tot realisatie van de Zuidwestelijke tangent.</p>	Betreft de acties 'De kwaliteit van het volledige openbaar vervoersysteem verbeteren: doorstroming, snelheid, toegankelijkheid, betrouwbaarheid,... Verhogen frequentie en amplitude van het kernnet en aanvullend net.' en 'Investeren in groenere voertuigen voor het openbaar vervoer. Dit geldt ook voor voertuigen die worden ingezet via het vervoer op maat'; hier zal de NMBS als initiatiefnemer weggelaten worden.
38d	NMBS	X	openbaar vervoer	<p>Wat betreft de actie 'Onderzoeken heropening van lokale stations bij concrete vraag van lokale overheden': De vraag om het station van Gits te heropenen is ter sprake gekomen in de vervoerregioraad, maar het stationspotentieel is niet grondig onderzocht. Er is geopteerd om i.h.k.v. het RMP geen prioritering van te onderzoeken heropening te maken.</p>	
39	stad Tielt	X	wegencategorisering	<p>Naar aanleiding van het openbaar onderzoek over het voorlopig ontwerp regionaal mobiliteitsplan en het ontwerp plan-MER voor de vervoerregio Midwest wenst het college volgend advies uit te brengen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Een bijkomende rit voor het hele jaar (niet enkel in de schoolperiodes) voor busroute 902 (verbinding tussen Moorslede-Dadizele) rond 8 uur 's morgens (= 1 extra en later in de schoolperiodes), over de middag (1 extra rit alle dagen i.p.v. enkel op woensdag) en 's avonds (1 extra rit later dan degene in de schoolperiode voor de mensen in de studie). Vooral de terugkeer van de studenten van Roeselare naar Slyps verloopt heel problematisch. Hier is een aanpassing absoluut noodzakelijk! 2. Tevens dient de busroute (lijn Roeselare - Menen) met halte aan de 'Voerman' te Dadizele ook bediend te worden door de avond- en nachtlijnen die nu stoppen in Ledegen-centrum. 3. Een extra "flex" hoppinpunt t.h.v. de wijk 'de Koekult' te Moorslede; deze halte werd vroeger bediend door lijn 55. 	De voorgestelde wegencategorisering en vrachtroutenetwerk, opgenomen in het regionaal mobiliteitsplan, ondersteunen deze vraag.
40a	gemeentebestuur Moorslede	X	openbaar vervoer	<p>Deze reactie beehelst 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>	

40b	gemeentebestuur Moorslede	X	wegencategorisering	De Roeseleersstraat decategoriseren tot een lokale ontsluitingsweg (zie nota hiervoor in bijlage). Dit schrijven betreft de nieuwe dienstregeling van de buslijn, nr 54, tussen Menen en Roeselare. Ik hoorde dat vandaag de uiterste datum was om hiertegen bezwaar in te brengen, mijn excuses voor de late reactie. Meer bepaald maak ik me zorgen omtrent - de bereikbaarheid en de verbinding tussen de dorpskernen van Dadizele, Slypskapelle en Moorslede, en - de verbinding tussen Moorslede en Menen. In het bijzonder betreft dit vooral de groep van mensen die praktisch gezien enkel buiten de spitsuren kunnen reizen (mensen met een beperking). Maar ook voor anderen, die buiten de spitsuren wensen te reizen wordt het heel wat moeilijker, of zelfs onmogelijk. De verbinding tussen de drie genoemde dorpskernen gebeurde vroeger via de lijn Menen-Roeselare. In de nieuwe regeling is de dorpskern van Moorslede hier volledig uitgevallen, omdat deze enkel nog maar bediend wordt via lijn 94 (Ieper). (Beschrijvende info over concrete verplaatsingsmogelijkheden is weggeleten) Als lid van de werkgroep "Zorg voor mensen" in de Pastoraal Eenheid van Dadizele-Moorslede-Slypskapelle, en betrokken in de werkgroep voor kansarmen "Komma" in Moorslede zou ik u dringend willen vragen om de nieuwe regeling alsnog te willen herbekijken, met oog voor bovenstaande argumenten. e. De groep van kansarmen in onze maatschappij groeit alsmat aan, en het kan toch niet de bedoeling zijn dat dit nog verder wordt door een beperking van hun mobiliteit? Ik begrijp dat de nieuwe regeling niet zomaar gekomen is, en de realisatie ervan het werk is van vele mensen. Maar toch wil ik u beleefd vragen, alstublieft, om de nieuwe regeling alsnog te herzien, en waar mogelijk aan te passen. Kunnen er dan echt geen betere oplossingen gevonden worden?
41	burger	X	openbaar vervoer	Via deze weg willen we ons ongenoegen kenbaar maken voor het busvervoer traject Moorslede - Roeselare (de 94), elke woensdag tijdens de ochtendspits. [...]
42	burger	X	openbaar vervoer	gebundelde reacties op lijnvoering grondgebied Moorslede - verzameld door het gemeentebestuur
43	burger	X	openbaar vervoer	We constateren dat er gedurende het verloop van het proces van opmaak onvoldoende concrete betrokkenheid was van belanghebbenden en stakeholders. Hoewel er stakeholdersessies werden georganiseerd, was er een duidelijk gebrek aan 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 omgesproken 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 vrijze 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 afkaken heeft als gevolg dat de resultaten niet altijd stroken met de realiteit en noden van het brede mobiliteitsstelsel, maar vaak voortkomen vanuit een voorkeur voor of betrokkenheid bij een bepaalde modus. Het is nochtans essentieel dat diverse belanghebbenden en stakeholders actief en in voldoende mate betrokken zijn bij het participatietraject, zodat er een breed gedragen mobiliteitsplan kan worden ontwikkeld. We vragen daarom met aandacht om werk te maken van meer bi- of multilateraal overleg met sectoren en organisaties die een belangrijke rol spelen binnen de mobiliteit. 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. Niet 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 themas die de beter of hoger niveau worden gestuurd en uitgekend. 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, werknemers, 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 werend, de inzameling van bedrijfsafval of de bevoorrading voor winkels. Ook voor auto's 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. 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 en het collectief personenvervoer. We vragen hier uitdrukkelijk om ook over de vervoerregio's heen te overleggen, want de impact van dergelijke maatregelen mag zeker niet onderschat worden. Een concreet voorbeeld: te nauwe venstertijden voor verschillende kernen (inmen en buiten de regio) kan betekenen dat de transporteur niet meer voertuigen moet gaan inzetten om evenveel posten te bedienen, met gevolgen voor de verkeersdrukke, duurzaamheid en/of kosten. We zien heel wat intenties om onze mobiliteit te hervormen. Zo is er de focus op een modaal shift voor zowel het personenvervoer als het goederenvervoer. Op vlak van personenvervoer kunnen we inderdaad nog betrekkelijk eenvoudig heel wat winsten boeken, onder meer door ingrepen op lokaal en regionaal niveau. Het uitbouwen van Hoppinpunten, uitrollen van deelwagens en -fietsen, betere afstemming van het openbaar vervoer... dragen hier allemaal toe bij. Ook de verbindingen die gelegd worden met tewerkstellingspolen, of het nu voor het openbaar vervoer of de fiets is, moeten verder geoptimaliseerd worden om meer mensen voor de duurzame oplossing te laten kiezen. Het is daarom noodzakelijk om onder meer de conflictpunten op fietswegen en het BFF zoveel mogelijk weg te werken, om zo met vlotte verbindingen de mensen te kunnen verleiden om de fiets te nemen. Op vlak van goederenvervoer ligt dit echter anders. De opgenomen intenties op dit vlak vallen vaak terug op maatregelen die de voorbije decennia al op tafel lagen, maar in de praktijk niet tot een modaal 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 stadcentra worden zodanig gepland dat de vracht- en bestelwagens zo optimaal mogelijk worden gevuld en ingezet. Een extra overslag, bijvoorbeeld aan de stadstrand, 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 kern gaan vergroten, dan moeten we hiervoor kijken naar het Vlaamse niveau. Via stimulerende maatregelen moet gestreefd worden naar een groener vervoertypenpark. 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. 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. Vlaamse (interlokale) initiatieven die inbreng aanbrengen voor het lokale Vlaamse niveau hebben een lange termijn voordeel. 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 themas 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 vervoerregio's mobiliteitsplannen.
44a	Unizo et al	X	algemeen	De 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.
44b	Unizo et al	X	algemeen	De 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.
44c	Unizo et al	X	algemeen	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 Vervoerregio's, werden deze meegenomen. 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 autonome van de verschillende betrokken overheden. Bij de verdere doervolting van de strategische lijnen uit dit regionaal mobiliteitsplan naar concrete maatregelen is het aan de initiatiefnemers van de concrete maatregel om ruimte te voorzien voor verder overleg en afstemming. De evaluatie en actualisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (inclusief fietswegen) in VVR Midwest wordt momenteel uitgevoerd door de provincie West-Vlaanderen i.h.v. het Masterplan Fiets. Op p35 e.v. van de visienota wordt echter al uitgebreid ingegaan op de prioriteiten voor het fietsnetwerk. De bereikbaarheid van tewerkstellingspolen en het wegverkeer van missende links en onveilige schakels komen specifiek aan bod. Goederenvervoer: op p60 van de visienota staat "Het gebruik van binnenvaart en spoor moet toenemen door infrastructuurwerken en verbeterde doorstroming, door de ontwikkeling en ontsluiting van logistieke knooppunten met goede overslagmogelijkheden en het stimuleren van synchromodaliteit dankzij technologische ontwikkelingen die de informatiesamenwerking en samenwerking tussen verschillende modi vergemakkelijken. Dit is uiteraard niet voor iedere vervoerregio even evident en is ook afhankelijk van factor buiten de vervoerregio". Op p63: "Het logistieke verhaal stopt uiteraard niet bij de grenzen van de vervoerregio. De mogelijkheden tot modaal shift hangen sterk samen met elementen buiten de vervoerregio Midwest die het kader vormen waarbinnen de regio kan opereren." Bovendien hebben in het actieplan alle acties i.h.v. modaal shift bij goederenvervoer een actor op Vlaams niveau als initiatiefnemer. 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 modaliteitsplanning is voldoende aanwezig binnen de studiebureaus".
44d	Unizo et al	X	algemeen	Het regionaal mobiliteitsplan maakt deel uit van een gelaagd model dat vertrekt vanuit de Vlaamse mobiliteitsvisie en deze stappenmodel doervolgt tot op het gemeentelijk niveau, zoals decretaal voorgeschreven. Het is een proces dat uitgaat van visievorming op elke laag en dus samenwerking vereist van verschillende bestuursniveaus, van lokaal tot federaal.

De selectie van de Roeseleersstraat als interlokale weg komt niet alleen voort uit het huidige gebruik, maar ook uit haar door de VVR gevente rol in het afbakken van de interlokale maai in de omgeving. Binnen de categorie van interlokale wegen bestaat er veel variatie: niet elke interlokale weg heeft dezelfde inrichting of dezelfde verkeersintensiteiten.

Een interlokale weg dient niet voor doorgaand verkeer op lange afstand te faciliteren, maar heeft wel een verbindingfunctie op bovengemeentelijk niveau voor autoverkeer. In het geval van de Roeseleersstraat is de gevente functie o.a. het verbinden van Roeselare met Moorslede, Roeselare met Zonnebeke, ... De Roeseleersstraat is daarvoor beter geschikt dan andere wegen in de directe omgeving. De omrijfactor om deze bewegingen via bv. de regionale weg N32 te sturen zou te groot zijn.

De selectie als interlokale weg geeft de gevente functie van de Houthulststraat in het netwerk voor autoverkeer weer. Dat staat geheel los van het vrachtroutenetwerk. In het regionaal vrachtroutenetwerk is de Roeseleersstraat niet geselecteerd: d.w.z. dat vrachtverende maatregelen mogelijk blijven indien nodig. Doorgaand zwaar verkeer heeft geen plaats in de Roeseleersstraat, want ze is niet geselecteerd als vrachtroute. De selectie als interlokale weg staat een verkeersveilige inrichting voor alle weggebruikers niet in de weg. De inrichtingsprincipes voor interlokale wegen (zie brochure via link in visienota op p57) laten afhankelijk van de omgevingscontext ook nog steeds een verlaagde snelheid en oversteekplaatsen toe, en vragen steeds een veilige inrichting voor fietsers.

De selectie als interlokale weg betekent niet automatisch dat de

45a	gemeentebestuur Ingelmunster	X	algemeen	<p>Artikel 1 – Onder voorwaarden gunstig advies te verlenen op het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Midwest en het ontwerp plan-MER voor de vervoerregio Midwest, zoals goedgekeurd door de Vervoerregioraad op 2 mei 2023 en door de bevoegde minister op 20 juni 2023.</p>	We nemen akte van dit standpunt.
45b	gemeentebestuur Ingelmunster		x openbaar vervoer	<p>Artikel 2 – in te stemmen met de opmerkingen als hierboven weergegeven en te vragen dat bij de verdere besluitvorming en implementatie rekening gehouden wordt met de geformuleerde voorwaarden en opmerkingen</p>	We nemen akte van dit standpunt.
45c	gemeentebestuur Ingelmunster	X	X openbaar vervoer	<p>Overwegende dat het gemeentebestuur met betrekking tot het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan Midwest en het ontwerp plan-MER voor de vervoerregio Midwest nog volgende opmerkingen heeft:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het regionaal Mobiliteitsplan garandeert de mogelijkheid dat iedereen zich zal kunnen verplaatsen. Er ontbreekt echter een duidelijk plan hoe het vervoer op maat zal gerealiseerd/georganiseerd worden. - De mindermobile diensten, actief in verschillende gemeenten, werken met vrijwilligers en zullen het VOM niet kunnen opvangen voor wie er nood aan heeft. - De toegankelijkheid (verhoogde perrons, opstapmogelijkheden) van trein en bus en het laagdrempeliger aankopen van tickets worden concreet vermeld maar het sociale aspect komt te weinig aan bod. 	<p>De eerste opmerking 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. Wat betreft de tweede opmerking: het kloopt dat in de actietabel geen concrete acties aan het sociale aspect van toegankelijkheid werden gekoppeld. In de visienota op p70-71 wordt wel specifiek ingegaan op het belang van een sociaal, inclusief vervoerssysteem met betaalbare, inclusieve mobiliteit voor iedereen.</p>
46a	departement Zorg	X	algemeen	<p>Wij hebben op 10 en 15 mei 2023 adviesvragen ontvangen voor de Regionale Mobiliteitsplannen van meerdere Vervoerregio's, nl.:</p> <ul style="list-style-type: none"> Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Vlaamse Rand Regionaal Mobiliteitsplan vervoerregio Mechelen Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Brugge Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Limburg Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Kortrijk <p>We gaan ervan uit dat ook voor de andere vervoerregio's zelfde adviesvraag zal volgen. We hebben niet de mogelijkheid om de dossiers nogmaals in detail door te nemen. We verwijzen expliciet naar onze adviezen op de startnota's van alle vervoerregio's die we (toen nog "Agentschap Zorg en Gezondheid") het voorbije jaar geschreven hebben. We geven wel een kort overzicht mee van onze algemene visie op een gezonde publieke ruimte en wat de rol van mobiliteit daarbinnen is, en verwijzen naar een aantal interessante studies en tools.</p>	<p>Gloobaal antwoord:</p> <p>Hartelijk dank voor uw grondige beoordeling en advies op het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Oostende. Wij waarderen uw expertise en de inzichten die u ons heeft gegeven op het gebied van gezonde publieke ruimte en mobiliteit.</p> <p>We hebben uw algemene visie en de voorgestelde strategieën genoteerd en hebben deze meegenomen in uitwerking van het plan. De benadering van gezondheid, die zowel fysieke, sociale als mentale aspecten omvat, is van groot belang voor ons plan. In overeenstemming met uw suggesties besteedt het plan sterke aandacht aan de bevordering van actieve verplaatsingen, de inzet op verminderen van autobezit, en de aandacht voor ruimte, groen en klimaatbestendigheid.</p> <p>We nemen uw aanbevelingen en verwijzingen naar verschillende studies, instrumenten en richtlijnen mee om ons mobiliteitsplan verder te ontwikkelen en te verfijnen. We zullen nagaan hoe we deze optimaal kunnen integreren in uitwerking van het plan en deze inzichten te vertalen naar concrete acties en maatregelen voor de vervoerregio Limburg.</p> <p>Nogmaals dank voor uw constructieve feedback.</p>
46b	departement Zorg	X	algemeen	<p>Kort overzicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Actieve verplaatsingen steeds centraal zetten en inzetten om ook andere zaken zoals ontharding of groen te bekomen. • Alle steden, dorpen, wesplassen enz. zouden eigenlijk moeten aangelegd worden vanuit de mens en niet vanuit de auto. • Avond- en nachturen openbaar vervoer een probleem. • Niet enkel inzetten op verminderen auto-km maar vooral ook op verminderen autobezit (bv. via sterk stimuleren deelwagens). • Invloed elektrische wagens en deelwagens op de gezondheid: zie verder via onze rapporten. https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte • Het richtlijnenboek mens gezondheid van 2016 volstaat niet meer om gezondheid (brede definitie) te beoordelen volgens de voortschrijdende inzichten. • Momenteel loopt een studie van Departement Omgeving over de verdichtingsparadox: "Slimme verdichting: onderzoek naar slimme verdichtingsvoorwaarden via scenariodoorrekeningen en doorwerking in milieueffectenbeoordeling." Eens gepubliceerd is deze zeker ook nuttig voor dossiers rond gezonde publieke ruimte. 	We nemen akte van dit standpunt.
46c	departement Zorg	X	mer	<p>Algemene visie:</p> <p>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 beweging op gezondheid, vandaar ook de nadruk op het stimuleren van actieve verplaatsingen en het volgen van het STOP-principe, naast de positieve invloed van stappen en trappen op luchtvervuiling en geluidshinder doen voetgangers, fietsers en openbaarvervoergebruikers méér aan lichaamsbeweging dan automobilisten die eerder een sedentaire levensstijl hebben. De nodige infrastructuur hiervoor neemt tevens minder ruimte in dan die voor personenwagens, ruimte die dan voor andere doeleinden kan worden ingezet. Meer actieve beweging zal ook vanzelfsprekender zijn als er oog is voor kernversterking, nabijheid en voldoende functiemix zodat de autoafhankelijkheid kan dalen. Bovendien komen de maatregelen die nodig zijn om tot een gezonde publieke ruimte te komen, naast gezondheid veelal ook milieu en klimaat ten goede.</p>	<p>De algemene visie van agentschap Zorg en Gezondheid werd reeds als advies overgemaakt op de NIA. Hiermee werd rekening gehouden bij de verdere uitwerking van het MER.</p>
46d	departement Zorg	X	mer	<p>In verband met Gezonde Publieke Ruimte zijn al heel wat interessante studies en instrumenten opgeleverd, we halen er hier enkele aan maar er zijn er nog meer:</p> <p>De rapporten "Hoe passen elektrische wagens in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?" en "Hoe passen deelwagens in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?", deze gaan in op het grote belang van actieve verplaatsingen en de noodzaak van een modal shift naar deelmobiliteit. Deze en andere rapporten kunnen gedownload worden via: https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte</p> <p>Het Project Gezonde Publieke Ruimte: https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte</p> <p>Het handboek voor planning, inrichting en beheer "Groenblauwe ruimtes als bouwsteen van gezonde en veerkrachtige leefomgevingen". Het handboek geeft wetenschappelijke en praktische inzichten over waarom, wat en hoe we gezondheidswinsten kunnen realiseren en gezondheidsrisico's kunnen beperken, door het inzetten van kwaliteitsvolle groene en blauwe ruimtes in en nabij leefomgevingen. De focus beperkt zich niet tot een strikte stedelijke omgeving, maar ook landelijke woonkernen worden hierbij betrokken: https://www.vlaanderen.be/publicaties/groenblauwe-ruimtes-als-bouwsteen-van-gezonde-en-veerkrachtige-leefomgevingen-handboek-voor-planning-inrichting-en-beheer</p>	We nemen akte van dit standpunt.
46e	departement Zorg	X	mer	<p>"Praktische instrumenten rond gezondheid in ruimtelijk beleid":</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dashboard in functie van het opstellen ruimtelijke visie om zicht te krijgen op de huidige situatie, ofwel een "knipserlichtfunctie"; • Dashboard in functie van het toetsen van een ruimtelijke visie op gezondheidsaspecten; • Checklist om te screenen of in hoeverre gezondheid wordt beschermd en bevorderd in bestaande situaties en/of in ruimtelijke plannen en projecten. <p>https://omgeving.vlaanderen.be/uitwerking-van-praktische-instrumenten-rond-gezondheid-in-ruimtelijk-beleid https://omgeving.vlaanderen.be/nl/klimaat-en-milieu/gezonde-veilige-en-aantrekkelijke-leefomgeving/ruimte-voor-gezondheid-praktische-instrumenten</p>	We nemen akte van dit standpunt.
46f	departement Zorg	X	mer	<p>"De 10 kernkwaliteiten", bieden een kader voor een kwaliteitsvolle inrichting en een optimaal beheer van de omgeving: https://omgeving.vlaanderen.be/nl/aan-de-slag-met-de-10-kernkwaliteiten</p>	We nemen akte van dit standpunt.
46g	departement Zorg	X	mer	<p>"Ontwerpen van toekomstbestendige en gezonde woonomgevingen": https://researchportal.be/nl/publicatie/ontwerpen-van-toekomstbestendige-en-gezonde-woonomgevingen OF https://omgeving.vlaanderen.be/nl/ontwerpen-van-toekomstbestendige-en-gezonde-woonomgevingen</p> <p>Zeker de items: actieve verplaatsingen, bewegen en ontspannen, klimaatbestendig leefmilieu en efficiënt ruimtegebruik.</p>	We nemen akte van dit standpunt.
46i	departement Zorg	X	mer	<p>"Ruimtelijke strategieën voor gezonde omgevingen: case street canyons" https://archief-algemeen-omgeving.vlaanderen.be/milieu/handle/act/229931</p> <p>Het onderzoek heeft als doel om inzicht te krijgen in de strategieën om via ruimtelijk beleid en ruimtelijke inrichting de blootstelling van de bevolking aan omgevingslawaai, luchtverontreiniging en hittestress en de invloed op gezondheid in street canyons te beperken.</p>	We nemen akte van dit standpunt.
46j	departement Zorg	X	mer	<p>Luwte-oases zijn groene oases in een lawaai-rijke, fel beschadene, warme of sterk verharde of dicht bebouwde omgeving: ze bieden onzichtbare kwaliteiten die belangrijk zijn voor de gezondheid en het welzijn: zintuiglijke rust, geborgenheid, afzondering en beschutting, buurtgevoel. https://omgeving.vlaanderen.be/nl/programma-luwte-oases</p>	We nemen akte van dit standpunt.

				De overzichtstabel van gezondheidskundige advieswaarden voor 20 parameters voor inhalatoire blootstelling in buitenlucht, voor gebruik in MER worden momenteel geüpdatet en kunnen hier geraadpleegd worden: https://www.zorg-en-gezondheid.be/aandachtsgebieden-en-humane-biomonitoring	
46k	departement Zorg	X	mer	De advieswaarden van de WHO (2021): INO2: jaargemiddelde concentratie 10 µg/m³ IPM10: jaargemiddelde concentratie 15 µg/m³ IPM2.5: jaargemiddelde concentratie 5 µg/m³ De E-HIS-Infographic brengt de verwachte ziekte last en mortaliteit van luchtverontreiniging en wegverkeersgeluid in kaart. https://www.zorg-en-gezondheid.be/per-domein/preventie/gezonde-publieke-ruimte/hoe-gezond-is-onze-leefomgeving-ontdek-het-met-de-e-his-infographic	We nemen akte van dit standpunt.
46l	departement Zorg	X	mer	Voor de relatie hitte en gezondheid in een bepaald gebied kunnen de hitteketsbaarheidkaarten opgevraagd en meegenomen worden. https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/hitteketsbaarheidkaarten	We nemen akte van dit standpunt.
46m	departement Zorg	X	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/) 33 bomen zichtbaar vanuit elk huis 330% boomkroonbedekking rondom elk gebouw 3300 meter vanaf het dichtstbijzijnde park of groene ruimte De Vlaamse groennormen staan vermeld in MER-richtlijnboek mens – ruimtelijke aspecten op p25. Let wel: er loopt momenteel een studie om deze groennormen eventueel bij te stellen.	We nemen akte van dit standpunt.
46n	departement Zorg	X	mer	Wat gezondheid betreft stellen we voor dat wordt nagegaan of al deze elementen zijn meegenomen in het voorliggend plan.	
47a	stad Torhout	X	algemeen	Artikel 1 - De gemeenteraad verleent gunstig advies op het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Midwest en het ontwerp plan-MER voor de vervoerregio Midwest onder voorwaarde dat de Kortemarkstraat, grensoverschrijdend tot Kortemark, interlokaal blijft / wordt en de Bruggestraat vanaf rondpunt grensoverschrijdend naar Zedelgem toe regionaal wordt.	De relevante referenties werden geraadpleegd bij de opmaak van het MER en waar relevant meegenomen in de effectbeoordeling. De selectie van de Kortemarkstraat is interlokaal op de kaart met de wegencategorisering van VVR Midwest met de voetnoot "Over de selectie van de as Kortemarkstraat - Torhoutstraat tussen Torhout en Kortemark als interlokale weg hebben de betrokken gemeenten een tegengestelde visie waardoor de vervoerregio's heen geen eensgezind standpunt bereikt kan worden. De gedeelde visie is dat deze as in reguliere situaties kan functioneren als verbinding tussen Torhout en Kortemark, maar niet als verbinding van Torhout naar de regionale weg N35 (doorsnijding regionale maa). Vanuit de vervoerregio Midwest wordt evenwel gewezen op het belang van de verbinding als onderdeel van het robuust wegennet." Herhaaldelijk multilateraal overleg met de stad Torhout en de gemeente Kortemark heeft niet tot een consensus over de categorisering van de Kortemarkstraat geleid. De keuze om de volledige as als interlokale dan wel als lokale weg te selecteren ligt nu bij de minister. Ook de selectie van de N32 Bruggestraat was tijdens de opmaak van het RMP onderwerp van uitgebreid overleg. Een regionale weg heeft als functie het verbinden van twee steden in reguliere situaties. De gewenste functie van de N32 Bruggestraat is niet het verbinden van de steden Torhout en Brugge in reguliere situaties: daarvoor dient de 6403. De gewenste functie van de N32 Bruggestraat is wel het verbinden van de stad Torhout met de gemeente Zedelgem, wat zich volgens de selectiemethodiek vertaalt in een selectie als interlokale weg. De N32 Bruggestraat kan als interlokale weg bij verstoringen op het hogere wegennet wel gebruikt worden om de verbinding Torhout - Brugge te maken
47b	stad Torhout	X	wegen-categorisering	Artikel 2 - Bij de beslissing over de wegencategorisering moet het volledige traject tussen Kortemark en Ruddervoorde in overweging genomen worden. Het is aangegeven om dit volledige traject interlokaal te maken, maar het kan in geen geval dat het gedeelte richting Kortemark een andere categorisering heeft dan het traject richting Ruddervoorde. Dus in tweede orde, wordt de Kortemarkstraat alsnog geselecteerd worden als lokale weg, bepleit de gemeenteraad om eenzelfde selectie toe te passen op het aansluitend stuk van de Kortemarkstraat over de N32 zijnde de Kortemarkstraat, Rijselstraat, Tinnenburgstraat en Ruddervoordestraat richting Oostkamp.	De definitieve selectie komt toe aan de Vlaamse Regering. Vanuit het regionaal mobiliteitsplan zullen we dit standpunt meegewezen aan de minister. Inhoudelijk doet het niet selecteren van de as Kortemarkstraat, Rijselstraat, Tinnenburgstraat en Ruddervoordestraat wel een veel grotere interlokale maas ontstaan. Dat heeft ook repercussies op de wegenstructuur in de gemeente Oostkamp / VVR Brugge.
48	burger	X	openbaar vervoer	Ik kreeg de vraag van een van onze inwoners: Onze mindervalide zoon moet bij slecht weer een bus nemen vanuit Moorslede naar Dadizele marktplaats om tegen 9u in het dagcentrum te zijn. De buslijn is bijklaar nu weggevallen. De belbus kan je pas vanaf 8u45 contacteren en is bij deze dus te laat om op tijd in dagcentrum te zijn. Lijn 541 is reeds om 7u40 waardoor hij meer dan een uur zou moeten wachten in Dadizele. Mijn zoon kan ook zelf de bus niet bellen. Is er een optie die jullie aanbieden om onze zoon bij slecht weer toch tot in Dadizele te laten geraken op een dertig tijdstip? Wij tekenen bezwaar in mocht dit niet kunnen voorzien 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.
49	burger	X	openbaar vervoer	Er rijden s morgens te weinig bussen richting Roeselare. De bussen omstreeks 7u30 zitten bomvol en de kinderen geraken niet op tijd op school bij het nemen van de 3de bus. Een vroegere bus nemen gaat ook niet want er rijdt er geen meer. Ook s avonds is het een probleem. De kinderen nemen pas na 18u de bus in Roeselare richting Moorslede, maar lijn 902 rijdt dan niet meer. Optie is dan de belbus, maar deze sluit niet altijd aan op lijn 94.	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.
50	burger	X	openbaar vervoer	De eerste en tweede bus 902 zit s morgens bomvol en stopt soms niet omdat hij vol zit. En met de laatste bus ben ik te laat op school. Een vroegere bus nemen gaat niet want er is er geen meer. Er zou ook nog een bus moeten rijden met vertrek rond 18u15 in Roeselare; aankomst moorslede rond 18u35. Wanneer we werken met de belbus s avonds is het niet altijd mogelijk om aansluiting te hebben met lijn 94, waardoor we soms 20 min moeten wachten	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.
51	burger	X	openbaar vervoer	Bussen zitten s morgens overvol. Aan halte de wasserij in Moorslede rijden bussen gewoon door, zonder stoppen. Kinderen waren al meermalen te laat in school,.... Wat zal het zijn als het winter wordt en nog meer mensen de bus nemen? Tot nu was het nog steeds goed weer, veel kinderen gaan nu nog met de fiets,....	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.
52	burger	X	openbaar vervoer	Ik vind het heel onhandig dat deze bus niet meer rijdt. Je kan hierdoor vanuit Moorslede zeer moeilijk tot in ledegem, de Euroshop, menen... geraken. Nu zou je hiervoor uren eerder moeten vertrekken terwijl dit dan gewoon kon met 1 bus.	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.
53	burger	X	openbaar vervoer	Het zou beter zijn moesten er terug bussen rijden buiten de spitsuren bv. in de ochtend om 7uur. (van Dadizele naar Roeselare) Het zou ook goed zijn moest er terug een bus rijden in de avond om 18uur. (van Roeselare naar Dadizele) Ook zouden de bussen smorgens van Dadizele naar Roeselare 5 à 10 minuutjes vroeger mogen rijden, want ik ben altijd te laat op school.	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.
54	burger	X	openbaar vervoer	versterkingsritten (542 en 541) voor schoolgaande jeugd richting Menen zitten qua vertrekur heel dicht bij elkaar. Mijn kind kan ook deze bussen niet nemen omdat ze te laat op school toekomt. (School start om 8u). De versterkingsritten s avonds richting Dadizele liggen nog korter bij elkaar. 3 bussen met nog geen 5 min verschil. Maar na 17u30 is het 45 min wachten op de volgende bus. Waarom deze niet beter spreiden?	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.
55	burger	X	openbaar vervoer	Bushalte valt weg voor de deur op niet drukke tijdstippen.	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.
56	burger	X	openbaar vervoer	Sinds het wegvallen van lijn 55 ervaren we volgende problemen: - lijn 902 s ochtends: eerste bus om 7u30 zit propvol en mijn zonen kunnen er niet meer bij. Bijgevolg dienen ze de 2de om 7u41 of 3de bus om 7u43 te nemen. Wanneer ze deze bus nemen, zijn ze altijd te laat op school. Een eerdere bus kunnen ze niet nemen, want er is er geen meer (in tegenstelling tot vroeger was er nog een bus om 7u) - lijn 902 s avonds, rond 18u15 is er geen bus meer waardoor we nu gebruik maken van lijn 94 en de belbus. Probleem is dat er niet altijd aansluiting mogelijk is. Bv op maandag zou belbus 5 min vroeger vertrekken dan wanneer de 94 aankomt. Had hiervoor gebeld naar de lijn en zouden dit doorgeven of bus kon wachten om te vertrekken tot aankomst van de 94, maar is niet gebeurd is de praktijk. Gevolg: 2 zonen die tevergeefs stonden te wachten achter de bus die niet afkwam.12:12- omslachtig werken voor reservatie belbus doordat dag per dag apart moet gereserveerd 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.
57	burger	X	openbaar vervoer	Vraag: uitbreiden aanbod (meer verbindingen, frequentie) voor schoolgaande jeugd, minstens tijdens de week. Vaststelling: * Onze kinderen (secundair onderwijs) hebben beslist om geen studie na schooluren meer te volgen o.w.v. wegvallen van verbindingen aan bushalte Waterdam. * Ook andere buitenschoolse of naschoolse activiteiten die uitgeoefend worden, worden bemoeilijkt (bijv. sport, of gezamenlijk schoolwerk na de uren). Wij moeten geregeld o.w.v. onvoorzienne omstandigheden de kinderen gaan ophalen met de wagen aan de Kerk in Moorslede.	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	burger	X	openbaar vervoer	Deze zitten allemaal overvol, mijn zoon stapte vroeger op aan het kerhof, nam de lijn 54, versta niet waarom deze afgeschaf is, zaten ook al altijd vol en nu moeten al deze kinderen op 2 extra bussen? Voor sommigen is het ook al ern e d verder stappen, en minder veilig. Mss eens overwegen om deze lijn terug in te voeren?	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.
59	burger	X	openbaar vervoer	Jammer dat de bus die om 7 uur aan de waterdam stopte afgeschaf is. Nochtans Zande bus goed vol, iedereen die naar Brugge moest nam die bus. Nu moet hij een kwartier vroeger de bus nemen, in Moorslede of Dadizele. Dus met de fiets gaan, maar dan keert hij niet naar dezelfde halte terug in de avond... heel vervelend.	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.
60	burger	X	openbaar vervoer	Door het afschaffen van de lijn 55 dienen 3 van onze 4 kinderen de lijn 94 te nemen naar de middelbare school. Deze lijn 94 ligt verder van de lijn 55 opstapplaats. Lijn 94 zit nu overvol s'morgens (na het afschaffen van de 55) waardoor ze s'morgens de 2e of 3e bus dienen te nemen om 7u30 waardoor de kinderen iedere ochtend te laat op school aan komen ! S'avonds is de lijn 94 weer overvol waardoor de kinderen weer latere bussen moeten nemen en dus nog later thuis zijn. Conclusie : 1. ofwel meer 94 bussen voor zien s'morgens en s'avonds ofwel lijn 55 terug invoeren maar ook hier met voldoende bussen. 2. Minder mogelijk te nemen bussen per uur beschikbaar om uit te kiezen (eventueel als verving) 3. Bepaalde opstapplaatsen en afstapplaatsen die bediend werden door de lijn 55 kunnen nu niet meer genomen worden rechtstreeks vanuit Moorslede Graag de vorige situatie terug	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.

61	burger	X	openbaar vervoer	Voor mij is de verbinding naar menen belangrijk De huidige oplossingen zijn omslachtig Daarom verlend mijn jaarabonnement 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.
62	burger	X	openbaar vervoer	Weer zoals vroeger aub,denk ook aan kinderen die stage lopen.	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.
63	burger	X	openbaar vervoer	Veel kinderen namen de opstap in de Gentsestraat te Moorslede. Bij regenweer dienen deze nu eerst de fiets te nemen tot aan de kerk van Moorslede. Dit is al een eindje fietsen, waardoor de kinderen al nat zijn bij aankomst aan de bushalte. Waarom dan nog de bus nemen? In tijden waarin milieu en ecologie centraal staan zou het aanbod van het openbaar vervoer moeten uitgebreid worden ipv het in te krimpen. Onlogische beslissing van de lijn!	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.
64	burger	X	openbaar vervoer	Door verminderde bussen. Volle bussen rijden door waardoor kind te laat op school toekomt. Geen lijnen meer van Moorslede naar Dadizele tijdens schoolvakanties er miel meer met de auto gevoerd worden dan, of eerst naar roeselare en dan van Roeselare naar Dadizele ...	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.
65	burger	X	openbaar vervoer	Reeds jaren neem ik het openbaar vervoer. De Lijn als vervoersmiddel naar het werk. Ik ben verpleegkundige in AZ Delta. Sedert de laatste aanpassing van de lijnen 54 en 55, moet ik helaas veel langer wachten tussen lijnverbinding 6, Stadsbus Rumbekke en lijn 54 Roeselare/ Menen. Jammer dat bij afschaffing lijn 55 enkel wordt gedacht aan vervaningslijnen hiervoor voor schoolgaande jeugd (wat begrijpelijk de grootste drukte vormt op deze trajecten, dit dus 2x s morgens en s avonds) ter vervanging en dus niet aan de werkende mens die dagelijks gebruik maakt van de lijn. Ik weet dat wij eerder schaarsers zijn en minder voor de drukte zorgen, maar ook een vlotte verbinding voor ons zou aangenerer zijn. De hele vroege, maar nu latere tijdstippen van lijntrajecten zijn er dus nu, ipv om het half uur, nu om het uur. Dit maakt langere werkdagen, latere thuiskomsten en in de winter ook onangename wachttijd. Zeker niet ten voordele als promotie om meer gebruik te maken van openbaar vervoer voor werk. Iets wat deze tijd zeker mag, om autobruik met bijhorende files, druk wegverkeer en milieuvulling toch probeert te voorkomen. Heel jammer allemaal. Bijkomende info mag zeker gevraagd worden. Ik geef enkel mijn teleurstellingen door, dit als iemand die reeds 17 jaar gebruikt maakt van de lijn en trajecten 54/55 Menen/ Roeselare. Ik zie mss ook graag in de toekomst terug lijnverbinding om het half uur en beter verbonden met bijhorende opvolgende stadsbussen of treinverkeer, voor wie waarschijnlijk ook hier gebruikt van maakt.	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.
66	burger	X	openbaar vervoer	Door de afschaffing van lijn 55 moeten er meer kinderen opstappen in de ochtend in de Roeseleersstraat in Moorslede. Er start geen lege bus meer vanuit Moorslede waardoor de eerste 3 bussen niet stoppen omdat ze al vol zitten. Wanneer ze maar de 4de of 5de bus nemen dan zijn ze te laat op school. Een bus vroeger is geen optie want dan moeten ze die nemen van 7.15u wat echt wel veel te vroeg is. Dinsdag 19/09 moesten ze deze wel nemen omdat ze vroeger op school moesten zijn door sportdag. Deze bus is zelfs niet afgekomen. Wij betalen voor 2 abonnementen en verwachten dan toch dat onze kinderen op tijd op school geraken.	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.
67	burger	X	openbaar vervoer	Beide dochters nemen hier de bus en klagen dat het veel te druk is. Dat de bus soms niet stopt, dat de mensen die op de bus zitten op de stop moeten drukken zodat hij zou stoppen om andere mensen op de bus te laten stappen. Dit is echt geen verbetering. Ze moeten zich haasten om op tijd op school te zijn. Er is niemand die zich eraan verstaat waarom dit moest veranderen! Veel te veel kinderen moeten op dezelfde bus stappen waarbij vroeger er veel konden de bus 55 nemen. Dit is absoluut geen verbetering!	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.
68	burger	X	openbaar vervoer	De 94 is dikwijls veel te vroeg waardoor mijn dochter de bus mist en niet meer of veel te laat op school komt. De chauffeur negeert haar teken om te wachten tot ze de straat over steekt. Die rijdt te vroeg weg. Door afschaffing 55 moet ik haar 2x per dag tot in Moorslede brengen wat het moeilijk maakt met mijn werkuren. Wij wonen in Ledegem	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.
69	burger	X	openbaar vervoer	Te laat voor schoolgaande jeugd, ook scholen kunnen er niet meer mee lachen, leerlingen komen dagelijks te laat aan op school en krijgen als opmerking 'Je moet maar wat sneller doorstappen' het is niet de bedoeling dat ze al lopend naar school gaan met de schooltas op de rug en al zwetend toe komen ook naar veiligheid want de verkeersregels lappen ze dan ook aan hun laars en zijn niet oplettend genoeg Nu nog zomer, veel met de fiets, weersomstandigheden zijn nog ok voor de buschauffeurs wat in de winter, lang donker, veel meer leerlingen op de bus, wat nu ook al een probleem is, bussen kunnen nu al de capaciteit leerlingen niet aan Dat belooft voor de herfst en de winter Hopelijk wordt eindelijk eens rekening gehouden hiermee	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.
70	burger	X	openbaar vervoer	De vroegere lijn 55 had haltes in de Pater Lievensstraat en de Gentsestraat. Gezien er zich toch heel wat woonwijken langsheen deze straat bevinden (en zelfs een gehucht: De Koekuit) en een rusthuis met serviceflats en bejaardenwoningen werd deze lijn goed gebruikt, zowel door jong en oud.	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.
71	burger	X	openbaar vervoer	Met het nieuwe vervoersplan werd de lijn 55 afgeschaft. Hierdoor wordt een grote groep van inwoners van de gemeente Moorslede het recht op basismobiliteit ontnomen. Wij vragen dan ook dat de huidige lijn 902, komende van Dadizele naar Moorslede (en omgekeerd), het traject van de vroegere lijn 55 opnieuw volgt zodat ook de bewoners van de Pater Lievensstraat, de Gentsestraat, het rusthuis, de serviceflats, de bejaardenwoningen en de vele studenten opnieuw kunnen gebruik maken van het openbaar vervoer.	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.
72	burger	X	openbaar vervoer	Wij worden beperkt in onze mobiliteit. We nemen de trein rechtstreeks van Menen naar Gent. Dit in functie van de studies van mijn dochter aan de Ho Gent. Wij geraken niet meer van Moorslede naar Menen met de bus en omgekeerd. Denk dat wij niet alleen zijn! In de morgen neemt onze zoon de bus van Moorslede naar Roeselare. Vroeger de 55 nu 94 die overvol zit. Soms te laat door overvolle bussen. Mijn conclusie: wij moeten altijd meer betalen (verhoging abonnement) en de dienstverlening wordt steeds minder. te beperkte regeling - geen bediening in het weekend of tijdens de vakanties - wat tijdens de examens? Leerlingen kunnen dan 's middags naar huis om te studeren, maar hebben geen bus die naar huis kan brengen - overvolle bussen - bussen stoppen niet altijd aan de haltes - regelmatig meer dan 10 minuten te laat (aankomst Roeselare station) - ...	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.
73	burger	X	openbaar vervoer	Gebruik openbaar vervoer moet gestimuleerd worden, maar met dergelijke wijzigingen aan het vervoersnet krijg je net een demotivatie van het gebruik. Met de huidige manier van werken zal het niet lukken. De aangepaste regeling (sinds 01/07/2023) zorgt niet voor héél veel problemen. Graag grondig herbekijken. Mijn schoondochter werkt in AZ Delta Menen. Ze vertrekt vanuit Dadizele (Kapelleveld) Ze moet om 8u15 op haar werk in Menen zijn. Tijdens de schoolvakanties (zij moet dan ook werken!), bv 31 oktober, vinden we nergens een bus die haar op tijd naar Menen kan brengen. Vroeger was dit wel zo, dan had ze even na 7 een bus aan de Plaats Dadizele. [Zij] rijdt niet in auto en niet met de fiets, hoe kan zij op haar werk geraken? Kunnen jullie meedenken over een mogelijke oplossing? Indien ik niet tijdens de spitsuren mij moet verplaatsen, moet ik de wagen nemen of 30 minuten wandelen naar de dichtstbijzijnde halte met een regelmatig dienstverlening. De oude dienstregeling van 55 Roeselare-Moorslede-Ledegem-Menen was zeker niet de beste, maar was wel 200 keer beter dan de huidige situatie. Wat voor nut is de 94 in Moorslede Centrum voor alle mensen van Slijpskapelle? Er zat altijd volk op de 55, en zeker op bepaalde tijdstippen. (Bus van 13u richting Menen, bus van 18u, richting menen.) Geef oom door aan de lijn: (van uit eigen ervaring en gehoord van chauffeurs) de huidige ritten 54 Roeselare-Beltem en terug wordt amper gebruikt, nog minder dan de 55 voordien. Als de lijn absoluut wil vasthouden aan de huidige lijn 902, dan is er wel een uitgebreider aanbod nodig: minstens om het 2 uur tussen ochtendspits en 18u!	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.
74	burger	X	openbaar vervoer	Er zijn genoeg bussen maar ze komen niet op goede tijdstippen als de bus 7.50 aan het centrum is ben je te laat op school.	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.
75	burger	X	openbaar vervoer	Sinds de afschaffing van lijn 55 nemen mijn twee schoolgaande kinderen lijn 94. Deze lijn volstaat niet, vaak rijden de eerste drie bussen simpelweg door omdat ze reeds volzet zijn voor ze Moorslede binnenrijden. Hierdoor komen de kinderen geregeld eens te laat of dienen de ouders uiteindelijk zelf met de auto te rijden. Ik begrijp niet hoe de huidige planning van bussen opgemaakt werd wetende hoeveel opstappende kinderen er zijn in Moorslede. Ondoordacht en kort door de bocht.	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.
76	burger	X	openbaar vervoer	De 94 die nog plaats heeft komt steeds te laat, De 94 bussen die overvol zitten rijden dus door. Daardoor komen mijn 2 zonen die voor de vakantie de 55 namen steeds net op tijd of te laat op school. Waarom dat de 55 afgeschaft is weet niemand, totaal niet logisch dat die lijn er niet meer is. De 55 moet terug komen voor heel veel schoolgaande kinderen, het is niet de bedoeling dat we wekelijks onze kinderen vlug moeten naar school moeten brengen. Dit is voor ons niet haalbaar omdat we beiden om 7h moeten vertrekken naar ons werk. Dus komen onze kids vaak te laat op school aan!! De 55 moet terug komen!	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.
77	burger	X	openbaar vervoer	Door het wegvallen van mijn 55 kunnen mijn kinderen s avonds niet meer naar de studie op school (Roeselare). Er zijn enkel bussen terug direct na de schooluren. - bussen zitten overvol - er zijn onvoldoende bussen als de kinderen op een later uur op school moeten zijn	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.
78	burger	X	openbaar vervoer		

79	burger	X	openbaar vervoer	De dinsdag heeft mijn zus gedaan om 15:00. De enige bus die ze kan nemen is de bus die naar Beitem rijdt. Maar deze rijdt niet meer verder tot Dadizele. En om ze nog een uur te laten wachten, dat vinden we heel erg voor haar. We moeten haar dus iedere dinsdag komen halen naar Beitem en als we eens niet kunnen, moet ze een uur wachten tot de volgende bus komt.	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.
80	burger	X	openbaar vervoer	Waarom komt er geen lege bus meer op moorslede plaats?? Dit vind ik niet kunnen!! Telkens te laat zijn op school... willen jullie mijn strafzucht inhalen?? Doe er iets aan!	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.
81	burger	X	openbaar vervoer	Mijn dochter [naam] gaat naar Marienstede dadizele vroeget met bus 55 en savonds terug met 54 tot beitem kerk jammer dat bus55 afgeschift is het gaat maar soms rijd bus 54 om beitem door de kortewagenstraat waarom en moet bijna savonds een uur wachten in dadizele voor ze debus heeft	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.
82	burger	X	openbaar vervoer	Blijkbaar rijden de bussen van en naar roeselare, enkel tijdens de schooluren. Als ik op dinsdag naar de markt in roes. Wil gaan zou ik naar verluud eerst de wagen nemen naar moorslede plaats om dan de 94 te nemen naar roeselare. In de weekends rijden er geen bussen richting roeselare vanuit dadizele jammer. hoe kan men dan ,nensen motveroren om de bus te nemen? Daar deze is weg gevallen (55) Hoe kom je in Moorslede, bv stadhuus ,ocmw,CM. Wat en hoe werkt dat met belbus???	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.
83	burger	X	openbaar vervoer	Je moet voor alles afspraak maken, dus ??? Weer bij vertrek belbus bellen??? Zo blijven we bezig he. Heb dan eens een abonnement voor openbaar vervoer. Makelijk is anders . En ander vervoer via vrijwilligers is toch zeer duur. MVG.	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.
84	burger	X	openbaar vervoer	Sinds de nieuwe regeling en de afschaffen van de lijn 55 is onze dochter pas ten vroegete om 8u10 a 15 in Roeselare, dus iedere morgen spurtten om toch maar op tijd te zijn in school. De eerste bussen die passeren aan Moorslede wasserij rijden gewoon door omdat ze overvol zitten. Wat zal dat zijn tijdens de winter als er nog meer met de bus meegaan? Er moeten gewoon meer bussen zijn die vroeger rijden ipv om de 10 min. De eerste die passeren zitten toch al vol. Vroeger met lijn 55 nooit geen problemen gehad.	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.
85	burger	X	openbaar vervoer	De bus is altijd in vertraging waardoor mijn zoon pas aan komt in school in vms als de 2 de bel gaat ,dus altijd te laat ,waardoor hij naar het secretariaat moet om uit te leggen dat de bus weeral te laat 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.
86	burger	X	openbaar vervoer	Bussen zouden 's morgens om 7.29u aan Dadizelehoek moeten zijn volgens uithangbord. komen meestal maar om 7.40u, waardoor onze zoon al meermaals te laat op school toekomt te Roeselare (VMS). S'avonds het probleem dat een aantal bussen niet meer doorrijdt tot Menen?, waardoor de wachttijden ook oplopen. Ook vertikken een aantal chauffeurs om te stoppen aan bepaalde haltes, als ze geen zin hebben zeker??? Dit al meerdere malen gebeurd en meerdere malen doorgegeven, zonder resultaat. Wat als mijn zoon iets tegenkomt onderweg omdat hij van een verdere halte moet komen. Openbaar vervoer ok, maar julle zullen toch uit julle pijp mogen komen hoor. Wij voelen ons meer dan in de kou gezet... ons geld is goed genoeg, maar dienstverlening, mijn gat...	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.
87	burger	X	openbaar vervoer	Sedert dat de lijn 55 gestopt is, zit de lijn 94/902 overvol. Mijn dochter staat in de roeselarestraat - halte wasserij. De bussen rijden 's morgens gewoon door omdat ze volzet zijn. Dan moet je hopen dat de volgende bus wel stopt, zodat je toch nog op tijd op school raakt. Ook in het terugkeren zitten de bussen vaak overvol. Ook "vergeten" ze soms te stoppen, zelfs als je belt voor de halte... de bus rijdt gewoon door. Als er drie bussen (waaronder 2 dubbele en 1 enkele) worden geannuleerd, kan je dit niet ophalen met 2 bussen bij te zetten op de lijn 94. Spijtig genoeg betalen we een grote som voor een busabonnement, maar kunnen we er helaas niet op rekenen om de schoolgaande jeugd op tijd op school te krijgen. Deze lijn is weggevalen aan HET RUSTHUIS in MOORSLEDE !!! Zijn afgestoten van DADIZELE - FLORALUX	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.
88	burger	X	openbaar vervoer	BEITEM- EUROSHOP Ik kan mij niet verplaatsen met de auto dus afhankelijk van het Openbaar Vervoer BUS 55 naar voornoemde locaties ofwel steeds mijn echtgenoot aanspreken mij te voeren...	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.
89	burger	X	openbaar vervoer	Mijn kinderen gaan al 2 jaar mee met de lijn nu het derde jaar aan moorslede centrum halte . Vroeger kwam er een lege lijn bus van roeselare naar deze halte om alle kinderen mee te nemen naar roelare nu niet meer . Gevolg de 1ste bus 94 vol rijd door om 8u40 de 2 bus bv 902 ook vol 3 bus ook . Mijn zoon mis daarom zij aansluiting aan station van lijn 30 voor naar school te gaan . Mijn dochter kwam vroeger rond 8u10 aan school nu 8u25 Of soms op30 niet op tyd . Kan toch niet zijn dat ze daardoor een bus om rond 7u moet nemen om daar nog 45 min . in stad te wachten tot dat de schoolbus open gaat voor de dochter . Voor te zoon 45min wachten aan station . Is het mogelijk om terug deze lege bus in te schakelen .mvg een verzorgde ouder	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.
90	burger	X	openbaar vervoer	Te laat op school, volle bussen, lange rit...	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.
91	burger	X	openbaar vervoer	Beste, Wij wonen langs de gentsestraat in Moorslede waar alle bussen zijn afgeschift. Terwijl er voor de nieuwe regel s morgens 3 volle bussen langs kwamen bij ons in de gentsestraat. Wij wonen in een drukke straat waar er veel nieuwe jonge gezinnen huisvesten en het openbaar vervoer nodig hebben. Wat is nu de situatie: geen vervoer meer. Kinderen moeten een lange afstand afleggen langs een fietspad om de bushalte te bereiken. Als de donker periode zal aanbreken zal dit leiden tot gevaarlijke situaties. Waarvan ik hoop dat er geen slachtoffers gaan vallen. Hopelijk neem je mijn mail heel serieus. Want de situatie op dit moment is gevaarlijk en onverantwoord. Hierbij wil ik nog toevoegen, we betalen een hoge prijs voor een busabonnement voor een service die zeker de wensen overlaat. Mvg [naam] een bezorgde ouder van 3	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.
92	burger	X	openbaar vervoer	hiermede wil ik mijn ongenoegen uiten aangaande de afschaffing van de lijnbus 55, wij worden volledig afgesloten van Dadizele, Euroshop en Floralux. Wil dit herzien en terugkomen op uw beslissing, het zijn meestal de sinjoren die de gevolgen dragen. MVG.	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.
93	burger	X	openbaar vervoer	Iedere ochtend tijdens schooluren rijden de bussen tussen 7u15 en 7u40 al meestal door komend van leper bomvol door centrum Moorslede...ze worden als sardienen geplet als er dan nog bussen stoppen...VEILIGHEID??? Op 3 september eerste schooldag te laat daardoor op school gekomen!!Goed begin! Ook op de lijn site staat er dat er een bus de maandag 17u05 richting Moorslede, onze zoon heeft om 16u45 gedaan met school en moet in Moorslede gaan voetballen en telkens staat er de maandag op dat de bus van 17u05 geschrapt is waardoor hij maar een bus heeft dan om 17u35 en pas om 18u in Moorslede is en thuis is om 18u15 moet dan nog iets eten en zich klaarmaken om onmiddellijk te vertrekken Hij is blijkbaar niet alleen met dat probleem!!! De 902 en 908 zou je kunnen zeggen maar die zitten idem overvol... Er ga toch eens delftig moeten herzien worden hoor...que veiligheid van onze kids en stiptheid...	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.
94	burger	X	openbaar vervoer	Jammer genoeg werd lijn 55 (Roeselare-Menen en omgekeerd) nog recent geschrapt en kwam hiervoor niet echt een plaatsvervangende nieuwe route. - de route Roeselare-Moorslede-Dadizele-Menen is nu heel erg moeilijk bereikbaar. De wijziging heeft er dan ook voor gezorgd dat er nu een heel omslachtige route met verschillende lijnen moet worden genomen, wat natuurlijk ook resulteert in heel wat tijdsverlies. - Het idee van de bussen 900 (de exacte nummers ken ik niet) is ook maar een matige oplossing, aangezien deze bussen enkel rijden op de spitsuren maar de rest van de dag eigenlijk niet beschikbaar zijn (om de route naar Dadizele Menen of juist naar Moorslede en Roeselare af te leggen) - Na de schrapping van lijn 55 is de Gentsestraat richting Moorslede en de verdere route in Moorslede ook niet meer in gebruik door andere bussen. De eerstvolgende dichte haltes zijn lijnen 94 en 54 en vanuit sommige gebieden zijn die toch wat ver en moeilijk te bereiken! Ik hoop nog altijd op een oplossing waarbij het mogelijk is dat deze lijn terugkomt of een lijn wordt ingesteld die deze problemen aanpakt doorheen de dag en fungeert als een goede oplossing om de route tussen deze weg weer mogelijk te maken zoals die er eerder (met lijn 55) wel altijd 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.
95	burger	X	openbaar vervoer	lijn 55 was voor de wijk de koekuit een must nu deze niet meer aan geboden is het een verarming daar het deel van af Dadizele tot Roeselare af gnesneden is hopelijk komt deze terug .Waarom een grote reden zowel SCHOOL gaenders als ook minder mobil kunnen nu er geen gebruik van maken .Hopelijk komt er een aanpassing in goede zin voor Moorsledenaers is dat een verarming daar de richting naar de zilverberg geheel is stop gezet WAAROM DEZE STOP GEZET is een vraagteken ????	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.
96	burger	X	openbaar vervoer	Als gepensioneerde buschauffeur kan ik nu niet meer met de bus van strobome reizen naar eender welke stad.Hoe kan dit in deze tijd.We gaan terug in de tijd zo.Een ontevreden bewoner van Moorslede!!!!	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.
97	burger	X	openbaar vervoer	Ons dochter moet nu voor haar studentenjob in dadizele iedere keer bij slecht weer gevoerd worden, soms wordt er ook niet aan de werkende ouders gedacht voor wie dit in de vakantie onmogelijk is. Ook met oudere mensen die geen wagen/rijbewijs hebben zit een bezoek/boodschappen in Dadizele er niet meer in	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.
98	burger	X	openbaar vervoer	Vanuit slypskapelle is er geen verbinding naar Menen tijdens de namiddag. Als je naar ziekenhuis moet in Menen is er geen oplossing.	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.
99	burger	X	openbaar vervoer	Mijn dochter heeft de maandag om 15u gedaan met school. Ze moet dan de bus nemen aan de spil in Roeselare. Maar die bus rijdt juist maar tot in Beitem dus niet meer tot in Dadizele. Anders moet nog 1u aan de spil blijven wachten wil ze de 54 nemen die tot in Dadizele rijdt. Ik moet elke maandag kijken of ik iemand vindt om haar te halen naar Beitem. Kan dat soms opgelost worden dat mijn dochter toch om 15u een bus heeft die tot in Dadizele rijdt? Waarom betalen we dan een busabonnement als ze niet thuis kan geraken.	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.

100	burger	X	openbaar vervoer	<p>Beste Graag had ik mijn mening gedeeld in verband met de nieuwe vervoersorganisatie.</p> <p>Wij wonen op De Koekeut ter hoogte van de Gentsestraat (nummer). Wij hebben een bushalte vlak voor de deur. Helaas passeert er hier geen enkele bus meer sinds 1 juni. (Wat trouwers het goal is voor gans de straat) Onze zoon (en er volgen er nog 2 die binnen enkele jaren naar het middelbaar moeten) zit nu in het tweede middelbaar en gaat (ging) bijna elke dag met de bus naar Roeselare. Vorig jaar passeerden er drie bussen tijdens de schoolspits, hij nam altijd de laatste, omdat de eerste twee overvol zaten. Dus dan kunnen we wel spreken over een drukbezette lijn denk ik? Nu moet hij met de fiets naar de bushalte aan de euroshop. Niet ver, hoor ik je denken. Inderdaad, maar laten we toch spreken van een zeer onveilige fietsbaan, auto's die vlammen aan veel meer dan de toegelaten snelheid! Wie moeten er zelfs niet aan denken om hem te voet te laten gaan, want van een voetpad is er geen sprake. Hopelijk is het nooit een van onze zonen of een kind van onze buren die betrokken geraakt bij een verkeersongeval! De Koekeut is sinds enkele jaren zeer verjongd, over een 5-tal jaar zullen er hier een twintigtal jongeren de bus moeten nemen naar hun middelbare school, wat nu helaas niet meer kan. En dit nog even ter zijde: weten jullie de kostprijs van een jaarabonnement bij De Lijn? Gesnoeid in het aantal bussen die rijden, maar de kostprijs is wel niet gedaald, integendeel, toch een beetje absurd? Hopelijk verdient onze stem gehoor en kunnen we binnenkort onze kinderen terug met een gerust hart naar school sturen.</p> <p>Alvast bedankt dat we de kans krijgen om onze mening te delen.</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.
101	burger	X	openbaar vervoer	<p>Beste, S'ochtends komen er aan de halte moorslede centrum richting roeselare 4 bussen maar alsnog moeten we de laatste nemen omdat de vorige doordringen aan de halte ofwel bomvol zitten, hierdoor zijn we dan te laat op school ik vond het vorige systeem s'ochtends beter, een lege accordeon bus die start aan de halte moorslede centrum is perfect! Het moet opgelost worden!</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.
102	burger	X	openbaar vervoer	<p>Onze beide dochters gaan naar school in Roeselare. Vorige jaar ging onze oudste steeds met de bus, dit was geen probleem. Als ze dit jaar met de bus gaan, zijn ze beiden te laat op school. De bussen rijden steeds door, uiteindelijk stopt er pas een bus rond 7u50 of 7u55... veel te laat dus met als gevolg dat ze niet op tijd in school zijn! 1 maal ok, 2 maal ok, maar systematisch iedere dag, dit gaat niet. ik moet ze nu dus bijna elke dag met de wagen brengen omdat ze het niet zien zitten om iedere dag te laat te komen. Met de fiets is slecht 1x per week een optie, gezien ze beiden veel sporten en na school ogghaald worden om naar hun sport te gaan. Gelieve dringend de regeling aan te passen...</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.
103	burger	X	openbaar vervoer	<p>Bussen komen te laat aan in Roeselare waardoor zoon ook te laat in school komt. Drie bussen op een rij s' morgens maar zitten overvol en de laatste zou om 8:07 moeten aankomen aan het station. De tweede bus is pas om 8:12 aan de Spiraalbrug in Roeselare waardoor ze dus altijd te laat komen op school! De eerste bus is geen optie want daar kan geen kind meer bij! Op vrijdag heeft hij ook geen bus naar Dadizele basillek. School is gedaan om 14:50 en eerst bus naar halte basillek is pas om 17:12!!! Als hij een uur wacht heeft hij wel een tot aan de Voerman maar met een zware boekentas en bij slecht weer moet hij dan toch nog een serieus eind stappen.</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.
104	burger	X	openbaar vervoer	<p>Er zijn slechts 3 doorkomsten v bus s' morgens en s' avonds. Volgende week bub kan de dochter niet in Roeselare geraken met bus omdat er geen vroegere bus is. Ook is de bus al 2x te laat geweest met gevolg dat ze 2x te laat op school was... is pas 2e schoolweek. Een vroeger bus nemen is geen oplossing want die is er niet..</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.
105	burger	X	openbaar vervoer	<p>Er rijden te weinig bussen . De bussen zitten overvol !!! De bussen stoppen soms niet aan de halte.</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.
106	burger	X	openbaar vervoer	<p>Het kan toch niet dat de lijnen niet afgestemd zijn op schooltijden. Zo ook voor de lijnen overdag, bijna 1:40u onderweg om amper 12 km te rijden. Echt schandalig vindt ik het, zeker voor mensen die de bus regelmatig gebruiken voor woon/werkverkeer zoals bij mij en voor de scholieren die zelfs niet elke dag meer daarmee naar huis raken. Schandalig is het, en ik werk bij De Lijn maar ik deel de mening van veel misnoegde mededoorstgenoten. Slijpskapelle valt nog maar eens buiten alles!!!</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.
107	burger	X	openbaar vervoer	<p>Deze bus werd volledig geschrapt. Er is nu een nieuwe bus die maar op een aantal tijdstippen aan de halte passeert (ochtend en avond) maar er is dus geen verbinding tijdens de dag. Wanneer ik dus een bus naar Roeselare wil nemen moet ik eerst naar Dadizele of Moorslede.</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.
108	burger	X	openbaar vervoer	<p>Beste Ik kan me helemaal niet vinden dat jullie de lijn 55 afgeschafte hebben. - Er is tussen 8uur en 16uur totaal geen vervoer tussen deel gemeente Dadizele en Moorslede voor alles moeten we naar Moorslede Bank KBC, ziekenbond, Sociaal huis, Gemeentehuis. De belbus nemen is geen optie daar je niet kan weten hoe lang je afspraken dueren. Wanneer ik van mij thuis naar Moorslede wil ben ik maar liefst 1uur17min onderweg. - Dadizele is een toeristisch dorp en er komen geen bussen meer over dag naar het centrum wat zeer nadelig is voor bijvoorbeeld Bedevaarders die willen met de bus komen en niet meer volledig mobiel zijn. het is 10min stappen voor een mobile persoon. Als er nu echt moest bespaard worden had men dan niet beter bijvoorbeeld de lijn 54 in de onpare uren en de 55 in de pare uren laten rijden op de vroegere trajecten? - Ook de halte aan de Kiephoek voor de bus 54 is zeer onveilig langs de Meensesteenweg. Die was vroeger in het begin van de kortrijkstraat waar nu nog het schuilhokje staat veel veiliger. De afstand van schuilhokje en halte bedraagt 30 meter. - ook de bussen voor de schoolgangers zitten proppens vol. Net een hoop haringen in een ton. Het is dan ook geen optie voor ons gepensioneerden om deze bussen te nemen Moest het bovendien lukken om toch plaats te hebben op de bus en je wil verder reizen met de trein moet je wachten tot na 9uur om te kunnen genieten van van je korting.</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.
109	burger	X	openbaar vervoer	<p>Mijn kinderen moeten dubbel zo ver wandelen naar lijn 94 om de bus te nemen en een half uur vroeger vertrekken om op tijd de trein te nemen om naar school te gaan. Met de 55 was dit beter geregeld.</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.
110	burger	X	openbaar vervoer	<p>Heel goed dat er nieuwe bussen zijn Maar als ze bij onze halte aan komen Moorslede centrum zitten ze overvol en kunnen we er niet meer bij tenzij je tussen het volk vastgeklemd staat maar dat is ook niet bepaald leuk daardoor ben ik meestal te laat op school dit schooljaar vorig jaar kwam er 1 94 een accordeon dit was een goed schema alhoewel je moest goed duwen voor een plekje er komt somsogtjens een lege bus maar deze is te laat en als we op die bus zitten zijn we te laat op school DRINGEND INGREETP Gevraagd ik zelf zou 2 lege accordeon sturen of al de bussen die nu komen leeg laten komen of een bus als beginhalte Moorslede centrum doen je ziet wel hoe je het oplost maar dit is het niet dat het maar snel Oktober is</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.
111	burger	X	openbaar vervoer	<p>1/Wat met bussen tss 12 en 13 uur tijdens examenperiode. In de examenperiode is dit een piekmoment. 2/ heel jammer dat lijn 55 is verdwenen.</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.
112	burger	X	openbaar vervoer	<p>Dochter heeft een abonnement, maar kan het niet gebruiken omdat ze nooit zeker is of ze mee kan. En ze moet om 8u 10 in school zijn, dus zou ze vaak te laat zijn. Want minder bussen dan vorig jaar, en ook kortere bussen. Moorslede roeselare. En terug. Vorig jaar weinig problemen. Sedert 1 sept veel te weinig capaciteit, smorgens moet iedereen tegelijk nr school Beste. Onze gasten gaan al ongeveer 5 jaar met het openbaar vervoer naar school en terug naar huis. Ook in de vakanties nemen ze vaak de bus om op stap te gaan. Dit jaar zijn de bussen veranderd en het is echt een ramp! S'morgens stappen er heel veel jongeren op bij strooboomhoek(902) Mijn kinderen nemen steeds de eerste bus en zijn juist op tijd in school of soms zelf te laat! Vroeger kwam er een accordeon bus die groter was en waar ze opkonden. Nu komt er een gewone bus die al redelijk vol zit als ze gelukt hebben kunnen ze nog op de eerste bus. Maar als ze er niet meer op kunnen moeten ze de tweede bus nemen en zijn ze zeker te laat op school. Ook s' avonds is alles wat veranderd.vb de vrijdag en maandag hebben ze om 15u gedaan en er is geen 902 die hen terug naar strooboomhoek(902) brengt. Waarvoor onze kinderen en veel andere niet thuis geraken met het openbaar vervoer. Zo jammer!! Ze moeten dan een 94 nemen en geraken dan al in moorslede maar zelf moeten we dan iemand aanspreken om hen naar huis te brengen. Dit kan toch niet!! We betalen voor het openbaar vervoer en vele jongeren en ook onze gasten geraken niet thuis!! Terwijl vroeger alles top ging. Er waren meer bussen. Beterere uren... Regelmatig een bus Vroeger konden ze ook nog in nood afstappen bij het wit kruis(54)Maar ook deze halte is niet meer beschikbaar. 1 van mijn gasten moet binnenkort stage lopen en geeft stage tot 17u tegen dst hij aan de bus is is de 17u12 al weg en dan is er ook geen bus meer terug!! En wat dan???</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.
113	burger	X	openbaar vervoer	<p>Ze moeten dan een 94 nemen en geraken dan al in moorslede maar zelf moeten we dan iemand aanspreken om hen naar huis te brengen. Dit kan toch niet!! We betalen voor het openbaar vervoer en vele jongeren en ook onze gasten geraken niet thuis!! Terwijl vroeger alles top ging. Er waren meer bussen. Beterere uren... Regelmatig een bus Vroeger konden ze ook nog in nood afstappen bij het wit kruis(54)Maar ook deze halte is niet meer beschikbaar. 1 van mijn gasten moet binnenkort stage lopen en geeft stage tot 17u tegen dst hij aan de bus is is de 17u12 al weg en dan is er ook geen bus meer terug!! En wat dan???</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.
114	burger	X	openbaar vervoer	<p>We hopen echt dat jullie er iets aandoen! Zeker wat meer bussen in zetten bij de 902! Zeker aan huc rond 14u!! Er is thv de Gentsestraat geen stopplaats meer van de lijn. Onze poetsvrouw die meer dan 5 jaar voor ons werkt en geen rijbewijs heeft en niet kan fietsen, kan niet meer bij ons geraken. Een kleine km wandelen zag ze nog zitten. Maar 3 km is te veel. Ook voor mijn kinderen die binnen een tweetal jaar een deel met het openbaar vervoer zouden reizen, zal dit ook een probleem worden. Ze zullen bij regenweer al uitgered zijn tegen dat ze bij een bushalte geraken... dus zullen we moeten kiezen voor minder ecologische alternatieven... jammer genoeg.</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.
115	burger	X	openbaar vervoer	<p>De dochter moet zowel op de heen-en terugweg naar en van school in roeselare rechtstaan. Ook spijtig dat bushalte aan het kerkhof voor het rusthuis niet meer in gebruik is.</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.

116	burger	X	openbaar vervoer	<p>Voordien nam ik lijn 55 in Slyskapelle, bushalte Strooiboomhoek elke dag om naar school te gaan. Gemakkelijk want ik hoefde enkel een kleine 10min naar boven te stappen om bij de bushalte te geraken en op te stappen, met zoals vele andere medestudenten (en ook senioren) die 's ochtends gebruik maakten van deze bus(sen). Sinds de nieuwe regeling moeten we helemaal naar bushalte Wit-Kruis in Ledegem stappen om vlot naar school te kunnen gaan, hou in gedachten dat dit welgeteld 32 min stappen is zowel 's ochtends in het donker als 's avonds aangezien we bijna geen verbinding tot in Slyskapelle hebben. Jammer dat ik betaal voor een JAAR abonnement en deze bijna niet kan benutten door dit hele gedoe.</p> <p>Als jongere ben ik ook bang om dit hele stuk te wandelen, ik loop tussen velden waar er soms geen huizen te zien zijn, moest er iemand het in gedachten halen om ons mee te pakken en ontvoeren kunnen we zelfs niet eens naar een dichtstbijzijnde huis lopen om ons te verschuilen...</p> <p>Ik heb sinds dit nieuw schooljaar gekozen voor GEEN abonnement meer aan te gaan wegens deze regeling, je betaald voor een jaar maar kan er bijna/geen gebruik van maken en als jongere voel ik mij ENORM in de steek gelaten. Deze zomervakantie was een echte he!, daar sta je dan in Slyskapelle te wachten op een bus maar er komt geen af, zelfs de hoppin bus en de belbus kwamen niet af na meerdere keren gebeld te hebben... hierdoor heb ik ook geen vakantiejob meer kunnen doen, heel jammer want ook afspreken met vrienden ging niet. Hopenlijk komt er een nieuwe regeling waar we gemakkelijk op en af kunnen stappen in Slyskapelle want ook wij waren met veel studenten elke ochtend die gebruik maakten van deze halte (zeer meer dan 10 kinderen elke ochtend!).</p> <p>Mischten een idee om fietsen vanuit het stad te plaatsen waar de vorige bushalte (strooiboomhoek) was? Zodat iedereen een fiets heeft en tot de dichtstbijzijnde halte kan fietsen, in dit geval het Wit-Kruis te Ledegem.</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.
117	burger	X	openbaar vervoer	<p>Afschaffing van de lijn 55 Roeselare - Menen (en terug) zorgt voor een veel slechtere verbinding vanuit Moorslede naar omliggende gemeenten. Er zit veel meer volk op de bussen, we moeten veel verder stappen tot aan een bushalte + slechtere uurrngeling. Vanuit Roeselare nog slechts 1 buslijn terug naar Moorslede waardoor veel langere wachttijden.</p> <p>Geen verbinding meer naar Dadzele of Beitem!!!</p> <p>*Veel te veel volk op de bus. *Bus stopt niet aan de vertrekhaltes wegens vol. *Bus niet gestopt aan afstaphalte waardoor de kinderen,1ste middelbaar, veel verder moesten stappen naar school en zelf de weg niet wisten. Gelukkig enkele 3de jaars die zich over hen ontfermt hebben. *Niet meer veilig, 1x moest zelfs de vervangbus komen omdat de deuren niet meer konden sluiten</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.
118	burger	X	openbaar vervoer	<p>Dochter was op woensdag 13/09 zoals gewoonlijk 5 min op voorhand aan de halte (vertrek 7u29) en de bus kwam niet. Er stonden ook heel weinig mensen te wachten, dus hoogstwaarschijnlijk was de bus daar 5 min vroeger en heeft ze die dus alsnog gemist. Volgende bus pas 8u10 met als gevolg dus te laat op school.</p> <p>Lijn 55 (Menen-Dadzele-Moorslede-Roeselare) werd geschrapt!! Waarom?? Vroeger kon mijn dochter opstappen aan halte 'de vierweg' te Moorslede om de bus te nemen naar school (Roeselare). VOORDELEN: - Deze halte bevindt zich op (slechts) 6 minuten stappen van ons huis. - Er staat een bushokje! - De reizigers van 'de lijn' zijn verspreid over verschillende haltes, wat ervoor zorgt dat het volk wat verspreid is. - Buurtbewoners hebben geen overlast van wachtende reizigers, want deze halte bevindt zich aan het kerkhof.</p> <p>Door het verdwijnen van lijn 55 zijn er héél wat NADELEN: * Haltes ver van huis: De dichtstbijzijnde haltes zijn: Emiel Jacqueslaan, centrum en wasserij. Deze bevinden zich nu op 12 minuten stappen = dubbel zo ver als voordien! Gevolg: mama neemt ze mee met de auto tot (bijna) aan de bushalte. --> is dit de bedoeling? Is dit milieubewust (minder en groener autogebruik)? Is dit 'voorzien in basismobiliteit'? Is dit het openbaar vervoer aantrekkelijker maken?? Waarom gaan ze niet met de fiets tot bij de halte? Simpel: Omdat er geen fietsenstalling is bij halte 'wasserij' of halte 'Emilie Jacqueslaan'. * Te druk aan de halte en op de bus: Bij halte 'Moorslede centrum' is er wel fietsenstalling. Dus, reizigers die niet meer kunnen meerijden met de afgeschafte buslijn nr.55 moet nu met z'n allen daarheen. Gevolg: het is daar véél te druk, daar laat ik mijn kinderen niet opstappen: teveel volk, té kleine stoep voor wachtenden, drummen voor een plekje, kinderen leunen tegen de gevels van de buurtbewoners (leuk hoor!),.... --> is dit het openbaar vervoer toegankelijker maken voor iedereen? * Nipt op tijd op school: Mijn dochter stapt op bij halte 'wasserij'. De eerste bussen die daar aankomen, stoppen NIET, die rijden gewoon door omdat deze al opvol zitten! Als er al een bus stopt, kunnen ze er niet meer bij (te vol). De laatste bus moeten hen wel meenemen (anders raken ze helemaal niet op school). Maar deze bus moet dan ook aan elke volgende halte stoppen om daar ook nog reizigers op te pikken. Daardoor komen ze later aan in Roeselare en moeten ze rennen om op tijd op school te zijn! Stress!! * Geen of te kleine bushokjes: Eerste schooldag, kletsnatte dag, eerste dag dat ook mijn zoon de bus neemt om naar de middelbare school in Roeselare te gaan. --> Halte "Emiel Jacqueslaan": Daar had hij afspreken met een vriend om samen de bus te nemen. Mama verset Beste,</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.
120	burger	X	openbaar vervoer	<p>Ik vind het heel jammer dat de lijn 55 werd afgeschaft en vervangen door de nieuwe lijn 541. De lijn 55 reed meerdere malen naar Menen en terug. Daarentegen rijdt de nieuwe lijn slechts 's morgens 2 x en 's avonds 2 x. Op woensdagmiddag is er maar 1 bus nl. Om 12u22. De urenregeling van de 55 was ook beter. Als mijn zoon 's morgens met de 541 naar school wil, dan is hij sowieso te laat. 's avonds rijdt hij om 16u30 en om 17u30, terwijl alle scholen al gedaan zijn om 16u ofwel om 17u. Dit zorgt ervoor dat ik voor mijn kinderen die naar school gaan in Menen en ook activiteiten hebben in Menen heel wat meer moet heen en weer voeren met de auto.</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.
121	burger	X	openbaar vervoer	<p>'s morgens om 7u34 stopt de eerste bus vaak niet bij de halte Emiel Jacqueslaan omdat deze al vol zit, maar de volgende 2 bussen komen iets later waardoor mijn dochters dikwijls te laat op school toekomen. Een oplossing zou zijn dat de eerste bus een accordeon bus zou zijn waardoor er meer mensen mee kunnen (want vroeger reed er altijd een accordeon bus op lijn 55.</p> <p>Wij wonen in Slyskapelle waar de lijn 55 is afgeschaft S'morgens geraken mijn dochters enkel tijdens de 'schoolperiode' in Roeselare via de lijn 902 S'avonds moeten ze er niet aan denken om studie te volgen want dan geraken ze niet meer thuis want de laatste bus uit Roeselare is om 17h15 De woensdag is het nog triestiger! En je moet ook niet zeggen dat ze dan maar de lijn 54 van Ledegem moeten nemen want dan moeten ze nog een half uur te voet stappen als ze afstappen aan de halte wit kruis ledegem, we gaan dan nog niet spreken over het gevaar om daar te voet de provinciebaan over te steken! Geen zebrapad, geen verlichting, niet verantwoord dus! In de vakantie was het nog slechter, geen bus die Slyskapelle passeerde! Dus mijn kinderen moesten er niet aan denken om het openbaar vervoer te gebruiken om ergens te geraken vanuit hun woonplaats! En van de belbus gaan we ook niet spreken , wij zijn met 5 dus moet je 5 accounts aanmaken Een heel gedoe want je moet op voorhand laten weten wanneer je de bus nodig hebt ik heb 1x opgebeld toen ik op mijn werk was omdat mijn dochter aan het station van Menen stond en geen bus kon nemen om thuis te geraken Toen ik de belbus contacteerde kreeg ik te horen dat er pas 2h later een belbus beschikbaar kon zijn Waar zijn we mee bezig? Ik koop voor mijn kinderen een jaarabonnement zodat ze zelfstandig zich kunnen verplaatsen maar telkens ze de bus willen nemen is het een heel gedoe om van Slyskapelle of in Slyskapelle te geraken Schandalig is het, het is duidelijk dat diegene die achter de afschaffing van al die haltes zit zelf geen gebruik moet maken van het openbaar vervoer!!!!</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.
122	burger	X	openbaar vervoer	<p>Lijn 94 is veel drukker sinds lijn 55 is weggefallen, tijdens de spits rijden volle bussen haltes voorbij.</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.
123	burger	X	openbaar vervoer	<p>Bus om 7u29 overvol waardoor de mensen die op strooibome willen opstappen er niet meer op kunnen of met moeite. Er moet geen zitplaats zijn maar toch wel ademruimte en veiligheid! Dan maar bus nemen van 7u38 met al 2 maal melding gekregen te laat op school. We zijn pas half september. Jammer dat dit zo moet verlopen... Mvg</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.
124	burger	X	openbaar vervoer	<p>ik stap op thv Moorslede garage, de eerste bussen van 7u43 zitten al stampvol waardoor ze doorrijden. Hierdoor ben ik al vaak te laat geweest op school of moet ik me haasten om toch maar op tijd school te zijn. Ik wou al eens de bus vroeger nemen maar die zat ook al vol en reed ook door. Dus terug hetzelfde wachten tot er een bus wil stoppen en te laat op school! Waarom kan er niet terug een bus vertrekken aan Moorslede centrum waardoor wij die op een latere halte opstappen er ook nog bij kunnen en toch op tijd in school geraken? Was de vorige jaren geen probleem! Waarom willen de chauffeurs ook niet altijd stoppen bij het naar huis komen aan onze halte? Als je belt rijden ze vaak door tot aan het centrum. Dit gebeurde deze week terug al 2 keer!</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.
125	burger	X	openbaar vervoer	<p>Vanaf 7u15 tot 7u45 rijden heel wat bussen door omdat ze volzet zijn. Ik hoop elke ochtend op een plaatsje. Soms is het drummen en lukt het nog niet, soms moet ik wel 4 bussen wachten vooraleer ik naar school kan vertrekken. Dat wil zeggen dat ik soms 20 minuten later in Roeselare toe kom dan gepland, met de nodige stress. Een bijna komende bekommernis: wat in de winter? Wat als het regent?</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.
126	burger	X	openbaar vervoer	<p>Voorheen was er een vlotte verbinding tussen Moorslede en Menen. Sinds de nieuwe regeling moet men eerst naar Roeselare om in Menen te geraken, wat neerkomt op een reistijd van bijna anderhalf uur. Een vlottere verbinding zou hier terug moeten geprogrammeerd staan!</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.
127	burger	X	openbaar vervoer		
128	burger	X	openbaar vervoer		

129	burger	X	openbaar vervoer	<p>Beste, De nieuwe vervoersregeling is voor ons allesbehalve een verbetering. Onze zoon kon vroeger 's morgens opstappen aan de kerk van Dadizele. Nu enkel nog aan de Voerman. Waardoor we genoodzaakt werden om een oude fiets aan te schaffen. Die moet geplaatst worden in een onoverdekte fietsenstalling die bovendien veel te weinig plaatsen verschaft aan alle jongeren die met de fiets komen. De bussen werden beperkt (De lijn 55 verdween) waardoor er ook nog eens een overbevolking is, sommige kunnen zelfs niet mee De bussen rijden door en de kinderen staan daar, daar sta je dan met je toch wel prijzig abonnement.... Heel wat stress bij de kinderen en ouders, en dan ook nog klachten op school omdat ze te laat komen..... (nota's in de agenda...) De nieuwe lijnen 541 en 542 rijden pas om 7 u 45, wat te laat is om op tijd op school te geraken. Deze extra lijnen zijn dus totaal niet afgestemd op de schooluren... 's Avonds kon hij vroeger opstappen aan Cc de Steiger rond 16u 15, dit lukte nu ook niet meer , want de bus stopt daar niet meer. Nu moeten ze naar Menen markt stappen en kunnen ze pas om 16u33 opstappen, dan zijn ze om 16u 48 aan de Voerman. (terwijl de school al uit is om 15u 45, pas een uur later thuis dus, terwijl de afstand slechts 7 of 8 km is....) Hopelijk komt er nog een aanpassing zodat deze regeling een verbetering mag zijn, of terug zoals vroeger.....</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.
130	burger	X	openbaar vervoer	<p>Mijn dochter zit op school in Menen. Ze heeft nog 1 bus naar school en 1 bus terug. Soms moet ze pas om 9u op school zijn of is de school om 15u gedaan. Op die momenten moeten wij instaan voor vervoer. Wij gaan met twee gaan werken dus is dat niet altijd haalbaar. Als ze in het weekend naar haar vrienden wil moet ze eerst naar Roeselare om dan naar Menen te gaan.</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.
131	burger	X	openbaar vervoer	<p>Lijn 55 (Menen-Dadizele-Moorslede-Roeselare) werd geschrapt!</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.
132	burger	X	openbaar vervoer	<p>s Morgens komen de bussen richting Roeselare te laat, en zitten reeds vol. Doordat de bussen te laat komen, komen zoon en dochter dagelijks te laat toe op school. Op school krijgen ze een opmerking errond. Op vrijdag moet de zoon bijna 1h wachten op een bus van Roeselare naar Dadizele. Er rijden ook bussen enkel naar Beitem, die amper reizigers hebben. Wat is het nu daarvan? Kunnen die niet gewoon doorrijden?</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.
133	burger	X	openbaar vervoer	<p>Te weinig capaciteit op de bussen vanaf 7u40 Bussen rijden door , zitten propvol. Thv opstapplaats Massels. Pas op de derde bus kan je opstappen en sta je helemaal vooraan gedrumd. Net op tijd of net te laat op school is het gevolg.</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.
134	burger	X	openbaar vervoer	<p>graag een extra bus op deze lijn ,dit zowel 's ochtends, 's middags en 's avonds en dit voor heel het jaar en niet enkel in de schoolperiode. het traject van deze lijnbus zou opnieuw de oude route 55 moeten volgen zodat de wijk de koekuit ook bediend kan worden • dat de huidige lijn Ieper-Moorslede-Roeselare wat ontlast wordt want nu is er een overbevolking aan het bushokje met gevaarlijke toestanden. Schoolgaande jongeren staan op straat om toch maar op de bus te geraken.</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.
135	burger	X	openbaar vervoer	<p>De vroegere lijn 55 had haltes in de Pater Lievensstraat en de Gentsestraat. Gezien er zich toch heel wat woonwijken langsheen deze straat bevinden (en zelfs een gehucht: De Koekuit) en een rusthuis met serviceflats en bejaardenwoningen werd deze lijn goed gebruikt, zowel door jong en oud. Met het nieuwe vervoersplan werd de lijn 55 afsgechaft. Hierdoor wordt een grote groep van inwoners van de gemeente Moorslede het recht op basismobiliteit ontnomen. Wij vragen dan ook dat de huidige lijn 902, komende van Dadizele naar Moorslede (en omgekeerd), het traject van de vroegere lijn 55 opnieuw volgt zodat ook de bewoners van de Pater Lievensstraat , de Gentsestraat, het rusthuis , de serviceflats, de bejaardenwoningen en de vele studenten opnieuw kunnen gebruik maken van het openbaar vervoer.</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.
136a	gemeente Wingene	X	algemeen	<p>De gemeenteraad van Wingene formuleert volgend advies opgebouwd op basis van het (S)TOPprincipe, uitgebreid met vrachtovervoer.</p>	We nemen akte van dit standpunt.
136b	gemeente Wingene	X	voetgangers	<p>Stappers: Gelet op de beperkte actieradius van stappers wordt geen apart hoofdstuk gewijd aan de voetgangers, maar ondersteunend vermeld of in combinatie met fietsverkeer. Bv. bij het openbaar vervoer (first and last mile). Fiets: Via de kaart Fietsnetwerk wordt aangegeven welke assen als bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) opgenomen zijn in de vervoerregio Midwest, afgestemd op de naburige regio's. We onderschrijven de ambitie om de missing links in het BFF uit te voeren met focus op de routes die samen vallen met gewestwegen.</p>	We nemen akte van dit standpunt.
136c	gemeente Wingene	X	fietsnetwerk	<p>Openbaar vervoer: Het openbaar vervoer op korte termijn rolt verder uit. In het Regionaal Mobiliteitsplan Midwest staat de visie op het openbaar vervoer op lange termijn. Uit het verkeersmodel van de vervoerregio Brugge wordt geconcludeerd dat de tangential lijn Beernem-Torhout potentieel heeft. We adviseren om het potentieel van de route Beernem-Lichtervelde (via Wingene), gelet op het belangrijk treinknooppunt Lichtervelde, te onderzoeken.</p>	We nemen akte van dit standpunt.
136e	gemeente Wingene	X	wegencategorisering	<p>Personenvervoer: De wegencategorisering is afgestemd over de vervoersregio heen.</p>	We nemen akte van dit standpunt.
136f	gemeente Wingene	X	vrachtroutenetwerk	<p>Vrachtovervoer: Vanuit de vervoerregio wordt voorgesteld om bovenop een regionaal vrachtroutenetwerk een slimme en sturende kilometerheffing en waar nodig tonnagebeperkingen in te voeren. Uit de objectieve cijfers (OBU-data oktober 2019) blijkt dat de as N50 een belangrijke vrachtroute is. In de driehoek Oostkamp-Beernem-Wingene wordt op de kaart vrachtroutenetwerk volgend aandachtspunt opgenomen: "Er worden geen routes opgenomen in het regionaal vrachtroutenetwerk en er worden ook geen vrachtwerende maatregelen genomen. In de omgeving mogen geen ontwikkelingen die regionaal vrachtoverkeer langs deze routes creëren bijkomen." Gemeente Wingene geeft een positief advies op deze omschrijving in zoverre de beperking tot ontwikkeling op het grondgebied van de vervoerregio Brugge slaat en het flankerend beleid (zoals bv. een sturende kilometerheffing) in lijn ligt met een aanrijroute afgestemd op de N50 op grondgebied van Wingene."</p>	De voetnoot op de kaart met het vrachtroutenetwerk waarvan sprake slaat niet alleen op het grondgebied van de VVR Brugge. De afspraak tussen Wingene, Oostkamp en Beernem was dat er tussen het bedrijventerrein Hillie en de E40 geen vrachtroutes worden geselecteerd, maar dat er ook geen vrachtwerende maatregelen worden genomen (op bv. de as N50 - N36B), op voorwaarde dat er op deze route(s) geen bijkomend vrachtoverkeer t.g.v. nieuwe ontwikkelingen gegeneerd zal worden. Bijkomend vrachtoverkeer dat vanaf bedrijventerrein Hillie of een nieuw bedrijventerrein in de omgeving de aanrijroute over de N50 zuidwaarts naar de N37, is wel mogelijk.
137a	departement Landbouw en Visserij	X	algemeen	<p>Het Departement Landbouw en Visserij kan zich vinden in de algemene principes van het regionaal beleidsplan die binnen de strategische doelstellingen en verschillende thema's zijn uitgewerkt. Binnen het thema ruimte wordt een ambitie uitgeschreven om het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem terug te dringen en overmatige verharding zo veel mogelijk weg te nemen. Het Departement Landbouw en Visserij ondersteunt deze ambitie. Bij een verdere uitrol van de concrete acties zal binnen de vervoerregio lokaal bijkomend ruimtebeslag voor bepaalde 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 landbouwvoertuigen op sommige wegen geweerd worden omwille van verkeersveiligheid, waardoor percelen niet of enkel via een grote ommijrfactor 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. </p>	We nemen akte van dit standpunt.
137b	departement Landbouw en Visserij	X	ruimte	<p>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 ontspannen. 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 Midwest 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.</p>	We nemen akte van dit standpunt. Dit is een aandachtspunt bij de uitwerking van concrete acties die voortvloeien uit dit regionaal mobiliteitsplan. Het betreft een plan-MER op strategisch niveau: de mogelijke effecten van het plan op de landbouw en het landbouwverkeer werden op hoofdlijnen beschreven. Bij verdere uitwerking van de acties moet een effectenonderzoek uitgevoerd worden op niveau van het plan of project en de concrete effecten beschreven en eventueel gemilderd worden.
137c	departement Landbouw en Visserij	X	ruimte	<p>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 ontspannen. 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 Midwest 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.</p>	We nemen akte van dit standpunt. Dit is een aandachtspunt bij de uitwerking van concrete acties die voortvloeien uit dit regionaal mobiliteitsplan. Het betreft een plan-MER op strategisch niveau: de mogelijke effecten van het plan op de landbouw en het landbouwverkeer werden op hoofdlijnen beschreven. Bij verdere uitwerking van de acties moet een effectenonderzoek uitgevoerd worden op niveau van het plan of project en de concrete effecten beschreven en eventueel gemilderd worden.

				<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> <ul style="list-style-type: none"> •De impact van het plan op landbouw moet voldoende onderzocht worden. Het Departement Landbouw en Visserij kan steeds op basis van een aangeleverde contour in de vorm van een shapefile (polygoon) een landbouwpactstudie opmaken. •https://vlaanderen.be/nl/voorlichting-info/publicaties-cijfers/landbouwpactstudie •Elke inname van herbevestigd agrarisch gebied (HAG) moet voldoende gemotiveerd en gecompenseerd worden conform omzendbrief RO/2010/01. •Er moeten mildere maatregelen voorzien worden voor de inname van professioneel uitgebate landbouwpercelen. •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. •Alle nodige bufferzones moeten binnen het plangebied zelf aangelegd worden. •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. •Het Departement Landbouw en Visserij vraagt voldoende aandacht voor de breedte van landbouwwegen, alsook voor de inrichting van bochten en passeerstroken, zodat die voldoen voor moderne landbouwwerktuigen. Er dienen waar nodig maatregelen te worden genomen om slulperkeer op landbouwwegen te verhinderen en de omrijfactor voor landbouwverkeer bij het knippen of aanleggen van wegen te beperken (bijv. tractorluizen). 		
137d	departement Landbouw en Visserij	X	X	algemeen		We nemen akte van dit standpunt. Dit is een aandachtspunt bij de uitwerking van concrete acties die voortvloeien uit dit regionaal mobiliteitsplan.
138	gemeente Ruiselede	X		algemeen	De gemeenteraad verleent gunstig advies op het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Midwest en het ontwerp plan-mer voor de vervoerregio Midwest, De gemeenteraad van de stad Roeselare geeft een gunstig advies op het voorlopig Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan voor de vervoerregio Midwest en het ontwerp Plan-MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan voor de vervoerregio Midwest, zoals goedgekeurd door de Vervoerregioraad op 2 mei 2023 en door de bevoegde minister op 20 juni 2023.	We nemen akte van dit standpunt.
139a	stad Roeselare	X		algemeen	De gemeenteraad stemt in met de bezorgdheden als hieronder weergegeven en vraagt bij de verdere besluitvorming en implementatie hiermee rekening te houden. De stad Roeselare wenst nogmaals haar bezorgdheid te uiten omtrent het bereiken van de in het plan voorgestelde ambities en doelen. Dit zal een werk van lange adem zijn en hiervoor zullen bij de verschillende betrokken instanties (Vlaamse overheid, lokale overheid, provincie, NMBS, politie, ...) de nodige middelen (financieel, capaciteit, ...) voorzien moeten worden. Tevens zullen hiervoor de nodige instrumenten, kaders en procedures aangerekend moeten worden. Enkele specifieke punten worden hieronder meegegeven:	We nemen akte van dit standpunt.
139b	stad Roeselare	X		algemeen		We nemen akte van dit standpunt.
139c	stad Roeselare	X		openbaar vervoer	Voor de vervoerregio Midwest is er een historische onderfinanciering voor het aanbod aan openbaar vervoer vanuit De Lijn voor deze regio, wat zich dan ook vertaalt in de gebruikscijfers. Dit heeft ook reeds een aanzienlijke impact op de mogelijkheden en het aanbod dat binnen het nieuw openbaar vervoerplan (dat momenteel gefaseerd uitgerold wordt door De Lijn) opgenomen en voorzien kan worden.	We nemen akte van dit standpunt.
139d	stad Roeselare	X		algemeen	Voor een aantal acties in het actieplan wordt een rol weggelegd voor de 'Vervoerregio'. Vanuit Vlaanderen zullen de nodige middelen voorzien moeten worden om de taak die aan de 'Vervoerregio' toebedeeld wordt voor het opvolgen of uitwerken van deze acties ook effectief te kunnen opnemen.	We nemen akte van dit standpunt.
139e	stad Roeselare	X		algemeen	Vanuit Vlaanderen zal i.f.v. verschillende acties ook initiatief genomen moeten worden naar de hogere overheden (federaal, Europa, ...).	Deze opmerking klopt. Dit staat specifiek aangegeven in de actietabel.
139f	stad Roeselare	X		verkeersveiligheid	Heel wat acties i.f.v. het verhogen van de verkeersveiligheid en het bevorderen van het fietsverkeer (o.a. realiseren volledig BFF) vergen zware investeringen, vaak gekoppeld aan rioleringswerken, waarvoor i.f.v. de verschillende onderdelen (verharding, ruimte fiets, doorstroming bus, klimaat, ...) voldaan moet worden aan steeds strengere eisen en voorwaarden. Dit zorgt voor lange procedures en doorlooptijden (o.a. onteigeningen, creëren draagvlak, ...) wat naast het financiële luk eveneens een bepalende factor is voor de termijn waarop het gewenste effect van deze maatregelen bereikt kan worden.	In uitvoering van het decreet basiseikbaarheid werd een specifieke ontwerpmethodiek vastgesteld door de Vlaamse Regering. Die is van toepassing op een veelheid aan (gewestelijke) projecten. Correcte toepassing ervan garandeert een ruime en tijdige betrokkenheid van alle partners en adviesverlenende besturen bij het ontwerpproces. Op die wijze kunnen randvoorwaarden en ontwerpisen tijdig ingebracht worden in het proces en kan tijdverlies op het einde voorkomen worden.
139g	stad Roeselare	X		wegencategorisering	De toepassing van de principes voor de interlokale mazen zal gezien de verschillende omvang en ruimtelijke context van de interlokale mazen in de vervoerregio een belangrijke uitdaging vormen. Hetzelfde geldt eveneens voor de gemeentegrensoverschrijdende toepassing van het wensbeeld voor het vrachtroutenetwerk (o.a. afdwingen geselecteerde routes, handhaving, ...)	We nemen akte van dit standpunt.
140a	departement Omgeving	X		algemeen	Wij hebben deze regio niet opgevolgd en zullen dus ook geen specifiek advies geven op deze documenten, maar we verwijzen graag naar algemene input vanuit departement Omgeving richting de regionale mobiliteitsplannen. Daarnaast geven we nog een aantal algemene aandachtspunten mee.	We nemen akte van dit standpunt.
140b	departement Omgeving	X		algemeen	Strategisch niveau: Indien er omwille van het strategisch karakter voor geopteerd is om de effectbeoordeling van het plan (incl. acties) op een abstract niveau te houden en in de eerste plaats kwalitatief te beoordelen, zullen acties en voorstellen nog steeds op hun haalbaarheid moeten onderzocht worden (incl. vergunbaarheid) en concreet gemaakt worden in relatie tot verschillende (omgevings-)aspecten. Dit betekent bepaalde elementen opgenomen in dit plan, nog steeds alle noodzakelijke besluitvormingen moeten doorlopen en een (milieu)afweging noodzakelijk blijft op het gepaste schaalniveau.	De Milieubeoordeling gebeurt zoals wettelijk vastgelegd op het niveau van de beslissing, in deze een strategisch plan. Eventueel verdere uitwerkingen, zowel op plan- als projectniveau, zijn eveneens onderworpen aan de wettelijke bepalingen inzake milieubeoordelingen.
140c	departement Omgeving	X		algemeen	Evaluatie bijdrage plan aan voorgestelde doelstellingen: Het is belangrijk dat het RMP de evaluatie van modal shift samen met de evaluatie van de voertuigkilometers bekijkt. Het aantal voertuigkilometer hangt immers ook af van de totale vervoersvraag en bepaalt dus rechtstreeks de impact op milieu en klimaat (mitigatie). Indien de voorgestelde doelstellingen niet behaald worden, is het belangrijk om dat het RMP duidelijk signaleert dat er bijkomende inspanningen nodig zullen zijn. Daarnaast is het belangrijk om te weten welke maatregelen, eventueel op andere beleidsniveaus (lokaal, regionaal, Vlaams), zeker nodig zijn en of er daarnaast nog bijkomende maatregelen noodzakelijk zijn om de voorgestelde doelstellingen alsnog te halen. Ook de doorrekeningen fase 2 (Vlaanderenbreed) zouden bijkomend insteek kunnen leveren.	In het MER gebeurt een aftoetsing aan de beleidsdoelstellingen waarbij aangegeven wordt of deze al dan niet gehaald worden. Er worden aanbevelingen opgenomen die zich binnen de bevoegdheid van het RMP bevinden.
140d	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 beeld zou het duurzaam mobiliteitsaanbod moeten worden ondersteund, versterkt of gerealiseerd waar dit ruimtelijk het meest gewenst is en afgerond of 'bemoelijk' waar dit ruimtelijk minder gewenst is. Dit om de gewenste shift te bewerkstelligen. Dialoog en samenwerking zijn sleutelwoorden om onze eigen en gedeelde doelstellingen te bereiken. Hoewel de combinatie van knooppuntwaarde en voorzieningenniveau belangrijke randvoorwaarden zijn voor mogelijke verdrichtslocaties, zijn er vanuit omgeving nog heel wat andere randvoorwaarden die verdrichtskeuzes kunnen beïnvloeden. Deze nuancering is belangrijk. Vanuit mobiliteitsscenario's een aanzet van ruimtelijk locatiebeleid opnemen in een mobiliteitsplan of uitspraken doen over ontwikkelingsperspectief van kern-/OV-knoepen is absoluut te vermijden. Dit zijn vraagstukken die breder moeten bekeken worden en via het ruimtelijk beleid een antwoord moeten krijgen. Een regionaal mobiliteitsplan kan wel wijzen op de samenhang van bepaalde keuzes en verwijzen naar een ruimtelijk beleid/visie, die elders al opgesteld is of nog opgesteld moet worden.	Het regionaal mobiliteitsplan reikt op strategisch niveau een aantal denkrichtingen aan om het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op elkaar te laten inwerken. De denkrichtingen worden enkel in de visie nota opgenomen en werden niet dovertaald in de actietabel omdat we ons er van bewust zijn van de specifieke keuzes waarin het ruimtelijk beleid vastgesteld wordt. Desondanks zijn wij vanuit het RMP uiteraard vragende partij voor een gezamenlijke benadering.
140e	departement Omgeving	X		algemeen	Op locaties waar dOMG reeds processen hebben lopen (als trekker of in functie van opvolging) of wanneer onze instrumenten nodig geacht worden om acties te realiseren, worden wij graag in een vroeg stadium betrokken.	We nemen akte van dit standpunt.
140f	departement Omgeving	X		algemeen	Een Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) biedt de mogelijkheid om investeringsmiddelen strategisch te prioriteren. Het is belangrijk om in het RMP aan te geven hoe de prioritering tot stand is gekomen.	De prioriteit werd bepaald in samenspraak met de leden van de Vervoerregioraad. Deze is gebaseerd op elementen zoals belang voor de realisatie van de modal shift, verbetering van de verkeersveiligheid en lopende processen.
140g	departement Omgeving	X		algemeen	Het is daarnaast aangewezen om de acties gebiedsgericht te clusteren zodat de onderlinge samenhang zichtbaar wordt en er op een geïntegreerde manier, op verschillende schaalniveaus, een gebiedsgerichte prioritering aan gekoppeld kan worden. Het Decreet Basiseikbaarheid laat de aanpak om acties te clusteren per "gebiedsdeel" ook expliciet toe. o Wij steunen het principe om het actieplan te monitoren en waar nodig te actualiseren. We adviseren om hier later ook een planning op te enten en met betrokkenen en stakeholders te bespreken. Dit kan helpen om verschillende partijen mee te laten werken aan een meer geïntegreerde ontwikkeling van regio.	Een integrale gebiedsgerichte benadering veronderstelt ook een integratie van acties en plannen die geen deel uitmaken van het RMP. De actietabel vormt daarbij de insteek vanuit het RMP, waarbij alvast de netwerkkaarten (weegencategorisering, vrachtroutenetwerk en OV lange termijn) een visualisatie zijn van de respectievelijke maatregelen in de actietabel. Een voorzet om tot een integrale gebiedsgerichte opvolging te komen zou nuttig kunnen zijn.
140h	departement Omgeving	X		algemeen	Monitoring en evaluatie: Het operationele beleid zet sterk in op monitoring en evaluatie van het actieplan. Dat is positief. Er zijn diverse data beschikbaar m.b.t. omgeving en leefomgevingskwaliteit (bv. ruimtebeslag door infrastructuur). Er is verdere afstemming nodig rond indicatoren die dOMG kan aanleveren	Het Departement MOW nam reeds voorbereidende initiatieven in het kader van monitoring en dus opstelling van indicatoren. Het Departement MOW zal andere overheidsinstanties betrekken in dit proces. Indien andere overheidsinstanties indicatoren kunnen aanleveren die een zinvolle bijdrage kunnen leveren aan de evaluatie / opvolging / monitoring, dan zijn die welkom.
140i	departement Omgeving	X		algemeen	Het woord "knooppunt" heeft vele betekenissen, net als andere termen die veelvuldig worden gebruikt in de interactie ruimte en mobiliteit. We verwijzen naar de in opmaak zijnde lexicon, die via het MOM (overleg tussen de departementen MOW en Omgeving) gemaakt wordt, over de vervoerregio's heen. We vragen bij het finaliseren van het einddocument van het RMP de termen en definities in deze lexicon te hanteren	Bij finaliseren van het RMP zal de toets gemaakt worden of het lexicon beschikbaar is.
140j	departement Omgeving	X		algemeen	Wanneer in het MER en RMP termen worden gebruikt die een beleidsmatige invulling hebben/krijgen via het ruimtelijk beleid (zoals kernversterking, landelijk gebied, verdrichting,...) dan is het aanbevolen om ofwel de definitie over te nemen uit het ruimtelijk beleidsplan/structuurplan ofwel naar deze plannen te verwijzen voor meer duidelijk. Op die manier is het voor eenieder duidelijk wat juist bedoeld wordt	Dank om ons het juiste lexicon te willen aanreiken.
140k	departement Omgeving	X		algemeen	We verwijzen graag naar voorgaande input vanuit de VMM en het departement Omgeving, zo ook naar afspraken die tijdens algemene overlegmomenten werden gemaakt. - Verslag versie 7/3/2023 afg overleg (MER, MOW, dOMG, VMM) d.d. 9/2/2023 - Verslag versie 7/7/2022 afg overleg (MER, MOW, dOMG, VMM) d.d. 22/06/2022 - Nota doelstellingen en indicatoren regionale mobiliteitsplannen.	We nemen akte van dit standpunt. Er werd rekening gehouden met de vermelde opmerkingen en afspraken bij de opmaak van het plan-MER.

140l	departement Omgeving	X		algemeen	<p>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 standaard een actie toe te voegen aan het actieplan.</p> <p>Aanbevelingen en flankerende maatregelen: In de strategische visie BRV staat volgens ruimtelijke principe: 'geen netto stijging van het ruimtebeslag en afnemende verhardingsgraad in de open ruimte'. In de meeste regionale mobiliteitsplannen komen deze principes onder druk en is het risico tot bijkomend ruimtebeslag groot. Bijvoorbeeld: acties rond weginfrastructuur, openbaar vervoer, fiets, aanleg hoppingpunten, uitbouw P&R's. Daarom vragen we om voldoende kansen te benutten om bestaande verharding in te schakelen, te sturen naar efficiënter gebruik van bestaande wegenis en anderzijds te zoeken naar potenties voor ontharding om de negatieve effecten te compenseren. Om die onthardingspotenties in beeld te brengen, zou een screening kunnen gebeuren. Hiertoe wordt best een actie(ies) opgenomen. Ter inspiratie uit een andere regio: "leidraad ontharding door lokaal mobiliteitsbeleid - sturende parkeerbeleid, lokaal wegennet en aanleg Hoppingpunten. Via een sturend parkeerbeleid, (her)inrichting lokaal wegennet, aanleg Hoppingpunten kunnen gemeenten kwaliteit van openbare ruimte verhogen (bv. meervoudig gebruik, vergroening, ontharding, op maat van voetgangers fietsers) ipv aanpak louter gericht op verkeerskundige inrichting. "Potenties aan herwaardering trage wegen met oog op fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk en groen-blauwe doradering. Tool toepassen om potenties voor ontharding en herwaardering trage wegen in beeld te brengen en kosten/ baten te berekenen." Een bestaande tool is de RE-MOVE methode die kan toegepast worden met ondersteuning van Breekijzer VZW"</p> <p>Aanbevelingen en flankerende maatregelen: Een tweede ruimtelijk principe is: 'ruimtelijk uitbreiden als uitzondering' dat als volgt wordt omschreven: "Ruimtelijk uitbreiden kan enkel in functie van een aangekende maatschappelijke ruimtebehoefte en wanneer hiervoor redelijke alternatieven via rendementsverhoging van het bestaande ruimtebeslag niet toereikend zijn. (...) De uitbreiding zelf realiseert een 'state of the art' op het vlak van ruimtelijk rendement en multimodale ontsluiting." Het zal dus geen vanzelfsprekendheid zijn om nieuwe wegen ten koste van de open ruimte te verantwoorden. Waar bijkomend ruimtebeslag en verharding niet kan worden vermeden, moet het tot een minimum beperkt worden en zouden tegelijkertijd onthardingkansen in de omgeving of op andere plaatsen moeten gerealiseerd kunnen worden als ruimtelijke compensatie. Hierom zou best een actie opgenomen worden. Ter inspiratie een voorstel uit een andere regio: "Inzetten op compenseren van bijkomende verharding voor harde verkeersinfrastructuur. De regio heeft de ambitie om bijkomende verhardingen voor verkeersinfrastructuur te compenseren door ontharding en kritisch te kijken naar, en eventueel vervangen van bestaande onnuttige verharding, zoals overgedimensioneerde wegen. Vanuit de regio moet een kader worden opgezet voor deze ambitie."</p> <p>In september 2023 werd de studie 'verdichtingsparadox' of voluit "Onderzoek naar slimme verdichtingsvoorwaarden via scenariooorkeningen en doorwerking in milieueffectbeoordeling" gepubliceerd. Deze studie - voor Departement Omgeving, door Sweco/Buur/Kenter- tracht oplossingsrichtingen te bieden om zowel positieve als negatieve effecten van verdichting aan bod te laten komen. Er werd o.a. een aangepast beoordelingskader uitgewerkt dat in milieueffectrapportages kan worden gebruikt bij de beoordeling van verdichtingsprojecten.</p> <p>In het kader van een gezonde publieke ruimte vindt Departement Zorg deze studie zeer waardevol; ze onderschrijft/onderbouwt nogmaals de zaken waar wij vanuit gezondheid al een paar jaar op wijzen. We citeren hieronder enkel voor ons belangrijke alinea's, maar raden aan het volledig rapport door te nemen.</p> <p>Het fenomeen, waarbij er globaal en op grotere schaal bekeken positieve effecten worden gerealiseerd als gevolg van verdichting maar waarbij de lokale situatie op korte termijn minder gunstig wordt beïnvloed, wordt de 'verdichtingsparadox' genoemd.</p>	<p>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. Er is geopteerd om geen checklists op te nemen die ander sectoraal beleid en bevoegdheden betreffen op te nemen. Uitvoeringsacties moeten ook aan dat sectoraal beleid voldoen, en opname ervan kan bij latere wijziging tot conflicten of onduidelijkheden leiden.</p> <p>De bijdrage van het RMP aan deze Vlaamse beleidsdoelstelling wordt afgetoetst in het MER. De visie op bijkomend ruimtebeslag ten gevolge van transportinfrastructuur staat uitgebreid beschreven in de visienota op p33-34. Er is na overleg bewust voor gekozen om geen acties gekoppeld aan het thema ruimte op te nemen. Uitvoeringsacties moeten sowieso aan ook aan het ruimtelijk beleid voldoen, en opname ervan kan bij latere wijziging tot conflicten of onduidelijkheden leiden.</p> <p>Het regionaal mobiliteitsplan reikt op strategisch niveau een aantal denkrichtingen aan om het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op elkaar te laten inwerken. De denkrichtingen worden enkel in de visienota opgenomen en werden niet doorvertaald in de actietabel omdat we ons er van bewust zijn van de specifieke kaders waarin het ruimtelijk beleid vastgesteld wordt. Desondanks zijn wij vanuit het RMP uiteraard vragende partij voor een gezamenlijke benadering.</p>
140m	departement Omgeving	X		algemeen	<p>Aanbevelingen en flankerende maatregelen: Een tweede ruimtelijk principe is: 'ruimtelijk uitbreiden als uitzondering' dat als volgt wordt omschreven: "Ruimtelijk uitbreiden kan enkel in functie van een aangekende maatschappelijke ruimtebehoefte en wanneer hiervoor redelijke alternatieven via rendementsverhoging van het bestaande ruimtebeslag niet toereikend zijn. (...) De uitbreiding zelf realiseert een 'state of the art' op het vlak van ruimtelijk rendement en multimodale ontsluiting." Het zal dus geen vanzelfsprekendheid zijn om nieuwe wegen ten koste van de open ruimte te verantwoorden. Waar bijkomend ruimtebeslag en verharding niet kan worden vermeden, moet het tot een minimum beperkt worden en zouden tegelijkertijd onthardingkansen in de omgeving of op andere plaatsen moeten gerealiseerd kunnen worden als ruimtelijke compensatie. Hierom zou best een actie opgenomen worden. Ter inspiratie een voorstel uit een andere regio: "Inzetten op compenseren van bijkomende verharding voor harde verkeersinfrastructuur. De regio heeft de ambitie om bijkomende verhardingen voor verkeersinfrastructuur te compenseren door ontharding en kritisch te kijken naar, en eventueel vervangen van bestaande onnuttige verharding, zoals overgedimensioneerde wegen. Vanuit de regio moet een kader worden opgezet voor deze ambitie."</p> <p>In september 2023 werd de studie 'verdichtingsparadox' of voluit "Onderzoek naar slimme verdichtingsvoorwaarden via scenariooorkeningen en doorwerking in milieueffectbeoordeling" gepubliceerd. Deze studie - voor Departement Omgeving, door Sweco/Buur/Kenter- tracht oplossingsrichtingen te bieden om zowel positieve als negatieve effecten van verdichting aan bod te laten komen. Er werd o.a. een aangepast beoordelingskader uitgewerkt dat in milieueffectrapportages kan worden gebruikt bij de beoordeling van verdichtingsprojecten.</p> <p>In het kader van een gezonde publieke ruimte vindt Departement Zorg deze studie zeer waardevol; ze onderschrijft/onderbouwt nogmaals de zaken waar wij vanuit gezondheid al een paar jaar op wijzen. We citeren hieronder enkel voor ons belangrijke alinea's, maar raden aan het volledig rapport door te nemen.</p> <p>Het fenomeen, waarbij er globaal en op grotere schaal bekeken positieve effecten worden gerealiseerd als gevolg van verdichting maar waarbij de lokale situatie op korte termijn minder gunstig wordt beïnvloed, wordt de 'verdichtingsparadox' genoemd.</p>	
140n	departement Omgeving	X		algemeen	<p>Aanbevelingen en flankerende maatregelen: Een tweede ruimtelijk principe is: 'ruimtelijk uitbreiden als uitzondering' dat als volgt wordt omschreven: "Ruimtelijk uitbreiden kan enkel in functie van een aangekende maatschappelijke ruimtebehoefte en wanneer hiervoor redelijke alternatieven via rendementsverhoging van het bestaande ruimtebeslag niet toereikend zijn. (...) De uitbreiding zelf realiseert een 'state of the art' op het vlak van ruimtelijk rendement en multimodale ontsluiting." Het zal dus geen vanzelfsprekendheid zijn om nieuwe wegen ten koste van de open ruimte te verantwoorden. Waar bijkomend ruimtebeslag en verharding niet kan worden vermeden, moet het tot een minimum beperkt worden en zouden tegelijkertijd onthardingkansen in de omgeving of op andere plaatsen moeten gerealiseerd kunnen worden als ruimtelijke compensatie. Hierom zou best een actie opgenomen worden. Ter inspiratie een voorstel uit een andere regio: "Inzetten op compenseren van bijkomende verharding voor harde verkeersinfrastructuur. De regio heeft de ambitie om bijkomende verhardingen voor verkeersinfrastructuur te compenseren door ontharding en kritisch te kijken naar, en eventueel vervangen van bestaande onnuttige verharding, zoals overgedimensioneerde wegen. Vanuit de regio moet een kader worden opgezet voor deze ambitie."</p> <p>In september 2023 werd de studie 'verdichtingsparadox' of voluit "Onderzoek naar slimme verdichtingsvoorwaarden via scenariooorkeningen en doorwerking in milieueffectbeoordeling" gepubliceerd. Deze studie - voor Departement Omgeving, door Sweco/Buur/Kenter- tracht oplossingsrichtingen te bieden om zowel positieve als negatieve effecten van verdichting aan bod te laten komen. Er werd o.a. een aangepast beoordelingskader uitgewerkt dat in milieueffectrapportages kan worden gebruikt bij de beoordeling van verdichtingsprojecten.</p> <p>In het kader van een gezonde publieke ruimte vindt Departement Zorg deze studie zeer waardevol; ze onderschrijft/onderbouwt nogmaals de zaken waar wij vanuit gezondheid al een paar jaar op wijzen. We citeren hieronder enkel voor ons belangrijke alinea's, maar raden aan het volledig rapport door te nemen.</p> <p>Het fenomeen, waarbij er globaal en op grotere schaal bekeken positieve effecten worden gerealiseerd als gevolg van verdichting maar waarbij de lokale situatie op korte termijn minder gunstig wordt beïnvloed, wordt de 'verdichtingsparadox' genoemd.</p>	
46o	departement Zorg	X	X	mer	<p>De specifieke rol van het MER is dan om een breder beeld te geven van effecten van verdichtingsprojecten. Hierbij wordt niet enkel ingezoomd op de op korte termijn en lokale schaal te verwachten negatieve effecten op mobiliteit en de daarmee samenhangende effecten op lucht, geluid en gezondheid maar ook op de aanzienlijke positieve effecten van verdichting en de positieve effecten op langere termijn en op grotere schaal.</p> <p>Bij slimme verdichting is het verdichten geen doel op zich, maar een middel om tot verduurzaming te komen. Verdichtingsprojecten zouden dan ook benut moeten worden als transitieplekken waar verder gegaan wordt dan wat gangbaar is.</p> <p>In plaats van marktvloeiend te zijn, kunnen verdichtingsprojecten net ingezet worden als hefboomen om sneller te gaan in het terugdringen van auto's en -gebruik.</p> <p>We moeten vaststellen dat dit tot op heden niet of nauwelijks gebeurt in Vlaanderen. Zelfs ambitieuze duurzame stadsvernieuwingprojecten kennen vaak een 'klassieke' mobiliteitsaanpak.</p>	zie antwoord 140m
141	gemeentebestuur Ardoole	X		algemeen	<p>Verderhakenverlatingen zijn unieke kansen om de duurzaamheidskwaliteit te verbeteren, vooral door lanere. De gemeenteraad verleent gunstig advies op het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Midwest en het ontwerp plan-mer voor de vervoerregio Midwest, zoals goedgekeurd door de Vervoerregioraad op 2 mei 2023 en door de bevoegde minister op 20 juni 2022.</p> <p>In oktober 2019 werd het luchtbeleidplan 2030 voor Vlaanderen door de Vlaamse regering goedgekeurd. Uit dit plan blijkt dat vooral de pollutanten NO2, NH3 en fijn stof moeten geseaneerd worden om tot een situatie te komen waarbij luchtverontreiniging geen negatieve impact meer heeft op mens en milieu. Verder blijkt ook dat de luchtkwaliteitsnorm voor NO2 in gans Vlaanderen op vele, vooral verkeersdrukte, plaatsen overschreden wordt. De lokale concentraties in de omgeving van ring- en snelwegen en streetcanyons worden vooral veroorzaakt door wegverkeersmissies.</p>	We nemen akte van dit standpunt.
142a	Vlaamse Milieumaatschappij VMM	X		algemeen	<p>Voorliggend RMP betreft een strategisch plan met een strategische milieueffectbeoordeling. Acties en voorstellen zullen nog steeds op hun haalbaarheid moeten onderzocht worden (incl. vergunbaarheid) en concreet gemaakt worden in relatie tot verschillende (omgevings-)aspecten. Omwille van het strategisch karakter is ervoor geopteerd om de effectbeoordeling van het plan (incl. acties) op een abstract niveau te houden en in de eerste plaats kwalitatief te beoordelen. Alternatieven op niveau van acties werden ook niet bekeken. Dit betekent dat verschillende elementen opgenomen in dit plan, nog steeds alle noodzakelijke besluitvormingen moeten doorlopen en een (milieu)afweging noodzakelijk blijft op het gepaste schaalniveau.</p>	We nemen akte van dit standpunt.
142b	Vlaamse Milieumaatschappij VMM	X		algemeen	<p>In het ontwerp regionaal mobiliteitsplan wordt de doelstelling modul split 40/60 (aandeel van 40% duurzaam verkeer) wel aangehaald, maar is deze niet opgenomen in het overzicht van operationele doelstellingen. Dit dient te worden toegevoegd. De daling van het aantal voertuigkilometers is wel opgenomen als operationele doelstelling. Hoewel het aantal voertuigkilometer rechtstreeks de milieupact bepaald, zijn dit toch gelijkwaardige doelstellingen.</p>	Zie 140b.
142c	Vlaamse Milieumaatschappij VMM	X		algemeen	<p>In het ontwerp RMP worden ook maatregelen op Vlaams niveau voorgesteld. Het is niet duidelijk welke bijdrage aan de doelstellingen deze maatregelen hebben. Deze info moet nog concreter toegevoegd worden, zodat duidelijk wordt dat verdere actie noodzakelijk is. Hiertoe zouden de doorrekeningen fase 2 (Vlaanderen-breed) insteek kunnen leveren voor bijkomende maatregelen, ook al situeren deze zich op een ander beleidsniveau.</p>	In het overzicht van de operationele doelstellingen in de visienota, op p12, is deze doelstelling wel opgenomen: "Het aandeel duurzame modi (te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speed pedelec, eigen of via deelsystemen, en met collectief vervoer of taxi moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%."
142d	Vlaamse Milieumaatschappij VMM	X		algemeen	<p>Het actieplan vormt een handig overzicht om van daaruit proactief samenwerking te benoemen die een betrokkenheid vragen van verschillende bestuurslagen en impact hebben op uiteenlopende domeinen, zo ook op luchtkwaliteit in de vervoerregio Midwest en in deze de mogelijke betrokkenheid van VMM. Kan bij de volgende acties VMM tijdig betrokken worden? Deze acties kunnen ook voor luchtkwaliteit en dus voor VMM belangrijk zijn.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Groen autokilometers - Een kader scheppen om het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen te verminderen en voertuigen op basis van uitstoot te belasten. - Maatregelen treffen om het aandeel van wagens op fossiele brandstoffen verder/versneld af te bouwen (binnen het kader van het op termijn voorziene verbod). - Overige innovaties en trends - Onderzoek naar de mogelijkheden om logistiek transport op lokaal niveau te faciliteren, verduurzamen en veiliger te maken (bijvoorbeeld stadsdistributie met cargobikes vanuit hubs aan de randen van de centra, kleinschalige (pakjes)leveringen aan Hoppingpunten, venstertijden voor leveringen in schoolomgevingen,...). 	Zie 140c.
142e	Vlaamse Milieumaatschappij VMM	X		algemeen	<p>Wij steunen het principe om het actieplan tweejaarlijks te monitoren en waar nodig te actualiseren. We adviseren om hier later ook een planning op te enten en dit met betrokkenen en stakeholders te bespreken. Dit kan helpen om verschillende partijen mee te laten werken aan een meer geïntegreerde ontwikkeling van de vervoerregio Midwest. Het MER moet nu reeds zoveel mogelijk informatie aanlevering over hoe deze monitoring kan gebeuren.</p>	Het is steeds het streefdoel om geïntegreerd te werken, en om projecten op elkaar af te stemmen in tijd en ruimte. Het strategisch plan vormt de basis voor een verdere geïntegreerde aanpak. In de actietabellen wordt hoofdzakelijk de trekker van de maatregel opgenomen. De uitvoering van de maatregel uiteraard de medewerking en samenwerking vergen van diverse betrokken overheden en stakeholders. (Bron: centraal opgenomen)
142f	Vlaamse Milieumaatschappij VMM	X		algemeen	<p>Wat het ontwerp-MER betreft, verwijzen we graag naar voorgaande input vanuit de VMM en het departement Omgeving, zo ook naar afspraken die tijdens algemene overlegmomenten werden gemaakt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verslag versie 7/3/2023 alg overleg (MER, MOW, DOMG, VMM) d.d. 9/2/2023 • Advies Nota inhoudsafbakening MER ivf Strategisch MER regionaal mobiliteitsplan (Versie 14/07/2022) • Verslag versie 7/7/2022 alg. overleg (MER, MOW, DOMG, VMM) d.d. 22/06/2022 • Nota doelstellingen en indicatoren regionale mobiliteitsplannen. 	We nemen akte van dit standpunt.
142g	Vlaamse Milieumaatschappij VMM	X		mer	<p>MENS: Het is belangrijk dat in het MER de methodologie uit de NIA toegepast wordt en eerder gemaakte afspraken toegepast worden. In de NIA was voorgesteld om voor lucht te beoordelen in sterk bebouwde omgevingen en straat canyons. In het MER worden straat canyons en sterk bebouwde omgevingen niet afzonderlijke beoordeeld. In de bespreking is er wel een afzonderlijke beoordeling voor de typegebieden bedrijventerreinen, kernen, tweestabiele gebieden, openruimtegebied en stedelijke gebieden. Sprake van woonkernen, woonconcentraties, woongebieden, bewoonde gebieden. Definities hiervan ontbreken. Bijkomende verduidelijking is nodig.</p>	Zie 140k.
142h	Vlaamse Milieumaatschappij VMM	X		mer	<p>MENS: Het is belangrijk dat in het MER de methodologie uit de NIA toegepast wordt en eerder gemaakte afspraken toegepast worden. In de NIA was voorgesteld om voor lucht te beoordelen in sterk bebouwde omgevingen en straat canyons. In het MER worden straat canyons en sterk bebouwde omgevingen niet afzonderlijke beoordeeld. In de bespreking is er wel een afzonderlijke beoordeling voor de typegebieden bedrijventerreinen, kernen, tweestabiele gebieden, openruimtegebied en stedelijke gebieden. Sprake van woonkernen, woonconcentraties, woongebieden, bewoonde gebieden. Definities hiervan ontbreken. Bijkomende verduidelijking is nodig.</p>	Met woonkernen, woonconcentraties, woongebieden en bewoonde gebieden worden de kernen en stedelijke gebieden bedoeld. Het bleek niet mogelijk om op strategisch niveau een onderscheid te maken tussen sterk canyons en andere bebouwde omgevingen. Rekening houdend met het referentiejaar en de beoogde ruimtelijke evoluties (verdichting in de steden) werd een onderscheid gemaakt naar gebieden. De definitie van deze gebieden is toegelicht in hoofdstuk 4.1.1. Verkeer. Er zal bij de bespreking van de resultaten een extra verwijzing naar dit hoofdstuk worden toegevoegd.

142l	Vlaamse Milieumaatschappij VMM	X	mer	Tijdens overlegmomenten was afgesproken om emissies voor lucht te berekenen langs snelwegen, landelijke en stedelijke wegen. In het MER gebeurt dit enkel per hierboven beschreven typegebieden. Zowel voor CO2-emissies bij klimaat als NO2-emissies voor lucht moet een berekening gebeuren conform de eerder gemaakte afspraken, zodat vervolgens nagegaan kan worden waar de knelpuntlocaties binnen de vervoerregio zich bevinden. Nadien kunnen hier de nodige milderende maatregelen aan gekoppeld worden.	Het RMP is een strategisch plan en daarom gebeurt de effectbeoordeling eveneens op strategisch niveau. Wijzigingen worden beoordeeld per typegebied waarbij rekening gehouden wordt met verschillende emissiefactoren voor snelwegen, landelijke wegen en stedelijke wegen.
142j	Vlaamse Milieumaatschappij VMM	X	mer	Volgens de eindnota vormt het actieplan de basis voor de monitoring van het regionaal mobiliteitsplan. In het MER wordt er gesproken van monitoring, maar dit wordt nergens verduidelijkt. Het is met andere woorden niet duidelijk op welke manier monitoring van luchtemissies aangepakt zal worden. Het is belangrijk dat het MER hiervoor de nodige informatie aanlevert zodat dit concreet verankerd kan worden in de besluitvorming van het RMP.	De effecten m.b.t. luchtemissies zijn positief. Er zijn in het MER geen specifieke monitoringsmaatregelen opgelegd, het concreet ervan verankeren is dan ook niet aan de orde.
142k	Vlaamse Milieumaatschappij VMM	X	mer	Klimaat: De totale CO2-uitstoot van respectievelijk personen- en vrachtvervoer wordt bekomen door het totaal aantal afgelegde voertuigkilometers op de weg van personenwagens en vrachtwagens te vermengvuldigen met een gemiddelde emissiefactor voor personen- en vrachtvervoer. Dit geeft geen correct beeld van de effecten vermits geen rekening gehouden wordt met de kilometers op een snelweg, landelijke en stedelijke weg. Op basis van de huidige berekeningen kunnen dan ook geen correcte conclusies geformuleerd worden. Een correcte inschatting van CO2-emissies blijft noodzakelijk en moet dus nog gebeuren	De berekeningen werden uitgevoerd met de emissiefactoren die aangeleverd werden door VMM. Hierbij werd rekening gehouden met het wegtype, voertuigtype en de gemiddelde snelheid. Er werd dus wel degelijk onderscheid gemaakt tussen stedelijke wegen, landelijke wegen en snelwegen.
142i	Vlaamse Milieumaatschappij VMM	X	mer	Aanbevelingen: Uit het overzicht blijkt dat zeer veel aanbevelingen zich op uitvoeringsniveau situeren. Bepaalde van deze aanbevelingen zouden ook in de visie en/of actieplan opgenomen kunnen worden door deze op een strategischer niveau te formuleren. In de strategische visie zou bijvoorbeeld ook reeds opgenomen kunnen worden dat rekening gehouden wordt met milieuaspecten zoals bijvoorbeeld lucht. Dit hoeft niet noodzakelijk enkel op uitvoeringsniveau opgenomen te worden.	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.
142m	Vlaamse Milieumaatschappij VMM	X	algemeen	conclusie: overwegende dat ✓ het ontwerp RMP en vervolgens het advies gebaseerd is op de beoordeling van de effecten van het plan, inclusief de geformuleerde milderende maatregelen in het MER. Dit betekent m.a.w. dat de aannames, randvoorwaarden en milderende maatregelen ook effectief dienen geïmplementeerd te worden in het RMP of via flankerend beleid, zo niet is dit advies gebaseerd op een foutieve beoordeling en bijgevolg niet meer geldig. ✓ het momenteel niet altijd duidelijk is op welke manier de aannames, randvoorwaarden en milderende maatregelen uit het MER dovertaald worden in de besluitvorming van het RMP. ✓ er bijgevolg zonder opname van bovvermelde elementen in het RMP onvoldoende garanties zijn dat de milieueffecten aanvaardbaar zullen zijn. De Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) geeft voor lucht een voorlopig ongunstig advies.	Zie 142a t.e.m. 142l. Bij de berekening werd wel degelijk rekening gehouden met het type weg en de snelheden. Dit is beschreven in hoofdstuk 4.1.2. waarbij verwezen wordt naar de gehanteerde emissiefactoren die zijn opgenomen in bijlage D van het MER.
142n	Vlaamse Milieumaatschappij VMM	X	X	algemeen	De actietabel geeft een duidelijk overzicht van de maatregelen die door de partners in de vervoerregio zullen genomen worden. In een aantal gevallen gaat het om vragen die vanuit de vervoerregioraad gesteld worden aan andere overheden. Dat staat specifiek vermeld. De actietabel verankert de maatregelen op niveau actieplan, niet op uitvoeringsniveau. Daar is in de meeste gevallen nog bijkomend onderzoek voor nodig. In veel gevallen is daarbij de projectmethodologie van toepassing die is opgesteld in uitvoering van het decreet basisbereikbaarheid. Die projectmethodologie schrijft de betrokkenheid voor van alle adviesverlenende diensten bij de projectvoorbereiding. Tenslotte dient opgemerkt dat de actietabel zich beperkt tot het aangeven van de initiatiefnemer van een actie en niet in extenso alle betrokken partijen weergeeft. Mocht de VMM voor specifieke acties als initiatiefnemer willen optreden, dan wordt dat best even doorgegeven.